1 DE MAYO DE 2020 NTERMODAL AÑO XXIX № 613

El transporte apunta a la exportación como motor de la recuperación

La experiencia en la crisis de 2008 marca el rumbo, sin olvidar la reindustrialización, servicios y digitalización





Carmelo González Pte. del Comité Nacional

"NO TENGO
PERSPECTIVAS
HALAGÜEÑAS A
CORTO PLAZO"

Páginas 8-9

EXPRESS / 29

DHL sostiene el tráfico de carga aérea en Vitoria

MARÍTIMO / 32

TTIA ampliará su capacidad para los megabuques

FERROCARRIL / 33

Medway aumenta su negocio de tracción en España

Ewals se hace con un contrato para el envío de motores de Renault

Ewals Cargo Care se ha hecho con un contrato del Grupo Renault para el suministro de motores a las plantas del fabricante francés en Palencia y Valladolid desde distintos proveedores localizados en el norte de Reino Unido. El operador de transporte por carretera, que utilizará los puertos de Bilbao y Santander para el envío de piezas, espera mover 2.300 cargas de importación al año. PAG 12

Total Freight crece en graneles líquidos tras aterrizar en Algeciras

Total Freight Worldwide ha crecido en operaciones marítimas de graneles líquidos, actividad que refuerza con la apertura de una oficina en Algeciras, que también apoya el resto de sus actividades. La compañía, además, amplía nicho al sector biofarmacéutico al entrar, con el 30 por ciento, en el accionariado del operador Bio Pharma Logistics y baraja implantarse en Valencia en 2020.

Marprin refuerza su actividad en Gijón con una nueva grúa

Marítima del Principado refuerza su actividad en el puerto de Gijón con la adquisición de una nueva grúa, la quinta que tiene en la dársena asturiana. La compañía Marprin, participada por el grupo Toro y Betolaza, utilizará el equipo, una Liebherr LHM 400, procedente del puerto de Sevilla, para el movimiento de todo tipo de graneles y cargas de proyecto en la zona de ampliación. PAG 30





TRANSPORTE XXI suma a Juan Manuel Martínez como nuevo columnista

Ingeniero de Telecomunicaciones por la Universidad Politécnica de Madrid, Juan Manuel Martínez ha trabajado en Renfe y en multinacionales como la francesa ATOS y la estadounidense SMS. Actualmente dirige la consultora Eurogestión, que él mismo fundó hace 18 años. Experto en transformación digital y en transporte terrestre, es coordinador del comité sectorial de Transporte y Logística Alastria Blockchain, representante de Aechain en el Consejo de Transporte y Logística de CEOE, vicepresidente de AET y presidente de la Asociación Madrileña de Graduados e Ingenieros Técnicos de Telecomunicaciones.

MESA de Redacción

La multinacional de transporte XPO Logistics ha incorporado un nuevo cuadro de mandos digital para clientes y transportistas en respuesta a la pandemia del Covid-19. La compañía ha integrado esta herramienta en su plataforma digital de cargas en América del Norte y Europa. El panel, disponible en varios idiomas, incorpora alertas diarias emitidas por fuentes regionales, provinciales, nacionales y de infraestructuras de transporte, como municipios y aeropuertos.

Las organizaciones BCL, Foro de Logística, ICIL y el Centro Español de Logística (CEL), referentes en el ámbito del conocimiento y la profesión logística, organizaron recientemente un evento conjunto en torno al Talento y la Gestión de Equipos durante la crisis del Coronavirus. El debate reunió a representantes de empresas como Seur, Dachser, Grupo CTC y STEF, que coincidieron al apuntar que la logística saldrá reforzada tras la crisis y mantendrá empleo, pese al actual escenario de incertidumbre, en líneas generales, respecto a la capacidad de contratación.

JONÁS







SE MUEVEN



David Cuenca

David Cuenca, nombrado presidente de CHEP Europa. Sustituirá el próximo mes de julio al primer ejecutivo de la compañía en la región, Michael Pooley. David Cuenca es actualmente presidente de CHEP en Latinoamérica.



Thierry Miremont

Swissport ha nombrado a Thierry Miremont como CEO de Swissport Bélgica. Miremont supervisa los servicios de tierra del aeropuerto y el negocio de handling de carga de Swissport en los aeropuertos de Bruselas y Lieja.



Pablo Bengoa

DHL Supply Chain Iberia nombra a Pablo Bengoa director de Unidad de Negocio y miembro del Comité Ejecutivo. Liderará las operaciones de la compañía para los sectores de la Salud, Tecnología, Automoción e Industria.



Miguel Ángel Pindado

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha nombrado a Miguel Ángel Pindado director de Proyectos e Infraestructuras Exteriores de Conexión. Además, ha nombrado a Josep Otero director de Gestión de Concesiones y Tarifas.



Lasse Carge Henningsen

Lasse Carøe Henningsen, de 46 años, será el nuevo director Financiero (CFO) de Hamburg Süd. Sucederá a Jakob Wegge-Larsen, que ha ocupado este cargo desde diciembre del año 2017, que regresará a Maersk a finales de junio.

DEBATE





Janet Sanz Teniente de alcalde de Barcelona

¿Hay que aprovechar la crisis para una reconversión sostenible de la automoción?

nómica sin preceden-

tes para cargarse uno

Hay que aprovechar la crisis provocada por la pandemia del coronavirus para reconvertir el sector hacia una movilidad

sostenible. Una medida estratégica, que se puede volver en contra nuestra de no tomarla, es una reconversión industrial de todo el sector de la automoción de nuestro país. Es ahora o nunca. Han resultado numerosas empresas de automoción afectadas con sus trabajadores en ERTEs (expedientes de regulación temporal de empleo) y muchos automóviles que no se han vendido. Y hay que evitar que este excedente se vuelva a colocar en el mercado.

Hay que evitar que esto se vuelva a reactivar. Necesitamos, por lo tanto, un plan, que seguramente deberá ser de carácter estatal. Lógicamente, es un plan que no pasa solo por las ciudades. No obstante, nosotros podemos empujar a que la industria de la automoción, los trabajadores del sector encuentren otras salidas para fomentar la movilidad sostenible.



NU

Jaume Roura Presidente de Fecavem y Gremio del Motor

de los motores vitales en Cataluña es una irresponsabilidad. La teniente de alcalde no tiene presente la reconversión, la inversión y la apuesta firme en la lucha contra el cambio climático que hacemos desde el mismo sector de la automoción.

Creemos que así nos avala nuestra actitud y el compromiso. La planta principal de Seat en Martorell ha reducido un 34 por ciento el impacto ambiental desde el 2010 y tiene como objetivo llegar al 50 por ciento en el año 2025. Tampoco nos olvidamos de la dura batalla que tiene la otra fábrica más importante del sector en Cataluña, Nissan. Antes de la crisis, ya funcionaba al 25 por ciento. Por otro lado, se olvida de las cifras. Nuestro sector genera 143.000 puestos de trabajo directos e indirectos y factura 23.800 millones de euros, es decir, más del 10 por ciento del PIB de toda Cataluña.

OPINIÓN



Transporte

Director General

Javier Miranda Descalzo imdescalzo@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 Eguia, 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, Juan Manuel Martínez, 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

Pedro Sánchez no sabe, no contesta

a frase "no se va a dejar a nadie atrás" se ha convertido en una especie de mantra del Gobierno español. Pero una mentira mil veces repetida no se convierte en verdad. Urge pasar de las palabras a los hechos.

Entre los sectores que ya están en una situación límite se encuentra el transporte por carretera, que lleva tiempo exigiendo "medidas de urgencia" para garantizar la supervivencia de las empresas. A estas alturas, sin embargo, sigue la callada por respuesta. El presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, no sabe, no contesta. Un desconocimiento muy preocupante sobre una actividad esencial en plena pandemia, clave para que la rueda de la economía y el empleo siga girando. El propio ministro del ramo, José Luis Ábalos, reconoció públicamente el esfuerzo del sector en esta dificil coyuntura. Gracias, y punto. El Gobierno, incluso, dice que "el transporte está funcionando con normalidad y no requiere medidas normativas añadidas".

Nada más lejos de la realidad. Las empresas están sufriendo ya las consecuencias de la paralización económica, con fuertes caídas de actividad en nichos como el textil o la automoción, lo que está poniendo en serio riesgo su viabilidad. Además, los transportistas están desarrollando su trabajo en condiciones extremas. No solo por la falta de medidas de protección ante el coronavirus, sino que también están al límite de su aguante financiero, ya que debido a la dificultad de conseguir cargas de retorno, se están aumentando los kilómetros en vacío y los tiempos de espera, lo que está pasando factura a la rentabilidad. Harían bien los responsables técnicos de la gestión de la crisis en quitarse la venda de los ojos. Las empresas y los trabajadores de la logística, transporte y reparto están siendo claves en esta alarma sanitaria v lo van a ser también en la fase de reconstrucción. De momento, el sector se está quedando atrás. Menos aplausos y más acción. El transporte no puede parar.

La hora de renovar el modelo portuario

uizás esta crisis que vivimos, cuya profundidad estará cuantificada en los próximos meses, deba convertirse en una nueva oportunidad para el sistema portuario español. La primera batería de medidas lanzadas por Puertos del Estado, con el beneplácito de las autoridades portuarias, se queda corta, a juicio de todas las patronales del sector marítimo-portuario. Las consecuencias de la pandemia van a convivir durante un largo periodo en el negocio. Si antes de la existencia del coronavirus los puertos españoles ya se estaban jugando su futuro dentro de un escenario de creciente competitividad, hoy su porvenir está aún más complicado en un clima que anuncia un importante deterioro en los volúmenes comerciales mundiales. Para sobrevivir, las entidades portuarias deben seguir manteniendo el esfuerzo inver-

sor, con cabeza, favoreciendo los proyectos que apuesten por la digitalización, la automatización y la descarbonización. No queda otra que incentivar la intermodalidad y generar mayor confianza tanto en navieros como en cargadores. No solo hay que reducir las tasas, hay que provocar una aminoración del coste de la cadena de suministro, instando a sus actores a mejorar procedimientos. Son días de libros abiertos y de empezar a desterrar la cartelización en la que conviven parte de los servicios portuarios de gestión indirecta. Hay que dotar de mayor autonomía de gestión a las autoridades portuarias, pero de nada valdrá esto si no se lucha por instaurar una renovada cultura empresarial que ofrezca agilidad en la toma de decisiones involucrando en su seno a un negocio que tras la pandemia será muy selectivo en sus inversiones.



LA ROSCA



Las palmaditas en la espalda y los aplausos están muy bien, pero el sector necesita un plan de medidas específico

Alfonso Alday

Reconocimiento

l Día Europeo de la Logística, coincidiendo con el tercer jueves de abril, cobró este año un significado especial, debido a la pandemia del Covid-19. Un momento idóneo para premiar la 'excelencia' en la gestión de la Cadena de Suministro. Y es que en estos momentos tan complicados, todos los profesionales del sector son más imprescindibles que nunca.

Incluvo en el saco a los transportistas, que siguen pidiendo su propio 'Día Internacional' para ganar visibilidad. El merecido reconocimiento de la sociedad a su ímproba labor podría ser el empujón definitivo para que cuajara esta iniciativa, impulsada desde hace años por la Asociación Internacional del Transporte por Carretera (Astic), integrada en la IRU. La patronal, que cuenta con el apoyo de un sinfin de organizaciones internacionales, fija esta cita para el 19 de diciembre. No es una fecha al azar. Coincide con la Resolución de la ONU, en el año 2014, referente a la contribución de los corredores de transporte y tránsito a la cooperación internacional para el desarrollo sostenible. Queda tiempo para lograr el objetivo.

No es un tema menor. Como se está demostrando día sí, y otro también, los transportistas siguen conectando a empresas con proveedores y clientes, manteniendo las importaciones y exportaciones, y contribuyendo de esta manera a sostener la actividad productiva del país. El propio ministro del ramo escribió una carta abierta de reconocimiento a todos los trabajadores por su labor. Nada que no hicieran antes y que seguirán desarrollando el tan esperado 'día después'. Eso sí, si el coronavirus no termina llevándose por delante a una industria que ya está empezando a sufrir la falta de actividad, provocando que muchas empresas vean peligrar su viabilidad. Las palmaditas en la espalda y los aplausos están muy bien, pero el sector necesita un plan de medidas específico. El ministro Ábalos debería tomar buena nota. El transporte es uno de los pocos sectores que no se puede permitir el lujo de parar.

a.alday@grupoxxi.com

SIN RODEOS



La población se concentra en ciudades de tamaño medio-grande, tendencia que se va a agravar en el futuro

A. Pérez de Calleja

La España vacía

na de las consecuencias de una economía que sanciona y selecciona, y usa las grandes crisis para hacerlo, es la ampliación de las diferencias entre regiones dentro de un mismo país y entre naciones dentro de la UE, con los países mediterráneos como ejemplo más evidente como perdedores, distancias que se van volviendo más grandes conforme pasa el tiempo hasta el punto de amenazar con volverse irreversibles

zar con volverse irreversibles. Dentro de España se está repitiendo esa tendencia. Vamos camino de concentrar la población en ciudades tamaño medio-grande como resultado de una evolución económica que hará que el Sector Servicios suponga el 80% del PIB. Sólo en los núcleos urbanos hay perspectivas de empleo, terciario naturalmente, algo muy relacionado con el peso preponderante de la Administración, que no sólo no corrige el proceso sino que lo agrava. Un Estado, que siempre consideró el equilibrio regional como una de sus prioridades pero es uniformador en materia fiscal, exige que Soria, por poner un ejemplo extremo, tenga el mismo impuesto de sociedades que Madrid. Lo mismo está sucediendo en el ámbito autonómico. Simplificando muy poco, el crecimiento se está concentrando en Madrid, País Vasco y Navarra, y el eje del Ebro con Cataluña, tendencia que se va a agravar en el futuro, porque la economía se ha vuelto extraordinariamente selectiva, lo que beneficia a aquellos territorios que cuentan con capacidad para la innovación, centros de formación prestigiosos y una sociedad que fomenta el emprendizaje y la iniciativa, algo que no abunda en ningún sitio pero ha desaparecido casi del todo en muchas Comunidades Autónomas. No hace falta decir que el Estado Español no sólo no hace nada para corregir esta tendencia, sino que practica lo contrario. Madrid ha concentrado casi todo el potencial de futuro y la mayoría de las inversiones exteriores. Una consecuencia curiosa, y que nunca pudimos prever, es que dentro de las Comunidades Autónomas funcionaría el mismo reflejo condicionado: el desarrollo de Aragón se concentra en Zaragoza, el de Castilla en Valladolid, el de Andalucía en Sevilla, etc. Bienaventuradas serán esas autonomías porque en ellas se reproducirán los mismos defectos del centralismo que tanto hemos detestado.

transporte@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS





CLH firma con Axpo Iberia un acuerdo de compra de energía renovable a largo plazo, dentro de su objetivo de convertirse en una empresa cero emisiones en 2050. En la imagen **Jorge Lanza**, consejero delegado de CLH, e **Ignacio Soneira**, director general de Axpo Iberia.

VICIOS de transitario



La inesperada agresividad del Covid-19 nos ha llevado a cuarentenas generalizadas y al cierre de fronteras. Una vez que se atisba que el drama sanitario tiende a estar bajo control, es necesario también pensar en las consecuencias en la carga aérea de la crisis

Jesús Cuéllar

Carga y compañías aéreas

or un lado, se ha vuelto a hacer patente la importancia estratégica del transporte aéreo, que se convierte en insustituible cuando se necesitan productos de forma urgente. Pero creo que también está mostrando a las claras su fragilidad. A diferencia de lo que ocurre en los modos marítimo y terrestre, en los que los transportes de mercancías y pasajeros están disociados y utilizan vehículos distintos, en aéreo, y salvo la excepción del sector de las empresas de servicio express, una gran parte de la carga utiliza la capacidad de las bodegas de los aviones de pasaje.

Algo que es eficiente y rentable para compañías aéreas y cargadores en circunstancias normales, pero que subordina la oferta de transporte de mercancías a las necesidades o vicisitudes de lo que ocurra con los vuelos de pasajeros. En el escenario actual, a pesar de que la logística y el transporte de mercancías están considerados oficialmente servicios esenciales y, por tanto, no hay ninguna restricción para llevarlos a cabo, mientras estén suspendidos los vuelos regulares de pasaje no se pueden mantener los niveles de servicio habituales y se da respuesta con dificultad a la demanda de capacidad de carga. Como consecuencia, se producen disrupciones, demoras y los precios de los fletes se han disparado.

De cara a la salida de la crisis, los viajes internacionales de turismo o de negocio probablemente sean de las actividades que más tarde vuelvan a su actividad normal.

Por lo tanto, parece realista pensar que quedan por delante bastantes meses con una situación muy compleja para la mayoría de las compañías aéreas con sus aviones en tierra sin generar ingresos.

Tampoco los que podrían obtener de la carga aérea, porque ni su flota ni sus vuelos programados están concebidos para ser explotados transportando solo mercancía.

La única posibilidad inmediata de remediar el problema es que se reconviertan, al menos temporal y parcialmente, en aerolíneas cargueras y, como muchas ya tienen en marcha, acondicionen una parte de su flota habilitando las cabinas de pasaje para el transporte de mercancías.

No será una solución perfecta, pero las compañías podrán al menos mantener una corriente de ingresos atendiendo la demanda existente en el mercado. Demanda que crecerá cuando llegue la reactivación industrial y comercial.

Estoy seguro de que los directores de carga de muchas aerolíneas nunca hubieran imaginado en sus empresas una situación de protagonismo como esta.

jesus@cuellar.eu

QUÉ bien

a iniciativa de UNO, que se ha sumado a la campaña 'Esto no tiene que parar', dirigida a reactivar la economía tras la pandemia. La patronal quiere hacer visible el esfuerzo de las empresas de logística, transporte y reparto en la actual crisis sanitaria y poner en valor el papel del sector en la recuperación económica el 'día después'. "Las empresas y los trabajadores de la logística, el transporte y la distribución estamos siendo clave en esta crisis y vamos a serlo también en la recuperación económica", destacó el presidente de la organización, Francisco Aranda. La campaña, que cuenta con el respaldo de más de 2.000 compañías que vertebran diferentes sectores productivos, tiene como objetivo reconocer públicamente, poner en valor y dar apoyo a las empresas, a sus trabajadores y a sus empresarios, que están realizando un gran esfuerzo para que la rueda de la economía y el empleo no se frene. Entre las compañías de transporte están Baleària, Boluda Corporación Marítima, DHL y Grupo Virosque.



Francisco Aranda, presidente de UNO.

QUÉ mal

os precios de los carburantes en las estaciones de servicio españolas siguen manteniéndose prácticamente invariables a pesar de continuar bajando la cotización del petróleo, según denuncia Fenadismer. Mientras que en Europa el crudo de Brent mantiene su senda bajista semana tras semana. esta "espectacular" bajada del precio del petróleo en el plano internacional sigue sin tener casi reflejo en el precio de la gasolina y el gasóleo que se venden en España. Es más, con el agravante de que "los precios finales se encuentran perfectamente alineados por parte de las principales compañías petrolíferas que operan en España sobre los 1,12 euros por litro, tanto para la gasolina como para el gasóleo de automoción", señala Fenadismer. Recuerda que el alto precio no beneficia solo a las petroleras, sino también a las arcas públicas.



"HMM Algeciras". Hyundai reafirma su apuesta por España bautizando a su primer gigante como "HMM Algeciras". Este buque es el primero de las doce unidades de 24.000 TEUs que el armador surcoreano pondrá en servicio hasta septiembre de 2020 en la ruta entre Extremo Oriente y el norte de Europa dentro del consorcio naviero *The Alliance*.

TRIBUNA LIBRE



Sonia García

Ha quedado muy claro que seguiremos cumpliendo con nuestro deber. Lo evidente no tiene que ser demostrado sino simplemente mostrado. No llevamos 44 días siendo "héroes" o "ángeles" sino toda la vida siendo esenciales para garantizar el bienestar de nuestros conciudadanos. Ahora, además, dicen que somos solidarios. Así pues, esenciales y solidarios pero, como siempre, maltratados

Esenciales, solidarios y maltratados

n el momento de escribir estas líneas -44 días después de ser decretado el estado de alarma- aún resulta difícil ofrecer datos reales sobre el impacto de la pandemia en el sector del transporte de mercancías por carretera de Bizkaia. Se difunden estimaciones muy diversas que probablemente se mueven más en el territorio de la especulación que en el de un rigor estadístico todavía imposible.

Obviamente están sufriendo un enorme quebranto las especialidades relacionadas con la industria y las grandes plataformas logísticas que, dada la estructura productiva de este territorio, son predominantes en nuestro entorno y, desde luego, en Asetrabi. Ello no significa que quienes trabajan intensivamente por operar en el ámbito del consumo o de actividades consideradas estratégicas estén haciendo su agosto.

Afirma la vicepresidenta Calviño que el sector no necesita apoyo porque "está funcionando con normalidad". Yo, modestamente, me permito corregirla: el sector no está funcionando con normalidad, sino que está funcionando como siempre; es decir, cumpliendo con

su función estratégica de abastecer a la población y aprovisionar a la industria que permanece activa. Pese a ello, seguimos, como siempre, maltratados y ninguneados. Vista la percepción mostrada por la Administración, me temo que estamos leios de poder disponer de las herramientas laborales, financieras y tributarias que serán imprescindibles para mantener muchas de nuestras empresas y empleos. No todos los transportistas operan en sectores como la alimentación y la distribución farmacéutica. ¿Qué porvenir tienen los que trabajan en automoción, siderurgia, mudanzas, portavehículos, distribución urbana, etc.? ¿Y los autónomos?

Lo que es seguro es que todos ellos tendrán que afrontar los problemas de siempre para contribuir generosamente a las arcas públicas y a las cuentas de resultados de los cargadores: peajes, viñetas, tiempos de espera, carga y descarga, plazos de cobro y un largo etcétera del que no logramos zafarnos. Reconociendo de antemano las enormes dificultades que afrontan nuestros gobernantes para gestionar esta tragedia inabarcable, los transportistas hemos tenido que

digerir día tras día un enorme catálogo de normas, instrucciones v avisos que en muchas ocasiones han sido imprecisos e incoherentes. Por ofrecer un solo dato: durante las tres primeras semanas de vigencia del estado de alarma remitimos a nuestros asociados casi cincuenta circulares con indicaciones de toda índole. Lamentablemente, no hemos podido informar sobre un descenso del combustible acorde con la bajada del precio del crudo, ni de criterios y resortes claros de financiación, ni de un sistema de garantía ante los más que previsibles impagos, ni del alivio siquiera parcial de los retornos en vacío.

Pero más allá de las lamentaciones, ha quedado muy claro que seguiremos cumpliendo con nuestro deber. Lo evidente no tiene que ser demostrado sino simplemente mostrado. No llevamos 44 días siendo "héroes" o "ángeles", sino toda la vida siendo esenciales para garantizar el bienestar de nuestros conciudadanos. Ahora, además, dicen que somos solidarios. Así pues, esenciales y solidarios pero, como siempre, maltratados.

Sonia García Díaz es presidenta de Asetrabi

MUTATIS MUTANDIS



El COVID19 ha sido probablemente el fenómeno de mayor impacto a escala mundial desde hace mucho tiempo

José Manuel Vassallo

Pos-COVID19

ay que retroceder a la Segunda Guerra Mundial para encontrar un caos mundial de semejantes dimensiones. La historia demuestra que estas circunstancias extraordinarias han servido para cambiar la organización de la sociedad, generalmente para bien. ¿Qué escenarios y cambios sociales va a generar el COVID19? La historia nos invita a ser optimistas. Las grandes epidemias que han asediado la humanidad, a pesar de tener un impacto muy grande, han acabado remitiendo con el tiempo, permitiendo la vuelta a la normalidad. Los avances científicos para combatir el virus, junto a la progresiva inmunización de la población, irá minimizando la crisis hasta hacerla desaparecer en su totalidad.

No obstante, todavía queda un largo camino. Y, aunque el virus desaparezca, la sociedad habrá adquirido una serie de hábitos que pueden marcar un futuro muy distinto. Un primer impacto será la mayor sensibilidad de las personas ante los aspectos de salud pública. Esto puede afectar principalmente al transporte de viajeros. Probablemente, seremos más reacios a viajar demasiado juntos, así como a compartir transportes que no ofrezcan garantías. Esto puede redundar en una vuelta a los medios personales, que obligue a reinventar el transporte público y las nuevas formas de movilidad colaborativa. Por otra parte, los medios telemáticos de trabajo y reunión de los que hemos hecho que hemos usado estos días han demostrado que muchos de los viajes de trabajo que hacíamos hasta son innecesarios. ¿Qué sentido tiene desplazarse dos horas de ida más dos de vuelta para tener una reunión breve que se puede resolver por teleconferencia?

En cuanto a las mercancías, se divisan también importantes cambios. Por una parte, es probable que, al menos por un tiempo, el comercio internacional disminuya por el proteccionismo y la desconfianza, y con él se reduzca también el tráfico en largas distancias. Por otra parte, los días de confinamiento han servido para que muchas personas se hayan familiarizado con las ventajas del ecommerce, por lo que es previsible que experimente un crecimiento relevante en la etapa pos-COVID19. Las empresas tienen que estar preparadas para adaptarse a un nuevo mercado que, aunque distinto, estará lleno de oportunidades.

jvassallo@caminos.upm.es

REVOLERA



El saber hacer de las empresas y los empleados de este sector no se obtiene de la noche a la mañana

Ramón Valdivia

Empresarios

s fácil perder la noción del tiempo estos días convulsos, con el agua al cuello en una crisis sanitaria, económica y social como nadie recuerda.

Va hace más de seis semanas del arranque del confinamiento forzado y, en este tiempo, el transporte por carretera se ha erigido, por propios méritos, en un referente fundamental para la operatividad de la economía, distribuvendo los bienes necesarios a supermercados, hospitales, gasolineras e industrias varias. Los casi siempre olvidados conductores profesionales, son ahora "héroes" para muchas personas v reciben el aplauso generalizado, y muy merecido, al que me sumo una vez más. Pero quiero también brindar mi aplauso a los empresarios de este sector que, con tesón, trabajo y valor mantienen en marcha sus empresas en un mar de incertidumbres financieras, laborales y fiscales. Saben estar a las duras como supieron estar a las maduras.

Al frente de pequeñas, medianas y grandes compañías de transporte por carretera están "tirando del carro". En muchos casos, resistiendo contra viento y marea el estrangulamiento de la cuenta de resultados, cumplen a diario una proeza en medio de ERTEs, impagos, decretos, viajes en vacío, protección de sus empleados, eficacia con sus clientes, etc.

Si siempre es difícil, ahora parece imposible. De hecho, si no se ponen medidas, muchos no conseguirán superar este bache que está siendo más ancho de lo esperado.

Algunos parecen creer que ahora toca diseñar un plan de reconstrucción económica, que el camino más fácil es "resucitar" empresas tras el caos, pero no.

