

# Transporte XXI

El periódico del transporte y la logística en España

15 DE MAYO DE 2020

INTERMODAL

AÑO XXIX Nº 614

## La Dirección General de Carreteras pone en jaque al transporte especial

La patronal Astrae critica la introducción de nuevas trabas, lo que ha paralizado más de 200 expedientes



Transporte especial por carretera realizado por la empresa Arbegui.

Foto: Arbegui

PAG.10



Miguel Ángel Ochoa  
Pte. de la Fundación Corell

**“LAS 44 TONELADAS INTERESAN A UNA PARTE PEQUEÑA DE CARGADORES”**

Páginas 8-9

**CARRETERA** / 16

Transportes Escapa afianza su apuesta por la logística

**OPER. LOGÍSTICOS** / 25

LyS Jáñez amplía capacidad para logística del frío

**MARÍTIMO** / 30

Alvargonzález se refuerza en el puerto de Avilés

### El ferrocarril lanza un SOS tras hundirse los tráficos por el Covid-19

Las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril solicitan ayudas después de sufrir un recorte de entre el 25 y el 50 por ciento en su actividad según los diferentes sectores a los que ofrecen servicio. La patronal AEFP, que aventura una “profunda recesión” para el sector en la etapa poscoronavirus, reclama al Ministerio de Transportes un plan específico para su continuidad. PAG 11

### Tracosa arranca su expansión vía compras con Bas & Josa

Tracosa Aduanas realiza su primera operación de crecimiento inorgánico al entrar en otra transitaria, Bas & Josa, ambas con sede social en Barcelona. TRANSPORTE XXI ya adelantó el objetivo de la compañía que dirige Marco A. García de crecer vía adquisiciones para ganar dimensión. Tracosa ha comprado el 50 por ciento de la sociedad a la familia Bas, fundadora del centenario operador. PAG 14

### El sector denuncia que Amazon hace servicios de operador postal

El gigante del comercio electrónico Amazon está prestando en España servicios de operador postal, según denuncian a este periódico fuentes del sector. La filial española de la multinacional, que sí dispone de autorización como operador de transporte de mercancías (OT), se encuentra actualmente bajo la lupa del organismo de Competencia en su actividad de distribución de paquetería. PAG 22



salgarsl.com

100% comprometidos

- SG Andalucía
- SG Aragón
- SG Cataluña
- SG Galicia
- SG Levante
- SG Madrid
- SG Leixoes
- SG Lisboa



**La subrogación de personal en la estiba llega a la vía judicial** / PAG 20-21

## MESA de Redacción

**Las empresas de logística y transporte**, como ya adelantó este medio, están experimentando un crecimiento del 50 por ciento en los envíos procedentes de comercio electrónico, un porcentaje que sitúa su nivel de tensión en los picos que se alcanzan durante el *Black Friday*. Así lo ha puesto de manifiesto UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte, que matiza que al elevado nivel de presión hay que sumarle que los flujos ahora son mucho más tensos y complejos por las dificultades de esta crisis sanitaria (medidas de seguridad laboral, protocolos de contacto cero, disponibilidad de EPIs, distancia de seguridad en los almacenes...). Un escenario que "está dificultando la operativa al máximo".

**La relocalización de la producción industrial**, apostando por la proximidad en lugar de la dependencia de suministros o productos de Asia, será una de las grandes tendencias que va a marcar el rumbo de la economía como consecuencia de la crisis sanitaria. Y esto puede suponer una "gran oportunidad" para la cadena de valor del *Packaging*. Así coincidieron todos los participantes en el marco de una reciente jornada *online* organizada por el Clúster de Innovación en Envase y Embalaje para analizar las oportunidades y amenazas de la deslocalización y los nuevos flujos comerciales tras la crisis del COVID-19.

**Una segunda terminal granelera**, Yesos Canarios, que explota una instalación en el puerto de Arinaga, quiere seguir los pasos de Silos Canarios que, después de mantener un largo proceso judicial con el sindicato Coordinadora logró que el Tribunal Supremo mantuviera que no es necesaria la contratación de personal de estiba para la descarga de mercancías por tubería y que era suficiente la tripulación del barco. Según adelantó el rotativo *Canarias 7*, Yesos Canarios ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Las Palmas prescindir del colectivo de estibadores y realizar la operativa con su propia plantilla.

**La patronal Asetra**, (Asociación de Empresarios del Transporte de Mercancías, Aparcamientos y Logística de Asturias) ha denunciado que empresas asociadas están sufriendo el atraso en los pagos por los servicios realizados desde primeros de año para Alu Ibérica, que gestiona las plantas de producción de aluminio de Avilés y A Coruña. Estas instalaciones, controladas hasta 2019 por Alcoa, fueron vendidas al fondo suizo Parter Capital, que a su vez las traspasó durante este año al Grupo Industrial Riesgo. La patronal muestra su preocupación por el futuro de Alu Ibérica.

## JONÁS



## SE MUEVEN



Carlos Arias

APM Terminals inicia un proceso para unificar los equipos de sus terminales de importación y exportación en España (Valencia, Barcelona, Castellón y Gijón), en una estructura combinada, dirigida por Carlos Arias.



Philip Yang Liang Yee

Cosco Shipping Ports nombra a Philip Yang Liang Yee como director no ejecutivo independiente. Tiene una amplia experiencia en el tratamiento de casos relacionados con el derecho comercial, marítimo y comercial internacional.



Diego Castillo Gutiérrez

Diego Castillo es el nuevo director general de Grupo Sea & Ports desde el pasado 1 de abril. Castillo, con una amplia trayectoria empresarial en el grupo marítimo español, es ingeniero naval por la Universidad Politécnica de Madrid.



Darren Leigh

Unipart Group, empresa independiente de fabricación, logística y consultoría, anuncia el nombramiento de Darren Leigh como director Financiero del grupo. Leigh sustituye a Jonathan Chitty, que dejará la compañía.



Julián Labarra

Montepino Logística da un paso más hacia la consolidación de su negocio en España con nuevos fichajes. Como director de Corporate Finance, la promotora integra en su área de Desarrollo de Negocio y Corporate Finance a Julián Labarra.

## DEBATE

SÍ

David Parmeter  
Pte. Asian Shipowners' Association

(*Consortia Block Exemption Regulation*) que permite no aplicar las normas de la competencia de la UE a los consorcios navieros, aunque nosotros, conjuntamente con otras organizaciones, pedíamos una ampliación de la exención a los cinco años habituales. El BER proporciona una "zona segura", según la ley europea de competencia, a los acuerdos de intercambio de portacontenedores entre armadores que tengan hasta un 30 por ciento de cuota de mercado. Como argumenta la CE, la eficiencia de los costes se ha transferido a los clientes en gran medida y la calidad de los servicios no se ha deteriorado. La evaluación realizada por la CE ha demostrado que, en los últimos años, tanto los costes para los armadores como los precios para sus clientes han disminuido y la calidad del servicio se ha mantenido estable.

**¿Favorece a las empresas que la CE siga permitiendo los consorcios marítimos?**

Nos complace la decisión final de la CE de prorrogar cuatro años más, hasta el 25 de abril 2024, el Reglamento BER

Nosotros, CLECAT, ETA, ESC, ETF y FEPORT, en nombre de miles de transitarios europeos, propietarios de remolcadores,

transportistas, cargadores, terminales y trabajadores de transporte, expresamos nuestra total desaprobación a la decisión de la CE de prolongar el Reglamento BER de exención de las normas de la competencia a los consorcios navieros por cuatro años sin ningún cambio. Habíamos pedido una prórroga solo de un año, lo que habría permitido una revisión exhaustiva, justa y más equilibrada, teniendo en cuenta otras fuentes de datos distintas a las proporcionadas por la industria del transporte marítimo. El marco legal actual se ha vuelto obsoleto dado que la mayoría de las navieras operan en alianzas y la concentración del mercado está aumentando. No se lograron los beneficios del Reglamento BER para los clientes. También alertamos a la CE sobre el impacto que estos consorcios pueden tener en los servicios portuarios.

Godfried Smit  
Secr. general European Shippers' Council

NO



## OPINIÓN


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

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

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

**Fundador** F. Javier Miranda Ruiz

**Director Técnico:** José Ángel Calvo

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

**Colaboradores:** Jonás (humor), Etayo (humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher,  
 Juan Ignacio Beitia, Gonzalo Sanz, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo,  
 Ramón Valdivia, Antón 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

## Zancadilla a los transportes especiales

Las empresas de transporte especial suman una nueva dificultad añadida. En plena crisis sanitaria, la Administración ha decidido modificar los criterios y hacerlos más rigurosos, con el consiguiente perjuicio para las empresas y sus clientes. Las compañías de transporte especial necesitan un informe del titular de la vía para obtener la correspondiente autorización complementaria de circulación por parte de la Dirección General de Tráfico (DGT). El protagonista en este caso es el mayor titular de vías del país, es decir, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Resulta que en la Subdirección General de Explotación, dependiente de la Dirección General de Carreteras, han decidido ampliar la necesidad de contar con un certificado de inviabilidad ferroviaria a la mayor parte de los transportes especiales y no solo a los de más de 300 toneladas, como venía sucediendo hasta ahora. Es decir, el transportista se ve obligado a aportar un complicado informe que permita descartar la utilización del ferro-

carril para el trayecto a realizar. La consecuencia es que más de 200 expedientes se encontraban paralizados al cierre de esta edición. Desde la patronal Astrae se han movilizado para tratar de deshacer este entuerto, pero hasta ahora se han encontrado con un enroque total por parte del citado departamento ministerial. CETM tratará de echar una mano poniendo la problemática en conocimiento de la Secretaría de Estado de Transportes. La cuestión no es baladí en un contexto en el que el transporte especial padece una caída de volúmenes alarmante y esta decisión de los funcionarios de Carreteras viene a complicarlo todo aún más. Al margen de mover los hilos de forma directa y con el apoyo de CETM, la patronal sectorial ha puesto también el problema en conocimiento de sus clientes, cargadores del sector de los bienes de equipo. El roto si no se soluciona este asunto lo antes posible puede ser importante e incluso perjudicar el impulso de nuestras exportaciones. Alguien debería verlo claro en el Ministerio y dar marcha atrás.

## La estiba en España, ¿sector liberalizado?

El pasado 14 de mayo finalizó el periodo transitorio de tres años que fijó la Administración en España para proceder a la liberalización del sector de la estiba en España tras tres décadas de obstáculos legales que impedían al negocio desenvolver su entramado laboral como en cualquier actividad económica. Hoy, de acuerdo a los decretos aprobados por los Gobiernos de Rajoy y Sánchez, el acceso a la contratación de trabajadores portuarios es libre. Ninguna estibadora está obligada, por ley, a contratar su personal en un Centro Portuario de Empleo o sociedad de estiba. Este paraíso legal confronta con la realidad del muelle. Sigue habiendo empresarios, el último caso en el puerto canario de Arinaga, que solicitan árbitra a la administración portuaria para poder realizar el trabajo sin estibadores ante su elevado cos-

te. Vivimos una liberalización ficticia, un cambio de nombres, una transformación inacabada porque las estibadoras se apuntaron por voluntad propia, en la práctica totalidad de puertos, a mantener el pool como el instrumento para asegurar el flujo de las navieras. Queda por resolver si la subrogación del personal realizada es legal y si esta debe ser obligatoria por convenio en los casos de empresas que hayan optado por irse de un pool o lo quieran hacer en el futuro. Deberá dictaminarlo la Audiencia Nacional a partir del 27 de mayo tras admitir una denuncia de la patronal Asoport contra Anesco y los sindicatos por el pacto del V Acuerdo Marco de Estiba, convenio sin legalizar y del que la CNMC ha determinado que distorsiona la competencia. Y falta que el Gobierno cuente cuál es el grado de liberalización de la estiba. Toca esperar.

## LA ROSCA



Alfonso Alday

El transporte por carretera, clave para la recuperación económica tras la pandemia, ya no puede más

## SOS

El ministro Ábalos, tras una videoconferencia con la Junta Directiva de la patronal UNO, que preside Francisco Aranda, aseguró, a través de su cuenta de Twitter, que “necesitamos al tejido productivo y empresarial de la logística, el transporte y la distribución para superar esta crisis”. Y concluía: “cuentan con todo el apoyo del Gobierno para ello”. Otro ‘brindis al sol’, que se suma a la carta abierta para reconocer el trabajo de los transportistas durante la crisis del Covid-19. Palabras vacías de contenido, a la espera de que, de una vez por todas, salte a la arena para coger el toro por los cuernos. Y es que, mes y medio después del escrito remitido por el Comité Nacional -máximo órgano de interlocución con la Administración- para reclamar “medias de urgencia”, el sector continúa esperando respuesta a su SOS.