El saber hacer de las empresas y los empleados de este sector no se obtiene de la noche a la mañana, la experiencia acumulada que ahora atesoran los que ya no estén cuando esta epidemia remita, no se puede "resucitar". Si no están "vivas" entonces, se habrá perdido un pilar fundamental para la reactivación de la economía; será muy complicado (y más caro) volver a conectar de forma eficaz la demanda y la producción. Creo que lo más "rentable" como país es invertir ahora dinero en aliviar la asfixia que están sufriendo estos empresarios impulsar así que sigan comprometidos con sus empleados actuales y las familias que dependen de ellos.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

La evolución de los volúmenes procedentes del comercio electrónico ha experimentado "una escalada tremenda en las últimas semanas de confinamiento, tras haber experimentado un inicio con mucha incertidumbre", señala Noelia Lázaro, directora de Marketing de Packlink. Una de las consecuencias del confinamiento es que permanecen cerrados muchos puntos de conveniencia, con lo que la mayoría de las entregas se concentran en la entrega domiciliaria. "El sector de la moda va a acabar pivotando sobre el online, en detrimento de las tiendas físicas" como una de las principales consecuencias del cambio en los hábitos de consumo derivado de la crisis sanitaria, según avanzó Pepe Martín García, CEO de Minimalism, una tienda *online* del sector textil. Mientras, **Sergio Valero**, CEO de La Tienda de Valentina, apuntó que "la transición de la tienda física al *online*, que tenía que haber llevado unos 10 años por cuestiones generacionales, se ha comprimido mucho más". En este contexto, 'cada vez cobra mayor peso la experiencia de cliente y la entrega con éxito a la primera va a ser clave". Para Valero, "las personas de más edad que se han incorporado al *online* van a apostar por cuatro o cinco ecommerce de confianza, que se van a quedar con ese cliente para siempre si hacen bien las cosas en las entregas". Por su parte, **Maite Rivera**, responsable del canal *online* de Venca, admitió que "el número de nuevos clientes que se han incorporado al comercio electrónico durante el confinamiento es una barbaridad". Mientras, Yolanda Matos, CEO de BabyKidds Europe, coincide en que "el fuerte impulso que está experimentando el ecommerce va a provocar que las tiendas físicas van a ir desapareciendo con el tiempo". Casius

TOP LOGÍSTICA

En esta pandemia del coronavirus, una de las mayores quejas que ha habido contra los gobiernos y la OMS ha sido la falta de planificación y el retraso en los suministros de los elementos básicos de seguridad. Esto nos ha hecho reconfirmar la idea de que la asignatura de logística básica, debería formar parte de todas las carreras universitarias

Pandemia y logística

Ta de las mayores quejas contra los gobiernos y la OMS ha sido la falta de planificación. Quizás estos organismos hubieran sido más reactivos si en sus filas y comités de crisis contasen con profesionales que, ya desde que empezó la misma en China, hubiesen preparado un plan de acción para minimizar el riesgo de sus cadenas de suministro.

Primero, habrían realizado una previsión de necesidades de equipos: guantes, mascarillas, batas, gafas de protección, respiradores etc. en base a distintos escenarios de demanda (escenarios de gravedad de la crisis sanitaria) por zonas de consumo preferente (población de riesgo por comunidad autónoma).

Segundo, habrían desarrollado un plan de aprovisionamiento, para así identificar los proveedores posibles más allá de los que ya la AEMS (Agencia Española del Medicamento y producto Sanitario) ha autorizado en España para comercializar sus productos y a los cuales, vía los organismos como el nombrado, cualificarían con un protocolo exprés mínimo de seguridad y control de calidad.

Tercero, tendrían un plan de aprovisionamiento de origen a destino, bien elaborado por ellos mismos o subcontratado a expertos para:

a) Conocer los requisitos legales y aduaneros que hay que cumplir con los países importadores para no perder tiempo en origen y/o destino en estos trámites que sabemos son en algunos casos muy farragosos.

b) Tener los canales de comunicación con las principales compañías aéreas, marítimas y terrestres para poder contratar el servicio cuando los equipos estuviesen listos.

c) Tener contratados centros de acopio por comunidades autónomas, donde recibir estos bienes para pasar el control de calidad adecuado ya en origen, y preparar los pedidos que deberían llevarse a los distintos hospitales, residencias, centros de salud en primera instancia.

Todos hemos leído en la prensa la cantidad de problemas y costes que están ocurriendo por la falta de un plan logístico adecuado. Esperemos que cuando esto acabe y sea momento de hacer autocrítica, los políticos no se olviden de esta disciplina que, silenciosa, pero sin parar, trabaja para el bien de todos.



TRANSPORTE 4.0



Debemos aprender y nunca olvidar que es conveniente no esperar a que truene para acordarnos de Santa Bárbara

Juanma Martínez

Santa Bárbara

a pandemia mundial que nos está afectando a todos, el COVID19, como sucede con todas las desgracias masivas, pone de manifiesto nuestras debilidades como sociedad. Empiezan evidenciándose las mayores, pero, poco a poco, terminan aflorando todas.

Nuestro sector no es ajeno a esta realidad. Por enumerar alguna debilidad, podemos mencionar los puntos de fricción modal desde el origen cargador-transportista, pasando por los puntos intermodales carretera-ferrocarril, puerto-tierra (ya sea ferroviario o carretera) y destino.

En estas situaciones, la intervención y el intercambio "humano", supone exponerse a un riesgo máximo de contagio. Esto ocurre debido a la proximidad entre las personas (en las terminales de carga, intermodales, portuarias, estiba) y al intercambio de objetos físicos (por ejemplo, papeles, formularios, albaranes, CMR, etc.).

Otra de las cuestiones que, aunque no es específica de nuestro sector, sí nos afecta mucho más que a otros, es el seguimiento y trazabilidad de los movimientos de las personas, vehículos y mercancías para poder analizar estos datos y tomar medidas de prevención ante posibles contagios o propagaciones de la pandemia.

Y es ahora cuando nos acordamos de Santa Bárbara. Cuando nos damos cuenta de que podíamos haber invertido un poco de esfuerzo y recursos en automatizar tareas, eliminar papeles sustituyéndolos por sistemas informáticos, o incorporar robots para realizar tareas que aún se realizan manualmente. Y no me refiero solo a robots físicos, sino también a los robots software que permiten realizar de modo autónomo, tareas rutinarias, repetitivas y previsibles.

Los retornos de inversión en procesos de automatización de este tipo son menores a un año, en algunos casos incluso de pocos meses. Hay miles de casos documentados por todo el mundo. Y no se trata de novedades tecnológicas, ya que llevan años funcionando. No hace falta inventar nada.

De esta trágica lección de vida, sin precedentes, que nos está tocando asumir forzosamente, debemos aprender y nunca olvidar que es conveniente no esperar a la próxima tormenta para acordarnos de Santa Bárbara.

jmmartinez@eurogestion.eu

PICOS de oro

"La actividad del transporte y la logística está sosteniendo la continuidad de la cadena de suministro en los sectores esenciales".

> **José Luis Ábalos** Ministro de Transportes

"Los que gestionamos el esfuerzo en la soledad del asfalto, no precisamos aplausos, sino un ejercicio de eficacia, rigor y transparencia de la Administración pública acorde con nuestros parámetros de compromiso".

Marcos Basante

Presidente de Astic

"Las autoridades públicas se equivocarán (...) si no muestran por las navieras la misma preocupación que están desmostrando por las compañías aéreas".

Adolfo Utor

Presidente de Baleària

"El país necesita que Puertos del Estado empuje la recuperación del tejido económico".

Francisco Toledo

Presidente de Puertos del Estado

"Bienvenida sea la moratoria de las obligaciones tributarias del primer trimestre para muchos autónomos y pymes. Pero el Gobierno vuelve a reaccionar tarde".

Lorenzo Amor Presidente de ATA

"Estábamos inmersos en una gran transformación del sector y, de pronto, hemos tenido que hacer frente a una situación de tal nivel de estrés que ni siquiera se nos había ocurrido ensayarla".

Francisco Aranda

Presidente de UNO

"El transporte es el que hace que nuestra industria siga al pie del cañón".

Vicente Boluda

Pte. Boluda Corporación Marítima

EL ASCENSOR del transporte



Francisco Marquínez
Dir. gral. Total Freight

Sigue creciendo y diversificándose Total Freight Worldwide, joven transitaria creada por Francisco Marquínez y Francisco García (51 por ciento), con el apoyo de Grupo Transcoma (49 por ciento). La compañía se está especializando en graneles líquidos, actividad que ha reforzado abriendo una oficina en Algeciras. Además, entra en el sector biofarmacéutico al adquirir el 30 por ciento del operador logístico Bio Pharma Logistics.



 \blacksquare

Rafael Lusarreta Cons. delegado de ICP

ICP Logística continúa reforzando su operativa en nuestro país con la puesta en marcha a pleno rendimiento de la última ampliación de su plataforma logística de Chiloeches (Guadalajara). El operador logístico que capitanea Rafael Lusarreta cuenta ya con más de 170.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas en España, Portugal, Reino Unido y Francia, mientras proyecta su expansión en los mercados alemán e italiano.



Pedro López Ewals Cargo Care

Ewals Cargo Care sigue dando pasos para ampliar su huella en el mercado español, sin perder de vista su apuesta por la intermodalidad, que ya supone el 75 por ciento de sus operaciones. La compañía de transporte por carretera se ha hecho con un contrato de Renault para el transporte de motores a sus plantas de Palencia y Valladolid desde el norte de Reino Unido. El operador utilizará los puertos de Bilbao y Santander para los envíos.



Elisabeth Borne Ministra Gob. francés

El Gobierno francés restablece las restricciones a la circulación de camiones y elimina la flexibilización en los tiempos de conducción y descanso. Una actitud absolutamente insolidaria con el sector ante la actual situación extraordinaria como consecuencia del coronavirus. No solo no sigue las recomendaciones de Bruselas, sino que además difiere de las medidas excepcionales adoptadas por la mayoría de los Estados miembros.

AGENDA

FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

Conferencia 8 de julio de 2020 - Madrid www.aecoc.es

SIL 2020

Conferencia y Exhibición 15-17 de septiembre de 2020 - Barcelona www.silbcn.com

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Conferencia

22-23 de septiembre de 2020 -Madrid www.gasnam.es

BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición 29 de septiembre-1 de octubre de 2020 Bremen (Alemania) www.europe.breakbulk.com

CONXEMAR

Exhibición 6-8 de octubre de 2020 - Vigo www.conxemar.com/es

CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición 8-10 de octubre de 2020 - Alicante www.cetm.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

FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición 20-22 de octubre de 2020 - Madrid www.ifema.es/fruit-attraction

TECH4FLEET

Congreso y Exhibición 11-12 de noviembre de 2020 - Madrid www.ferreiradapia.com/tech4fleet/

OBITUARIO

Albert Genescá

El sector del transporte se vuelve a teñir de luto con el fallecimiento de Albert Genescá Boronat, presidente de la Asociación de Empresas de Mensajería (AEM) y miembro histórico del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). Genescá nació en Barcelona en 1957 y ostentaba el cargo de presidente de la patronal de mensajería AEM desde 1988. Persona muy activa en la defensa de los derechos del sector, entre sus principales logros se cuenta haber conseguido consolidar un convenio colectivo estatal de empresas de mensajería. Nos abandona un gran profesional y una persona muy entrañable, que supo ganarse el aprecio de todos los que le conocimos. Descanse en paz.

REVISTA DE PRENSA Internacional



Los armadores sueñan con que se les pague el búnker

Los armadores propietarios de petroleros sueñan actualmente con que se les pague el precio del búnker, porque la caída excepcional de los precios del petróleo, lo ha situado, al cierre de esta edición, en unos 37 dólares por barril. Esto ha provocado que las distintas opciones de almacenamiento para el crudo estén tan llenas que, por primera vez en la historia, los productores estaban literalmente regalando oro negro a algunos clientes. La caída tiene enormes ramificaciones para el almacenamiento flotante de petróleo y el número y edad de los petroleros. Se calcula que se puede hacer un buen negocio almacenando petróleo en buques VLCC por

contratos de seis meses a más de 70.000 dólares por día (64.680 euros) y con contratos de 12 meses por un coste aproximado de hasta 45.000 dólares diarios. Actualmente ya se registra un recórd en almacenamiento flotante: cerca de 160 millones de barriles de petróleo en barcos, el doble que dos semanas antes.



El envío de contenedores puede retraerse un 30%

Los almacenes de los centros logísticos se están llenando de todo tipo de productos como refrigeradores y lavadoras que los minoristas están pidiendo a las compañías navieras que retrasen en sus entregas, lo que puede traducirse en una reducción de los envíos de contenedores hasta un 30 por ciento en los próximos

meses. El tráfico, probablemente, ha caído ya alrededor del 15 por ciento en lo que va del año, por culpa del coronavirus. El recorte durante el segundo trimestre, en comparación con 2019, dependerá de hasta qué punto reabran los gobiernos las economías y, por tanto, la actividad comercial. Los almacenes con productos como prendas de vestir, textiles, electrodomésticos, están llenos, por lo que la caída es un revés para los principales gigantes del transporte marítimo. Las reservas anticipadas de buques para para la realización de envíos desde Asia a Norteamérica y Europa se han ralentizado para los meses de abril y mayo. Sin embargo, los envíos de productos manufacturados y de materias primas desde América del Norte y América Latina, así como desde Europa y Oceanía hacia Asia siguen manteniendo un ritmo continuado.

CARMELO GONZÁLEZ SAYAS

PRESIDENTE DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y PRESIDENTE DE CONETRANS

"Somos un sector duro, pero no tengo unas perspectivas halagüeñas a corto plazo"

ALFREDO ESCOLAR. Zaragoza

- Aunque es difícil generalizar, ¿cómo se encuentra el transporte por carretera y qué panorama se vislumbra a corto plazo?

– La situación es dispar. Los transportistas de alimentación, o incluso piensos, irán bien, porque pertenecen a los sectores declarados esenciales. Pero hay otras empresas, vinculadas a la industria o la automoción, que están sin circular. Hay compañías que han bajado hasta un 80 por ciento su actividad. Para las perspectivas a corto plazo, quisiera tener esperanza, pero no acabo de encontrarla. El arranque será lento y, por la magnitud internacional, la recuperación también.

¿Existe diferencia en el comportamiento o la actividad en España y el exterior?

- En Europa, cada país legisla a su manera. España ha tratado de escuchar al sector y se han ido ajustando algunas de las demandas propuestas. Hasta se ha presionado fuera para seguir nuestras reivindicaciones, pero no son seguidas más allá de las fronteras españolas: ITV, renovación de carné de conducir, etcétera. Incluso en temas como el relajo en los descansos de fin de semana, Europa nos ha llamado al orden para que se siga con la norma general.

- ¿Ha llegado, por fin, de la UE el permiso o confirmación para las nuevas normas de excepciones a los tiempos de conducción y descanso?

– Sí. Las excepciones caducaron el 12 de abril, ya en el estado de alarma, y se han renovado, por lo que la conducción diaria puede llegar a 11 horas y el descanso diario se puede hacer de 9 horas continuadas. El resto de las condiciones siguen igual. Veremos si en Europa respetan al transporte español. Esperemos que el sentido común funcione a la hora de realizar una inspección y no el sentido recaudador de los países.

- ¿Está funcionando el ofrecimiento de los hoteles para el descanso de los profesionales?

- Bueno, creo que se ha quedado en buenas intenciones y, en muchos casos, depende de la voluntad de algunos particulares. Igual digo una barbaridad, que viene bien para un titular, pero nuestras cabinas son más seguras, más limpias y más higiénicas, porque el conductor lleva ahí sus pertenencias, sus cosas. Lo importante es tener acceso a ducharse, a asearse o a comer algo

"Hemos sido esenciales siempre, no diré imprescindibles, pero sí esenciales. Hemos pedido que se nos reconozca antes y, sobre todo, después de esta situación", señala Carmelo González, presidente del Comité Nacional, en referencia al reconocimiento público por parte del ministro José Luis Ábalos. La pandemia ha dejado numerosos temas en plena negociación, que "si los retomamos con sentido común será beneficioso para todos", subraya González.

caliente, que es lo que le pide el cuerpo a las personas que están todo el día en la carretera.

- La crisis del Covid-19 está pasando factura al transporte por carretera. ¿Los créditos y préstamos ICO están funcionando correctamente?

– Empieza a haber quejas, porque hay empresas que tenían una situación delicada antes de la crisis y la banca no les da los fondos ICO o no en el tramo de esos primeros 20.000 millones comprometidos. Los requisitos que se están pidiendo no se están pudiendo cumplir en muchos casos. Por eso hay descontento y nos preguntamos cuándo llegarán, porque la tesorería de muchas empresas estaba ya muy afectada antes del coronavirus. Urge mantener a las empresas con los fondos ICO y que sigan rodando.

RECONOCIMIENTO PÚBLICO

Le respondí al ministro que gracias, pero necesitamos que se atiendan nuestras demandas lo antes posible

CAMBIO CLIMÁTICO

Lo peor para la industria es la incertidumbre

44 TONELADAS

Todos somos empresarios y el beneficio no solo debe caer de un lado

- A pesar del reconocimiento público que se hace del sector por parte del Gobierno de Sánchez, ¿hay asuntos en el tintero de los que no se habla?

- Ahora no nos sirve que se diga que somos esenciales y que se nos dé muchas palmaditas en la espalda. Hemos sido esenciales siempre. no diré imprescindibles, pero sí esenciales. Que se nos reconozca antes y después de esta situación. Yo le respondí al ministro a la carta de reconocimiento que nos envió que muchas gracias, pero mucho antes de la crisis demandamos al ministro de Transportes que nos recibiera. Entonces no lo hizo y ahora hay cosas más importantes que atender, pero seguimos a la espera de que se atiendan nuestras demandas. Así que, gracias, en letras mayúsculas, pero necesitamos que se atiendan nuestras demandas lo antes posible. El sector empieza a estar un poquito cansado.

- ¿Qué medidas sociales complementarias a las concedidas por el Gobierno está demandando el sector y que CETM reclamó en un comunicado el pasado 15 de abril?

- No hemos enviado ninguna nueva propuesta desde el Comité después del comunicado remitido al Ministerio el pasado 30 de marzo. con 13 puntos, en el que demandábamos una serie de medidas para nuestro sector. Sencillamente estamos haciendo presión en ese pacto a nuestros políticos. Hay que tener en cuenta que vamos a entrar en una pandemia económica, y no sólo en el transporte. Hemos pedido el aplazamiento del IVA, de la seguridad social v otras cuestiones económicas que nos permitan iniciar el arranque con algo de seguridad.

- Otro de los puntos calientes es la carga y descarga. ¿Se respeta la medida de que los conductores no realicen estas labores? – Esta es una demanda que hacemos con insistencia desde el Comité Nacional. Lo hicimos el 20 de febrero para la transformación de la Ley del contrato de trasporte y el 30 de marzo, en pleno estado de alarma, se volvió a reclamar. Queremos impedir el trabajo extra y que los transportistas se puedan contagiar, que no interactúe con una carretilla que no sabe quién la ha tocado. Excepto en las situaciones contempladas, queremos que los conductores no hagan carga y descarga.

- ¿Se prevé un cierre masivo de las pequeñas y medianas empresas?

- Esta es una crisis peor que la financiera de 2008. Ojalá salgamos todos victoriosos, pero habrá empresas que no podrán levantar el vuelo y cerrarán. Somos un sector duro y aguantamos carros y carretas, aunque no tengo unas perspectivas halagüeñas a corto plazo, salvo que esto se recupere en breve.

- ¿Después de la pandemia se deberá recuperar la normalidad y la vuelta a conversaciones congeladas. ¿La negociación de los convenios colectivos se mantendrá olvidada o será una oportunidad?

– Realmente tenemos que ver todo esto como una oportunidad para todas las empresas, cuesta creerlo, pero así debe ser. A muchas empresas, la crisis nos ha obligado a ser más creativos, invertir en informática, teletrabajar... De alguna manera, hacernos fuertes ante las circunstancias. Si todos le ponemos sentido común al asunto del convenio colectivo, nos permitirá encontrar soluciones de futuro. Igual que pedimos a nuestros políticos un pacto, entre trabajadores y empresarios debemos firmar un pacto para salir adelante. Esto no es para salir victoriosos en la negociación, todos deberemos dejar algo de piel en el asunto.

- ¿Es realista pensar en un convenio colectivo único en toda España?

– Con las diferencias tan brutales que hay entre convenios, no lo veo, aunque tampoco veía lo de teletrabajar para mi empresa. Pero es que, ni a escala autonómica: en Aragón hay diferencias salariales entre Zaragoza y Teruel de un 20 o un 30 por ciento. Y si hablamos de convenios de Vizcaya o Barcelona, con algunos de Andalucía o Extremadura, pues hablamos de diferencias de más del 40 por ciento. A corto plazo, no lo veo.

- Otro asunto pendiente es el trabajo por la reducción de la huella de

LA ENTREVISTA



carbono. ¿Qué puede hacer el transporte por carretera para orientar las decisiones de las administraciones?

– Pues continuar con el debate. Las medidas de los gobiernos son positivas, pero son suyas, a veces son poco consensuadas. Yo he señalado muchas veces al Ministerio que cuando se habla de la huella del transporte, se habla principalmente del vehículo privado, pero el vehículo industrial tiene una incidencia menor, por lo que nos deben tener en cuenta.

- ¿A qué se refiere?

– Un vehículo Euro 6 de última generación emite menos partículas de CO2 que un camión de gas natural. Lo peor para la industria es la incertidumbre v en nuestro negocio necesitamos certidumbres. El gas natural es bueno, porque es barato, pero cuánto va a durar sin impuestos. El hidrógeno es muy bueno, pero cuándo habrá suficientes puntos de repostaje y a qué precio. Qué vehículo debe comprar el de las mudanzas, que hace muy pocos kilómetros y lo amortiza a lo largo de ocho años. No puede comprar ahora un camión carrozado y que le digan en tres años que su camión va a pagar más impuestos.

- ¿Varias asociaciones de transporte firmaron en 2019 una declaración, impulsada por la Fundación Corell, a favor del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que no firmó CETM, en la que está Conetrans. ¿Por qué no se sumó? ¿Sólo por no ser los protagonistas?

- Bueno, hablo como presidente del Comité Nacional del Transporte. No se sumaría CETM por la premura a la hora de presentar el escrito. Yo pienso, a título muy personal, que lo presentado en ese manifiesto es perfectamente asumible por todos. La cuestión, quizás, fue una cosa de modos o de formas, quizás fue por la premura de tiempo con la que se presentó a CETM, por lo que no participó en la firma final.
- ¿Con un panorama de contracción económica como la que se avecina, ¿será más dificil defender el rechazo a las 44 toneladas?
- Otro punto caliente. Seguimos peleando por ello. Al final puede que digamos sí, aunque con un "pero". Todos somos empresarios y el beneficio no sólo debe caer de un lado. No sólo hablamos de las 44 toneladas, también de los cuatro metros y medio, que en Alemania no se admiten. Hablamos de los 'megatrailer' o 'duotrailer', etcétera. Cuando muchos se escudan en que el sector logístico supone el 10 por ciento del PIB, deberemos desmenuzar qué parte es el almacenamiento y qué parte es el transporte.
- José Luis Simões, presidente del grupo portugués Luis Simões, señaló en una reciente entrevista en este periódico que "el tema de las 44 toneladas es menos importante que los tiempos de carga y descarga". ¿Comparte su opinión?
- Por supuesto. Totalmente de acuerdo. O mejor, a la hora de llegar a acuerdos con los cargadores

El personaje

Vida: Carmelo González nace en Bilbao (Vizcaya), en el año 1957.

Obra: Ingeniero Industrial, ha dirigido o formado parte de varias empresas de transporte. En la actualidad, director general de la empresa Vía Augusta, especializada en el transporte de carga general y combustibles. Es presidente de la Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías de Zaragoza (Asetraz), de la Federación de Empresas de Transporte de Zaragoza (Fetraz), de Conetrans, buque insignia de la patronal CETM, y es el presidente del Comité Nacional del Transporte de Mercancías por Carretera, CNTC, principal órgano de interlocución profesional con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Milagros: Su carácter pausado y tranquilo no ha sido cortapisa para mostrar firmeza y claridad en el Comité Nacional, lo que le ha granjeado el respeto de todos los representantes, incluidos los cargadores.

sobre las 44 toneladas, o lo que proceda con ellos, digamos: señores yo no quiero estar cuatro horas, ni cinco, en la puerta de una industria para cargar. En un sector tan regulado, las horas de conducción son oro. Se puede negociar. Estoy de acuerdo en que esos puntos se deben poner encima de la mesa.

- Se ha vuelto a reabrir el debate sobre el pago por el uso de las infraestructuras...

- Es un asunto recurrente. Lo que no puede pretender nadie, y menos una asociación como Seopan (patronal de las empresas de construcción), es resolver sus problemas o cuenta de resultados echándoselos al vecino de enfrente. Seamos serios, resolvamos cada uno nuestra papeleta. Así que, de entrada. no. ¿Que se cobra a todos?, bueno, si entre todos repartimos este coste por el uso, será más llevadero. A nadie se nos escapa, a nosotros los primeros, que hay que mantener las carreteras, porque es seguridad para los profesionales, que a veces circulan por vías en mal estado. Pero estamos en contra de la ecotasa, euroviñeta o más impuestos al sector por el hecho de hacer caia.

- Tras la crisis, ¿el Comité Nacional del Transporte por Carretera mantendrá toda su utilidad?

- Considero que, más que nunca, es necesario. A veces somos unos pepitos grillo en su seno y nos enzarzamos por una coma, pero de lo que no hay duda es que hay una enorme unanimidad en muchísimos de los puntos que tratamos. Esto nos da pie a afirmar que somos un Comité de interlocución con el Ministerio necesario. Debemos demostrar nuestra fortaleza con sentido común y en defensa del transporte.

España





El sector confía en el papel de la exportación como motor de recuperación de la actividad

La experiencia acumulada en la anterior crisis marca ese rumbo, aunque sin olvidar la reindustrialización, los servicios, la digitalización y la recuperación del consumo interno

▶El sector del transporte y la logística confía en el papel de la exportación como motor de recuperación de la actividad. La experiencia acumulada en la anterior crisis económica marca de nuevo ese rumbo, aunque sin olvidar otros aspectos como la reindustrialización, los servicios, la digitalización y la recuperación del consumo interno.

C. SÁNCHEZ/A. ESCOLAR. Madrid

Desde diversos ámbitos de la economía en España se ha aludido a la salida de nuestras empresas a vender al exterior como elemento clave para la recuperación, una vez se haya superado el período de confinamiento por la pandemia. El sector no podía ser menos y también ha identificado a las exportaciones como el principal motor que debe impulsar la reactivación de la actividad en los próximos meses.

En ese sentido, nuestro país tiene la experiencia de la anterior crisis económica, aunque desde el sector se tiene claro que no todo dependerá de las exportaciones, sino que habrá que potenciar también la reindustrialización, los servicios, la digitalización y la recuperación del consumo interno.

"El gran motor de la anterior recuperación económica fueron las exportaciones, porque permitieron un cambio estructural de largo plazo, facilitando una recuperación intensa y sostenida", afirma Francisco Aranda, presidente de UNO. España aumentó, en apenas siete años, un 12 por ciento la capacidad exportadora y esto se ha mantenido desde entonces.

"Es un cambio de modelo en nuestra economía porque lo que solía pasar es que tras las crisis aumentaban nuestras exportaciones, pero cuando se recuperaba el consumo, volvían a caer. Ahora hemos conseguido que se mantengan durante un período largo", reconoce Aranda. Es preciso recordar que en 2011 había

98.000 empresas españolas exportaban en 2011 frente a las 150.000 actuales



98.000 empresas españolas que exportaban y esta cifra ha aumentado hasta las 150.000. "Este salto en la masa exportadora, esa verdadera avalancha de empresas que decidieron salir a vender sus bienes o servicios al mundo es una clave, sin duda, porque es un cambio cultural en las pequeñas y medianas empresas españolas. Así mismo, también se han ampliado los mercados", matiza el presidente de UNO.

En este orden de cosas, "lo que tenemos que hacer es continuar con esa estrategia que además diversifica los riesgos porque una economía que se basa básicamente en consumo interno asume unos riesgos enormes".

No obstante, "hay que mirar a medio y largo plazo, pero la urgencia está en el corto porque necesitamos mantener el máximo tejido productivo posible para poder contar con un motor potente para iniciar la recuperación", advierte Aranda. "Lo primero que hay que hacer es evitar destrucción con medidas concretas y urgentes. La crisis acabará con un importante número de empresas menos en el mercado y para que esa sangría no tenga efectos devastadores necesitamos frenarla desde ya, porque ya vamos tarde", alerta.

En la misma línea de apostar por la exportación, Juan Carlos Moro, CEO de DB Schenker para España y Portugal, asegura que "el vigor exportador de España será una de las recetas clave para la recuperación pos-Covid-19". Además, "con la

industria del turismo tocada y el alto nivel de desempleo previsible, sólo la capacidad de abrir al exterior nuestros productos y servicios, permitirá una recuperación menos prolongada en los niveles económicos previos al Covid-19", matiza.

Todo esto en un contexto en el que según el 'Barómetro de Consumo y compra dentro y fuera del hogar', que elabora la patronal de empresas cargadoras Aecoc, el 51 por ciento de los hogares españoles considera que su situación económica empeo-

El transporte internacional supone el 30% de la actividad

rará tras la pandemia y un 41,6 por ciento piensa que la recuperación será larga. Con estas perspectivas tan negativas en el consumo interno, el sector exportador se presenta como un refugio de primer orden para la actividad del transporte y la logística.