El transporte por carretera, clave para la recuperación económica tras la pandemia, ya no puede más. Está en una situación de riesgo extremo y al límite de su supervivencia, como reflejan sendas encuestas elaboradas por dos de las principales patronales. Según CETM, el 42 por ciento de las empresas se han visto obligadas a realizar algún tipo de regulación de empleo desde el inicio de la crisis, lo que habría afectado al 18 por ciento de los trabajadores. La encuesta de Astic también destaca que las empresas están registrando pérdidas de entre un 25 y un 50 por ciento de los viajes, además de un aumento del 30 por ciento de media de kilómetros en vacío, lo que está pasando factura a las ventas. El Ministerio de Transportes no puede seguir esperando a ver qué pasa o será demasiado tarde. Estamos ante una crisis mayor que la de 2008, que ya se llevó por delante un importante número de empresas. Haría bien Ábalos en pasar de las palabras a los hechos para ayudar al transporte a que despegue con la mayor celeridad posible, porque es vital para que arranquen todos los sectores económicos del país.

a.alday@grupoxxi.com



## MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

El precio de flete aéreo está mucho más arriba de las nubes, pero se trata de un "spot business"

## Transformación

Con el 90% de la flota mundial en tierra, una nueva era está amaneciendo para el transporte aéreo. Están saliendo centenares de aviones cargueros y de pasaje (reconvertidos) desde China con destino a Europa y América, cargados con todo tipo de EPIs y demás materiales sanitarios para la prevención y tratamiento de afectados (ojalá pronto viajen con la cura y la vacuna). El precio de flete aéreo está mucho más arriba de las nubes, entre cinco y diez veces el precio medio anual, incluyendo las temporadas en las que la empresa de la manzana mordida pone en el mercado su último modelo. Pero esto no va a durar mucho más, se trata de un "spot business". Ciertamente es que vamos aprendiendo a convivir con las mascarillas, algo habitual desde hace años en Asia. Pero pronto ya no se van a transportar en avión. Vendrán por vía marítima, de hecho, el sector logístico ya se está preparando. La carga aérea es un subproducto del pasaje. Hay muy pocas mercancías cuyo medio de transporte habitual sea el aéreo. La carga aérea siempre nace de un error (producción, ventas, marketing, roturas de stock...). Las habituales son de valor muy alto y de poco volumen/kilos. La proporción de compañías de cargueros Vs. pasaje es muy baja. Ahora, las cajas que contienen este material sanitario viajan en bodegas y "sentadas" en los asientos de 777/737 y otros tipos de grandes equipos. Es mercancía ligera que no daña las butacas. Pero dudo mucho que otro tipo de mercancía/embalaje pudiera viajar en estas condiciones. Y ahora dos especulaciones sobre el escenario con que nos podemos encontrar para cuando podamos volver a viajar en avión con "normalidad". Si hay que guardar distancias entre pasajeros, los aviones no podrán vender más allá del 50% de los billetes. Ni pensar quiero en los precios de esos billetes. Tampoco en las horas previas que deberemos llegar a un aeropuerto. Parte será en la calle y parte dentro. Temperatura y desinfección de equipaje. Tiempo de espera previo al embarque y tiempo de embarque para guardar distancias en el finger, escaleras y/o jardinerías. Todo contando con el rescate que ya han iniciado varios países a sus compañías aéreas de bandera. "La fe es dar el primer paso, incluso cuando todavía no se ve toda la escalera" (Séneca).

mrocher@operinter.com

## COMPLEMENTARIOS



Las asociaciones de cargadores Aeutransmer y Transprime proponen un conjunto de medidas para acelerar la recuperación económica y la regeneración del empleo, según avanzaron los secretarios generales de las dos organizaciones, **Núria Lacaci** y **Jordi Espín**, respectivamente.



## EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

El Covid-19 está dificultando, e, incluso, imposibilitando en algunas ocasiones, el normal "cambio de tripulación" de los buques o relevo o sustitución de los marinos que excedan el tiempo máximo de navegación legalmente establecido

## Relevo de tripulaciones

Desde el comienzo de la crisis sanitaria, el transporte marítimo de mercancías tiene la consideración de actividad esencial en España y otros países de nuestro entorno, por lo que, a diferencia de otras actividades, no está temporalmente paralizada durante el estado de alarma.

El Covid-19 está dificultando en general, e, incluso, imposibilitando en algunas ocasiones, el normal "cambio de tripulación" de los buques o relevo o sustitución de los marinos que excedan el tiempo máximo de navegación legalmente establecido. Hay que tener en cuenta que los buques tienen que cumplir con la dotación mínima de seguridad determinada por la autoridad marítima del país de la bandera del buque.

Los motivos que suelen dificultar el normal cambio de tripulación son: (i) prohibición de algunas autoridades portuarias de realizar cambios de tripulación, (ii) restricciones de determinadas autoridades migratorias (cuarentenas, cierre de fronteras...) para permitir el acceso a los nacionales de algunos países, y (iii) la suspensión de gran parte de los medios habitualmente utilizados (avión, hoteles...) para relevar y repatriar a los marinos. No hay que olvidar que las tripulaciones de los buques están habitualmente formadas por marinos de diversas

nacionalidades y que, salvo en los tráficos de cabotaje, los relevos se suelen llevar a cabo en puertos de distintos países, ya que las navieras operan internacionalmente, por lo que la situación se complica al ser muchos los ordenamientos jurídicos potencialmente afectados.

Pese a que, tras las peticiones previas de asociaciones de navieros y sindicatos, en el ámbito nacional e internacional, se han aprobado en muchos países (en España la Orden TMA 374/2020 regula expresamente el asunto, si bien ello ya lo hacía previamente el RD 463/2020 y la Orden TMA 277/2020 con carácter general para los transportistas) normas para facilitar los cambios de tripulaciones que, en síntesis, confirman el derecho a la libre circulación de los tripulantes para ser relevados y repatriados, los relevos siguen sin poder llevarse a cabo efectivamente en muchas ocasiones. En tales casos, los armadores podrían, en su caso, invocar la fuerza mayor para no cambiar la tripulación y prolongar los embarques de los marinos más tiempo del inicialmente previsto, sin perjuicio de las compensaciones especiales (económicas...) que, en su caso, correspondan en función de cada caso concreto (empresa armadora, ley y convenio colectivo aplicable...).

jesus.barbadillo@garrigues.com

## QUÉ bien

Baleària ha anunciado que está trabajando para ser la primera naviera del mundo en obtener la etiqueta 'Global Safe Site Covid-19' en su máximo grado (*Excellence*). La entidad de certificación internacional Bureau Veritas está en proceso de asegurar que sus buques y las estaciones marítimas que gestiona llevan a cabo procedimientos específicos, planes de limpieza, medidas organizativas y personales de protección para prevenir el Covid-19. Fuentes de la naviera, que preside Adolfo Utor, han explicado que la compañía medirá periódicamente la posible presencia del virus en superficie para poder obtener la categoría excelente. La certificación incluirá a 16 de los buques de la naviera (12 que operan actualmente y otros 4 que espera sumar a la operativa cuando se levante la restricción de transporte de pasajeros), así como las dos estaciones marítimas que gestiona (Dénia y Valencia). La naviera tiene previsto lograr esta certificación a principios de junio, que se renovará cada seis meses.