Ante esta tesitura, los representantes de las principales asociaciones profesionales de empresas de transporte por carretera evalúan las posibilidades del sector en los próximos meses en función del apoyo que se pueda obtener ahora. "Tenemos la experiencia de la crisis anterior en la que la exportación salvó a la economía española. Pero el problema es arrancar después del coro-

navirus" afirma Dulsé Díaz, portavoz de CETM. "¿Con un tejido empresarial de tres camiones por empresa de media, cómo se arranca?", se pregunta. "Debe haber un plan de ayudas que apoye a las empresas o no serán capaces de levantar la verja", indica Díaz.

A su vez, Ramón Valdivia, director general de Astic, advierte de que "el transporte internacional representa el 30 por ciento de toda la actividad y eso que en España la exportación es más importante que en otros países del entorno, así que los que exportan sufrirán menos, pero si los otros dos tercios del sector están con una actividad del 30 o del 40 por ciento, va a ser difícil". Según Valdivia, "incluso en el caso de que los niveles de exportación se mantuviesen a los niveles previos a esta situación, tendremos cierta caída de PIB en toda Europa, por lo que nadie puede pensar que la recuperación será instantánea", aventura, Por su parte, Julio Vilaescusa, presidente de Fenadismer, admite que "es indudable que la exportación debe de ser una tabla de salvación para el futuro, pero todo va a depender de cómo se reactive la economía y al resto de las empresas". Villaescusa recuerda que "partimos de una situación en la que un tercio de la flota española hace transporte internacional, que es muy importante, pero lo que no se sabe es qué parte de la flota española está ubicada en países del Este de Europa y cómo va a aprovechar la situación cuando acabe la crisis".



Marítimo / 13

Las patronales del sector marítimo solicitan medidas adicionales a la reducción de tasas portuarias impulsada por Puertos del Estado



Oper. Logísticos / 14

El operador Frimercat, especializado en productos frigo, dobla volumen de negocio v capacidad con la compra de Interfrisa

Crisis del coronavirus

La situación de alarma dispara los volúmenes del comercio electrónico

La entrega domiciliaria alcanza la actividad de un 'Black Friday' de manera continuada, según expertos en una webinar del CEL

▶ La situación de alarma generada por la crisis sanitaria dispara los volúmenes del comercio electrónico. La entrega domiciliaria alcanza niveles similares a los registrados en el mayor pico de actividad anual, que tiene lugar durante el 'Black Friday' de manera continuada. según apuntaron expertos en una jornada online del CEL.

CARLOS SÁNCHEZ, Madrid

El sector está teniendo que hacer frente a un pico de campaña de comercio electrónico similar al del 'Black Friday' de manera continuada, como consecuencia de la crisis sanitaria. Así se puso de manifiesto en el marco de una webinar organizada por el Centro Español de Logística (CEL).

"En la primera y segunda semana del Estado de Alarma todo estuvo más parado, pero a partir de la tercera semana estamos registrando una campaña superior de expediciones incluso que en el 'Black Friday", señaló Antonio Manuel Vilchez, director general de Zeleris y



El comercio electrónico ha multiplicado sus volúmenes durante la crisis sanitaria

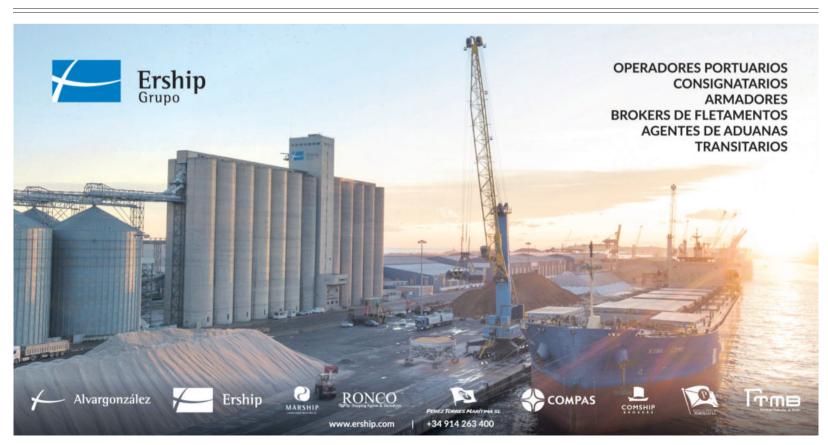
responsable de Supply Chain de Telefónica España. Vilchez recordó que la parte del león de la actividad de Zeleris es ofrecer servicio exclusivo de las entregas de Telefónica y que con la crisis sanitaria se han visto obligados a derivar el habitual flujo de mercancía con el millar de puntos de venta de la tecnológica hacia el canal online. "Todo esto

nos ha hecho comprobar la importancia de la digitalización de procesos", matizó. Y es que, por ejemplo, "ya no se puede entregar algo que haya que firmar, por lo que tenemos que apostar por la autentificación segura del destinatario sin contacto", afirmó Vilchez.

Ramón García, director de Innovación y Proyectos del CEL, refrendó este auge del comercio electrónico "que nos está deparando un constante 'Black Friday', pero ahora tenemos que ver qué parte de esa situación coyuntural se va a convertir en estructural". García advirtió que en el 'día después' de la crisis sanitaria asistiremos a un cambio en los hábitos de consumo y aparecerán nuevos conceptos en el ámbito de la logística como el de la trazabilidad higiénica.

Por su parte, Jordi Aycart, Head of Supply Chain de Nestlé España, planteó sus dudas sobre "si una vez pasada la pandemia, se va a reforzar de nuevo el canal retail y se va a reducir la venta *online* o ya nada será igual". Mientras, Manel Jiménez, director Supply Chain & IT de Tendam, aseguró que "se ha producido un balanceo de tienda física a ecommerce y por lo que vemos en Asia esto se va a mantener así; creo que ha supuesto el empujón definitivo", matizó Jiménez.

A su vez, Carmen Calama, directora de Logística de Mahou-San Miguel, apostó por una vuelta progresiva a la actividad, en la que, desde el punto de vista de la cadena de suministro, "será clave trabajar desde la elasticidad de los distintos escenarios". Mientras, Remedios Parra, Manufacturers and Pharmacies Director Alliance Healthcare, apuntó que la cadena de suministro del sector sanitario no ha parado. Por eso "el día más uno no será de reiniciar la actividad, sino el de entender cómo ha cambiado el sector y cómo vamos a afrontar una nueva normalidad". Parra aludió a las tecnologías y el mundo de los datos como referentes "que nos van a ayudar en esa nueva normalidad".



CARRETERA

Ewals se hace con un contrato de Renault para el transporte de motores

El operador moverá 2.300 cargas al año en el suministro a las plantas de Palencia y Valladolid desde el norte del Reino Unido

▶ Ewals Cargo Care se ha hecho con un contrato del Grupo Renault para el suministro de motores a las plantas de Palencia y Valladolid desde distintos proveedores del fabricante francés en el norte del Reino Unido. El operador, que utilizará los puertos de Bilbao y Santander para el transporte de piezas, espera mover 2.300 cargas de importación al año.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Ewals Cargo Care, filial española de la multinacional holandesa del mismo nombre, refuerza su posición en el sector de automoción tras hacerse con un contrato de transporte internacional del Grupo Renault.

La operativa consiste en el suministro de motores a las plantas que el fabricante francés tiene en Valladolid y Palencia desde varios proveedores localizados en el norte del Reino Unido.

Así lo avanzó a TRANSPORTE XXI el director general en España de la compañía de transporte por carretera, Pedro López Muniesa.

El desarrollo de este contrato, por un importe próximo a los 5 millones de euros, supondrá un movimiento de 2.300 cargas de importación al año, lo que supone una media de 50 semanales. No obstante, el arranque de este nuevo servicio, que el operador aprovechará para cargar mercancía de exportación con destino al mercado europeo, será progresivo, teniendo en cuenta el fuerte impacto del Covid-19 en la industria, advirtió López Muniesa.

Utilizará los puertos de Bilbao y Santander para el transporte

La compañía utilizará los servicios de CLdN Cobelfret y Finnlines en los puertos de Santander y Bilbao, respectivamente, para el transporte de los motores de Renault desde el Reino Unido. Una operativa que encaja con la apuesta intermodal de Ewals, "una opción cada vez más elegida por los clientes", subrayó el responsable de la compañía. "El transporte sostenible y multimodal no es una moda; es una realidad y ha llegado para quedarse", añadió. En esta línea, el operador ha puesto en marcha recientemente un nuevo servicio entre el puerto de Bilbao y la dársena irlandesa de Rosslare, a través de la línea de la naviera Brittany Ferries, que ofrece dos salidas semanales cubiertas por el buque ro-pax "Kerry". Además,

estableció el pasado año nuevos tráficos intermodales entre el puerto de Barcelona y Turquía a través de la terminal francesa de Sète.

Por otra parte, Ewals Cargo Care también ha renovado, por tres años más, el contrato con Daimler para el suministro de motores y cajas de cambio a la planta que Mercedes-Benz tiene en Vitoria desde la factoría del fabricante germano localizada en Kölleda (Alemania). El desarrollo de este contrato, sumando flujos de entrada y de salida, supone un movimiento de más de 2.500 vehículos pesados al año, de gran capacidad (del tipo 'Mega'), para el aprovisionamiento de piezas a la factoría de Vitoria y la posterior entrega de los embalajes vacíos a las citada planta de Daimler en Alemania.

Así las cosas, Ewals se ha consolidado como operador de transporte nacional en apenas cuatro años. La



Pedro López, dir. gral. en España de Ewals.

compañía había centrado prácticamente toda su actividad en los flujos internacionales hasta que empezó a apostar por los tráficos domésticos en 2015. La 'hoja de ruta' de la compañía está dando resultado, hasta el punto de que el mercado peninsular ya representa "el 50 por ciento en volumen de viajes y el 30 por ciento en facturación", explicó Pedro López. Y ello sin dejar de crecer en

Apuesta intermodal

El operador desembarcó en Valencia en 1993, de la mano de Johnson Controls (ahora Adient), proveedor de Ford. El grupo abrió posteriormente instalaciones en Barcelona y Zaragoza e, incluso, llegó a realizar operaciones logísticas dentro de la planta catalana de Nissan.

Con la crisis de 2008, la compañía agrupa su actividad en Barcelona y centra su negocio en la carretera.

En 2016, con la recuperación de la actividad, inicia una nueva etapa en España con el reto de consolidar su posición en el eje Mediterráneo, impulsar el corredor Atlántico y reforzar su presencia en el norte de España. Abre instalaciones en Pamplona, Madrid y Oporto.

Con vocación intermodal desde sus inicios, actualmente, el 75 por ciento de las operaciones de la multinacional familiar son intermodales y el 25 por ciento restante, exclusivamente por carretera. Realiza unos 5.000 viajes diarios, que hace en un 50 por ciento con medios propios y el otro 50 por ciento con operadores subcontratados en exclusiva.

Cuenta con una flota de 3.600 semirremolques y 550 camiones propios, además de 800 vehículos de terceros.

internacional. Ewals entró en transporte nacional en la modalidad de carga completa y trabajando sobre todo para la automoción, aunque cada vez más, está incrementando su presencia en otros sectores.

Actualmente, potencia la paletería y, recientemente, ha abierto una conexión semanal entre Oporto, donde desembarcó con instalaciones propias en 2017, y Barcelona.

CARRETERA

El sector critica el "no" del Gobierno a impedir por ley la carga y descarga

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

Pese a que el Ministerio de Transportes recomienda a transportistas y cargadores que los conductores no realicen labores de carga y descarga, hacer una prohibición general "es una posibilidad que no es una solución factible, porque hay una cantidad de casuística en la que no resultaría de aplicación". Así lo afirmó la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, durante la comparecencia del Comité de Gestión Técnica del Coronavirus del 21 de abril.

La enésima negativa por parte del Ministerio de Transportes a especificar en una norma la prohibición de la carga y la descarga por parte de los transportistas ha reavivado la indignación de varios representantes del sector de la carretera. Dos de las principales asociaciones de transportistas han reaccionado en sendos escritos públicos.

Para Fenadismer, "no se entiende la cerrazón del Ministerio de Transportes en esta cuestión, ya que una simple recomendación por su parte a las asociaciones de empresas cargadoras se ha demostrado totalmen-

> Rallo: "Hay una gran cantidad de casuística"

te inefectiva". Por ello, añade el comunicado, "la forma más efectiva para que dicha recomendación se cumpla es prohibirlo por ley". Además de señalar que la prohibición sería una medida que beneficiaría en la salud de los transportistas, la nota de Fenadismer remarca que no tendría costes para las arcas del

Estado. Al tiempo, la organización recuerda que "dicha prohibición ya estuvo recogida en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres durante más de 10 años".

Por su parte, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), ha señalado que "hay actividades que deben estar excepcionadas de dicha prohibición: por ejemplo, cisternas, portavehículos, mudanzas, paquetería, etcétera, No obstante, seguimos defendiendo que se prohíba de manera inmediata para el resto de los casos". CETM ha añadido que "no sabemos qué nos molesta más, el que nuestros cargadores no hayan tenido la decencia de ser ellos mismos quienes desistan (...) o que el Gobierno siga protegiendo los intereses económicos de dichos cargadores". Para la principal patronal del transporte, "la cadena logística corre riesgo de romperse por el abuso de los cargadores sobre los transportistas, obligándoles a cargar y descargar y a asumir el riesgo de tener un accidente o de contagiarse". La CETM concluye: "¿alguien se imagina lo que pasaría si nos quedáramos sin conductores profesionales en estos momentos?".

MARÍTIMO

Las patronales solicitan medidas adicionales a la rebaja de tasas portuarias

No será efectiva hasta fijarla en la Ley de Presupuestos o en norma de rango similar

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las natronales del sector marítimoportuario solicitan medidas adicionales a la rebaja de tasas portuarias impulsada por Puertos del Estado. Asecob, que reúne a los principales consignatarios españoles, apuesta directamente por un cambio de modelo, donde se cuide el transbordo sin penalizar a los puertos feeder, afrontando la cuestión del ferrocarril, "la gran asignatura pendiente de la red logística-portuaria" con el problema de accesibilidad de Algeciras, como telón de fondo. Losconsignatarios indican que "debemos conseguir ser lo más competitivos y eficientes posibles y para ello la única forma de solventarlo es con cambios en el modelo y apoyo de todos los actores". Para la patronal, los servicios portuarios deberán ajustar sus precios a la crisis.

Puertos del Estado anunció un paquete de medidas, cuantificado en 100 millones de euros, para reducir un 20 por ciento la tasa de ocupación, ampliables al 60 por ciento en terminales de pasaje, mientras que se compensa en un 10 por ciento la tasa al buque a aquellos relacionados con el transporte marítimo de corta distancia, ampliable al 50 por ciento si se trata de línea regular de pasaje o carga rodada.

"MEDIDAS CORTAS"

Otras patronales, Anave, Anesco o la canaria Fedeport, coinciden en que "las medidas son cortas, llegan tarde, son insuficientes, no es la rebaja de tasas que hemos venido

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DEL :	SISTEMA POR	TUARIO ESP	AÑOL
Concepto	2019	2018	%19/18
Importe neto de la cifra de negocios	1.157.532	1.158.742	-0,1%
Tasas portuarias	1.038.111	1.041.487	-0,3%
Tasa de ocupación	286.130	277.331	+3,2%
Tasas de utilización	604.435	622.253	-2,9%
Tasa del buque	244.803	246.490	-0,7%
Tasa embarcac. deportivas y recreo	9.140	9.107	+0,4%
Tasa del pasaje	79.309	77.663	+2,1%
Tasa de la mercancía	262.216	280.041	-6,4%
Tasa de la pesca fresca	5.843	6.132	-4,7%
Tasa por utilizac. esp. zona de tránsito	3.123	2.819	+10,8%
Tasa de actividad	134.908	129.833	+3,9%
Tasa de ayudas a la navegación	12.639	12.071	+4,7%
Otros ingresos de negocio	119.420	117.255	+1,8%
Gastos de personal	-265.914	-255.190	+4,2%
Otros gastos de explotación	-302.214	-292.069	+3,5%
Amortizaciones del inmovilizado	-436.188	-437.438	-0,3%
Resultado	276.878	286.118	-3,2%

Datos en miles de euros. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

solicitando en los últimos años", matizando que "la disminución en la tasa T-1 (buques) o la que afecta a los buques de servicios portuarios no va a tener casi efecto", dado que se circunscribe a los días del estado de alarma. "Solicitamos una mayor sensibilidad al Gobierno", se lamentaban desde la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

Al cierre de esta edición fuentes del sector advertían de que la disminución aplicada a las tasas de ocupación y actividad se aplicará a todo 2020, si esta se solicita, aunque "para que sea efectiva, el Gobierno debe incluirla dentro de una Ley de Presupuestos Generales del Estado o norma similar". Estos mismos medios explican que "una vez logrado el rango de Ley, dado que las tasas son un tributo, tendrá efecto retroactivo, pero desconocemos cómo se va a liquidar ya que al no tener soporte de Ley, podría no cobrarse hasta que no esté regularizado en el año 2021".



OPERADORES LOGÍSTICOS

Frimercat dobla volumen de negocio y capacidad con la compra de Interfrisa

El operador catalán, especializado en productos *frigo*, pasa de 90.000 movimientos de *palets* anualmente a superar los 200.000

EVA MÁRMOL. Barcelona

Frigoríficos del Mercat del Peix, que opera con el nombre comercial de Frimercat, ha doblado volumen de negocio y capacidad frigorífica al comprar Interlogística del Frío (Interfrisa) a Acciona. El operador logístico catalán pasa de una capacidad de 24.000 palets para productos refrigerados y congelados a 45.000 y de una facturación de 8,6 millones de euros a los 16,3 millones anualmente, con datos del ejercicio 2018. En actividad, se traduce de unos 90.000 movimientos de palets al año a superar los 200.000.

Frimercat se convierte así en uno de los principales operadores logísticos en su especialidad de España. La operación no solo supone un crecimiento cuantitativo. Con la compra de Interfrisa, "entramos en una nueva tipología de clientes que no teníamos, grandes cuentas de fabricantes y distribuidores que mueven mucho volumen y al que nosotros no podíamos llegar por no tener suficiente capacidad disponible", señala Antonio Manzano, director general de Frimercat.

Ambas sociedades seguirán en el mercado de forma independiente: "De momento, no se ha considerado un proceso de fusión, lo que no quiere decir, que en un futuro se reconsidere", añade el directivo. Ambas están implantadas en Cataluña. Y las dos cuentan con plataformas en Mercabarna, así como plantas frigoríficas, una en Terrassa, de Interfrisa, y otra en El Prat, de Frimercat.

Aunque Frimercat hace operaciones nacionales de la mano de sus clientes, con la suma de Interfrisa,



Una de las plantas de Frimercat en Mercabarna.

GRUPO FRIMERCAT					
	2018	2017	%18/17	2016	2015
CIFRA DE NEGOCIO	16,26	16,55	-2%	16,30	15,68
Frigoríficos del Mercat del Peix SA	8,59	8,42	+2%	8,46	7,71
Interlogística del Frío SA	7,67	8,13	-6%	7,84	7,97
Ebitda	2,07	2,27	-9%	2,49	1,84
Resultado del ejercicio	-0,46	-0,41	+12%	-1,74	0,69
Total activo	24,72	19,55	+26%	21,04	23,70
Patrimonio neto	13,39	14,49	-8%	15,60	18,10
Datos en millones de euros. Elaboración: TRANS	SPORTE XXI.				

"podríamos optar más fácilmente a implantarnos fuera de Cataluña para tener una presencia más global en un futuro". Una presencia que sería "preferentemente" vía adquisiciones.

Los integrantes del Gremio de Mayoristas del Mercado del Pescado de Mercabarna son los socios mayoritarios de Frimercat, constituida en 1991. Empezó a operar sobre todo para los propios socios. Actualmente, tienen un peso inferior al 35 por ciento en la actividad de la compañía, que trabaja para otros operadores logísticos, distribuidores y fabricantes de productos cárnicos, precocinados o bollería industrial, entre otros.

Además de la compra de Interfrisa, la otra operación de crecimiento no orgánico de la compañía fue la suma de un activo, la plataforma frigorífica de El Prat, hace dos años. **FERROCARRIL**

Continental Rail traza su hoja de ruta para operar en el mercado ferroviario portugués

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Continental Rail, empresa ferroviaria de Grupo Vías que pertenece a la constructora ACS, ha solicitado al Instituto de Movilidad y Transportes del Gobierno de Portugal, el certificado de seguridad ferroviario para operar trenes de mercancías en territorio luso.

El objetivo de la empresa ferroviaria es terminar el proceso de certificación a corto plazo y arrancar con sus primeras circulaciones una vez superada la actual situación de pandemia dentro del mercado del transporte de mercancías de Portugal, que está dominado por Medway y Takargo. Fuentes del gobierno luso han destacado como "muy positiva" la inversión del operador español en el segmento del transporte ferroviario de contenedores, al que prevé destinar locomotoras interoperables y plataformas para el acarreo de mercancías.

MARÍTIMO

Bergé mantiene el impulso a los servcios de Grimaldi y ACL a Estados Unidos

TRANSPORTE XXI. Bilbao

Bergé mantiene el impulso a las líneas regulares de Grimaldi y ACL a Estados Unidos, pese a la crisis provocada por el coronavirus con el objetivo de dar apoyo a las industrias y dar continuidad a las cadenas de suministro. El operador ha anunciado que están aseguradas las salidas semanales en mayo desde Bilbao y Amberes con destino a los puertos de Halifax (Canadá), Nueva York, Baltimore y Portsmouth (Estados Unidos).

FERROCARRIL

CNMC reclama la Estrategia Indicativa y un convenio entre el Estado y el Adif

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) valora positivamente los cambios contemplados en materia de cánones en el Anteproyecto de Ley que modifica la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (LSF).

Sin embargo, el organismo de Competencia advierte que quedan aún por concretarse aspectos clave para el desarrollo del mercado ferroviario como un convenio entre Adif y el Estado, así como la definitiva implementación de la Estrategia Indicativa de las infraestructuras ferroviarias, en la que está trabajando la nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la red ferroviaria del Ministerio de Transportes, como adelantó este periódico. Para la CNMC, "ambos mecanismos son esenciales para asegurar la estabilidad de los cáno-

nes en el medio y largo plazo". Según este organismo, la implementación de estas dos medidas permitiría que el Adif incorporase a la 'Declaración sobre la Red' una senda previsible a cinco años de los cánones ferroviarios, lo que daría "certidumbre a las empresas ferroviarias sobre la evolución de esta importante partida de costes". Sin embargo, "estas medidas todavía no han sido implementadas por lo que, si bien el mecanismo de fijación de los cánones ferroviarios mejorará con la aprobación del Anteproyecto de Ley objeto del presente informe, la incertidumbre sobre su evolución se mantendrá", alerta el informe de la CNMC.

Como adelantó este periódico, con la modificación de la LSF, los cánones ferroviarios dejan de ser tasas y ya no tendrán que pasar por el filtro de los Presupuestos Generales del Estado (PGE). A partir de ahora, estos cánones se convierten en prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario. Tras la aprobación de la modificación de la LSF, Adif propondrá sus tarifas con total independencia.

La firma de un convenio Adif-Estado es una reivindicación de todo el sector ferroviario, puesto que permitiría compensar la senda de evolución prevista en los cánones para los próximos 10 años, que asciende a la friolera del 1.700 por ciento.

Cataluña

Carretera / 17

Smet crea la tercera filial en el mercado español, Intermodal Fresh Logistics, para entrar en el transporte frigorífico

15

Total Freight refuerza la actividad en graneles líquidos abriendo una oficina en Algeciras

La transitaria catalana amplía nicho al sector biofarmacéutico al entrar, con el 30%, en el operador logístico Bio Pharma Logistics y baraja implantarse en Valencia en 2020

▶ La transitaria Total Freight Worldwide ha crecido en operaciones marítimas de graneles líquidos, actividad que refuerza con la apertura de una oficina en Algeciras, que también apoya el resto de sus actividades. Amplía nicho al sector biofarmacéutico al entrar en el accionariado del operador logístico Bio Pharma Logistics.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La transitaria Total Freight Worldwide se está especializando en graneles líquidos, sobre todo vinos, aceites y glicerinas, por vía marítima. El operador entró en esta actividad el año pasado al comprar un fondo de comercio de estos tráficos, al que dotó de un departamento específico.

Ahora, da un paso más abriendo oficinas en Algeciras este año. La delegación "apoya todas nuestras actividades, pero refuerza sobre todo los graneles líquidos al ser Andalucía un importante punto de producción de vino y aceite", señala Francisco Marquínez, director general y cofundador de Total Freight Worldwide. La transitaria cerró el pasado ejercicio con un movimiento de unos 2.000 TEUs de graneles líquidos, "esperamos llegar a los 5.000 TEUs en 2020", añade el empresario.

La compañía entró en otro sector, el biofarmacéutico, el año pasado. Y, para ello, siguiendo el *modus operandi* que ha utilizado en otras ocasiones: adquirir el 30 por ciento de



Francisco Marquínez.

Un operador joven

Total Freight Worldwide es un operador joven, que lleva pocos años en el mercado. Francisco Marquínez y Francisco García, profesionales con larga experiencia en el sector, promovieron la creación de la transitaria (51 por ciento), contando con el apoyo de Grupo Transcoma (49 por ciento).

Empezó a operar a mediados de 2016. Desde entonces, ha crecido tanto orgánicamente como vía compras de fondos de comercio y entrando en otras sociedades.

Actualmente, la compañía cuenta con oficinas en Madrid, Galicia y Algeciras, además de la sede central en el aeropuerto de Barcelona. sector farmacéutico. De gestionar operaciones esporádicas, ha llegado a alcanzar un peso de entre el 15 y el 20 por ciento en su actividad en poco más de un año, tras obtener la certificación 'CEIV Pharma' de IATA.

En cuanto a la afectación que está provocando la pandemia, "nos preocupa sobre todo la liquidez de nuestros clientes, que ya han empezado a pedir aplazamientos", añade el empresario. Hay actividades que se han visto directamente afectadas por la supresión de los vuelos regulares, como la que desarrollada Total Fresh, que "necesita sobre todo rutas directas al mover alimentación que necesita temperatura controlada".

■ TOTAL FREIGHT WORLDWIDE SL 2014 2018 2017 %18/17 2016 2015 Cifra de negocio 10.89 9.25 +18% 2.86 0,28 +70% 0,08 Resultado del eiercicio 0.19 0.10 +91% 0.05 Total activo 3,84 3,08 +25% 2,28 0,00 0.34 0,15 +124% 0.00 Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. Nota: La empresa empezó a operar en 2016.

una empresa logística especializada en este sector, Bio Pharma Logistics

Además del fondo de graneles líquidos, la transitaria compró un fondo de comercio de carga seca en operaciones de transporte marítimo, según ya publicó, en su día, TRANSPORTE XXI. Total Freight

Worldwide también adquirió el 50 por ciento de Tamex Catalunya, que ha pasado a denominarse Total Fresh, transitaria especializada en transporte aéreo de productos percederos, sobre todo vegetales y pescados.

Una de las actividades donde más ha crecido la transitaria es en el

Tamex Catalunya ha pasado a denominarse Total Fresh

Total Freight registró un volumen de negocio de 10,89 millones de euros en 2018, frente a los 9,25 millones de 2017, según el Registro Mercantil. El año pasado tuvo una facturación de unos 16 millones de euros, a los que se suman 6 millones más de Total Fresh, según datos de la compañía. "Las perspectivas eran muy buenas antes de la pandemia, ahora no lo sabemos". A pesar de la incerteza, la transitaria baraja abrir una nueva oficina en Valencia a lo largo de este año.

CARRETERA

J. Carbó dobla la flota de megacamiones para optimizar los movimientos entre plataformas

EVA MÁRMOL. Barcelona

Transportes J. Carbó, empresa especializada en operaciones de grupaje frigorífico, doblará la flota de megacamiones pasando de las cuatro unidades que incorporó entre finales de 2018 y principios de 2019 a ocho durante este año. La apuesta por este tipo de vehículos "responde a que optimizamos movimientos entre nuestras platafor-

mas", señala Diego Leal, director general, a TRANSPORTE XXI. La compañía abrió el año pasado una nueva base en Vitoria para cubrir directamente el mercado vasco y cántabro, que anteriormente realizaba a través de corresponsales. Además, reforzó el mercado catalán con un nuevo centro en Tarragona. Aunque Transportes J. Carbó trabaja para un sector tan esencial

como es la alimentación, la compañía está resultando afectada por la pandemia, ya que "más del 50 por ciento de los movimientos que hacemos es para clientes que distribuyen por el canal Horeca". La empresa familiar lleva más de 30 años en el mercado. Cuenta con filiales, algunas participadas por terceros, para servicios logísticos frigoríficos para el sector alimentario.



MARÍTIMO

Los tráficos de *short sea* crecerán en detrimento de flujos transoceánicos

La tendencia a producir más cerca de los mercados de consumo puede provocar la redistribución de los volúmenes marítimos

EVA MÁRMOL. Barcelona

La pospandemia posiblemente traerá un incremento de los flujos de transporte marítimo de corta distancia en detrimento de los tráficos transoceánicos, sobre todo los procedentes de Asia. Ello será así si aumenta la incipiente tendencia de producir más cerca de los mercados de consumo a raíz del impacto causado por el cierre de la industria china en las fábricas de todo el mundo. Este es uno de los escenarios futuros que apuntó Carles Rúa, responsable de Proyectos Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, durante una videoconferencia, el pasado día 17, organizada por Bytemaster, empresa de software especializada en el sector.

Los tráficos marítimos previos al coronavirus volverán en 2022 si la crisis es breve y reduce su impacto en la industria, señaló el experto. En cambio, si algunos sectores industriales quedan muy tocados, como la automoción o el turístico,

"la recesión durará más de uno o dos años". En el escenario actual de disminución de tráficos y, por lo tanto, de ingresos en toda la cadena logística, "el sector público debe tomar medidas económicas", añadió Carles Rúa.

Partiendo de un enfoque no tan inmediato, lo importante es no perder de vista que "la logística va detrás de la industria y del consumo". En otras palabras, la construcción, por ejemplo, de un aeropuerto o una terminal ferroviaria no va a generar más carga aérea o ferroviaria. "Primero, hay que desarrollar la industria y el consumo. Ello tirará de la logística". Y el operador



Los puertos deberán buscar actividades de más valor añadido.

La importación desde China cae el 41%

La paralización de la industria china a principios de año ha pasado factura en marzo a los tráficos del puerto de Barcelona, cuyo principal socio comercial es el país asiático, llegándose a cancelar el 50 por ciento de las escalas programadas procedentes de Extremo Oriente. Las des-

cargas chinas cayeron el 41 por ciento en dicho mes, mientras que el total de las importaciones retrocedieron el 18,9 por ciento. Los tránsitos bajaron más, el 35,6 por ciento. En cambio, las exportaciones avanzaron el 8,5 por ciento. El tráfico total de contenedores bajó el 18,9 por ciento, mientras que el global retrocedió el 8,3 por ciento en marzo. La otra cara de la moneda, la autopista del mar de Grimaldi entre Barcelona y Civitavecchia, que ha seguido funcionando con regularidad para el tráfico rodado, registrando un incremento del 22 por ciento.

logístico "deberá adaptarse a la industria que salga de la crisis", lo que requiere "flexibilidad".

En el escenario pospandemia, "los puertos tendrán que buscar nuevos espacios de negocio y actividades de mayor valor añadido". En general, la estrategia portuaria debería ir, a juicio del experto, por seguir impulsando la digitalización, la diversificación, la sostenibilidad ambiental y la flexibilidad, así como tener capacidad de "resiliencia, que será un factor clave".

CARRETERA

El calendario del nuevo impuesto ambiental a vehículos se modificará

La crisis generada por el Covid-19 afectará al calendario de cobro del nuevo impuesto a las emisiones de CO2 de los vehículos. Según ha señalado el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat. Damià Calvet, en la situación actual es "muy difícil" cumplir el calendario del padrón definitivo, que permitirá gestionar el impuesto, así como su tramitación de información pública y la resolución de las alegaciones. Por ello, "habrá que modificar el calendario de elaboración del padrón y el cobro del ejercicio de 2019". El nuevo tributo entró en vigor para turismos y vehículos ligeros el año pasado, aunque el proyecto inicial contemplaba comenzarlo a cobrar entre el 1 y el 20 de noviembre de 2020. Habrá que hacer una propuesta "técnicamente viable" para la liquidación del impuesto, apuntó el consejero. El tributo afecta a 217.976 furgonetas y camiones ligeros, excluyendo a los pesados, según ya informó TRANSPORTE XXI en una anterior edición.

MARÍTIMO

Las dos empresas de amarre dan servicio conjunto temporalmente

Las dos empresas que dan servicios de amarre en el puerto de Barcelona, Mooring & Port Services y Cemesa Amarradores, atienden temporalmente las entradas y salidas de barcos de forma conjunta y coordinada, independientemente del prestador solicitado y asignado por el cliente, para garantizar la continuidad del servicio durante el estado de alarma. Ambas empresas suman 18 amarradores por guardia para atender este servicio.

OJO AVIZOR



La crisis va por barrios: desde el operador que ha reducido el 75% la actividad hasta el que solo ha notado un ligero descenso

Eva Márm

Por los aires

onclusiones nada científicas de estas largas semanas de confinamiento que llevamos. Y es que se basan en la, valga la redundancia, nada científica metodología de buscar noticias llamando a las empresas. Primera conclusión: 'llegar y besar el santo' en un por-

centaje sorprendentemente alto. Es decir, el directivo o empresario responden a la primera o, como mucho, a la segunda llamada.

No sé hasta qué punto es fruto de la casualidad o se debe a que tienen las agendas despejadas de reuniones y viajes (por razones obvias), a que trabajan menos porque hay menos trabajo, a que las videconferencias en lugar de las reuniones presenciales les dejan más tiempo para contestar la llamada de una periodista o a una mezcla de estos y otros factores.

Segunda conclusión: la crisis provocada por la pandemia va por barrios. El parón económico afecta a toda la cadena de suministro, pero no con la misma intensidad. Sin necesidad del contacto visual, he notado la angustia que me ha transmitido algún interlocutor solo a través del tono de su voz sin que lo llegara a expresar.

He hablado con un operador cuya actividad le ha caído el 75 por ciento, mientras que otra compañía únicamente había notado un ligero decrecimiento. Y al que, por el momento, está salvando los muebles, pero otea en el horizonte el ogro de los impagos, que tantos estragos causó en la pasada crisis.

Tercera conclusión: independientemente del grado de impacto, todos coinciden por unanimidad en que los planes de empresa para 2020 han saltado por los aires. Imposible vaticinar qué pasará. Los más optimistas confían en poder salvar todavía el año, entendiendo salvar con mantener los mismos volúmenes o similares que en 2019, mientras que otros ya dan por perdido este año y ponen las esperanzas en 2021. Por el bien de todos, que sea cuanto antes.

barcelona@grupoxxi.com

CARRETERA

Smet crea la tercera filial en el mercado español para entrar en *frigo*

Intermodal Fresh inicia operaciones, sobre todo con Italia, con una flota de 60 vehículos

► El grupo italiano Smet ha creado la tercera filial en el mercado español, Intermodal Fresh Logistics, para potenciar el transporte frigorífico. La nueva compañía se suma a Smet Food Logistics, de transporte de cisternas, que constituyó en 2017. Sociedad Meridional Ejercicio de Transporte Smet es la primera y principal filial, que opera desde el año 1997.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El grupo italiano Smet ha creado la tercera filial en el mercado español, Intermodal Fresh Logistics, para potenciar el transporte frigorífico. La nueva compañía comenzó a operar con una flota propia de 60 vehículos en marzo. Intermodal Fresh Logistics da cobertura a todo el grupo y comparte sede con Sociedad Meridional Ejercicio de Transporte Smet, la primera y principal filial española, en Mataró (Barcelona). Esta empresa, presente en el mercado español hace más de 20 años, transporta habitualmente alimentación seca y movía esporádicamente frigorífica.

Intermodal Fresh Logistics responde a que "hemos visto una oportunidad de diversificar ya que hay mercado para este tipo de producto sobre todo entre España e Italia", señala Alejandro Guerra, gerente de Sociedad Meridional Ejercicio de Transporte Smet y presidente de Intermodal Fresh Logistics. Además, "la alimentación es uno de los pocos sectores que van bien" en la actualidad.

Seguirá potenciando la intermodalidad en el transporte *frigo*

Smet seguirá con la estrategia de potenciar la intermodalidad en el transporte frigorífico como lleva haciendo en sus tráficos terrestres desde hace años. Y ello pasa por subir los remolques a las autopistas del mar de Grimaldi desde los puertos de Valencia y Barcelona, que funcionan con normalidad para la carga rodada. La compañía movió 66.000 remolques el año pasado en



Empieza a operar con una flota de 60 vehículos.

☐ GRUPO SMET					
	2018	2017	%18/17	2016	2015
CIFRA DE NEGOCIO	80,12	66,78	+20%	51,20	s/d
Sd. Meridional Ejercicio de Tte. SMET SA	70,52	60,54	+16%	51,20	s/d
SMET Food Logistics SL	9,60	6,24	+54%	-	-
Ebitda	5,35	3,73	+43%	3,80	s/d
Resultado del ejercicio	3,31	2,38	+39%	2,42	s/d
Total activo	58,75	46,26	+27%	30,21	s/d
Patrimonio neto	12,85	9,54	+35%	7,38	s/d
Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPO	RTE XXI.				

estos servicios, el 20 por ciento más que en 2018.

Smet Food Logistics es la otra filial española del grupo italiano, con sede en Madrid, que constituyó en 2017. Se dedica al transporte de cisternas, sobre todo de aceite y vino. Cuenta con una flota de casi 200 unidades para dar cobertura a todo el grupo. Además de Italia, cubre los mercados griego y del norte de África.

Smet creó la primera filial española en 1997. Registró una facturación de 70,52 millones de euros en 2018, el 16,5 por ciento más que en 2017. Smet Food Logistics tuvo un volumen de negocio de 9,59 millones de euros (+53,9 por ciento).

La actividad principal de Sociedad Meridional Ejercicio de Transporte Smet es la carga completa para diversos sectores y carga industrial parcial con Italia. Puso en marcha un servicio de grupaje con el sur de Italia, con tres salidas semanales, el año pasado. Cuenta también con un departamento transitario.

MARÍTIMO

La terminal de BEST en el puerto de Barcelona mantuvo la actividad en 2019

EVA MÁRMOL. Barcelona

La terminal BEST (Barcelona Europe South Terminal) de Hutchison Ports en el puerto de Barcelona tuvo un crecimiento plano el año pasado al registrar una actividad de 2,4 millones de TEUs, la misma que en 2018, de acuerdo con los datos publicados por el terminalista asiático.

El conjunto de terminales europeas de la división de puertos y servicios portuarios del conglomerado CK Hutchison Holdings registraron unos tráficos de 16,2 millones de TEUs y un crecimiento del 2 por ciento. En cuanto a la actividad global, las 52 terminales que tiene en 27 países sumaron 86 millones de TEUs el año pasado, frente a los 84,6 millones del ejercicio precedente, lo que supone un avance del 1,6 por ciento.

La terminal del muelle Prat, la única semiautomatizada de las 52 de Hutchison Ports, ganó capacidad reefer en 2019. La estibadora pasó de 1.600 puntos de conexión para contenedores refrigerados a 2.750 puntos. Además, BEST ganó capacidad operativa al incorporar una nueva tanda de seis grúas automatizadas (ASC), del proveedor finlandés Konecrane. La terminal pasó así de una capacidad de almacenaje de 24 a 27 bloques automatizados con la nueva maquinaria.

Actualmente, BEST dispone de 11 grúas de muelle *super post-panamax*, 54 grúas automatizadas (ASC) y dos grúas en la terminal ferroviaria (RMG), además de 32 *shuttle carriers* para operar la terminal, que ocupa 80 hectáreas y dispone de 1.500 metros de muelle con un calado de 16,5 metros de profundidad.





España Centro

Huesca cede parcelas a Amazon

El ayuntamiento de Huesca cederá dos parcelas en la plataforma logística de Huesca (Plhus) a la multinacional Amazon



Imagen de una operativa ferroviaria en la terminal de mercancías del Adif de Mérida (Badajoz).

Mérida trabaja para consolidarse como hub ferroviario con Portugal

La terminal opera frecuencias diarias con Sines y Sevilla, a la par que planea conexión con Madrid una vez superada la pandemia

▶ La terminal de mercancías del Adif de Mérida, que explota UTE TILO Mérida a riesgo v ventura, pretende consolidarse como hub ferroviario de tráficos con Portugal. La instalación opera frecuencias diarias con los puertos lusos, principalmente Sines, así como con Sevilla. Además, planea poner en marcha una conexión con Madrid una vez superada la pandemia.

CARLOS SÁNCHEZ. Mérida

La terminal de mercancías de Mérida sigue con sus planes para convertirse en hub ferroviario de mercancías con Portugal.

"La idea es afianzar la terminal de Mérida como *hub* de consolidación de tráficos con los puertos de Portugal, principalmente Sines", señalan a TRANSPORTE XXI fuentes de UTE TILO Mérida, la sociedad participada por Renfe y Medway concesionaria a riesgo y ventura de la terminal propiedad del Adif.

La instalación, que viene operando frecuencias diarias entre Mérida y los puertos portugueses, así como entre Sevilla y Mérida, tiene en perspectiva la puesta en marcha de dos frecuencias semanales con la terminal de Madrid-Abroñigal. "Si no hubiese sido por la pandemia. posiblemente ya estaría esta nueva conexión en marcha, pero ahora toca esperar a que se supere esta crisis sanitaria y ver cuándo se puede arrancar", matizan las mismas fuentes. Estos nuevos tráficos en

previsión serán operados por Renfe Mercancías, mientras que los actuales los lleva a cabo Medway.

En el caso de los tráficos entre Mérida y Portugal, la mayor parte de los mismos corresponden a mercancías de exportación desde Extremadura que salen por el puerto de Sines rumbo a destinos como Brasil o Estados Unidos, entre otros.

Las mercancías transportadas son, principalmente, del sector de la alimentación, con el concentrado de tomate como producto estrella. Sin embargo, los tráficos de importación hacia Mérida son mucho más escasos, puesto que "Extremadura no es una zona de mucha importación, así que la puesta en marcha de la conexión a Madrid avudará a equilibrar los tráficos", señalan.

CARRETERA

Los transportistas oscenses padecen el cierre del túnel de Bielsa

Las empresas de transporte de Huesca se sienten perjudicadas por el cierre sine die del túnel de Bielsa. Desde hace unos días, el túnel de Somport es la única vía que permanece abierta en el Alto Aragón para acceder por carretera a Francia, según ha denunciado la Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de la provincia de

CARRETERA

Castilla-La Mancha estudiará ayudas directas al sector del transporte

El Ejecutivo de Castilla-La Mancha estudiará la petición realizada por la patronal regional del transporte Fetcam, que preside Carlos Marín, para la creación de una línea de ayudas directas por parte del gobierno regional para el mantenimiento del empleo. Los transportistas castellano-manchegos temen que se produzca la destrucción de puestos de trabajo a corto plazo, como consecuencia de la caída brusca de actividad experimentada por la crisis sanitaria. Al mismo tiempo, los representantes del sector en la región han demandando la creación de ayudas directas a la adquisición de vehículos con reducción de emisiones contaminantes, así como el establecimiento de un plan de ayudas para autónomos y empresas de transporte para la financiación de circulante.

El aeropuerto de Ciudad Real impulsa un corredor aéreo sanitario con China

TXXI. Ciudad Real

El aeropuerto de Ciudad Real impulsa un nuevo corredor aéreo sanitario sin escalas entre China y España. El corredor ha sido promovido por la sociedad propietaria de las instalaciones, Ciudad Real International Airport (CRIA), que se ha apovado en la aerolínea portuguesa HI FLY y un grupo de empresarios de diversos sectores económicos.

Los vuelos directos, que tienen una frecuencia semanal, iniciarán su ruta en el aeropuerto chino de Guangzhou con destino a Ciudad

Real, desde donde se distribuirá la mercancía al resto de España, según ha informado CRIA en un comunicado.

Los vuelos serán operados con aviones de HI FLY modelos A-330-200/300, con capacidad útil para 26 toneladas de peso, o bien A-340-300, con capacidad de 40 toneladas. Por su parte, la gestión de la carga aérea y la coordinación de solicitudes, proveedores, agentes de aduanas y distribución de fletes la realizará el GSSA Across Cargo y el agente handling en el aeropuerto de



Imagen aérea de las instalaciones de carga del aeropuerto de Ciudad Real.

Ciudad Real será IAS Handling. Una vez en tierra, la distribución del material sanitario por carretera a los distintos puntos de destino correrá a cargo de diversas empre-

sas de transporte asociadas a la Federación Empresarial de Ciudad Real (Fecir), entre las que se encuentra Transcentro Marín, que dispone de 90 camiones en flota.

Valladolid no movió carga aérea en marzo

El aeropuerto de Valladolid no movió carga durante el pasado mes de marzo al haberse detenido la industria de automoción que monopoliza sus tráficos de mercancías

Platea invertirá 1.6 millones en accesos

La plataforma logística de Teruel (Platea) tiene previsto destinar 1,6 millones de euros en la mejora de la viabilidad v accesibilidad a las instalaciones por carretera

Miranda de Ebro alcanza los 300.000 m2 de suelo para actividades logísticas

De las 23 compañías implantadas, un total de 18 cuentan ya con plataformas operativas

Miranda de Ebro (Burgos) se sitúa al borde de los 300.000 metros cuadrados de suelo destinado a operativas logísticas en la actualidad. De las 23 compañías implantadas en la localidad y que realizan actividades logísticas, un total de 18 cuentan con instalaciones plenamente en marcha y otras cinco más están en fase de construcción.

CARLOS SÁNCHEZ, Miranda de Ebro

Miranda de Ebro (Burgos) se ha convertido en un polo de atracción para las operativas logísticas. La actividad empresarial en Miranda, en lo referido exclusivamente a nuevas inversiones logísticas desde 2016, tomando como referencia el momento de arranque del proyecto Miranda Empresas, "se ha visto fuertemente reforzada en todos sus polígonos industriales". Así lo confirman a TRANSPORTE XXI fuentes de Miranda Empresas.

En la actualidad, Miranda de Ebro cuenta con 23 empresas implantadas que desarrollan actividades logísticas, de las que 18 ya han entrado en funcionamiento y otras cinco lo harán cuando culminen la construcción de sus nuevas naves. Estas cinco empresas son Seur, con una segunda nave en el poligono de Ircio, Stef, Niels Pagh Logistics, CTC y Lucano.

En conjunto, supondrán para Miranda de Ebro, "exclusivamente en lo referente al sector logístico, una inversión inducida de más de 40 millones de euros". Las 23 compañías vinculadas al sector logístico han adquirido más de 294.000 metros cuadrados en los distintos polígonos con los que cuenta la localidad y que son impulsados por Miranda Empresas. En total, suman más de 47.000 metros cuadrados de instalaciones cubiertas para activiades logísticas (ver cuadro). Además, estas compañías han generado más de 400 empleos, si sumamos los trabajadores que se incorporarán

"El sector logístico va a generar 40 millones de euros de inversión inducida en Miranda"

INSTALACIONES LOGÍSTICAS UBIO	ADAS EN	MIRANDA	A DE EBRO (BUI	RGOS)
Empresa	Parcela	Nave	Polígono	Año de captación
Seur	44.600	15.000	Ircio	2017
CTC	1.252	1.000	Ircio	2017
Lucano	6.000	2.700	Ircio	2020
Transaldepa	8.374	1.500	Bayas	2016
ADM (Almacén y Distribución de Miranda)	2.000	1.050	Bayas	2016
Transportes Ibai	2.015	500	Bayas	2016
Wir Sind 4	2.400	1.500	Bayas	2017
Transportes J. Murillo	537	500	Bayas	2017
Transportes P. López de Briñas	501	500	Bayas	2017
Transportes R. Cámara	576	500	Bayas	2018
Grupo Mondego	9.200	3.350	Bayas	2018
Transportes La Unión	682	682	Bayas	2018
Grúas y Talleres DUR	4.500	1.200	Bayas	2018
Gaspar Malumbres	4.200	1.500	Bayas	2019
Olano Seafood Iberia	7.800	1.907	Las Californias	2016
Stef	17.598	2.600	Las Californias	2018
Niels Pagh Logistics	4.078	1.300	Las Californias	2019
CLH	1.000	-	Las Matillas	2019
Descargas Urbanas	1.400	1.400	La Narra	2017
JSV Logistic	96.640	5.000	Rottneros	2016
TCM (Terminal contenedores Miranda)	80.000	_	Rottneros	2018
Seur (almacén aduanero)	_	3.500	Rottneros	2019
Synergy (Hutchison)	-	-	Rottneros	2019
Total	294.413	47.189	_	_

Datos en M2, Fuente: Miranda Empresas, Elaboración: TRANSPORTE XXI.

cuando se pongan en marcha las nuevas plataformas que se encuentran en fase de construcción. Estas estimaciones son a la baja, porque las más optimistas apuntan a que podrían incluso duplicarse las cifras de empleo derivadas de los proyectos presentados e iniciados. Por polígonos, en el de Ircio se han implantado compañías como Seur, CTC, firma regional del sector del transporte profesional por carretera en su ámbito formativo, así como la peruana Lucano. En el de Las Californias ya opera Olano Seafood Ibérica, especialista en distribución de

pescado y marisco, y se implantarán en los próximos meses el operador logístico Stef y la danesa Niels Pagh Logistics. Por su parte, en el de Bayas operan hasta 11 compañías de transporte y logística.

Mientras, Rottneros se ha reativado con la entrada en actividad de JSV Logistic y Terminal de Contenedores de Miranda (CTM), que ya funciona como puerto seco con un tráfico estable de cuatro frecuencias a la semana. Además, en el polígono Las Matillas opera CLH y en el de La Narra se ha producido la ampliación de Descargas Urbanas.



20 TRANSPORTE X

El ferrocarril perpetúa su rol residual

Se estanca por debajo del 2% de cuota modal, mientras que la carretera mueve tres de cada cuatro toneladas en la suma de transporte de mercancías nacional e internacional

►El transporte de mercancías por ferrocarril sigue desempeñando un papel más que secundario, residual. El tren de mercancías se estanca por debajo del 2 por ciento de cuota modal, mientras que la carretera mueve tres de cada cuatro toneladas en la suma de transporte nacional e internacional, según el último Observatorio del Transporte y la Logística de España.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El transporte de mercancías por ferrocarril sigue anclado en una cuota modal residual, si atendemos a los datos oficiales del último Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE), que elabora el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Pese al impulso que han logrado dar en materia de tráficos los competidores privados de Renfe Mercancías en el último lustro, el tren de mercancías alcanzó un discretísimo 1,4 por ciento de cuota modal en el último análisis presentado, correspondiente a 2018.

Este modo de transporte sigue sin levantar cabeza y tras conseguir arañar hasta cinco décimas de cuota desde el inicio de la pasada crisis económica hasta 2014 y 2015, en los siguientes tres ejercicios ha vuelto a encadenar nuevas pérdidas de participación en la gran tarta del transporte de mercancías en los ámbitos nacional e internacional.

Frente a la irrelevancia del ferrocarril, la carretera se vuelve a erigir en la gran dominadora del transporte de mercancías en nuestro país, puesto que controla cerca de tres toneladas de cada cuatro que se mueven en la suma de los ámbitos nacional e internacional.

El ferrocarril alcanzó un discreto 1,4% de cuota modal en 2018

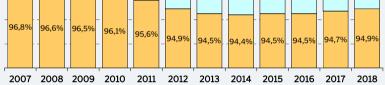
La cuota del ferrocarril de mercancías es más relevante en el mercado doméstico, pero no deja de manejar también un volumen escaso, puesto que en 2018 se situó en el 1,6 por ciento de cuota modal, también en caída en los últimos años. A su vez, en el transporte internacional de mercancías desde y hacia España apenas alcanza un 0,7 por ciento.

El marítimo, por su parte, ha ido ganando terreno en la última década, hasta incrementar su cuota modal desde el 14,7 por ciento en 2007 hasta el 25 por ciento en 2018. Si acudimos a la comparativa entre las cuotas modales en el transporte terrestre entre España y la media de la Unión Europea, el ferrocarril de mercancías en nuestro país tampoco sale especialmente bien parado. En España, con el último dato comparable según el citado OTLE, que corresponde al ejercicio 2017, el ferrocarril ostenta una cuota del 5.3

por ciento, frente al 94,7 por ciento de la carretera. Mientras, en la UE, la participación del ferrocarril se eleva hasta el 17,3 por ciento, la carretera alcanza el 76,7 por ciento y el transporte fluvial, inexistente en España, alcanza un 6 por ciento. Acudiendo a la comparativa con países de nuestro entorno más cercano, en Alemania la cuota modal del ferrocarril es del 17 por ciento, en Francia del 10 por ciento, en Italia del 13 por ciento y en Reino Unido del 9 por ciento, según los datos

del último OTLE.

☐ CUOTAS MODALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (NACIONAL) ■ Carretera ■ Marítimo □ Ferrocarril 1,1% 1,2% 1,4% 1.7% 1,6% 1.9% 2.0% 1.8% 1.7% 2,0% 2 2% 2 4% 2.7% 3,0% 3.4% 3.5% 3.7% 3.6% 3.7%



CUOTAS MODALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (INTERNACIONAL)



EVOLUCIÓN DE LAS CUOTAS MODALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LOS ÁMBITOS NACIONAL E INTERNACIONAL



La cuota del tren en España, muy alejada de la media de la UE

En conjunto, los datos vienen a demostrar que pese a que los políticos españoles de cualquier signo suelen tener muy en cuenta al ferrocarril de mercancías y al transporte intermodal en sus discursos, a la hora de la verdad no se arbitran medidas decididas para su fomento. Así lo vienen denunciando las principales asociaciones del sector, tanto la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) como CETM Multimodal y la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC).

Precisamente, estas dos últimas pusieron sobre la mesa el pasado verano una propuesta de medidas urgentes ante la entonces cartera de Fomento para intentar revitalizar el transporte ferroviario e impulsar el papel de los transportistas de carretera en el mismo, con el fin de conseguir la mejora en los servicios y evitar el deterioro del sector.

Entre las medidas que incluye este documento se encuentra la necesidad de poner en marcha una Unidad Intermodal en el seno del Minsterio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta vieja reivindicación de la patronal presidida por Antonio Pérez Millán se ha ganado el respaldo de la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes, así como del pleno del mismo. CETM Multimodal, con su

🔲 REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE TERRESTRE. COMPARACIÓN CON LA UE 2005 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 Modo de transporte España España UE España UE España UE España UE España UE España UE España 76,4% 95.0% 76.3% 77.5% 76.2% 75.6% 75.3% 75.5% 74.9% Ferrocarri 5.6% 17.7% 5.0% 5.3% 18.3% 18,1% 18.4% 5,9% 0,0% 0,0% 6,7% 0,0% Navegación interna 0.0% 5.9% 0,0% 0,0% 5.9% 0,0% 6.2% 0,0% 6,7%

Fuente: OTLE. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

MAYO DE 2020

ANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

434 1

377 684 8

486.142.9

409 0

325 914 6

420,607,0

□ TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS POR MODOS											
Modo de transporte	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Carretera	2.057.806,7	1.653.956,4	1.504.454,2	1.403.400,9	1.175.248,3	1.061.910,1	1.119.599,9	1.190.285,3	1.215.353,2	1.335.364,7	1.396.224,0
Ferrocarril	24.747,8	19.111,2	18.621,6	20.849,5	21.542,0	20.974,1	23.908,5	24.635,5	23.120,0	23.717,3	24.121,5
Aéreo	95,1	78,2	73,9	69,9	61,1	57,6	61,6	59,4	61,7	65,0	64,9
Marítimo	46.535,4	40.772,7	42.772,7	43.509,3	41.825,6	41.072,3	41.993,9	44.932,7	48.114,2	50.612,8	51.615,7
Total	2.129.185,0	1.713.918,5	1.713.918,5	1.467.829,6	1.239.277,0	1.124.014,1	1.185.563,9	1.259.912,9	1.286.649,1	1.409.759,8	1.472.026,1
TRANSPORTE INTERNA	ACIONAL DE M	IERCANCÍAS I	POR MODOS								
Modo de transporte	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Carretera	104.325,0	91.471,0	92.455,0	90.480,0	85.796,0	89.847,0	93.398,0	97.691,0	102.045,0	106.114,0	111.970,0
Ferrocarril	3.699,0	2.812,4	2.816,8	3.294,1	2.863,5	3.346,6	3.483,7	3.814,7	3.498,4	4.588,5	4.129,8

529 6

385 966 5

475.155.6

532 3

365 554 2

459.860.6

Datos en miles de toneladas. Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE). Enero 2020. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

598 6

408 511 9

510.616.1

676.8

409 967 8

516.187.9

563.2

393 598 5

491.043.4

presidente Juan Castellet a la cabeza, también es partidaria de que se impulse una agencia de este tipo. La propuesta, que como decimos se ha ido ganando el apoyo tanto de transportistas como de operadores intermodales, empresas ferroviarias y puertos, gana enteros, puesto que "por lo menos da la sensación de que en el Ministerio ya tienen claro que esta es una petición de todo el sector", reconocía el presidente de UOTC recientemente a TRANSPORTE XXI.