Adolfo Utor, presidente de Baleària.

## QUÉ mal

La falta de sensibilidad del Ejecutivo de Sánchez con las navieras españolas que se dedican al transporte de pasajeros y carga entre la Península y las Islas Canarias y Baleares, según ha denunciado la patronal Anave, que preside Alejandro Aznar. Su comisión de líneas regulares ha indicado que es "urgente que el Estado asuma su responsabilidad de garantizar los suministros diarios a los territorios aislados, no solo hasta el final del estado de alarma, sino hasta que la recuperación de la demanda haga viable el mantenimiento de los servicios". Para ello, la patronal explica que sería fundamental "reconocer formalmente a todos estos servicios su indiscutible carácter estratégico, para que puedan beneficiarse de las importantes bonificaciones previstas en la Ley de Puertos para este tipo de tráficos en las tasas portuarias".



## TRIBUNA LIBRE



Sebastián Díaz

No se amplían los plazos de exigencia de créditos de naturaleza fiscal, o Seguridad Social, en caso de impago, ni derivaciones de responsabilidad a administradores, favoreciendo solo financiación de socios y

personas vinculadas, que hacen que la empresa siga en situación de insolvencia, pese a la ampliaciones de plazos. Por tanto, la empresa está sola o desnuda, como el cuento del traje del emperador

## La empresa está desnuda

**T**ras el RDL 8/2020, y la coyuntura mundial, se dibuja una situación incierta y precaria para muchas compañías, que bien han debido cerrar por el estado de alarma o reducirán su negocio por la falta de confianza del mercado en actividades como turismo, hostelería o restauración, entre otras, en toda España.

El Legislador se ha ocupado no solo en este primer RDL, sino también en el RDL 11/2020 y el RDL 16/2020, de flexibilizar ciertas medidas y tratar de agilizar la gestión y facilitar financiación de socios y enajenaciones extrajudiciales, con buen criterio, por parte de quien suscribe.

Sin embargo, no se han ampliado los plazos de exigencia de créditos de naturaleza fiscal, o Seguridad Social, en caso de impago, ni derivaciones de responsabilidad a administradores, favoreciendo únicamente financiación de socios y personas vinculadas, que hacen que la empresa siga en situación de insolvencia, pese a la ampliaciones de plazos. Por tanto, está sola o desnuda, como el cuento del traje del emperador.

El RDL 8/2020, promulga instrumentos de gestión para adaptarse al COVID:

- La aceptación de reuniones virtuales telemáticas, de órganos de administración, incluso Juntas Generales de socios y accionistas, que quizás deberían ser introducidas de forma general, incluso sin estar previstas en los estatutos, siendo crucial la figura del secretario y la presencia notarial. Artículos 40.1 y 46.1

- La toma de decisiones por escrito de los órganos de administración, en la que también habrá que determinar por el secretario la información efectiva a todos los miembros. Artículo 46.2

- La mayoría de las pymes aún no habían terminado las cuentas anuales, o no las han aprobado, y se dan tres meses más para formularlas y dos más para el informe de auditoría si procede y otros tres meses más para aprobarlas, desde que finalice el estado de alarma.

EL RDL 16 deroga los artículos 43.1 y 2, y da un plazo de hasta 31 de diciembre de 2020 para declarar los concursos voluntarios, y tramitar preferentemente los presentados hasta esta fecha, incluso retrasando los concursos presentados

por acreedores con anterioridad. ¿Se entiende entonces que salvo los concursos voluntarios presentados antes de diciembre de 2020, los demás no van a tramitarse?

En el mismo sentido, se establece un mecanismo para evitar dilaciones y si se presenta el llamado precurso hasta el 30 de septiembre de 2020, se seguirá el régimen general de la Ley Concursal ex el referido RDL 16.

Los administradores sociales tienen suspendida la obligación de disolución de la compañía durante el periodo de alarma, pero en el artículo 40.12 se determina que los Administradores no serán responsables de las deudas sociales en el periodo de alarma, pero hay que ser muy cuidadosos y tener una interpretación restrictiva. Los Administradores deben recordar lo siguiente:

I.- Formulación y aprobación de cuentas en un plazo de tres meses



desde la finalización del periodo de alarma. Dichas cuentas anuales, al cerrar el ejercicio 2019, no reflejarán los efectos del COVID-19. Estas obligaciones formales deber ser cumplimentadas a fin de evitar en caso necesario una clasificación concursal desfavorable por falta de cumplimiento formal, y deberían también aprobar balances y documentos contables que reflejen la situación de la compañía en caso de insolvencia coyuntural o definitiva.

II.- Considerar la viabilidad o no del precurso para disponer de algo más de tiempo frente a posibles demandas de concursos necesarios o para reestructurar la deuda. Este paso paralizaría la ejecución de bienes por parte de acreedores privados, pero no ejecuciones de derecho público y dependerá de la deuda de cada compañía. En el artículo 12.1 del RDL 16/2020,

se favorece y admite cambio de clasificación de créditos de socios y empresas vinculadas, como créditos ordinarios, para facilitar financiación privada, y evitar concursos facilitando que los socios inviertan en empresas ya en situaciones difíciles.

No obstante, pese al plazo dictado, no se ha hecho esfuerzo alguno por parte del Legislador en retrasar las ejecuciones de créditos de derecho público ni derivaciones de responsabilidad a administradores, con lo que pese a la dicción literal del RDL 16/2020 comentado, si la empresa está en concurso, y bloqueada en pagos e ingresos, 'el rey está desnudo', como en el ya mencionado cuento de Hans Cristian Andersen.