Aéreo Marítimo

Total

Tanto CETM Multimodal como UOTC consideran que uno de los principales requisitos para potenciar los tráficos intermodales es eliminar la dependencia de Renfe Mercancías de la cartera de Transportes. La filial de mercancías de Renfe debería depender de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) para que su función sea ecuánime, según reclaman ambas organizaciones. En este punto coinciden plenamente con AEFP, que lo considera la decisión ideal para quitarle presión al resto del sector, si bien la patronal presidida por Juan Diego Pedrero va un paso más adelante al demandar también que la compañía sea saneada y se le busque un socio.

También sobre el papel de Renfe Alquiler de Material, popularmente conocida como 'Rosco', hay coincidencia sobre la necesidad de reenfocarlo y potenciarlo para buscar el abaratamiento de los costes de tracción. La 'Rosco' no debería estar dependiendo de Renfe, según AEFP. "Eso no pasa en otros países de Europa. La 'Rosco' tiene que depen-

UOTC y CETM Multimodal piden una Unidad Intermodal en el seno del Ministerio

15	201	16	2017		
UE	España	UE	España	UE	
75,3%	94,0%	76,3%	94,7%	76,7%	
18,3%	6,0%	17,4%	5,3%	17,3%	
6,4%	0,0%	6,2%	0,0%	6,0%	

der de una entidad independiente", matizaba el presidente de la patronal de empresas ferroviarias a este periódico. Esta sociedad de alquiler de materia ferroviario podría tener

5048

342 582 7

438.359.3

AEFP reclama un plan de impulso con medidas económicas

un papel importante que cumplir "si sale de ese paraguas de Renfe y se dota de los medios necesarios para ofrecérselos a todo el sector, tanto público como privado, y luego los alquila", ahondaba Juan Diego Pedrero. Las reivindicaciones del sector para impulsar el transporte multimodal apuntan también a otras cuestiones como incentivar la concentración de terminales intermodales y logísticas (TILOs), así como la ampliación de gálibos que permitan el transporte ferroviario de semirremolques P400. En definitiva, potenciar la multimodalidad para promover los servicios multicliente enfocados tanto al transporte de contenedores como al de semirremolgues, en las llamadas autopistas ferroviarias.

524.9

372 752 8

466.471.3

Por otro lado, desde la AEFP demandan un Plan Maestro para el transporte ferroviario de mercancías en España, similar al que ya tienen distintos países de nuestro entorno. Un plan que conlleve actuaciones económicas importantes para incrementar la cuota del ferrocarril de mercancías.

791 7

442 771 0

554.265.2

883 6

460 384 3

577.367.8

Miquel Llevat, presidente de Captrain España, recordó hace unos meses que "de los 28 países de la UE, tan solo cinco no cuentan con una política para incentivar la intermodalidad". Cuatro de ellos son países de menos de 5 millones de habitantes y que cuentan, además, con cuotas modales del ferrocarril elevadas. "El quinto es España, por lo que si no atacamos el problema de fondo, las cosas no van a cambiar", insistió Llevat.

Escasa aportación del ferrocarril en las cadenas multimodales

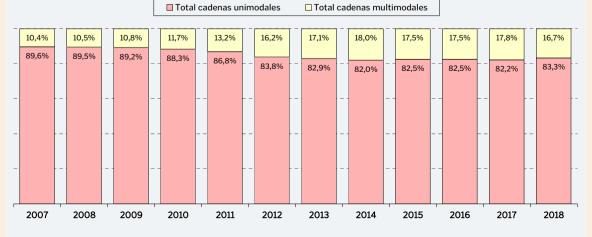
El transporte multimodal registró una contracción en el año 2018, último analizado por el Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este retroceso vino a invertir la tendencia sostenida en el crecimiento registrada desde el año 2014. La cadena que registró el mayor incremento en 2018, al igual que en 2017,

fue la cadena aéreo-carretera, con un crecimiento del 10,2 por ciento, según el OTLE, alcanzando más de 963.000 toneladas, el valor más alto registrado en los últimos once años, según destaca el informe. La cadena que presentó la segunda mayor tasa de crecimiento fue la carretera-ferroviaria, con un incremento del 6,5 por ciento y 13,63 millones de toneladas en 2018. El resto de

cadenas vinculadas al modo marítimo sufrieron una contracción del 2 por ciento en el caso del marítimo-carretera, tras alcanzar un movimiento de 223,1 millones de toneladas y del 5,7 por ciento en el caso del marítimo-ferroviario, después de sumar 14,61 millones de toneladas. Sin embargo, del análisis de las cadenas multimodales en el periodo comprendido entre 2007 y

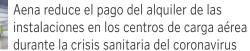
2018, el OTLE permite observar como la cadena carretera-ferroviaria ha registrado descensos por encima del 30 por ciento, mientras que las cadenas aéreo-carretera y marítima-ferroviaria han registrado crecimientos del 57,6 por ciento y del 26,5 por ciento, respectivamente. Por su parte, las cadenas unimodales sumaron conjuntamente 1.508,19 millones de toneladas en 2018.

💶 EVOLUCIÓN DE LAS CADENAS UNIMODALES Y MULTIMODALES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA



Fuente: OTLE. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Madrid





ICP Logística refuerza su operativa con la ampliación de su plataforma de Guadalajara

El operador, que cuenta con más de 170.000 m2 de naves en España, Portugal, Reino Unido y Francia, proyecta también nuevas aperturas en Alemania e Italia a medio plazo

►ICP Logística refuerza su operativa con la ampliación de su plataforma de Chiloeches (Guadalajara). El operador logístico, que cuenta ya con más de 170.000 metros cuadrados de instalaciones de almacenaje en España, Portugal, Reino Unido y Francia, proyecta también nuevas aperturas de naves en Alemania e Italia a medio plazo.

CARLOS SÁNCHEZ, Madrid

Información Control y Planificación (ICP Logística), con sede central en Meco (Madrid), ha consolidado su capacidad logística con la reciente ampliación de su plataforma de Chiloeches (Guadalajara).

Completada la segunda fase de las instalaciones, ICP Logística "suma un total de 45.000 metros cuadrados que ya están operativos a pleno rendimiento", según han señalado fuentes de la compañía a TRANS-PORTE XXI. Uno de los objetivos del operador logístico en estas nuevas instalaciones pasan por conjugar tecnología y sostenibilidad.

En este sentido, "llevamos a cabo acciones encaminadas a reducir la huella de carbono y reducir el impacto medioambiental". Y por otra parte, "seguimos apostando por la inversión constante en nuevas tecnologías y automatismos aplicados a los distintos puntos de la cadena de suministro".



Imagen de uno de los almacenes inteligentes con los que cuenta ICP Logística.

Con la reciente ampliación, ICP Logística dispone de más de 170.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje tanto en el ámbito nacional como internacional. En el mercado doméstico, la compañía cuenta con instalaciones logísticas en Madrid, Guadalajara e Islas Canarias y en el marco de sus planes de crecimiento "las ampliaciones que estamos estudiando nos llevan a buscar nuevos emplazamientos en diferentes puntos de la geografía española", confirman desde la empresa. En el marco de sus planes de interacionalización, ICP está

presente en Portugal, Reino Unido y Francia. En el país galo, la firma puso en marcha el pasado año una nueva plataforma logística multicliente de 12.000 metros cuadrados. Estas nuevas instalaciones cuentan con capacidad de almacenamiento para 17.000 palets y 10.000 cubetas. Además, el operador logístico se plantea nuevas aperturas en Alemania e Italia en los próximos años. ICP Logística, como adelantó este periódico en su día, proyecta la creación de una gran red de almacenes con el objetivo de cubrir todo el territorio europeo.

ICP apuesta por los almacenes inteligentes

ICP Logística cuenta con una red de plataformas logísticas inteligentes en las que los automatismos juegan un papel importante. "Nos ofrecen un valor diferencial a la hora de realizar una operativa logística", afirman desde la compañía. Este valor diferencial se concentra en "la personalización y adaptación". El equipo de IT de la compañía desarrolla "un 'software' específico para cada uno de los automatismos que implementamos, de manera que conseguimos incrementar su rendimiento y productividad en un 40 por ciento", aseguran. En el marco de esta última tecnología, el operador logístico cuenta con 'Multishuttle Cuby', un sistema automático de almacenamiento de ubicaciones multireferencia y preparación de pedidos para B2C 'ecommerce', que permite mover más de 600 cajas/hora. También con 'Miniloads', un sistema que tiene una capacidad de 'picking' de hasta 1.500 líneas/hora, así como un 'sorter' que permite clasificar más de 4.000 pedidos/hora por transportista, entre otros sistemas.

OPERADORES LOGÍSTICOS

ID Logistics reafirma su posición en la logística de alimentación en Portugal

TXXI. Madrid

ID Logistics reafirma su posicionamiento en el sector de la distribución alimentaria y gran consumo en Portugal.

El operador logístico cuenta entre su cartera de clientes en el país vecino con compañías como Fábricas Lusitana, para la que inició la gestión de sus operaciones logísticas el pasado ejercicio y cuyo contrato tendrá una duración inicial de tres años. Fabricas Lusitana es una empresa productora y comercializadora de harinas de trigo para uso doméstico en Portugal.

ID Logistics se encarga de la gestión de gran parte del proceso de almacenamiento, preparación y transporte de la harina, según ha señalado la firma en un comunicado.

El operador logístico está gestionando, en la actualidad, un movimiento aproximado de 750.000 kilos y 95.000 cajas al mes para Fábricas Lusitana. El country manager de ID Logistics en Portugal, Hugo Oliveira, ha señalado que "nuestra experiencia en el sector de la distribución alimentaria y gran consumo nos permite dar respuesta a la elevada demanda sin comprometer la



ID Logistics desarrolla la operativa logística para Fábricas Lusitana en Portugal.

eficiencia de nuestro servicio". ID Logistics experimentó un fuerte impulso en el mercado portugués tras la adquisición del operador Logiters, según confirmaron en su día fuentes de la compañía a este periódico. ID Logistics gestiona 63 almacenes logísticos en España y Portugal, que suman una superficie de 1.150.000 metros cuadrados.

CARRETERA

Transportes Frigoríficos Narval estrena un servicio de entrega a domicilio a temperatura controlada

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Transportes Frigoríficos Narval ha diversificado su oferta en plena crisis sanitaria con la puesta en marcha de un nuevo servicio de entrega a domicilio de alimentación a temperatura controlada.

La compañía ofrece desde hace unas fechas este servicio en la totalidad del territorio nacional, en todas aquellas localidades de más de 50.000 habitantes.

El nuevo proyecto de la compañía familiar que dirige Marta Sánchez López-Lago garantiza la conservación de la cadena de frío desde la recogida hasta la entrega. La firma pone a disposición de sus clientes la experiencia de más de 30 años operando en el ámbito de la distribución capilar a hostelería y restauración para poder llegar también a los hogares.

Narval ofrece un servicio de entrega en plazos de entre 24 y 48 horas, tanto para alimentación refrigerada como congelada.

Una de las características del nuevo servicio a domicilio es que apuesta por la seguridad de clientes, trabajadores y destinatarios a través de estrictos protocolos de 'Contacto Cero', apuntan desde la compañía.

Entrega en un plazo de 24 a 48 horas a nivel nacional

Desde Narval confirman que son muchos los clientes que están adaptando actualmente su modelo productivo o de distribución para servir a clientes domésticos. Ante esta situación, la compañía especializada en logística y distribución a temperatura controlada ha movilizado sus recursos "para acompañar a clientes y marcas que quieran prestar servicio a domicilio con el mismo nivel de calidad que Narval viene prestando en servicio de capilaridad para Horeca", señalan.

Para poner en marcha su nuevo servicio, Narval cuenta con el apoyo de varios de sus clientes, como Ganadería Fincas del Borbollón, Wagyu Ibérico o Meatlovers, que llevan un tiempo testando el sistema.

Transportes Frigoríficos Narval alcanzó unas ventas de 24,18 millones de euros en 2018, lo que supuso un crecimiento del 12,15 por ciento, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. Mientras, el pasado año la compañía reconoce un crecimiento también de dos dígitos. Como adelantó este periódico en pasadas ediciones, Narval tiene previsto poner en marcha un proyecto de trazabilidad y seguimiento de la mercancía en el que "las nue-



Narval dispone de un centenar de camiones en flota, con media docena de megacamiones.

vas tecnologías y la digitalización son un referente importante", según explicó la administradora de la compañía, Marta Sánchez López-Lago, que está al frente de la misma desde 2006 y que fue reconocida recientemente como 'Ejecutiva del año en Extremadura". Narval cuenta con 11 instalaciones logísticas y 140 empleados en plantilla.

Empresas de servicios a las Empresas

OEA

Operadores Económicos Autorizados

- Menor número de controles físicos y documentales
 Prioridad en los controles o Reducción de la garantía del IVA
 Notificación previa de los controles físicos
- Despacho centralizado Elección del lugar de la inspección

Transporte Internacional de Mercancías



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.



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

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

☐ Agentes de aduanas

NUESTROS SERVICIOS

☐ Operadores Logísticos

☐ Seguros

☐ Transporte marítimo ☐ Transporte aéreo

☐ Transporte terrestre

☐ Proyectos Ilave en mano

☐ Operadores Logísticos

☐ Proyectos llave en mano



Airpharm

BERNARDINO ABAD SL

Avda. de la Cañada 62

11004 Cádiz

Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 F-mail: info@hernardinoahad es

www.bernardinoabad.com ADYCO ADUANAS SL

☐ Operadores Logísticos ☐ Fletamentos

 \square Agentes de aduanas

☐ Transporte marítimo ☐ Transporte aéreo ☐ Transporte terrestre

☐ Agentes OEA

☐ Transporte Marítimo

□ Aduanas

FINISTERRE

www.adycoaduanas.com FINISTERRE – AGENCIA MARÍTIMA SA

Recinto Segro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid)

Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214

Avda. del Ejército 10-1ºA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail fam@finismar.es

E-mail: direccion@adycoaduanas.com

www.finismar.es



salvatlogi

CASINTRA 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

SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110, 7ona de Actividades Logísticas (7AL)

08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com

www.salvatlogistica.com COMA Y RIBAS SL

COMA Y RIBAS

Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com

NUESTROS SERVICIOS

- ☐ Transportes terrestre FTL/LTL ☐ Almacenes aduaneros ☐ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez
- ☐ Consolidación Europa-Marruecos-Europa ☐ Fletamentos
- NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales

☐ ADR-SQAS-Sandach

- ☐ Outsourcing
- □ Transitarios internacionales
 - ☐ Proyectos llave en mano
- NUESTROS SERVICIOS ☐ Aduanas
- ☐ Transporte Aéreo
- ☐ Transporte Terrestre

NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales ☐ Consignaciones

□ Estiba ☐ Operadores Logísticos □ Aduanas

□ Fletamentos ☐ Seguros ☐ Transporte marítimo NUESTROS SERVICIOS

☐ Transporte terrestre ☐ Almacenamiento logístico ☐ Almacenes Aduaneros

☐ Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)

NUESTROS SERVICIOS ☐ Proyectos llave en mano $\hfill\square$ Transitarios internacionales ☐ Transporte marítimo

□ Agentes de aduanas ☐ Transporte aéreo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte terrestre ☐ Seauros ☐ Fletamentos ☐ Almacenes aduaneros

NUESTROS SERVICIOS ☐ Fletamentos ☐ Transporte marítimo ☐ Transitarios internacionales

☐ Agentes de aduanas ☐ Transporte aéreo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte terrestre ☐ Seguros ☐ Proyectos Ilave en mano

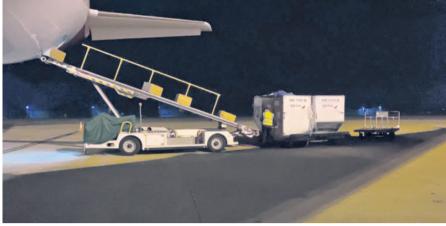
Madrid Air Cargo / Flash

AENA REDUCE ALQUILERES EN LOS CENTRO DE CARGA DURANTE LA PANDEMIA

Aena eximirá del 65 por ciento del pago de alguileres de naves, oficinas y otras superficies de suelo aeroportuario de las que hacen uso las empresas dedicadas al transporte aéreo de mercancías durante la pandemia. El descuento tiene carácter retroactivo y se prolongará desde el pasado 15 de marzo hasta el 31 de mayo, según avanzó UNO. El gestor aeroportuario aplicará esta exención a las empresas vinculadas a la carga aérea en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Valencia, tanto a las terminales de primera y segunda línea como a los almacenes, naves de carga, plataformas logísticas v terrenos pavimentados, sin pavimentar y urbanizados. Al mismo tiempo, Aena aplicará también un procedimiento extraordinario de pagos que permitirá a las empresas soli-

citar el aplazamiento de las facturas de alquiler y de estacionamiento de aeronaves después del 14 de marzo. Estas dos medidas son complementarias y, por tanto, no excluyentes. El presidente de UNO, Francisco Aranda, agradece la sen-

sibilidad de Aena con las empresas del sector y califica la medida como "muy positiva para la carga aérea, que ha visto reducida notablemente su actividad en las dos últimas semanas". Por otro lado, la patronal logística considera también que "ahora más que nunca", el sector necesita máxima agilidad en los trámites administrativos y en la gestión de los slots para los aviones carqueros, para que funcionen con la máxima agilidad. "Dada la situación de emergencia sanitaria, también hemos solicitado a las autoridades aeroportuarias que no cobren los slots de aquellos aviones que transporte productos farmacéuticos o sanitarios", recuerda Aranda. También Foro MADCargo ha aplaudido



Desplome de las operaciones en Madrid-Barajas por el Covid-19. Las operaciones registradas en Barajas registraron una caída del 42 por ciento en marzo, lo que teniendo en cuenta el peso de las bodegas de los aviones de pasajeros en la carga, explica el descenso del 26,7 por ciento en las toneladas manipuladas. En la imagen, una de las operativas del corredor aéreo sanitario promovido por Iberia, Fenin y Grupo Oesía.

públicamente las medidas adoptadas por Aena para reducir el impacto de la crisis sanitaria en el sector de la carga aérea. "Creo que

la respuesta de Aena a las demandas de la comunidad de carga aérea es muy razonable, satisfactoria y digna de reconocimiento", ha asegurado a través de un comunicado Jesús Cuéllar, presidente de la asociación.

LOS INTEGRADORES, ÚNICAS COMPAÑÍAS QUE MANTUVIERON TRÁFICOS

Los grandes integradores son los únicos que mantuvieron el ritmo de tráficos en el mes de marzo en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, frente al descenso generalizado en los movimientos del resto de compañías que operan en la pista madrileña. DHL, a través de su aerolínea de carga EAT, registró un movimiento de 12.491 toneladas en el primer trimestre del año, manteniendo un tráfico mensual constante por encima de las 4.000 toneladas. Mientras, ASL Airlines Ireland, que se encarga de mover la mercancía para la antigua TNT, hoy bajo el manto de FedEx, ocupó la cuarta posición del ranking de carga con un tráfico de 6.628 toneladas en los tres primeros meses de 2020. Por su parte, FedEx movió 2.928 toneladas y UPS otras 2.913 toneladas en ese mismo período. Los integradores mantuvieron un ritmo constante en tráficos pese a la crisis sanitaria que sacude los tráficos de carga aérea, apoyados en el auge del comercio electrónico.

IBERIA Y AIR EUROPA SE RESINTIERON DE FORMA NOTABLE EN MARZO

Iberia y Air Europa siguieron liderando los tráficos de mercancías en el aeropuerto de Baraias en

marzo, pero se resintieron de forma notable en la segunda quincena del mes. Iberia registró un movimiento de 31.207 toneladas, lo que supuso un retroceso del 13 por ciento, según se extrae del análisis realizado por este periódico en base a

las estadísticas de Aena. Mientras, Air Europa sumó un tráfico de 16.392 toneladas, lo que representó una caída mucho más leve (1,7 por ciento), tras haber completado una primera parte del ejercicio con un crecimiento por encima del 20 por ciento. Tanto Iberia como Air Europa se vieron obligadas a presentar sendos expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) a mediados de marzo para poder hacer frente a la cancelación de operaciones como consecuencia de la crisis sanitaria.

EL CORREDOR CON ESTADOS UNIDOS LIDERABA LOS TRÁFICOS HASTA MARZO

El corredor transoceánico con Estados Unidos lideraba los tráficos de carga del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas al cierre del primer trimestre del presente año. Esta conexión sumaba 13.879

> toneladas de carga, con una caída del 17 por ciento respecto al mismo período del ejercicio anterior. Por detrás se situaba la conexióncon Alemania, beneficiada de los tránsitos de DHL con su hub de Leipzig, con un movimiento de

13.642 toneladas, lo que supuso un descenso del 8 por ciento. A continuación se situaron las conexiones con Reino Unido con 8.775 toneladas, Brasil con 7.310 toneladas, Emiratos Árabes con 6.687 y Perú con 6.308.

CARGADORES

Mercadona estrena centro logístico para 'ecommerce' en Madrid

Mercadona ha puesto en marcha un nuevo centro logístico destinado al mercado online en Getafe (Madrid). El nuevo centro de distribución, bautizado por la compañía como 'colmena' y que ha representado una inversión de 12 millones de euros, cuenta con una superficie de 15.000 metros cuadrados, de los que 3.800 están destinados a productos frescos, con un área dedicada al almacenaie de productos congelados y refrigerados. Las instalaciones arrancan con una plantilla de un centenar de personas y darán respuesta a las necesidades de clientes del grupo en varias zonas de Madrid Para el servicio de reparto domiciliario, el nuevo centro logístico contará con una flota de 50 vehículos propulsados por gas natural que pueden transportar hasta 15 pedidos cada uno. Los vehículos están diseñados con tres zonas de temperatura adaptadas a cada tipo de producto: ambiente, refrigerado y congelado.

CARGADORES

Bimbo abre instalación logística en el centro de transportes de Coslada

Bimbo Donuts Iberia explotará en régimen de alquiler una plataforma logística situada en el centro de transportes de Coslada (CTC). Las instalaciones cuentan con 7.604 metros cuadrados de superficie de almacenaje y disponen de 18 muelles de carga y descarga para camiones de gran tonelaje, además de una zona con muelles especiales para furgonetas. La nueva plataforma logística de Bimbo está destinada a la distribución de productos de la marca de alimentación en todo el área metropolitana de Madrid.

EL TÚNEL



Aún no hemos llegado a ese novedoso escenario. Seguimos en el escalón intermedio entre la antigua y la nueva normalidad

Carlos Sánchez

Nueva normalidad

ntre las numerosas consecuencias negativas de las crisis se encuentra una, quizá la menos trascendente, casi anecdótica, que es el sinfín de nuevos términos y eufemismos que pasan a convertirse en moneda de uso común. Clausurar la economía ahora se conoce

como 'hibernación'. Como si fuera el famoso oso Yogui en el parque nacional de Yellowstone, solo que sin Bubu v sin sus ricos emparedados. Luego está el famoso 'confinamiento'. Les confieso que uno de mis tíos lo ha transmutado en 'confiscamiento' y empiezo a barruntar que parte de razón tiene que llevar al llamarlo así. Pero, sin duda, el más exitoso es el de la 'nueva normalidad'. Al cierre de esta edición, aún no habíamos llegado a ese novedoso escenario. Seguimos en el escalón intermedio entre la antigua y la nueva normalidad. Una especie de purgatorio cuya realidad supera cualquier previsión terrorífica en aquellas mentes infantiles de las clases de religión de la EGB. Precisamente, muchos de los discípulos de aquella prehistórica EGB conviviremos con esa nueva normalidad, en la que algunos aventuran que el hasta ahora habitual consumidor de productos en las tiendas físicas empieza a ganar papeletas para protagonizar algún documental de la BBC sobre especies en extinción. El que está saliendo mejor parado de esta crisis es el comercio electrónico. Los volúmenes de las paqueteras se disparan. Su temporada alta de la Navidad ha vuelto por primavera. Los expertos apuntan a que todo este cambio de paradigma se va a consolidar a la salida de la maldita pandemia. Lo que era previsible para dentro de un lustro o dos, de repente ya está aquí. Y eso va a provocar un impacto a todos los niveles en nuestra economía, también en el sector del transporte y la logística, que deberá readaptar su estructura y sus flujos. Apasionantes tiempos los que nos esperan. ¿Cuándo no lo han sido? Eso sí, que llegue la vacuna cuanto antes.

madrid@grupoxxi.com

Valencia



Carretera/ 27

Grupo Torres reforzará su negocio de transporte con flota propia en España y Portugal tras superar las 100 tractoras

El transporte ferroportuario de vehículos en Valencia baja un 40% en el primer trimestre

La suspensión en la producción de Renault y PSA pasa una gruesa factura a la terminal de Grimaldi, que manipuló 8.084 unidades, el dato más bajo de los últimos tres años

▶El transporte ferroportuario de vehículos nuevos en Valencia baja un 40 por ciento hasta marzo. La suspensión en la producción de Renault y PSA por la crisis del coronavirus está pasando una gruesa factura a la terminal portuaria de Grimaldi, que operó 77 trenes con un flujo de 8.084 unidades, el dato más bajo de los últimos tres años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Los flujos ferroportuarios en Valencia Terminal Europa (VTE), instalación de Grupo Grimaldi en la rada española, cayeron en el primer trimestre de 2020 un 40 por ciento, según los datos oficiales de la Autoridad Portuaria a los que tuvo acceso TRANSPORTE XXI.

La afección producida en la exportación fruto de la crisis del coronavirus con el cierre de plantas de producción, tras la aprobación del estado de alarma, está pasando una gruesa factura a la terminal portuaria de Grimaldi, que operó 77 trenes con un flujo de 8.084 unidades, el dato más bajo desde el ejercicio 2017 cuando el uso del intermodal era muy reducido en la dársena.



El flujo ferroportuario mensual cayó de febrero a marzo un 60 por ciento.

Foto: APV



Los flujos muy alejados de los 137 trenes y 13.397 unidades descargadas en idéntico periodo de 2019.

das en idéntico periodo de 2019. Marzo ofrece el peor dato mensual de 2020 con un volumen de tan sólo 20 trenes y un flujo de 2.156 unidades. Esta cifra supone una media de 107 vehículos por convoy.

Hasta el cierre de las factorías se mantenían activos en marzo dos servicios de Renault desde La Carrera y Villamuriel de Cerrato, traccionados por Renfe, para la exportación marítima del modelo Kaptur y del modelo Kadjar, respectivamente, así como un servicio para Grupo PSA, traccionado por Captrain España, desde Zaragoza.

La crisis sanitaria ha acentuado la caída de flujos iniciada en 2019

La terminal del operador italiano Grimaldi en el Dique del Este del puerto de Valencia descargó 44.930 unidades procedentes de 450 trenes en 2019, todos ellos de exportación. Las cifras suponen una bajada del 14 por ciento con respecto al año anterior.

La reducción fue en la línea del descenso del volumen total, fruto de la caída de ventas al exterior avivada en el último tercio de 2019. La bajada fue del 11,8 por ciento con 722.758 vehículos, tras que en 2018 se obtuviera un récord con 820.221 unidades manipuladas.

FERROCARRIL

La terminal de CSP Spain suma nuevos servicios en el Corredor Mediterráneo

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La terminal de contenedores que explota CSP Spain en el puerto de Valencia ha sumado nuevos servicios ferroviarios en el Corredor Mediterráneo. Bajo tracción de la pública Renfe, recepcionó en marzo de forma puntual varios trenes con origen y destino la terminal intermodal de Morrot en Barcelona, explotada por Grupo Alonso.

En concreto se operó un convoy de contenedores, dedicado a tráficos de líquidos, que estaba formado por contenedores de 30 pies de capacidad de Bertschi y cisternas de 20 pies de Concisa, según ha podido confirmar TRANSPORTE XXI en fuentes próximas a Adif.

Renfe recogió este servicio ferroviario que se venía realizando con regularidad durante el pasado ejercicio 2019, bajo tracción de Captrain España y Ferrovial Railway, y que unía Morrot con la terminal intermodal de Silla, en Valencia, operada por la empresa Slisa, una filial de Grupo Suardiaz.

Este tráfico se completó con un tren de importación de contenedores con tráficos de MSC y Hapag-Lloyd desde la terminal de CSP Spain hasta Fuente de San Luis para alcanzar desde allí la instalación logística de Barcelona-Morrot

Renfe ha venido reforzando desde el pasado ejercicio su presencia en el puerto de Valencia de la mano de CSP Spain, filial de la asiática Cosco. En la actualidad desde la terminal portuaria opera con regularidad trenes diarios con los puertos secos de Azuqueca (Guadalajara) y Coslada (Madrid), así como un tráfico regular con la terminal intermodal de Abroñigal.



OPERADORES LOGÍSTICOS

In Side Logistics pone el foco en la ingeniería de almacenes en Valencia

El operador logístico gestionó un millón de *palets* en España y Caribe, flujos muy centrados en empresas de gran distribución

▶ In Side Logistics está impulsando a corto plazo una nueva línea de negocio en Valencia basada en la ingeniería de la cadena de suministro. El objetivo del operador, que gestionó un millón de *palets* en España y Caribe para la gran distribución, es ayudar a los cargadores que no externalizan su logística pero quieren optimizar procesos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

In Side Logistics va a poner el foco a corto plazo en la ingeniería de la cadena de suministro. "Es la clave de nuestra propuesta", explica a TRANSPORTE XXI Xabier Azarloza, director general del operador, una filial de Vasco Catalana Group. La empresa ha lanzado la marca Deal Logistics Consulting para diferenciar sus servicios de consultoría de los servicios logísticos y "poder seguir creciendo en equipo de ingenieros que cubran tanto las necesidades de los clientes de almacén como aquellos que no externalizan pero quieren mejorar su proceso", indica Azarloza.

Deal ha lanzado su actividad en Valencia, "donde buscamos hacernos un hueco en cuanto a oferta de conocimiento logístico en una primera fase" y se extenderá a otras zonas de España a medio plazo.

La firma ofrece soluciones para cambios de sistema de gestión de almacén, traslados y automatizaciones para cualquier transformación en la cadena de suministro, tanto de sistemas, operaciones y modelo de gestión. "Esa es nuestra mayor fortaleza y desde donde queremos seguir creciendo con nuestro equipo de ingenieros", explica Azarloza. La empresa, con central en Valencia, está especializada desde 1995 en procesos internos de almacén que incluyen picking, cross-docking,

consolidaciones y depósito aduanero. La gran distribución es su nicho destacado, con Ikea, Leroy Merlin, Media Markt, Bricomart y Worten, como grandes clientes. Azarloza indica que "a la gran mayoría le incluimos el servicio de pulmón a tiendas, montaje a domicilio y el transporte convencional y en contenedores". Para el transporte de última milla, el operador dispone de una flota especializada y herramientas tecnológicas como Pelikane, "un sistema que pretende dar el control a los cargadores de la situación de su mercancía una vez que sale de sus instalaciones".

In Side Logistics aumentó un 8% sus volúmenes en 2019

In Side Logistics explota en la actualidad cinco almacenes propios, con 58.000 metros cuadrados de capacidad. Dispone de 26.000 metros cuadrados de almacén en Valencia, 12.000 metros cuadrados en Canarias y 6.000 metros cuadrados en Algeciras. Asimismo, en la zona del Caribe, el operador gestiona 10.000 metros cuadrados en Puerto Rico y 4.000 en República Dominicana. La compañía explica que "en Valencia



Xabier Azarloza, dir. grl. de In Side Logistics.

tenemos las operaciones de almacén más importantes (el 80 por ciento del negocio), mientras que en Algeciras y Canarias el peso de la actividad de transporte es más importante".

Durante 2019, In Side Logistics incrementó un 8 por ciento sus volúmenes manipulados. El operador gestionó 18.000 camiones de carga completa y 250.000 expediciones de servicios a domicilio, alrededor de un millón de palets entre España y Caribe. Dispone de una flota propia de 50 camiones y pataformas y 80 furgonetas. Ikea tiene una gran posición en el negocio de In Side Logistics, gestionando sus transportes para Baleares, Canarias y Caribe desde Valencia. Un tercio del volumen de la carga completa que maneja In Side Logistics es de Ikea y el 65 por ciento del servicio a domicilio que realiza en España y

MARÍTIMO

Baleària solicita una exención de tasas portuarias tras bajar un 70% sus ingresos

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La naviera Baleària ha solicitado al Gobierno una exención de tasas y del pago de los servicios portuarios como consecuencia del estado de alarma decretado en España desde el pasado 14 de marzo fruto de la crisis del coronavirus.

La compañía, que preside Adolfo Utor, sufría, al cierre de esta edición, una caída de ingresos de un 70 por ciento al perder el tránsito de pasajeros y tener sólo 12 de sus 32 buques operativos en sus servicios entre Península, Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, con una gran reducción en carga.

Utor ha señalado que "en pleno descalabro de ingresos, facturar servicios portuarios como prácticos, amarradores, estiba, remolcadores, tasas v cánones, en ocasiones abusivos e innecesarios es una incongruencia difícil de entender". Según el empresario, "el flete ingresado no alcanza ni para el abono de estos servicios", dado que la compañía sigue manteniendo los servicios de carga para el suministro de artículos de primera necesidad "en condiciones complicadas, a costa de sufrir pérdidas".

Baleària venía cosechando ejercicios positivos en los últimos años. En 2019 aumentó un 6,8 por ciento los embarques de camiones en sus servicios ro-pax, que transportaron 6,1 millones de metros lineales, el equivalente a 466.000 camiones, de los que un 24 por ciento era alimentación y un 23 por ciento fue grupaje industrial. El 75 por ciento de la carga se realiza entre Valencia, Dénia y Barcelona con Baleares. La compañía registró un negocio por transporte de mercancías de 185 millones de euros en 2019, el 41 por ciento de su facturación global, ingresando una media de 400 euros por camión.

EL CATALEJO



No son días de populismos ni de esconder la economía maquillando la política con el regalo de mascarillas, sino de apoyar a los empresarios

Antonio Martínez

La posguerra

Buena parte de los operadores portuarios en España estimaban en enero que 2020 iba a ser un año plano en el negocio. Nadie esperaba días de bonanza, bien por el alza del precio de los combustibles por la normativa IMO que puso en órbita el precio medio de los fletes, bien por las guerras comerciales entre este y oeste. Y llegó el coronavirus, el pánico con la rotura de stocks en los supermercados, los ERTEs, el teletrabajo y el confinamiento con el parte diario de los miles de fallecidos. Valieron dos meses de estado de alarma para que algún político aprendiera la lección de que el transporte y la logística son negocios estratégicos, tras décadas de haber sido vilipendiados por decenas de gobiernos, aunque, a la fecha, la única compensación han sido unas miserables mascarillas. Esto no es una guerra, pero sí que habrá que afrontar una posguerra. "Estamos aguantando la vela y sufriendo, lo que toca", me confesaba un veterano empresario del transporte que navegó por mil y una crisis. La actividad bajó mucho. Vendrán caídas superiores al 50 por ciento, cierres y fusiones. ¿Cómo diversificar los riesgos? Hoy es de aplauso el que

aún apuesta por invertir. Pero hay que empezar a reflexionar que el negocio logístico ha cambiado y que la última milla se disparará sólo si las familias aguantan, al menos, el consumo. La evolución del turismo y la industria es vital. ¿Somos una sociedad diferente? No se acabó el mundo, pero hay un cambio dramático que afectará a la hora de hacer negocios. ¿Será la última vez? ¿Vendrán nuevos virus? ¿Cómo podré defender a mi empresa de otra pandemia? ¿Nos va a inmunizar el Gobierno de Sánchez? La vida ya es diferente por muchas vacunas que se logren. El mundo de ayer tardará en volver. Me temo que no son días de populismos ni de esconder la economía maquillando la política con el regalo de mascarillas, sino de apoyar a los empresarios como nunca nadie hizo. ¿Volverán los días de gloria?

valencia@grupoxxi.com

CARRETERA

Grupo Torres reforzará su negocio con flota propia en España y Portugal tras superar las 100 tractoras

El operador renueva 13 unidades con MAN en Valencia para el acarreo de contenedores



Imagen de las nuevas unidades adquiridas en renting por Grupo Torres.

Foto: Torres

▶ Grupo Torres apuesta por reforzar su negocio de acarreo de transporte de contenedores en España y Portugal con flota propia tras haber superado la cifra de 100 tractoras en sus operaciones en los principales puertos de la Península Ibérica. El operador acaba de renovar 13 unidades con MAN en Valencia para sus tráficos de contenedores.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Torres apuesta por reforzar su negocio de acarreo de transporte de contenedores en España y Portugal con flota propia tras haber superado la cifra de 100 tractoras en sus operaciones en los principales puertos de la Península Ibérica, en concreto 107 unidades.

El operador quiere reducir el peso de las subcontrataciones dentro de su negocio de transporte para mejorar su rentabilidad, según ha explicado a TRANSPORTE XXI Carlos Prades, gerente de Grupo Torres, aumentando la estructura propia. Ante la crisis sanitaria originada por el coronavirus, que ha lastrado en una parte la actividad, Prades explica que "sin duda debemos empezar a reinventarnos. Va a llegar el momento de hacer uniones interesantes en el transporte portuario para hacer frente no solo a la atomización, sino a lo que viene, pero ahora debemos conseguir que el transporte sea negocio".

El empresario indica que "cuando

Apuesta por la flota

Grupo Torres sigue creciendo en su porcentaje de flota propia dedicada al acarreo de contenedores en los principales puertos españoles tras pasar de 90 tractoras a 107 unidades en el primer trimestre de 2020.

El flotista está especializado en tráfico de contenedores frigoríficos con 30 semirremolques con generador para contenedores reefer, con tractoras de tres ejes dedicadas a tráficos de carne congelada, tráficos muy pesados. La firma realiza carga ADR y tiene plataformas basculantes para contenedores que van a granel

El operador valenciano ha cumplido un año de actividad en Portugal, donde tiene una sucursal en Lisboa, operando con cinco camiones propios en el puerto de Leixoes.

vuelva la normalidad, queremos seguir consolidando nuestras delegaciones en Madrid, Algeciras, Zaragoza, Barcelona y Lisboa, proyecto en el que llevamos los últimos tres años, en cuanto a un mayor desarrollo de la flota propia, ya que no queremos depender de subcontrataciones en ninguna zona geográfica", matizando que "siempre tendremos que subcontratar, pero estimamos que sustancialmente es mucho más rentable el chófer que el autónomo".

El grupo acaba de renovar 13 tractoras con MAN en Valencia en una operación de *renting* a tres años.

MARÍTIMO

InterSagunto mantiene tráficos en el primer trimestre gracias a la estabilidad de flujos de Nisa y Hapag-Lloyd

InterSagunto, terminal polivalente de Grupo Alonso, ha logrado mantener sus tráficos en el primer trimestre de 2020. La fuerte estabilidad de los flujos de contenedores de sus dos principales clientes, las navieras Nisa Marítima y Hapag-Lloyd, ha sido vital en un periodo complicado por la crisis sanitaria del coronavirus. La terminal mantiene su ritmo en el puerto de Sagunto, que logró un flujo de 13.049 TEUs al cierre del primer trimestre, con un crecimiento del 0,45 por ciento hasta marzo, tráficos mayoritariamente realizados en la instalación. InterSagunto mantiene idéntico comportamiento en sus fluios a los obtenidos en los dos últimos ejercicios en los que el puerto generó cifras de 53.000 TEUs anuales. El principal tráfico lo viene realizando Nisa Marítima, filial naviera de Grupo Alonso, que gestionó 30.000 TEUs entre Sagunto y las Islas Canarias en 2019 con 104 escalas en la rada, mientras que los tráficos de Hapag-Lloyd vinieron a aportar más de 11.000 TEUs con Canadá, con 51 buques. Fuentes de Grupo Alonso estimaban caídas durante el mes de abril ante la aminoración de tráficos con Canarias, si bien los flujos con Canadá se mantienen sin reducción. A estos tráficos hay que unir la importancia del negocio de productos eólicos con la operativa de 46 buques de la transitaria Trans Ocean Transits. InterSagunto prevé acelerar su negocio una vez termine la construcción del Centro de Inspección Fronterizo (CIF) que permitirá gestionar tráficos de origen y destino animal, vegetal o agroalimentario, carencia que viene sufriendo la terminal.

MARÍTIMO

El puerto de Valencia posiciona depósitos externos de auxilio a las terminales ante el aumento de los *stocks*

La Autoridad Portuaria de Valencia abrirá depósitos provisionales para el almacenaje de contenedores llenos que permitirán reducir la saturación de las instalaciones de CSP Spain, MSC y APM Terminals, que están derivando los vacíos fuera de la rada ante "el cierre de las industrias y la avalancha de importaciones de China que está ejerciendo una presión tremenda", según ha explicado Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria. El tráfico de vacíos cayó un 26 por ciento en marzo, cifra que aumentará en abril. Al cierre de esta edición, la Autoridad Portuaria había firmado con la Generalitat ubicar un almacén de contenedores llenos de 80.000 metros cuadrados en Fuente de San Luis cuya explotación, pendiente de formalizar, había sido ofrecida a las tres terminales

OPERADORES LOGÍSTICOS

VCD Logística extiende su línea de negocio dedicada a las mudanzas al montaje de equipamiento hospitalario

VCD Logística, filial de Grupo Chema Ballester, ha extendido su línea de negocio especializada en mudanzas y montajes que arrancó el pasado ejercicio de la mano de Carlos Grande. Entre otras actuaciones, el operador ha suministrado y montado más de 200 camas ortopédicas hospitalarias que se han distribuido entre los centros sanitarios de la Comunidad Valenciana en base a necesidades de la Consejería de Sanidad y distribuyó material de protección a diferentes empresas de la zona.



País Vasco

Zaisa da cobertura a los transportistas

El Centro de Transportes, junto a Cruz Roja, habilita un espacio de servicio para ayudar a los transportistas que mantienen su actividad durante la pandemia del Covid-19

El Puerto de Bilbao trabaja para mover en el año 2022 el 25% de los contenedores por tren

La entidad pone el foco en la puesta en marcha de los nodos intermodales de Arasur y Pancorbo, con espacio libre para acoger nuevas implantaciones logístico-industriales

▶ La Autoridad Portuaria de Bilbao mantiene su apuesta por el intermodal. El objetivo: mover el 25 por ciento de los contenedores por tren en 2022, frente al 23 por ciento actual. Para ello, la entidad destaca la puesta en marcha de los puertos secos de Arasur y Pancorbo, con espacio disponible para nuevas implantaciones logístico-industriales.

ALFONSO ALDAY, Billbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao sigue dando pasos para consolidar su apuesta por el tráfico ferroviario, que acumula en la dársena vasca un crecimiento anual medio del 7 por ciento desde el año 2012 en toneladas transportadas y del 5 por ciento en TEUs.

El organismo portuario, que dispone de una amplia red de puertos secos, localizados en Guadalajara, Madrid, Burgos, Álava, Zaragoza, Murcia y Navarra, trabaja actualmente para que en el año 2022 la cuarta parte de los contenedores que entren o salgan del recinto se muevan por tren. Así lo avanzó a TRANSPORTE XXI el presidente de la entidad, Ricardo Barkala, que también espera un aumento de otros tráficos ferroportuarios, como el de graneles líquidos de la terminal marítima de Tepsa.

La cuota del tren en el contenedor alcanza actualmente el 23%

Entre las iniciativas encima de la mesa para impulsar la carga por ferrocarril destaca la futura puesta en marcha del puerto seco de Bilbao en la plataforma logística alavesa Arasur, cuya gestión ha salido recientemente a concurso por un importe de 148.050 euros, como ya adelantó este periódico. La instalación, con una superficie de 63.440 metros cuadrados, cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y otras dos para la carga y descarga. Las cuatro vías tienen 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional.

La entidad portuaria también puso el foco en el puerto seco de Pancor-



El tráfico por ferrocarril del puerto de Bilbao se ha disparado un 57.6% desde el año 2012.

■ EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR FERROCARRIL DEL PUERTO DE BILBAO **► EN MILES DE TONELADAS** 2015 **► EN MILES DE TEUS** 143 123 110 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

bo (Burgos), que dispone, igualmente, de espacio disponible para nuevas implantaciones logístico-industriales. La instalación, que explota Servicios Intermodales Bilbaoport (Sibport), dispone de 125.000 metros cuadrados, con dos vías de mango hasta 616 metros, dos vías de recepción-expedición de 755 metros de longitud máxima v dos vías de carga de 656 metros. El ancho de vía es ibérico, con posibilidad de migración a UIC. La infraestructura, propiedad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, también cuenta con un área de depósito de contenedores.

El organismo portuario tampoco pasó por alto las posibilidades que ofrece la nueva terminal ferroviaria de CSP Iberian Bilbao Terminal, que destinó cerca de 10 millones de euros a la ampliación de las instalaciones ferroviarias en su terminal de contenedores. La estibadora, que tiene entre sus principales accionis-

El tráfico por tren del puerto acumula desde 2012 un crecimiento anual medio del 7%

El tren mueve cerca de 2 millones de toneladas al año

La Autoridad Portuaria de Bilbao. con una amplia red de puertos secos, es referente en el uso del tren. En 2019, el tráfico de mercancías por ferrocarril de la dársena vasca fue de 1,93 millones de toneladas. Una cifra que supuso. un descenso del 5 por ciento con respecto al año anterior, debido, principalmente, al papel, según apuntaron desde la entidad portuaria. En cuanto a las circulaciones, el pasado año se operaron un total de 4.130 trenes en las terminales portuarias, un 4 por ciento menos. Pese a esta caída, la estadística supera a la registrada en 2017 (ver gráficos adjuntos). En concreto, el tráfico de mercancías por ferrocarril creció un 6,5 por ciento con respecto a 2017. Un avance que en el contenedor se situó en el 5,5 por ciento. En cuanto a la cuota del tren sobre el total, los porcentajes se han mantenido. Es decir, el contenedor sique en el 23 por ciento y la carga general en el 19 por ciento.

tas al gigante chino Cosco Shipping Ports, ha triplicado la superficie destinada al tráfico intermodal, que pasó de los 14.000 hasta los 42.000 metros cuadrados, al tiempo que ha ampliado en 100 metros las cuatro vías hasta los 550 metros

La actuación llevada a cabo en la terminal "impulsará la integración del puerto de Bilbao en el Corredor Atlántico, que tendrá continuidad con la Variante Sur Ferroviaria", como destacó el presidente del puerto, tras apuntar que se trata de una línea exclusiva de mercancías, lo que "dará mayor independencia de uso de la red y mejor ajuste a las necesidades de los operadores ferroviarios". Hay que tener en cuenta que frente a la situación actual, donde la carga convive con los pasajeros, el tráfico se podría ajustar con la futura infraestructura a los horarios diurnos, reduciendo los costes operativos y tiempos de tránsito. Es decir, "mejorando la competitividad del puerto", subrayó Ricardo Barkala.

Ateia Euskadi pide EPIs al Gobierno Vasco

Los transitarios vascos reclaman equipos de protección individual para el desarrollo de su actividad, tras no haber sido incluidos en el reparto por la DGT y Puertos del Estado

Plan de apoyo para el sector portuario

ACBE, patronal de consignatarios y estibadores de Bilbao, cree insuficientes las medidas excepcionales adoptadas y pide más margen de maniobra para la Autoridad Portuaria



El aeropuerto de Vitoria está logrando esquivar el impacto de la crisis del Covid-19

DHL sostiene el tráfico del aeropuerto de Vitoria en plena crisis del Covid-19

La compañía, que mueve cerca del 80% del volumen de carga de Foronda, mantiene 20 conexiones aéreas diarias desde su hub

▶DHL, que sigue operando con normalidad, sostiene el tráfico del aeropuerto de Vitoria, que solo registró una leve caída del 0,3 por ciento hasta marzo, frente al descenso del 5,4 por ciento del conjunto de la red de Aena. La compañía, que mueve cerca del 80 por ciento de la carga de Foronda, mantiene 20 vuelos diarios desde su hub.

ALFONSO ALDAY Vitoria

La multinacional DHL, que sigue operando sin restricciones durante el estado de alarma por la crisis del coronavirus, al ser una actividad esencial para la economía, sostiene el tráfico de carga aérea del aeropuerto de Vitoria-Foronda, cuarta instalación de la red de Aena en movimiento de mercancías.

"DHL representa, prácticamente, el 80 por ciento de todo el volumen de carga que se mueve en Vitoria y, como estamos 100 por cien operativos, el impacto del Covid-19 es menor que en otros aeropuertos con mayor peso de vuelos de pasajeros". Así lo destacaron a TRANSPORTE XXI responsables de la compañía, que mantiene actualmente 20 conexiones aéreas diarias en Vitoria, hub aéreo y terrestre de su red global de distribución. "Hemos implementado nuestros planes de contingencia para adaptarnos a la crisis v a la nueva situación económica. pero manteniendo los servicios de recogida y de entrega en su totalidad", añadieron las mismas fuentes. La estadística del aeropuerto de

Vitoria no deja lugar a dudas. El tráfico, con un movimiento de 5.167 toneladas en marzo, solo registró una caída del 4,5 por ciento, mientras la carga aérea en el conjunto de la red de Aena se desplomó un 29,8 por ciento en dicho mes.

En el acumulado anual del primer trimestre, Foronda mantiene prácticamente los mismos registros del pasado año, con un volumen de 15.419 toneladas, solo un 0.3 por ciento menos que en el mismo período de 2019, frente al recorte del 5,4 por ciento de los aeropuertos españoles.

Hay que tener en cuenta que Vitoria es un aeropuerto carguero, por lo que la cancelación de vuelos comerciales de pasajeros no ha afectado a la carga.

"Los vuelos cargueros han sido y

seguirán siendo vuelos esenciales, transportando todo tipo de material sanitario, como medicinas, mascarillas, batas, guantes o tests Covid-19", apuntaron desde DHL. De hecho, los aeropuertos de la red de Aena han operado desde que se decretó el estado de alarma, a mediados de marzo, un centenar de vuelos cargueros dedicados en exclusiva al traslado de material sanitario. Estas operaciones se concentraron en mayor medida en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Zaragoza y Valencia, si bien también hubo operaciones en otros aeropuertos como Vitoria, Sevilla, Gran Canaria o Palma de Mallorca, desde donde la carga llegada en grandes aeronaves se ha distribuido por el territorio nacio-

APUESTA POR VITORIA

DHL, que opera en el aeropuerto de Vitoria desde 1995, consolidó su apuesta por Foronda con la puesta en marcha de nuevas instalaciones en la segunda mitad del año 2017.

La ampliación sumó 4.000 metros cuadrados adicionales a los 3.600 de nave existentes hasta entonces y a los 1.400 metros cuadrados de oficinas, en una parcela con una superficie total de casi 19.000 metros cuadrados.

La inversión, que superó los 23 millones de euros, posibilitó una capacidad de proceso automatizado de 18.000 piezas a la hora (paquetería, sobres y palets).

Además, DHL tiene en alquiler, hasta el año 2022, una nave que perteneció a Iberia Cargo, para la realización de tareas auxiliares para el handling de aviones de carga de DHL. El inmueble cuenta con 982 metros cuadrados de nave y oficinas, 728 metros cuadrados de área de maniobras en lado tierra y 980 más en lado aire.

SERVICIOS

Zeuko aborda con Tecnalia un proyecto de digitalización de grúas portuarias

TRANSPORTE XXI. Bilbao

La ingeniería vasca Zeuko aborda con el centro tecnológico Tecnalia un proyecto de digitalización de grúas portacontenedores STS -ship to shore. El objetivo es desarrollar una solución de mantenimiento predictivo, que permita realizar un diagnóstico y anticiparse a los fallos de estos "activos críticos" en el funcionamiento de los puertos. Así lo destacaron fuentes de la compañía, tras recordar que "en un proceso tan crítico dentro de la actividad portuaria, como el mantenimiento. no se están produciendo grandes avances", pese al consenso general sobre la necesidad de dar pasos hacia la digitalización en todos los procesos logísticos del puerto.

El proyecto, denominado 'Predicrane', se llevará a cabo bajo el programa de ayudas Basque Industry 4.0 de la Spri, agencia vasca de desarrollo empresarial, destinado a acelerar la transferencia al mercado de las iniciativas de I+D en el ámbito de las TEICs (Tecnologías de la Electrónica, la Información y las Comunicaciones). La solución proporcionará información para reducir "significativamente" las paradas



El proyecto de Zeuko y Tecnalia permitirá reducir las paradas no previstas en las grúas STS.

no previstas en las grúas portuarias, explicaron las mismas fuentes. Su desarrollo se llevará a cabo por fases, explicaron desde la ingeniería, especializada en grúas industriales y portuarias. En la primera etapa, que durará 18 meses, se plantea crear un sistema analítico de mantenimiento centrado en los grupos motores reductores de la grúa.

España Norte

Mota incorpora siete camiones

Logística y Transportes Mota ha incorporado siete camiones a su flota de más de 70 vehículos, en su mayor parte son bañeras para el movimiento de áridos v tierras

Marítima del Principado refuerza su actividad en el puerto de Gijón con una nueva grúa

La compañía, participada por el grupo Toro y Betolaza, utilizará el equipo, una Liebherr LHM 400, procedente de Sevilla, para el movimiento de graneles y cargas de proyecto

Marítima del Principado refuerza su actividad en el puerto de Gijón con una nueva grúa, la quinta que tiene en la dársena asturiana. La compañía, participada por el grupo Toro v Betolaza, utilizará el equipo. una Liebherr LHM 400, procedente de Sevilla, para el movimiento de graneles y cargas de proyecto en la zona de ampliación.

ALFONSO ALDAY, Giión

Marítima del Principado (Marprin), participada por el grupo Toro y Betolaza, sigue dando pasos en el desarrollo de su ambicioso plan de expansión para reforzar la actividad en los puertos de Gijón y Avilés, que contempla un desembolso de 8 millones de euros hasta el año 2023, como ya adelantó este periódi-

La compañía, que realiza servicios de agente marítimo, estiba, aduanas y carga de proyecto en los dos enclaves asturianos de interés general, ha adquirido una nueva grúa, de segunda mano, para la ampliación de la dársena gijonesa, la quinta que tiene en este puerto, dos de ellas eléctricas de 30 toneladas, según avanzaron a TRANSPORTE XXI fuentes del operador.

El nuevo equipo, una Liebherr LHM 400, que llegó recientemente al

El operador Marítima del Principado suma su quinta grúa en el puerto de Gijón



enclave asturiano procedente del puerto de Sevilla, a bordo del buque multipropósito "Rolldock Star", del grupo Roll, tiene una capacidad de elevación de 104 toneladas. Marprin utilizará esta nueva grúa para la manipulación de todo tipo de graneles, especialmente carbones, fertilizantes y cereales, así como para las operaciones de carga de bienes de equipo.

Esta nueva grúa se suma a la adquirida en octubre del pasado año, una Liebherr LHM 600, la número 100 que el fabricante entregaba en España, y la mayor para graneles de las que operan actualmente en los puertos españoles, cuya inversión rondó los 5 millones de euros. En concreto, tiene capacidad para trabajar a gancho mercancía general de hasta 144 toneladas y graneles con una cuchara de 37 metros

cúbicos, como señalaron a este periódico fuentes de la estibadora. La compra de la nueva grúa forma parte de la hoja de ruta trazada por la compañía de cara a los próximos años, como avanzó este medio a finales del pasado ejercicio. "Los

La nueva grúa tiene una capacidad de elevación de 104 tm

nuevos proyectos de la compañía irán en la misma línea, es decir, la construcción de naves para aumentar la superficie cubierta de almacenaje y nuevos equipos mecánicos como grúas, carretillas elevadoras y palas cargadoras, para mejorar la operativa portuaria", explicaron los mismos interlocutores.