III.- Los Administradores en el periodo de confinamiento y alarma, deben planificar y determinar posiciones estratégicas, que fijen los escenarios tras el COVID-19,

como son evitar financiaciones de fondos ICO con avales personales de socios u otras compañías del mismo grupo más solventes, y revisar escenarios relativos a la posibilidad de mantener los puestos de trabajo al finalizar los ERTES derivados de hechos COVID-19. Dichas actuaciones deben realizarse de forma rápida debido a que en la refinanciación, concurso y precurso, los Juzgados de lo Mercantil, van a estar sobrecargados y se les pedirá celeridad, al

menos en la admisión de los preconcursos y los concursos con nombramiento de administradores concursales.

Es importante para los Administradores, socios y trabajadores, tomar decisiones ágiles, y rápidas pese a la ampliación de plazos que deben considerarse de seguridad pero no agotarlos, pues salvo medidas de gestión como apertura de listados de nuevos administradores concursales, y refuerzo de dotaciones en los Juzgados de lo Mercantil de Jueces, Letrados de la Administración de Justicia y funcionarios, a medida que nos aproximemos se producirá un colapso pese a medidas de externalización como las enajenaciones en subastas extrajudiciales, debido a este COVID-19.

Sebastián Díaz es abogado socio del bufete Díaz y Asociados, SCP

## LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Toca centrarnos en salvar a las empresas; es la única forma de salvar el empleo y, con él, el bienestar de todos

## Pro-Empresa

**E**s el momento de poner el foco en el empleo, es decir, en la empresa. Ahora que la curva del virus está contenida y que lo peor de la crisis sanitaria parece haber pasado, toca centrarnos en salvar a las empresas, porque es la única forma de salvar el empleo y, con él, el bienestar de todos. El paro también mata. Por eso necesitamos un Gobierno Pro-Empresas para favorecer los empleos y eso significa que agilice la financiación, flexibilice los ERTES, reduzca nuestra carga fiscal y elimine obstáculos a la actividad.

La curva de nuestra crisis económica crece y los efectos de esta otra pandemia tienen un impacto directo terrible en los puestos de trabajo. Para las empresas, cada día perdido es una tragedia, con consecuencias dramáticas que acaban destruyendo empleo y, con él, proyectos de vida. Por eso, las medidas Pro-Empresa urgen.

Las empresas son las fábricas de los empleos. Las de nuestro sector, en concreto, han reducido de media su actividad un 50 por ciento. Y la desescalada no es halagüeña, viene plagada de incertidumbres. El Gobierno debe dirigir todos sus esfuerzos de una vez por todas, ahora que parece controlada la crisis sanitaria, a implementar medidas que eviten una debacle empresarial. No puede pasar que haya que esperar tres semanas hasta que se ponen en marcha los avales ICO. Ese tiempo perdido es oro (son empleos). El ERTE es una herramienta que puede ser de gran utilidad, pero si se aplica de una manera efectiva a la realidad de las compañías en estos momentos. Por eso, es preciso introducir flexibilidad en los ERTES, una desescalada en ellos proporcional al incremento de la actividad con plazos de adaptación o el pago de las cuotas de las cotizaciones sociales de los trabajadores de los ERTES por causas productivas.

Todo ello, sin olvidar la actual condición-trampa impuesta de condicionar el mantenimiento de las plantillas durante seis meses después del ERTE para poder beneficiarse de las exenciones del pago de las cotizaciones sociales del ERTE por causa de fuerza mayor. Nadie quiere despedir a su equipo, pero si las compañías no pueden adaptarse, están abocadas a la quiebra y eso solo genera dolor, a pesar de los subsidios.

presidencia@unologistica.org

## TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

Los contratos son, o deberían ser, un reflejo de los intereses de las partes en un momento específico...

## Contratos

Resulta casi imposible no escribir sobre el Covid-19 y su influencia en las relaciones contractuales y más aún su consideración contractual. Ya se ha comentado que dos son los enfoques que pueden darse a tal consideración: uno que sería temporal, y que tendría sus raíces en la fuerza mayor, como imposibilidad de cumplir, temporalmente, el contrato y otra que no tendría su razón en las causas de la propia declaración de fuerza mayor, sino en las consecuencias que tal evento producirá y que actúa contra la propia causa del contrato; no de una manera temporal, sino de un modo más profundo. Es lo que se conoce como la excesiva onerosidad de la prestación o lo que es lo mismo la frustración del fin contractual.

En el artículo anterior hablamos del riesgo y de la previsibilidad del mismo. Seguimos considerando crucial que para la correcta interpretación de las causas que impiden la prestación, estos elementos juntos con los del peligro y la vulnerabilidad sean tenidos en cuenta.

Queríamos llamar la atención de aquellos que se encuentren en una situación de impedimento del cumplimiento por la pandemia.

Tiene declarado nuestro Alto Tribunal que cualquier contrato ha de estar fundado en un postulado de conmutatividad, como expresión de un equilibrio básico contractual. Las consecuencias de un riesgo imprevisible o de una excesiva onerosidad presupone o puede llegar a presuponer una ruptura en ese inicial equilibrio de las obligaciones asumidas. Los contratos son, o deberían ser, un reflejo de los intereses de las partes en un momento específico y bajo unas circunstancias específicas ¿Pero cuando se dan circunstancias no previstas por ninguna de las partes es conveniente pleitear, pedir el cumplimiento específico de la obligación (a sabiendas de su imposibilidad) o negociar la continuidad del contrato bajo las actuales circunstancias pudiendo adaptarse el devenir del contrato? Claro que habrá quien considere que es mejor un “buen pleito que un mal acuerdo”. Cuando la crisis naval, salvando la postura de ciertos bancos alemanes con sus clientes de “aguantar juntos”, en general llovieron las ejecuciones de garantías (que habían devenido mucho menores) en beneficio de nadie. Sirva de recordatorio.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

## SAL GORDA

El pasado mes de noviembre, el Grupo IAG, a través de Iberia, cerraba la compra de la aerolínea española Air Europa por un precio redondo: 1.000 millones de euros. A falta del visto bueno de las autoridades europeas de Competencia, el golpe encima de la mesa de la compañía presidida por **Luis Gallego** le permite garantizarse el control del principal puente aéreo entre Latinoamérica y Europa. Unos meses después, la terrible crisis del coronavirus ha levantado algún que otro recelo sobre la concreción final de dicha operación. Desde Iberia parecen mantener la hoja de ruta sin alteración. Es previsible que en el último trimestre del presente año haya resolución de Competencia y se ejecute finalmente la compra. Todo parece claro, si bien la reflightada Air France, gracias al apoyo del Ejecutivo galo de **Emmanuel Macron**, parece decidida a presentar batalla mientras que la adquisición no sea realmente firme, según señalan fuentes del sector. En lo que se refiere estrictamente al negocio de la carga aérea, la suma de Air Europa por parte de Iberia supone un auténtico espaldarazo para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, como ya adelantó este periódico. La industria de la carga aérea madrileña ve con buenos ojos la citada compra. La operación servirá para potenciar un aeropuerto, en el que ambas aerolíneas tienen fijados sus *hubs* mundiales, como nodo logístico internacional, una vieja pretensión de las compañías de la comunidad carguera de la capital de España. No hay que olvidar que Iberia es líder indiscutible de la pista en mercancías y que Air Europa ha venido multiplicando sus volúmenes por encima del 30 por ciento desde que estrenó una división de carga propia, con **Jordi Piqué** al frente. **Casius**

## TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

Esta crisis pone de manifiesto que aquellos con una situación fiscal débil están en una situación más precaria y necesitan a los demás para que les ayuden a salir del pozo. Pero no se puede pedir mutualizar los riesgos, sin rigor y seriedad

## Estupor

La ministra de Hacienda y portavoz del Gobierno ha afirmado, en el emblemático 1 de mayo, que “no está previsto hacer ningún tipo de ajuste en materia del sector público”. Dicese de estupor, que es una ausencia de respuesta profunda, de la que solo se sale mediante estímulos muy intensos. El coma, por contra, es un estado de completa falta de respuesta, de la que la persona afectada no puede despertarse. Caída prevista del PIB superior al 9%, déficit público por encima del 9% del PIB, deuda pública próxima al 130%, paro superando el 20%, más de un millón de trabajadores en ERTes, caídas de actividad en el sector privado cercanas al 60%, pandemia y crisis económica global que afectará a nuestra actividad exportadora... ¿No son suficientes estímulos ministra, para salir del estupor que les ha causado el Covid-19? Me temo que la respuesta esté en el coma profundo y que una situación tan excepcional no es suficiente estímulo para salir del mismo y reaccionar, no contra las empresas y sí a favor de ellas, para que se queden en el camino el menor número posible.

Ayuda entender, para salir del

coma y el estupor, que los trabajadores del sector privado están viendo reducidos sus sueldos en un 30%, que los sectores como la logística, por muy esenciales e imprescindibles que sean, necesitan políticas valientes y decididas del Gobierno y que todos, necesitamos un sector público más eficiente, en donde se elimine el gasto no esencial. Esto no va de ideologías ni de sector público o privado, esto va de arrimar el hombro y de no estigmatizar a unos para obtener rédito electoral en otros. Predicar con el ejemplo siempre es muy recomendable y si tanto les gusta compararse con otros países, fíjense en los que lo han hecho bien y copien, algunos gobiernos se han reducido el 20% sus sueldos. Esta crisis pone de manifiesto que aquellos con una situación fiscal débil están en una situación más precaria y necesitan a los demás para que les ayuden a salir del pozo. Pero no se puede pedir mutualizar los riesgos, sin rigor y seriedad y las manifestaciones de la portavoz el primero de mayo son de todo, menos serias y rigurosas. La seriedad y el rigor es el último refugio para los superficiales.

gonzalosanzfernandez@gmail.com

## CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Es habitual que el transitario tenga a otro como colaborador en otro país, ya sea en origen o en destino, al que llama ‘mi agente’

## Entre transitarios

La relación entre el transitario del país de origen y el de destino no es realmente de agencia. Esta existe cuando una persona o sociedad comercializa y promueve un producto o un servicio para otro de forma estable a cambio de una remuneración de agente. Ocasionalmente se trata bien de la subcontratación de un servicio de un transitario a otro, de un contrato de comisión o simplemente de facilitar el contacto para que el transitario del otro país realice gestiones auxiliares como consolidar o desconsolidar carga, despacho de aduana, transporte interior... creando una relación distinta transitario cliente en el otro país. Cuando la relación se hace más intensa y duradera, se presenta una colaboración permanente con sus propias características. En un caso ahora resuelto, una transitaria brasileña y otra española intervenían en la exportación de fruta de Brasil a España. Esta llegaba a España y la española debía cobrar el flete en destino haciendo llegar su importe a la brasileña. La transitaria brasileña reclamó los fletes a la española que se negaba a pagar alegando prescripción por haber transcurrido más de un año, plazo de prescripción para el pago de fletes. La Audiencia Provincial de Barcelona ha reconocido que en este caso la relación entre transitarias es distinta (al contrato de transporte) y se puede resumir en una relación de colaboración para la organización de un mismo transporte. Concluye que se trata de un contrato de colaboración al que se deben aplicar las reglas prescriptivas propias de los mismos, lo que le llevó a aplicar el plazo de prescripción de tres años.

Un acuerdo de colaboración entre transitarios debe contener unos elementos básicos: detallar los servicios a prestar, delimitar el ámbito geográfico y posible exclusividad, la duración del acuerdo y su renovación automática, fijar el procedimiento de facturación y pago de servicios o saldos entre los dos transitarios, referirse a la responsabilidad que asume cada uno por daños a la carga o de terceros, lo lógico es que cada uno debe responsabilizarse de la gestión que realiza como colaborador y de sus consecuencias contratando un seguro de responsabilidad civil suficiente. Un ejemplo se puede ver en la web de Fiata que edita un modelo de contrato entre transitarios colaboradores.

jibeitia@sarenet.es



## OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Necesitamos al tejido productivo y empresarial de la logística, el transporte y la distribución para superar esta crisis”.

**José Luis Ábalos**  
Ministro de Transportes

“La economía española no recuperará los niveles de 2019 hasta el tercer trimestre de 2022”.

**Javier Campo**  
Presidente de Aecoc

“España puede ser uno de los ‘players’ principales para el desarrollo del ‘bunkering’ en Europa”.

**Francisco López**  
Naturgy

“La nueva globalización es una globalización con restricciones y compartimentada”.

**Josep Maria Moré**  
Consultor

“Las autoridades no deben permanecer en el callejón sin salida del ‘esperar y ver’ en un sector cuya actividad es esencial para las exportaciones”.

**Ramón Valdivia**  
Director general de Astic

“Tardaremos un par de años en tener una actividad parecida a la de antes de la ‘hibernación’ y el confinamiento”.

**Ovidio de la Roza**  
Presidente de CETM

“La digitalización ha sido y será fundamental, porque quien no esté digitalizado no podrá adaptarse a los cambios del mercado y a los del propio consumidor”.