La compañía Marítima del Principado, que dispone actualmente en los puertos de Gijón y Avilés de amplias zonas cubiertas y descubiertas para el desarrollo de su actividad, está especializada en la manipulación de graneles sólidos, como carbones, cereales y fertilizantes, así como en la carga de pro-

'PROJECT CARGO' EN AVILÉS

De hecho, de la mano de SAL Heavy Lift Spain, como Branch office de SAL Heavy Lift en España, Marítima del Principado coordinó recientemente en el muelle Valliniello del puerto de Avilés, un proyecto de breakbulk.

La operativa consistió en el embarque de 21 piles (pilotes de anclaje) en el buque "Svenja", que tiene como destino la dársena caribeña de Chaguaramas, en Trinidad y Tobago.

El operador asturiano también ha realizado las labores de consignación y estiba para el transporte de estas estructuras tubulares de acero, fabricadas por la compañía Idesa del grupo Daniel Alonso, y que están diseñadas para ayudar a anclar las torres eólicas offshore al fondo marino.

En cuanto a las dimensiones, cada una de las piezas embarcadas tiene 25 metros de longitud, seis metros de diámetro y un peso de 140 toneladas. El buque "Svenja", que pertenece a la naviera alemana SAL Heavy Lift, dispone de 12.975 toneladas de peso muerto (TPM).

MARÍTIMO

Kaleido Logistics afianza su tráfico de bobinas de acero en Vigo

Kaleido Logistics ha añadido para su operativa destinada al tráfico de bobinas de acero una nave provisional levantada por la Autoridad Portuaria de Vigo. El almacén, situado en el muelle Transversal, dispone de una superficie aproximada de 1.000 metros cuadrados. La instalación permitirá recepcionar tráficos de mercancía general, como el de bobinas de acero. Kaleido Logistics almacena estos productos, que tienen como principal destino la industria de la automoción, en un momento en el que la crisis del Covid-19 ha paralizado la producción de numerosas plantas, como la del grupo PSA.

OPER. LOGÍSTICOS

FM Logistic inicia su desembarco en el puerto exterior de Ferrol

La Autoridad Portuaria de Ferrol ha otorgado a FM Logistic una concesión de 1.534 metros cuadrados por 15 años. Las nuevas instalaciones del operador, situadas en el puerto exterior, junto a la terminal de contenedores de Yilport Ferrol, entrarán en servicio en el último trimestre del año. FM Logistic prestará un servicio de cross-docking de la carga en contenedor y además gestionará su operativa en Galicia y Portugal. La apertura de Ferrol también supondrá el traslado de la actual oficina del operador en Narón, abierta hace seis años y que gestionaba el transporte de la zona oeste.

MARÍTIMO

Puerto de Gijón crece un 5% en el trimestre, impulsado por el carbón

El puerto de Gijón ha registrado un crecimiento del 83 por ciento en el tráfico de carbón en el primer trimestre, hasta rondar las dos millones de toneladas. Un significativo avance que ha posibilitado un aumento del 5 por ciento en el movimiento total, hasta los 4,9 millones de toneladas. El aumento del flujo de carbón en Gijón contrasta con los datos del puerto de Ferrol, que perdió 1,5 millones de toneladas de este granel, debido al proceso de transición energética. Esta evolución tan diferenciada se debe a que Gijón se ha posicionado como referente en el movimiento de carbón en tránsito.

Menos abonados al parking del CT de Gijón

El Centro de Transportes de Gijón bajó en 2019 al 51% la ocupación de abonados mensuales a su aparcamiento de camiones, al entrar en servicio más oferta en el puerto

Delcom incorpora a Baver como cliente

Delcom Logística ha incorporado a Bayer Hispania como cliente en su línea de servicios industriales, que ya atiende a Ouímica del Nalón. Cofas o Asturiana de Fertilizantes

Carreras arranca el proceso para ampliar sus instalaciones en La Rioja

El grupo de transporte se instalará en una parcela de 7.500 m2 de superficie, localizada en el polígono industrial de El Sequero I

Carreras Grupo Logístico ha iniciado los trámites para ampliar sus instalaciones en La Rioja a través de un nuevo emplazamiento localizado en el municipio de Arrúbal. El operador de transporte por carretera proyecta implantarse en una parcela de 7.500 metros cuadrados de superficie, situada en el polígono industrial de El Seguero I.

IÑAKI EGUIA. Logroño

Carreras Grupo Logístico proyecta ampliar su operativa en La Rioja a través de unas nuevas instalaciones, con una superficie de 7.500 metros cuadrados, en el municipio de Arrúbal, según ha podido saber TRANSPORTE XXI. La compañía de transporte por carretera ha iniciado los trámites administrativos, través de la sociedad Explotaciones Inmobiliarias Zaragozanas, para obtener la licencia ambiental y de obra en la parcela localizada en el polígono industrial de El Sequero I. La futura sede de Carreras Grupo Logístico, que englobará nave, almacenes y oficinas, supondrá un salto respecto a su actual delegación en La Rioja, localizada en el polígono Portalada de Logroño, y que dispone de una superficie de 1.300 metros cuadrados.

El operador reforzará la actividad de transporte del polígono industrial, que también acogen los negocios de XPO, Car Volum, Transaez, Transportes Rumar y Transportes Enrique Puente, entre otros.



Carrera Grupo Logístico cuenta con más de 450.000 m2 de almacenes.

La compañía de transporte por carretera, con sede en Zaragoza, también ha consolidado durante este año su operativa en Cataluña, con el alquiler de 14.039 metros cuadrados del municipio de Vilafranca del Penedès (Barcelona). Esta nueva superficie, situada en el polígono industrial Els Domenys, se distribuye en dos naves. La primera nave,

La actual delegación del grupo en La Rioja cuenta con 1.300 m2

con 5.515 metros cuadrados, está construida en planta y tiene un espacio de oficinas de 648 metros cuadrados. El segundo edificio dispone de 8.524 metros cuadrados, distribuidos en planta baja, con 7.721, y primera planta, con 803 de los cuales 180 son de oficinas.

Carreras Grupo Logístico cuenta actualmente con una red de almacenaje de más de 450.000 metros cuadrados en 46 instalaciones y opera con una flota controlada de más de 1.000 vehículos.

El grupo completó en 2019 la última fase de la compra del capital de su filial francesa Transeco, que cuenta con flota y naves propias, con capacidad de almacenaje de 40.000 metros cuadrados, y una red de colaboradores repartidos por todo el país galo. Además, Carreras Grupo Logístico, que también tiene filiales en Italia, Portugal y Rumania, firmó el pasado año un acuerdo para unirse al proyecto de blockchain de Tradelens, impulsado por IBM y Maersk y en el que también forman parte las navieras MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd y ONE, entre otros socios. Carreras se integrará en esta cadena de bloques para transportes terrestres a puertos y modo marítimo, a través de su transitaria Mundiest, adquirida en 2016.

MARÍTIMO

Vigo sufre el parón de la automoción iniciado en marzo por la pandemia

IÑAKI EGUIA. Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo, que preside Enrique López Veiga, ha mantenido en el primer trimestre de este año sus tráficos en positivo, con un alza que ronda el 4 por ciento y que supera el millón de toneladas.

El movimiento de contenedores en las instalaciones de Termavi ha sido de los más dinámicos en el inicio de 2020, con una subida del 9 por ciento y más de 46.800 TEUs.

Sin embargo, la paralización de la producción del sector de automoción a partir de la segunda quincena de marzo por la crisis del coronavirus ha supuesto un drástico cambio de tendencia en los flujos de la dársena gallega.

Una nueva coyuntura, que está afectando especialmente a la carga rodada y a la mercancía general ligada a la industria del automóvil.

La situación causada por la pandemia a partir del 15 de marzo ha conllevado "un retroceso de la carga general que ronda el 18 por ciento y augura que los datos de abril van a ser duros", según ha asegurado el presidente de la entidad portuaria, Enrique López Vei-

Entre los servicios más afectados en la dársena gallega se encuentra el que gestiona el Grupo Suardiaz. cuya autopista del mar con Nantes Saint-Nazaire (Francia) y su extensión a Tánger (Marruecos) ha ido reduciendo su actividad en paralelo al ritmo de producción de la factoría de PSA en Vigo hasta su actual paralización.



Pérez Torres Marítima realiza una descarga de palas eólicas en Ferrol

Pérez Torres Marítima ha gestionado en el puerto de Ferrol la descarga de nueve palas de aerogeneradores transportadas por el buque chino "Zhi Xian Zhi Xing", que tendrán como destino un parque eólico en Galicia. La compañía ha realizado en el muelle de Curuxeiras toda la operativa portuaria de consigna, destrincaje y desestiba de una carga de proyecto de 192 toneladas procedente del puerto de Qinhuangdao (China). El buque continuó su ruta hacia el puerto de Bilbao para realizar el desembarco de otras 42 palas que se emplearán en un parque eólico de Aragón. Además, el barco, con cerca de 25.000 toneladas de peso muerto transporta una grúa STS para el puerto de Riga (Letonia). El puerto de Ferrol también recibió el pasado año la visita de este barco para descargar 154 palas de aerogeneradores, fabricadas por Vestas.

Andalucía

Sevilla tendrá un nuevo acceso ferroviario

La Autoridad Portuaria andaluza eleva a 13.5 millones de euros la inversión para ejecutar el nuevo acceso ferroviario que permitirá aumentar la competitividad de la dársena

TTIA optimizará su capacidad marítima para operar megabuques en el puerto de Algeciras

La instalación multicliente, que ha captado dos servicios conjuntos con América, podrá trabajar de forma simultánea tres barcos de gran tamaño antes de finalizar el año 2020

▶TTIA aumentará su capacidad marítima para operar megabuques en el puerto de Bahía de Algeciras antes de finalizar el ejercicio con obras financiadas por la Autoridad Portuaria. La instalación multicliente, que acaba de captar dos servicios conjuntos con América, podrá trabaiar de forma simultánea con tres buques de gran tamaño.

ANTONIO MARTÍNEZ, Valencia

Total Terminal International Algeciras (TTIA), propiedad de la surcoreana Hyundai, aumentará su capacidad marítima en las instalaciones de Isla Verde Exterior.

La Autoridad Portuaria de Algeciras va a prolongar 150 metros los raíles de apoyo y rodadura de las grúas de muelle en esta zona, obteniendo de esta forma una mayor longitud de muelle operativo, que pasará a tener 1.000 metros lineales de atraque para grandes buques en el Muelle Este.

La terminal estima en los próximos meses un mayor incremento de su actividad de atraque, ante el crecimiento que tienen clientes como CMA CGM y Hyundai, que ya están colocando nuevos megabuques. Fuentes del puerto explican que para llevar a cabo "una significante y sostenible mejora en los volúmenes es necesario disponer de mayor línea de atraque".



La terminal ha mantenido sin alteraciones su ritmo productivo durante el estado de alarma.

Con el aumento de la capacidad de atraque, TTIA podrá lograr un incremento en el progreso de los volúmenes semanales, aumentar la frecuencia de los servicios feeder que cubren el mercado local y regional y poder acomodar nuevos servicios transoceánicos en la terminal dentro del propósito de operar tres buques super post-panamax de varias compañías navieras de forma simultánea en el Muelle Este. Con la actuación, bajo una inversión de alrededor de medio millón

de euros, se podrán operar en la ins-

talación tres buques portacontenedores de más de 10.000 TEUs de capacidad de forma simultánea, aligerando así la "congestión de atraque" que se ha venido produciendo en los últimos meses. La actuación, pendiente de adjudicar por la Autoridad Portuaria al cierre de esta edición, tendrá un plazo de ejecución máximo de tres meses.

TTIA opera los buques en el Muelle Este, donde dispone de 850 metros de línea de atraque, con 8 grúas portacontenedores STS, mientras que en el Muelle Norte dispone de 550 metros de atraque. La compañía, que manejó 1,5 millones de TEUs en 2019, ha ampliado su capacidad de almacenaie habilitando un depósito anexo de 220.000 metros cuadrados para contenedores llenos de impor-

NUEVOS SERVICIOS CONJUNTOS

Y es que TTIA sigue en progresión. En las últimas semanas se ha adjudicado dos nuevos servicios conjuntos con América. Por un lado las navieras CMA CGM y Maersk Line han posicionado a la instalación como hub europeo de su servicio Sirius que conecta el Mediterráneo con la costa este de América del Sur, compartiendo escalas con Tán-

TTIA refuerza a Algeciras como hub import-export

ger-Med, y dejando de operar en Malta, Génova, Barcelona y Valencia. En segundo lugar, la instalación empezará a operar en mayo el servicio de las navieras ONE, Cosco, OOCL y Yang Ming entre el Mediterráneo y EEUU con buques de 4.500 TEUs. Ambos servicios vienen a reforzar la posición estratégica de Algeciras como hub importexport entre Europa y América.

MARÍTIMO

Yilport Huelva mejora sus tráficos un 26% y mueve 20.965 TEUs hasta marzo

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La terminal polivalente de Yilport en el puerto de Huelva ha aumentado sus tráficos de contenedores en un 26 por ciento en el primer trimestre de 2020, gestionando 20.965 TEUs, según las cifras facilitadas por la Autoridad Portuaria, que preside Pilar Miranda.

La progresión de las cifras viene avalada por el aumento de los flujos con las Islas Canarias, así como por el buen comportamiento de los tráficos con el norte de Europa desde la rada, explicó a TRANSPORTE XXI Ignacio Rodríguez, director

general de las terminales de Yilport en Setúbal y Huelva.

La compañía ha logrado un excelente arranque de año en Huelva, después de que en la rada se operaran 73.982 TEUs en 2019, un 7,2 por ciento más. Los principales usuarios de Yilport en la operativa de carga lolo son la naviera francesa CMA CGM, con buques de Containerships, en el servicio regular CISS con los principales puertos del norte de Europa, y la española Alisios Shipping con Canarias, mientras que en *ro-ro* destaca el servicio ro-pax de Baleària y Fred. Olsen



CMA CGM y Alisios Shipping son los dos principales clientes de Yilport Huelva.

Express a Canarias, con tráficos mayoritarios de *trailers*.

Flujos que se ampliarían en 2020 si la naviera Maersk incluve a Huelva en la línea que ha arrancado con un buque de 2.500 TEUs de capacidad de su filial Safmarine entre Leixoes, Lisboa y Algeciras. El plan de operar en Huelva está cancelado por la crisis del coronavirus.

Algeciras impulsa sus trenes con Madrid

La entidad portuaria relanza su actividad ferroviaria pese al estado de alarma y la caída de actividad, logrando operar más de 30 trenes de contenedores desde el 27 de marzo

Motril se concentra en el granel líquido

El puerto granadino intensifica tráficos de combustibles durante el estado de alarma para garantiza servicios a la industria guímica y el transporte por carretera

Medway incrementa su negocio de tracción en España y suma el corredor entre Córdoba y Valencia

El tren del operador Laumar Cargo reduce un 50% los volúmenes por la caída de actividad



Una locomotora de Medway en la terminal de Fuente de San Luis (Valencia). Foto: Martínez

► La empresa ferroviaria Medway, filial portuguesa de Grupo MSC, ha aumentado su negocio de tracción en España entrando en el corredor entre Córdoba y Valencia. El tren, comercializado por Laumar Cargo, ha reducido un 50 por ciento en abril sus volúmenes por la caída de actividad, debido a la bajada de carga industrial por el Covid-19.

ANTONIO MARTÍNEZ. Córdoba

Medway, filial ferroviaria portuguesa del gigante naviero MSC, se ha adjudicado la tracción del tren de contenedores que comercializa Laumar Cargo entre las terminales de El Higuerón (Córdoba) y Fuente de San Luis (Valencia).

Con este nuevo servicio intermodal. la empresa ferroviaria lusa aumenta su negocio de tracción en España que arrancó en abril de 2019 en el corredor Madrid-Valencia. Este servicio lo venían realizando durante el pasado ejercicio Renfe, Transfesa y Captrain España.

El servicio Córdoba-Valencia, con carga mayoritaria de MSC, tiene una capacidad de 73 TEUs, permitiendo la salida de exportaciones de Andalucía a través de las líneas regulares que el armador tiene en el enclave valenciano, con destinos en el Mediterráneo, Oriente Medio y Extremo Oriente. Laumar Cargo se encarga de las labores de acarreo de última milla de los contenedores. Para asumir la tracción de este servicio, Medway ha variado la rotación de su servicio Vicálvaro-Valencia. Desde finales del pasado mes de abril, el servicio Córdoba-Valencia había quedado integrado dos veces a la semana en el primero, pasando a realizar el itinerario Vicálvaro-Córdoba-Valencia, una situación que permite obtener un mayor rendimiento en los volúmenes transportados, aunque con la crisis del coronavirus el número de frecuencias viene alterándose. Fuentes de Laumar Cargo estimaban caídas de flujos de un 50 por ciento en abril.

Los trenes de Córdoba a Valencia inician su viaje en Madrid

Tanto las terminales de Vicálvaro y Córdoba están gestionadas por Lau-Terminales Ferroviarias, empresa propiedad de Grupo MSC y Laumar Cargo.

Medway tracciona actualmente seis servicios en España. Trabaja en la Mérida-Badajoz-Bobadela, Vicálvaro-Valencia, Vicálvaro-Córdoba-Valencia, Vicálvaro-Entrocamento, Zaragoza-Bilbao y Zaragoza-Entrocamento.

MARÍTIMO

Terminal Marítima del Guadalquivir, autorizada para operar tráficos de 'project cargo' en el puerto de Sevilla

Terminal Marítima del Guadalquivir (TMG) ha sido autorizada por la Autoridad Portuaria de Sevilla a diversificar su negocio de estiba en la rada, ampliando sus operaciones a tráficos de mercancías de project cargo y asimiladas a esta tipología. La empresa estibadora, participada por la española Boluda y la francesa CMA CGM, viene realizando tráficos de carga en contenedor en su concesión de la rada andaluza. Ahora podrá compatibilizar estos con carga de proyecto, si bien la autorización del consejo de administración del puerto, aprobada el pasado 26 de febrero, le permite realizar las operaciones de project cargo dentro del ámbito geográfico de todos los muelles públicos del enclave sevillano. La Autoridad Portuaria ha modificado, para ello, la licencia otorgada a TMG para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

MARÍTIMO

Borealis Tankers realiza con éxito la primera operación de trasvase de carga entre quimiqueros en Málaga

La compañía Borealis Tankers, con base en Turquía, filial de la naviera inglesa Borealis Maritime Limited, acometió el pasado mes de abril una operativa inédita en el puerto de Málaga. La empresa realizó la primera operación de trasvase de carga de productos químicos entre dos de sus buques cisterna, el "Bomar Haumea" y el "Bomar Vesta". La operación, coordinada por Marmedsa, fue completada en apenas unas horas, según confirmaron fuentes de la rada andaluza. Borealis Tankers, fundada en enero de 2018, centra su negocio en la gestión comercial de quimiqueros de pequeño tamaño en el mercado europeo. La compañía, que está en expansión, dispone actualmente de 12 buques, con tamaños entre 5.000 y 13.000 toneladas de peso muerto.

MARÍTIMO

Noatum refuerza su negocio 'breakbulk' en el puerto de Sevilla con nuevos tráficos para Noruega y Argelia

Marmedsa Noatum Maritime ha reforzado durante el pasado mes de abril su negocio breakbulk (mercancía fraccionada sobredimensionada que no entra en un contenedor) con la operativa de sendos cargamentos en el puerto de Sevilla para Noruega y Argelia. Por un lado, el operador coordinó los trabajos de carga por parte de la estibadora Carbón Puerto Operaciones Portuarias para la empresa Tecade. En concreto, 20 módulos, de 30 de metros de longitud, de los últimos tramos del viaducto de acceso del tranvía de Gotemburgo en Suecia, con un peso total en su conjunto de 535 toneladas. Un tráfico en colaboración con la firma Tschudi Logistics Group. En segundo lugar, Noatum gestionó un embarque de grandes depósitos para Argelia junto con el operador británico Conti Carwill Limited, especializado en tráficos breakbulk entre Europa y el norte de África.



Containerships inicia escalas regulares en el puerto de Cádiz. La naviera del grupo CMA CGM arrancó el pasado mes de abril el servicio que enlazará la rada gaditana con los enclaves de Hamburgo, Róterdam, Tilbury, Las Palmas, Tenerife, Casablanca, Gibraltar, Cartagena, Huelva y Ferrol.

Internacional

Los VLCC encarecen su precio de alquiler

La abundancia de petróleo sin vender ha disparado la compra de petroleros VLCC antiguos para almacenamiento flotante y el alguiler semanal supera los 200.000 dólares

El transporte por carretera europeo, en serio peligro si no se reactiva el comercio en breve

Se calcula que los cinco grandes países del continente podrían perder más del 20% del valor del mercado y hasta un 5,6% en el mejor de los escenarios contemplados

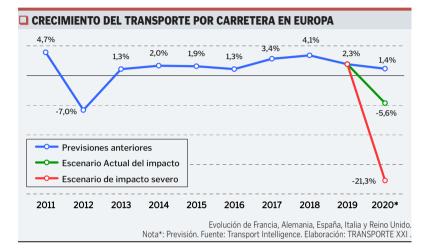
► Francia, Alemania, España, Italia y Reino Unido podrían ser los más perjudicados en Europa por la crisis del Covid-19, si no se reanuda pronto el comercio internacional normalizado. Según un análisis reciente de Transport Intelligence, hasta una quinta parte del valor del transporte por carretera podría perderse. aunque con variaciones regionales.

ALFREDO ESCOLAR, Londres

La crisis del Covid-19 que afecta a Europa podría borrar casi una quinta parte del valor del mercado de transporte de mercancías por carretera de la región de la Europa occidental en 2020, si se mantienen las restricciones y no se reactiva la economía lo antes posible.

Según un análisis de Transport Intelligence sobre el mercado del transporte por carretera, sin la reapertura de los mercados en toda Europa, las cinco principales economías de la UE, serían los que más perderían por la contracción económica. En el peor de los escenarios previstos, los "cinco grandes" (Alemania, Francia, Reino Unido, España e Italia) podrían sufrir una caída de la actividad del transporte de hasta un 21,3 por ciento.

Aunque el informe reconoce que la paulatina flexibilización de las medidas de bloqueo internacional están teniendo sus efectos positivos. se calcula que la contracción producida lastraría la actividad, hasta acabar el ejercicio, con un 5,6 por ciento de caída. Este sería el escenario intermedio entre el peor de



los casos y las previsiones que se tenían antes de la crisis sobre la evolución del mercado, que se situaba en un crecimiento moderado del 1.4 por ciento.

Los flujos comerciales pueden contener la caída del mercado

Según el análisis, el entorno es volátil y diverso en todo el continente a pesar de que en la última década la mayoría de los países -miembros y no miembros de la UE- han ahondado en sus intercambios comerciales, sobre todo en regiones como la Europa central y oriental. Sin embargo, el Covid-19 ha propiciado que en medio de bloqueos e incertidumbres económicas, ciertos sectores se han detenido, mientras que otros han experimentado niveles de demanda sin precedentes.

Para las cinco grandes economías europeas es esencial que los gobiernos respectivos y del resto de la UE puedan coordinar la reactivación económica, ya que los intercambios comerciales y de todo tipo de productos es lo que puede contener la caída del valor del mercado.

A escala continental, el estudio estima que, en condiciones normales, el transporte por carretera habría crecido en torno a un 2,1 por ciento durante este año, según las tendencias de los últimos ejercicios, lo que hubiera supuesto una recuperación respecto a 2019, en el que el sector había crecido un 1,1 por ciento, después de haber mostrado crecimientos del 3,3 y 2,9 por ciento en 2017 y 2018. Si se reactivan los mercados con celeridad, ahora se prevé una caída a escala continental del 4,8 por ciento y, en el peor de los casos, de hasta el 17 por ciento.

La oferta de carga creció en Europa a principios de año

La evolución de la crisis del coronavirus, durante los primeros meses de 2020, se tradujo en un aumento sustancial de la oferta de transporte de carga en Europa. En términos generales, la oferta creció en torno a un 16 por ciento durante el primer trimestre, respecto al mismo periodo del año anterior. Según un análisis del Barómetro FreightTech TIMO-COM, durante el mismo mes de marzo se produjo un importante aumento de las ofertas de carga en el mercado continental, debido a un adelanto en los pedidos y en previsión de los cierres de fronteras europeas y otras limitaciones al transporte que se estaban produciendo en ese momento. Según los datos del operador de bolsas de cargas alemán, el punto de inflexión se marcó a mediados del mes de marzo, cuando se produjo el cierre generalizado de las fronteras v. excepto en la alimentación, se redujeron radicalmente los envíos.

Según fuentes de la empresa, "en estos momentos se percibe una ligera tendencia al alza en las ofertas de cargas. Aunque la evolución del sector del transporte en plena pandemia del coronavirus no se dejará entrever claramente hasta el segundo semestre".

AÉREO

La IATA reclama ayuda ante unas previsiones de negocio catastróficas

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, en los próximos meses desaparecerán 25 millones de empleos en todo el mundo (5,6 millones en Europa) relacionados con el transporte aéreo, la carga, los viajes y el turismo, de un total calculado de unos 65,5 millones. Según la IATA las compañías aéreas perderán, por la caída de la demanda, unos 252.000 millones de dólares (231.000 millones de euros) a lo largo del año. En el segundo trimestre, el más crítico de todo el año por las contrataciones turísticas, se esperan unas caídas de más del 70 por ciento respecto a ejercicios anteriores.

POLÍTICA

Francia activa un plan de ayudas específicas para la exportación

El Gobierno francés presentó un plan excepcional de ayudas para reforzar la posición de sus empresas exportadoras y compensar la desaceleración económica que se ha producido por la crisis del Covid-19. El plan se centra en asegurar el flujo de caja de las empresas de las pymes con actividades exportadoras, y asegurar su recuperación económica. El plan se basa en medidas como la concesión de garantías estatales de hasta el 90 por ciento, la prefinanciación de proyectos de exportación durante seis meses o la aportación de 2.000 millones de euros para mejorar la capacidad del seguro.

MARÍTIMO

Mawani invertirá 1.711 millones de euros en el puerto de Dammam

La Autoridad de Puertos Saudí, Mawani, ha anunciado un acuerdo de una duración de 30 años con la sociedad Saudi Global Ports, que ya opera una de las terminales existentes, para el desarrollo y la operación de las terminales de contenedores del puerto Rey Abdulaziz de Dammam, en el golfo Pérsico. El acuerdo implica un monto de 7.000 millones de riales (1.711 millones de euros) destinados a inversiones y coste explotación de la zona, que busca convertir el puerto en un "mega centro de contenedores", incrementar su capacidad en un 120 por ciento y crear 4.000 puestos de trabajo nuevos.

ESPO pide el libre cambio de tripulaciones

La European Sea Ports Organisation solicita a los Estados miembros que se faciliten los cambios de tripulación en los puertos, para garantizar la cadena de suministro

Air France-KLM necesita financiación

A pesar de tener unos 6.000 millones de euros en la tesorería, el grupo franco-holandés ha solicitado el apoyo público, debido a la práctica paralización de su flota

ABB y HDF apuestan por el hidrógeno en grandes buques de mercancías

Ambas empresas acuerdan el desarrollo de pilas de combustible con pontecia suficiente para destinarlas a viajes transoceánicos

La corporación alemana Asea Brown Boveri (ABB), y la empresa francesa especialista en tecnologías del hidrógeno Hydrogène de France (HDF) han suscrito un provecto de colaboración para el montaje y la producción de centrales eléctricas de pila de combustible para aplicaciones marinas de buques de larga distancia.

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

El nuevo sistema se basará en una planta de energía de celdas de combustible con una potencia de producción energética a una escala de megavatios y se fabricará en las nuevas instalaciones de HDF en Burdeos, Francia.

El desarrollo inicial proviene de una cooperación anterior entre ABB y Ballard Power Systems, el proveedor de soluciones de celdas de combustible de membrana de intercambio de protones (PEM). Desde 2018, ABB y HDF iniciaron el proyecto para mejorar las capacidades técnicas e industriales para la fabricación de celdas de combustible ya conocidas hasta el momento, pero que permitiera la producción de unidades con una potencia mejorada, con el objetivo de destinarlo a grandes buques transoceánicos.