**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO

“La disputa Estados Unidos-China generará cambios en toda la industria”.

**Ricarte Vázquez**  
Administrador del Canal de Panamá

EL ASCENSOR *del transporte*

**Juan Riva Francos**  
Pte. Grupo Suardiaz

Grupo Suardiaz ha contratado con Vida-Caixa, a través de Willis Towers Watson, firma de gestión de riesgos, una póliza de seguros para que los más de 700 empleados de sus diferentes compañías dispongan de una indemnización diaria, a partir del tercer día de hospitalización, en caso de estar ingresado por coronavirus. El grupo, que preside Juan Riva, muestra así su gran preocupación por la salud y economía de sus trabajadores



**Julián López**  
Secr. gral. Infraestruc.

Las bonificaciones en la AP-7 y AP-2 en Cataluña han sido eliminadas de tapadillo. Fomento aprobó, a instancias de la Generalitat, los descuentos al ser las autopistas la única opción para el transportista al no poder circular por tramos de la N-340, N-240 y N-II. Levantadas las restricciones, se han eliminado los descuentos a la chita callando. La Secretaría de Infraestructuras de Fomento ha alegado una norma fantasma, según Fenadismer.



**Luis Bardají**  
Co-CEO de Trucksters

Trucksters ha obtenido el VI Premio ‘Emprendedores y Seguridad Vial’ de la Fundación Línea Directa por su contribución a la prevención de los accidentes de tráfico y la reducción de la mortalidad en carretera. La plataforma tecnológica permite, mediante un sistema de relevos basado en inteligencia artificial y Big Data, optimizar la gestión de los conductores y evitar la fatiga y somnolencia al volante, reduciendo el riesgo de accidente.



**Javier Herrero**  
Dir. gral. de Carreteras

La Asociación de Empresas de Transporte Especial (Astrae) denuncia la ampliación del criterio para reclamar certificados de inviabilidad ferroviaria por parte de la Subdirección General de Explotación, dependiente de la Dirección General de Carreteras. La decisión ha paralizado más de 200 expedientes presentados por empresas de transporte y pese a las reclamaciones de Astrae, Carreteras sigue enrocada en su postura.

## AGENDA

## FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

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

## SIL 2020

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

## GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Conferencia  
22-23 de septiembre de 2020 - Madrid  
[www.gasnam.es](http://www.gasnam.es)

## BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición  
29 de septiembre-1 de octubre de 2020  
Bremen (Alemania)  
[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

## CONXEMAR

Exhibición  
6-8 de octubre de 2020 - Vigo  
[www.conxemar.com/es](http://www.conxemar.com/es)

## CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición  
8-10 de octubre de 2020 - Alicante  
[www.cetm.es](http://www.cetm.es)

## SIL AMERICAS

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

## TOC AMERICAS

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

## FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición  
20-22 de octubre de 2020 - Madrid  
[www.ifema.es/fruit-attraction](http://www.ifema.es/fruit-attraction)

## TECH4FLEET

Congreso y Exhibición  
11-12 de noviembre de 2020 - Madrid  
[www.ferreiradapia.com/tech4fleet/](http://www.ferreiradapia.com/tech4fleet/)

REVISTA DE PRENSA *Internacional*Automotive  
LOGISTICSEl puerto de Zeebrugge:  
una gran burbuja al viento

El puerto especializado en la manipulación de vehículos terminados más grande del mundo, Zeebrugge (Bélgica), experimentó un avance en el tráfico en 2019 de un 4,4 por ciento. El alza se debe, según la entidad portuaria, a la mejora en la formación del personal, a los desarrollos tecnológicos tendientes a crear una industria más sostenible o a la introducción de nuevas infraestructuras de carga para vehículos eléctricos (EV). Pero la crisis económica y el ‘Brexit’ pueden estropear esta burbuja. Las

cosas podrían volverse más problemáticas a partir de 2021 si la UE y Reino Unido no logran cerrar un acuerdo comercial que cubra automoción, y la interrupción causada por el coronavirus probablemente dificultará el progreso en tal acuerdo.

Air India llevará y traerá a  
sus marinos del extranjero

La compañía Air India ha afirmado estar dispuesta a llevar a los profesionales del mar indios a EEUU, Reino Unido o Singapur para ayudar a su embarque en los buques que trabajan. Los vuelos se harían coincidir con los destinos en el ex-

tranjero para traer de vuelta a los profesionales. Sin embargo, hay miles a los que aún no se les permite volar en los vuelos de reparación entrantes. Para el viaje de ida, la gente de mar de la India puede hacer uso de los pases electrónicos emitidos por la Dirección General de Envíos para ir al aeropuerto. Pero los profesionales no ven la propuesta tan fácil, porque la logística requiere mucha precisión y puede no coincidir con los horarios de vuelo o las ubicaciones de puertos y aeropuertos. Lo habitual es que se organice el vuelo para que coincida con la llegada del barco. La compañía organiza el billete el día en que el barco está en el puerto, lo que es un riesgo.

PORTSTRATEGY  
INSIGHT FOR PORT EXECUTIVESLos buques en vacío  
disminuyen en mayo

El número de cancelaciones de navegación ha disminuido entre abril y mayo en un 12 por ciento, sin contar el comercio Transpacífico, donde se ha producido un aumento del 32 por ciento en las salidas canceladas o en blanco. La práctica de cancelar las salidas ha sido, desde febrero, la estrategia implementada por los transportistas para abordar la gran caída de volumen de contenedores desde el estallido de Covid-19. Los puertos sintieron el impacto de las salidas en blanco en febrero, que registraron la

mayor tasa de cancelación de navegación desde el brote de COVID-19, con un aumento de 105 cancelaciones en los intercambios Transpacífico y Asia-Norte de Europa y el Mediterráneo. El mes más bajo fue marzo, con solo 33 cancelaciones, lo que representa una caída del 69 por ciento respecto al mes anterior. El total de salidas retiradas en los intercambios Transpacífico, Transatlántico y Asia-Norte de Europa/Mediterráneo en mayo de 2020 es de 82 de 457 salidas programadas para este período. ‘THE Alliance’ tiene el mayor número de salidas canceladas durante este período (34 por ciento), seguida de la ‘2M’ (30 por ciento) y ‘Ocean Alliance’ (21 por ciento).

## MIGUEL ÁNGEL OCHOA DE CHINCHETRU

PRESIDENTE DEL PATRONATO DE LA FUNDACIÓN FRANCISCO CORELL

# “La implantación de las 44 tm interesa a una parte relativamente pequeña de cargadores”

ALFONSO ALDAY. Madrid

– La crisis del Covid-19 está teniendo un efecto devastador en todos los ámbitos. El transporte ha sabido estar a la altura. ¿Y el Gobierno?