El empleo del hidrógeno, como fuente primaria de energía eléctrica, ya es una realidad que está en pleno desarrollo y mejora continua



El empleo del hidrógeno, como fuente primaria de energía eléctrica, ya es una realidad.

en varios ámbitos del transporte de mercancías.

Las pilas de combustible son ampliamente consideradas como una de las soluciones más promete-

El hidrógeno ya se usa hoy día en recorridos cortos

doras para reducir los contaminantes nocivos. Hoy en día, esta tecnología de cero emisiones, es capaz de proveer energía a barcos que navegan distancias cortas o que realizan

rutas fluviales entre puntos industriales, también se emplea en equipos de energía auxiliar de los buques más grandes.

La Organización Marítima Internacional, una agencia de las Naciones Unidas responsable de regular el transporte marítimo, ha establecido un objetivo global para reducir las emisiones anuales al menos en un 50 por ciento para 2050, partiendo de los niveles de 2008.

Al transporte marítimo se le achaca el 2,5 por ciento, aproximadamente, del total de las emisiones globales de efecto invernadero, por lo que la industria está experimentando de forma acelerada nuevos sistemas de propulsión.

CARRETERA

Cretschmar Süd refuerza sus rutas entre Alemania v sur de Europa y España

A.ESCOLAR. Madrid

Cretschmar Süd ha reforzado su posición logística entre Alemania y el sur de Europa, para atender a una demanda creciente en España de transporte terrestre, con especialización en productos industriales y químicos, con origen y destino al centro de Europa. Para ello, la empresa alemana abrirá una sucursal en la ciudad alemana de Wuppertal (Renania-Westfalia) para fortalecer su posición en la zona del Rin-Ruhr que, junto a las otras sedes, mejorará la posición estratégica en sus rutas.

MARÍTIMO

SHI construirá dos buques petroleros alimentados por GNL para operar en 2022

A.ESCOLAR. Madrid

Samsung Heavy Industries (SHI) ha recibido el encargo de construir dos buques VLCC, para un propietario afincado en las Bermudas, alimentados por GNL y que entrarán en servicio en 2022. Los buques se equiparán con un sistema exclusivo de SHI de abastecimiento de GNL y cumplirán con la norma IMO 2020. Los buques también contarán con tecnologías de ahorro de consumo de combustible, de eficiencia del gasto o de la eficiencia de la rotación de las hélices, entre otras.

FERROCARRIL

El grupo Dachser impulsa el transporte por tren con la Nueva Ruta de la Seda

A.ESCOLAR. Madrid

La empresa de servicios logísticos Dachser Rail Service se ha beneficiado en sus envíos ferroviarios con la denominada Nueva Ruta de la Seda, gestionando un tren completo con destino a Extremo Oriente. En esta ocasión, se trata del transporte de productos químicos de la multinacional BASF, desde Alemania hacia China, que se ha podido realizar en la mitad de tiempo, respecto a envíos habituales multicliente.

El convoy se ha compuesto de un total de 42 contenedores de 40 pies con diferentes productos de BASF

hacia la ciudad china de Xi'an v consistente en granulados, aditivos para combustible y catalizadores. Dachser se ocupó de la organización, flete y la coordinación con el operador ferroviario alemán RTSB. que llevó a cabo las gestiones aduaneras y la distribución de todos los productos en China.

La salida se realizó desde la KTL Kombi-Terminal de Ludwigshafen, para recorrer Alemania, Polonia, Bielorrusia, Rusia y Kazajstán, hasta entrar en China. El trayecto duró 14 días, lo que significa dos semanas menos de lo que hubiera tarda-



Dachser organiza el transporte de productos químicos a través de la Nueva Ruta de la Seda.

do el envío por barco. Con todo, los contenedores, de algo más de 12 metros de longitud, se cambiaron 2 veces de tren por los diferentes anchos de vía, una vez en Polonia y

en la frontera de Kazajstán con China. Una vez allí, Dachser North China gestionó los procesos del despacho de aduana y la distribución de por carretera a sus destinatarios.

Los Clasificados del Transporte en España

ANDALUCIA ARAGON BALEARES **CANARIAS CANTABRIA** CASTILLA-LA MANCHA NAVARRA **CASTILLA-LEON CATALUÑA CEUTA Y MELILLA**

COM. VALENCIANA GALICIA LA RIOJA MADRID MURCIA **PAIS VASCO**

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 RIGORIFICOS 1104 CARGAS ESPECIALES Y GRUAS 1106	TRANSPORTE MARITIMO	100
TRANSITARIOS 1003 ESTIBADORES 1004 AMARRADORES Y REMOLCADORES 1005 CONSOLIDADORES MARITIMOS 1006 TTES. INTERNAC. MARITIMOS 1007 BUQUES DE SALVAMENTO 1008 RIPULACIONES 1009 ARMADORES 1010 BROKERS 1011 TRANSPORTE TERRESTRE 110 CARGAS FRACCIONADAS 1101 CARGAS COMPLETAS 1102 TIR-GRUPAJES 1103 FIGORIFICOS 1104		
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	NAVIERAS	1002
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	TRANSITARIOS	1003
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	ESTIBADORES	1004
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		
BUQUES DE SALVAMENTO 1008 TRIPULACIONES 1009 ARMADORES 1010 BROKERS 1011 TRANSPORTE TERRESTRE 110 CARGAS FRACCIONADAS 1101 CARGAS COMPLETAS 1102 TIR-GRUPAJES 1103 FRIGORIFICOS 1104	CONSOLIDADORES MARITIMOS	1006
TRIPULACIONES 1009 ARMADORES 1010 BROKERS 1011 TRANSPORTE TERRESTRE 110 CARGAS FRACCIONADAS 1101 CARGAS COMPLETAS 1102 TIR-GRUPAJES 1103 FRIGORIFICOS 1104		
ARMADORES .1010 BROKERS .1011 TRANSPORTE TERRESTRE .110 CARGAS FRACCIONADAS .1101 CARGAS COMPLETAS .1102 TIR-GRUPAJES .1103 FRIGORIFICOS .1104	BUQUES DE SALVAMENTO	1008
BROKERS .1011 TRANSPORTE TERRESTRE .110 CARGAS FRACCIONADAS .1101 CARGAS COMPLETAS .1102 TIR-GRUPAJES .1103 FRIGORIFICOS .1104	TRIPULACIONES	1009
TRANSPORTE TERRESTRE .110 CARGAS FRACCIONADAS .1101 CARGAS COMPLETAS .1102 TIR-GRUPAJES .1103 FRIGORIFICOS .1104	ARMADORES	1010
CARGAS FRACCIONADAS .1101 CARGAS COMPLETAS .1102 TIR-GRUPAJES .1103 FRIGORIFICOS .1104	BROKERS	1011
CARGAS FRACCIONADAS .1101 CARGAS COMPLETAS .1102 TIR-GRUPAJES .1103 FRIGORIFICOS .1104		440
CARGAS COMPLETAS		
TIR-GRUPAJES		
FRIGORIFICOS		
CARGAS ESPECIALES Y GRUAS1106		
	CARGAS ESPECIALES Y GRUAS	1106

MUDANZAS - MUEBLE NUEVO TRANSPORTE COMBINADO FERROCARRIL INTERNACIONAL TRANSPORTE INMEDIATO AGENCIAS DE TRANSPORTE MERCANCIAS PELIGROSAS TRANSPORTE INTERNACIONAL	
TRANSPORTE URGENTE EXPRES-COURIER MENSAJERIAS TAXIS INDUSTRIALES MINI-TIR	120
TRANSPORTE AEREO	

ANDALUCIA

1001 CONSIGNATARIOS

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

1003 TRANSITARIOS

BERNARDINO ABAD SL

Méjico, 1 Tel. 956 22 80 07 / Fax: 956 26 03 01 F-mail: cadiz@bernardinoabad.com vw.bernardinoabad.com

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

1005 AMARRADORES Y REMOLCADORES

GRUPO CIRESA

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

1101 CARGAS FRACCIONADAS

MELILLA EXPRESS SL

Carril de Montañes, 27-29, Pol. San Julián Teléfono: 952 23 74 17 Fax: 952 24 20 05 29004 Málaga

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

1105 **CISTERNAS**

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

1113 TRANSPORTE INTERNACIONAL

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

1401 CONTENEDORES

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

1001

CONSIGNATARIOS

ASTURIAS

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

1110 TRANSPORTE INMEDIATO

TELETRANSPORTE ARAGON SL

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

BALEARES

1001 **CONSIGNATARIOS**

Moll de Levant, 30 Tel. 971 36 30 50 / Fax: 971 35 09 34 07701 Mahón (Menorca)

CANARIAS

1001 CONSIGNATARIOS

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

SADECO-REDGE MARITIMA LAS PALMAS

Sucre, 22 - Polígono El Cebadal Tel. 928 48 89 60 / Fax: 928 46 37 78 E-mail: bmarlpa@berge-m.es igonzalez2@berge-m.es 35008 Las Palmas de Gran Canaria

CONSIGNACIONES CLIVAS SI

Dique León y Castillo, s/n

Teléfono: 928 30 05 45

35008 Las Palmas de Gran Canaria

1002

NAVIERAS

Norays 28/29

FRED OLSEN SA

Polígono Industrial Azaña s/n

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

39109 Santa Cruz de Tenerife Tel. 922 62 82 00 / Fax: 922 62 82 01

1003

TRANSITARIOS

ATLANTIC CANARIAS SA

SANTA CRUZ DE TENERIFE Anatolio Fuentes García, 16 Polígono Industrial Costasur Tel. 922 62 25 60 / Fax: 922 62 34 81 E-mail: atlantictfe@atlantic-canarias.com www.atlantic-canarias.com

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

AGENCIA TALIARTE SL

AGENCIA TRADICATE
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

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

MARTIN E HIJOS SL

Fax: 922 24 08 82

MARTIN E HIJOS SL

MARTIN E HIJOS SL Ruiz de Alda, 4 - Entresuelo Teléfono: 928 49 49 49

Fax: 928 22 45 57

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

Prol. Ramón y Cajal, 9 Portal 4 Of. 4 A Teléfonos: 922 29 12 10 / 922 29 16 15

38006 Santa Cruz de Tenerife

Avda. Puerto de Naos, 2-1º Teléfono: 928 81 18 40 Fax: 928 81 32 85

35500 Arrecife de Lanzarote

35007 Las Palmas de Gran Canaria

TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA

Polígono Industrial Costa Sur Anatolio de la Fuente, nave 36

38009 Santa Cruz de Tenerife

Tel. 922 21 75 05 Fax: 922 22 13 27

F-mail: mplasencia@telefonica net

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

1004 **ESTIBADORES**

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

1010 ARMADORES

NAVIMPORT SA

Tel. 928 46 34 63 / Fax: 928 46 55 97 E-mail: termas@idecnet.com 35008 Las Palmas de Gran Canaria

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

CARGOPACK EXPRES SAAvda. Burgos, 84-10º Dcha
Tel. 91 383 93 45 / Fax: 91 302 37 52

E-mail: chlmad@line-pro.es

Cigarrillo, s/n - Subida la Gallega El Chorrillo

Télex: 22845 28036 Madrid

MARTIN E HIJOS SL

Fax: 922 62 15 28 38108 Santa Cruz de Tenerife

Teléfono: 922 62 17 69

1001 CONSIGNATARIOS

Este puede ser

su espacio

Más de 40 000 profesionales del transporte nteresados en hacer negocios

esperan su mensaje

CATALUÑA

944.400.000

COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL

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

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

CATALANA DEL MAR SA

Avda. Drassanes, 6 - 8, 15ª Plta. Tel. 93 412 45 50 / Fax: 93 412 46 79 E-mail: ymlbcn mgm@camarsa.net

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)

CASTILLA-LEON

1003 **TRANSITARIOS**

TRANSITOS ISI AS CANARIAS - PI ASENCIA SA

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

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA

Passeig de Gracia, 84 - 5ª Plta. Teléfono: 93 467 49 50 Fax: 93 467 49 80 08008 Barcelona

Vázguez de Menchaca, 151 Teléfono: 983 27 26 58 Fax: 983 23 80 66 47008 Valladolid

1102 CARGAS COMPLETAS

TEMPLARIOS TRANSPORTES SA Ctra. de los Muelles, s/n

Tel 987 42 51 15 Fax: 987 42 39 65 24411 Fuentes Nuevas (León)

TRANSPORTES CUELLAR

General Solchaga, 101 Teléfono: 983 23 85 70 Fax: 983 47 23 58

TRANSPORTES PARDO FREIJO

1106 **CONSOLIDADORES MARITIMOS**

IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL

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

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

E-mail: isamar@bio.isamar.es

Tel. 94 493 71 30 / Fax: 94 483 41 58

Iparraguirre, 59- 49

www.isamar.es 48980 Santurce (Bizkaia)

CDEEN IREDICA SA

Iparraguirre, 59 - 2º

Teléfono: 94 493 70 32

Fax: 94 462 53 03 48980 Santurce (Bizkaia)

CONTENEMAR BILBAO SA

48011 Bilbao (Bizkaia)

Fax: 94 424 12 47

Pl. Sagrado Corazón, 4 - Bajo 1º Teléfono: 94 423 28 96

1005

AMARRADORES Y REMOLCADORES

AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA

Manuel Calvo, 24 Teléfono: 94 496 25 11

48920 Portugalete (Bizkaia)

CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA

Muelle Tomás Olaharri 4 - 59

48930 Las Arenas (Bizkaia)

Teléfono: 94 464 51 33 Fax: 94 464 55 65

Fax: 94 496 77 35

Los Clasificados del Transporte en España

1107 MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

TO ALL EDO INTERNATIONAL

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 Hobregat

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

LOGIDOCKS / SPAIN-TIR

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

1407 **SEMI-REMOLQUES**

HERMANOS MONTULL SA

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS

COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

Avda. Sindicalista J. Torres Casado, 14- 2º Tel. 96 267 10 62 / 96 268 17 89 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 PLASENCIA SA Pol. Ind. Las Atalavas, Parcela 112

Tel. 96 528 55 44 / Fax: 96 528 05 14 E-mail: canarias-plasencia@lobocom.es 03114 Alicante

MARTIN E HIJOS SL

Paseito Ramiro, 3 Entresuelo Tel. 96 521 11 64 / 96 520 26 88 03002 Alicante

1004 **FSTIRADORES**

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 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 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

Polígono Pocomaco, Parcela E-16 Teléfono: 981 13 11 68 Fax: 981 29 19 07

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

15006 La Coruña Tel. 981 17 00 00 / Fax: 981 29 42 28 (Sada-Ferrol-San Ciprián-Cée)

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

Tel 986 56 51 51 / Fax: 986 50 48 00 36600 Vilagarcía de Arousa

1102 **CARGAS COMPLETAS**

TRANSPORTES CORUÑESES SA

15190 Mesoiro (La Coruña)

MADRID

1002 NAVIFRAS

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)

Este puede ser

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

su espacio

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000

ESTANISI AO DIIDAN E HIIOS SA

Agente Lloyd's Inspecciones/Fletamentos Agente P&O Nedllovd Containers Tal 986 43 15 33 33205 Vigo (Pontevedra)

Aeropuerto Madrid - Barajas Centro de Carga Aérea, Parc. 2.5-Nave 6 Tel. 91 746 18 73 / Fax: 91 746 18 67

1004

ESTIBADORES

PEREZ TORRES MARITIMA SL Muelle Comercial, s/n - Ferrol Tel. 981 35 82 72 / Fax: 981 35 34 16 E-mail: ferrol@pereztorresmaritima.com www.ptmar.com (La Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-Ribadeo-Cariño)

1101 **CARGAS FRACCIONADAS**

Avda de Cambados 164 Teléfono: 986 50 17 29 Fax: 986 50 79 58 36600 Villagarcía de Arosa

IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL Avda. Alcarria, 7 - Edificio Zeltia Teléfonos: 91 669 18 31 / 91 669 05 54

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS

Fax: 91 669 19 46 28820 Coslada (Madrid)

1011

BROKERS

BERGE SHIPBROKERS SA

Antonio Maura, 4 Tel. 91 701 49 21 / Fax: 91 701 49 28 E-mail: shipbrokers.mad@berge-m.es 28014 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 Polyoranca Tel.: 902 151 233 E-mail: logesta@logesta.com www.logesta.com 28914 Leganés (Madrid)

1202 MENSAJERIAS

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

1111

AGENCIAS DE TRANSPORTE

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

Refravigas, 4 - Pabellón 6 Tel. 946 366 180 / Fax. 944 383 010

E-mail: exportlan@exportlan.es 48508 Zierbena (Bizkaia)

ALVA TRANSPORTES T. SL

EXPORTI AN TERMINAL SI

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

Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24 Móvil: 670 43 09 06

1102 CARGAS COMPLETAS

PAIS VASCO

1001

CONSIGNATARIOS

TRANS-OTAMENDI SA

San Martin, 3 Bajo Teléfono: 948 50 01 77 Fax: 948 50 03 62 31860 Irurzun (Navarra)

Avda. Cervantes, 51 Tel. 94 440 72 09 / Fax: 94 426 10 22 E-mail: info@cedis.net www.cedis.net 48970 Basauri (Bizkaia)

Polígono Ind.Júndiz - Lermandabide, 8 Antiqua Nave Azkar Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45 01195 Vitoria (Alava)

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

1416 SERVICIOS LEGALES

ABOGADOS ELCANO

Soluciones legales Marítimo - Aéreo - Carretera Transporte en general Teléfono: 94 410 27 44 48008 Bilbao (Bizkaia

Tecnología & negocios

El transporte muestra su cara más solidaria y se vuelca en la lucha contra el coronavirus

Numerosas empresas del sector ponen a disposición sus servicios logísticos y emplean sus cadenas de suministro para la distribución de material sanitario en plena pandemia

ALFONSO ALDAY. Bilbao

En estos tiempos tan complicados, debido a la pandemia del coronavirus que asola el planeta, el sector del transporte ha dado el do de pecho. No solo sigue rodando para garantizar el abastecimiento de productos, como actividad esencial, sino que, además, se han multiplicado los gestos de apoyo. Son tantas las empresas que están aportando su granito de arena en esta batalla desigual contra el Covid-19, que, por cuestiones de espacio, es imposible recoger a todas en estas líneas.

Entre las numerosas compañías que se han subido a esta ola de solidaridad se encuentra Dachser, que ha puesto a disposición sus servicios de logística y una nave de 4.000 metros cuadrados de sus instalaciones de Amorebieta (Vizcaya), convertida, desde finales del pasado mes de marzo, en almacén de material sanitario de Osakidetza, el Servicio Vasco de Salud.

DSV se consolida como referente en la crisis del Covid-19

La paquetera Seur, por su parte, está transportando y entregando las donaciones de sus clientes al personal sanitario y fundaciones de ayuda social en toda España. Hasta el cierre de esta edición, había enviado gratuitamente más de 240.000 mascarillas, miles de kilos de material sanitario y de higiene y más de 33 toneladas de alimentos.

En la misma línea, la empresa de transporte urgente Tipsa ha entregado, de forma altruista, a 22 centros hospitalarios y 15 residencias de mayores los más de 300.000 EPIs que sus clientes han donado con el fin de hacer frente al coronavirus. El grupo DSV también se está consolidando como un referente en la crisis del Covid-19. Ha puesto en marcha un puente aéreo entre Barcelona y Shanghái para el transporte de material sanitario, es el coordinador logístico del corredor sanitario impulsado por Grupo Oesía, Iberia y Fenin para la llegada de productos y material sanitario y, a su vez, ha centrado sus esfuerzos en la colaboración en materia de logística y transporte para los hospitales



de 1.000 camas médicas a la semana a destinos de toda Europa para el fabricante de dispositivos médicos Hillrom



DHL transporta material sanitario al hospital de Ifema (Madrid).



Dachser trabaja junto al Gobierno Vasco en la lucha contra el virus.

de Cataluña. La aportación del operador, en este sentido, se ha centrado en las recogidas y entregas de material para los hospitales, entre ellas la de más de 300 camas pertenecientes a hoteles de Barcelona, que han sido cedidas a hospitales de la capital catalana.

Igualmente, Gefco está transportando cerca de 1.000 camas médicas a la semana a destinos europeos para Hillrom, fabricante de dispositivos médicos y equipo quirúrgico. Además, ha transportado desde Francia a Argelia, Túnez y las Antillas 30 toneladas de equipo médico.

Otra de las protagonistas es Transfesa Logistics, que ha movilizado sus recursos para realizar el transporte del material sanitario desde diferentes puntos hacia el hospital de campaña de Ifema. Y también ha puesto a disposición de las autoridades los medios logísticos que tiene a su alcance para contar con áreas de depósito y almacenaje. Del mismo modo, DHL Supply Chain Iberia ha flexibilizado sus cadenas de suministro para hacer frente a todas las necesidades,

Varias empresas colaboran en el envío masivo de mascarillas

incluso en puntos de entrega no previstos hasta ahora. Solo para el hospital provisional de Ifema, entregó hace semanas más de 4 toneladas de medicamentos y material sanitario, a las que se suman las 58 toneladas llegadas el 2 de abril en el primero de los aviones gestionados por la Comunidad de Madrid procedente de China, con más de 3,7 millones de unidades de material.

También DB Schenker ha colaborado en la distribución de 100.000 mascarillas donadas por H&M a diversas regiones españolas e italianas. En el caso de las unidades destinadas a España, despegaron del Aeropuerto Internacional Pudong (China) y llegaron a Frankfurt. Una vez en Alemania, las donaciones fueron transportadas en camión a Madrid. Por último, si bien la lista es más numerosa, Citylogin, especializada en el desarrollo de servicios logísticos y de distribución con vehículos de bajas emisiones, colabora con la Fundación Amigos de Alegra en la recogida y distribución de material sanitario para hospitales, residencias y otros centros asistenciales.

TECNOLOGÍA & NEGOCIOS

SERVICIOS

La inversión inmologística se duplica en España a lo largo del primer trimestre

La consultora CBRE avanza un desembolso total próximo a los 390 millones hasta marzo

La inversión inmologística se duplica en el mercado español durante el primer trimestre de este año, tras alcanzar los cerca de 390 millones de euros, según la consultora CBRE. La contratación, por el contrario, registró un descenso del 38 por ciento en el mismo período, con un volumen total de 288.000 metros cuadrados de superficie.

TRANSPORTE XXI. Madrid

El mercado inmologístico en España, incluyendo Valencia, Zaragoza y Sevilla, además de los dos principales focos del país, zona centro y Cataluña, continúa con el viento a favor. La inversión en el primer trimestre del año alcanzó los cerca de 390 millones de euros, lo que supone algo más del doble de los registros del mismo período del año anterior, según los últimos datos facilitados por CBRE.

En esta cifra ha tenido un peso importante la compra de activos de Mercury y Koning, que ha supuesto el 62 por ciento del desembolso total, según la consultora inmobiliaria, que apunta "la gran importancia que tienen los portfolios en el sector en los últimos meses". También destaca la compra de Barings

de cuatro naves en Algete (Madrid) por 42,8 millones de euros y la adquisición por parte de Exeter Property Group de una instalación de 9.760 metros cuadrados de superficie en el Pla de Santa María (Tarragona).

Por el contrario, la evolución de la

contratación logística durante el

primer trimestre muestra un descenso del 38 por ciento, con un volumen de 288.000 metros cuadrados. La mayor parte de las operaciones se localizan en la zona centro. En concreto, 129.000 metros cuadrados contratados, un 75 por ciento más que en el primer trimestre de 2019. Las transacciones corresponden principalmente a ampliaciones de superficie, a excepción de una reubicación. El área de distribución regional, según recoge el informe de CBRE, fue la que alcanzó la mayor contratación, con 85.000 metros cuadrados, debido a una operación de gran volumen (75.000 metros cuadrados), relacionada con el sector ecommerce. Cataluña, por su parte, alcanzó una compraventa de 108.900 metros cuadrados, lo que supone una caída del 50 por ciento, si bien

los alquileres de Decathlon (96.000

metros cuadrados) y DSV (46.000

metros cuadrados), abarcaban las

dos terceras partes de la cifra total.

TRANSITARIOS

Ado Agentes de Carga refuerza su actividad de la mano de Visual Trans

TXXI. Madrid

Ado Agentes de Carga refuerza su actividad con la implantación de la solución informática de transitarios de Visual Trans, que permite integrar la gestión operativa y aduanera con la parte administrativa y comercial, según señala, a través de una nota, la empresa especializada en el desarrollo de software empresarial. Este salto tecnológico se enmarca dentro de la apuesta de la transitaria, ubicada en el Centro de Carga Aérea de Madrid, por el cambio y la innovación, a pesar de "la situación tan dura que estamos viviendo", destacó el gerente de la compañía, Daniel Matey. "Estamos en fase de crecimiento y queremos

asentarnos en estos momentos complicados, mejorar servicios y ampliar líneas de negocio, como la gestión de un depósito aduanero para cubrir las necesidades de los clientes, ofreciendo un servicio global", añadió.

La transitaria centra su actividad en el transporte nacional e internacional de mercancías perecederas, animales vivos, medicamentos y demás mercancías susceptibles de inspecciones, licencias o permisos. La compañía, que dispone de almacén y vehículos propios, así como certificación IATA en España para el envío de animales vivos, organiza toda la operativa de transporte, incluyendo el despacho aduanero.

CARGADORES

Petronor reduce el contenido de azufre en la producción de fuel

Petronor ha comenzado a fabricar un tipo de fuel con un porcentaje de contenido en azufre del 0,5 por ciento, con lo que ha ampliado su



gama de productos en línea con las normas medioambientales impuestas por la Organización Internacional Marítima. El organismo estableció que, a partir 2020, el fuel que quemaran los buques debería reducir el grado de concentración de azufre del 3,5 al 0,5 por ciento. Esta medida se agrega a las adoptadas por la compañía en los últimos 50 años en su objetivo por convertirse en una empresa multienergética, campo en el que se incluye su última apuesta por la generación eléctrica distribuida.

MARÍTIMO

El silo de vehículos de Grimaldi en Valencia acogerá una planta solar

La Autoridad Portuaria de Valencia, que se ha marcado como objetivo alcanzar la autosuficiencia energética entre 2025 y 2030, ha adjudicado a



Grupotec la redacción del informe de ingeniería para la construcción de una central fotovoltaica en la parte superior del silo de automóviles de Grimaldi en la dársena. El proyecto deberá permitir optimizar este espacio de 40.000 metros cuadrados para la instalación de una central de 6 MW de potencia. Además, este informe contemplará la construcción de otra central de 0,5 MW en el puerto. Con estas dos instalaciones, la entidad portuaria podrá producir el 10 por ciento de toda la energía que anualmente consume la rada, según destaca el organismo.

FERROCARRIL

Transfesa amplía el alcance de su sistema de gestión energético

Transfesa Logistics, que cuenta con un sistema de gestión de la energía desde el año 2016, ha ampliado su



alcance a la tracción diésel tras obtener la certificación según la nueva versión de la norma ISO 50.001:2018. La iniciativa forma parte de la hoja de ruta de la compañía de transporte de mercancías por ferrocarril para conseguir "un uso sostenible de los recursos asociados a su actividad", según apunta a través de una nota. En este sentido, destaca que las redes de Musgo (Madrid) y Kehl (Alemania) son neutras en carbono con respecto a su consumo eléctrico, ya que cuentan con un suministro eléctrico de origen 100 por cien renovable. Además, en las instalaciones corporativas de Madrid se han cambiado recientemente luminarias tradicionales por LED, con el consiguiente ahorro energético.

OPER. LOGÍSTICOS

Destina Logística mantiene su calendario de pagos y el empleo en plena epidemia

Destina Logística ha anunciado que cumplirá con su calendario de pagos habitual, "siendo solidaria con proveedores y empleados en este



momento delicado, también en lo económico". El operador está atravesando la crisis sanitaria conservando la totalidad de los puestos de trabajo, según ha confirmado su consejero delegado, Vicente Calero. Además, la compañía ha donado mascarillas a la Policía Local y Guardia Civil de Meco (Madrid) y al hospital de Guadalajara y paralelamente, ha instalado generadores de ozono en oficinas y vestuarios de sus instalaciones para proteger a su plantilla ante el riesgo de contagio por coronavirus.

Valenciaport donde todo conecta

RIMALDILI