– El transporte ha sabido estar más que a la altura de la situación. Ahora es el Gobierno el que lo tiene que demostrar. Si en el diseño de estrategias y planes para la salida de esta crisis no se tiene en cuenta a todos los agentes sociales, y muy especialmente empresarios, sindicatos y partidos políticos, la situación puede volverse terrible.

– ¿Estamos ante una crisis peor que la de 2008? ¿Prevé una caída masiva de pequeñas y medianas empresas?

– En el peor momento de la anterior crisis, el PIB de España cayó un 4,3 por ciento, lo que costó el cierre de más de 40.000 empresas de transporte. Ya se sabe que en esta, el PIB llegará a caer más del 10 por ciento. La proporción de cierre de empresas será, no aritmética, sino geométrica. Si el Gobierno no sabe estar a la altura de las circunstancias, el mal será irreparable.

– El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell remitió a la Secretaría General de Transportes un informe con medidas para la salida de la crisis. ¿Qué se persigue?

– Con ese documento, elaborado por personas con profundos conocimientos y experiencia en la movilidad de personas y mercancías, se pretendía ayudar a la Administración en el proceso de adopción de medidas que ayuden al sector a superar el enorme problema al que se enfrenta con las menores heridas posibles. No se trata solo de pedir ayudas económico-financieras, sino también de aprovechar la coyuntura para corregir desfases normativos y malas prácticas en el sector.

– ¿Han tenido respuesta?

– Hasta la fecha hemos recibido el agradecimiento y la voluntad de ser escuchados, pero de lo único que hemos tenido noticia por los medios de comunicación es que no se tomarán medidas para reglamentar la problemática de la carga y descarga por parte de los conductores.

– ¿Cuál debería ser la ‘hoja de ruta’ para una reactivación ordenada de la actividad, que minimice los efectos del Covid-19?

– Hay que facilitar la adecuación de la actividad de las empresas al ritmo de evolución de los sectores para los que trabajan. La flexibilidad normativa para adaptar sus costes fijos al volumen de trabajo en

El presidente de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa, cree “fundamental” flexibilizar la normativa para adaptar los costes fijos del transporte por carretera al volumen de trabajo y advierte de que “si el Gobierno no sabe estar a la altura de las circunstancias, el mal será irreparable”. Ochoa insiste en que “ayudar a que el transporte despegue rápidamente es indispensable y vital para que arranquen todos los sectores económicos del país”.

cada fase es fundamental, además de facilidades financieras y fiscales reales y rápidas. Tampoco hay que olvidar medidas más concretas para solucionar las deficiencias de tipo socio-sanitaria que hoy existen, y que afectan muy negativamente al transporte de mercancías, como la carga y descarga o el intercambio de palets.

– ¿Cómo cree que será la recuperación: en forma de V, U o L?

– Todo apunta a una recuperación en L. Esperemos que con la mayor pendiente de la base posible. Si la recuperación es lenta, habrá que facilitar recursos adicionales para financiar dicha lentitud. Ayudar a que el transporte despegue rápidamente es indispensable y vital para que arranquen todos los sectores económicos del país.

## CRISIS DEL COVID-19

Si la recuperación es lenta, habrá que facilitar recursos adicionales para financiar esa lentitud

## FISCALIDAD

La carretera cubre con creces los costes que genera

## ECONOMÍA COLABORATIVA

A igual servicio, se deben aplicar las mismas exigencias y normativa que a los públicos equivalentes

– La Fundación Corell presentó recientemente un estudio que cuestiona la eficacia de las 44 toneladas.

– El estudio ha demostrado que la implantación de las 44 toneladas interesa a una parte relativamente pequeña de cargadores. Tiene ventajas, pero también grandes costes e inconvenientes. Bajo determinadas condiciones, y para sectores muy concretos, podrían contemplarse excepciones a la norma, siempre que se garantizara un correcto reparto de los beneficios entre cargador y transportista. Cosa harto dudosa, dada la diferente capacidad negociadora de ambas partes.

– El director de Cadena de Suministro de Aecoc, Alejandro Sánchez, aseguró en una reciente entrevista a TRANSPORTE XXI, que no compartía ni las conclusiones, ni algunos de los datos aportados en el estudio.

– Leí con interés la entrevista. En primer lugar, tengo que decir que antes de efectuar manifestaciones hay que conocer la realidad y no argumentar con la parte de la misma que le interesa a uno. Eso sí, es meritorio que mencione que los mayores costes deben ser compensados al transportista. Ahí coincidimos. Sin embargo, según denuncian patronales y empresarios, la práctica de algunos cargadores es superar el peso máximo autorizado sin ningún tipo de compensación. Esto da pie a preguntarse si lo que se pretende es legalizar prácticas ilegales que se están produciendo en sectores muy concretos.

– ¿Hay que reabrir el debate de las 44 toneladas?

– Cualquier modificación debe hacerse en un proceso de armonización con todos los países de la UE, contemplando, además, los megacamiones y ‘duotrailers’. Se equivoca el representante de Aecoc cuando afirma que “España es prácticamente el único país europeo donde

las 44 toneladas no están permitidas”. Si se permiten para servicios que tienen como origen o destino un transporte combinado. Igual que sucede en Francia. Tampoco menciona que en Alemania la norma son 40 toneladas.

– Entre las propuestas presentadas por el Think Tank Movilidad destaca la necesidad de aplicar ayudas de política fiscal y monetaria de reducción de la carga impositiva al sector.

– La crisis del Covid-19 ha pillado al sector, y a la economía en general, con un desorden impositivo y déficit financiero enormes.

– Un reciente estudio elaborado por el Ministerio señala que la presión fiscal sobre el transporte por carretera se sitúa en el “nivel bajo”, en comparación con otros países analizados. ¿Comparte sus conclusiones?

– Es posible que España esté en la banda baja de presión fiscal al transporte con respecto a Europa, pero dentro de los límites que permite Bruselas. Tampoco es menos cierto, como ya demostró la Fundación Corell en su estudio “Balance Económico y Fiscal del Transporte de Mercancías por Carretera”, referido a 2012, que el sector cubre con creces los costes que genera. Existe una gran variedad de impuestos especiales, generales, municipales, autonómicos... incluso recargos de más que dudosa justificación en la Seguridad Social. Cabe preguntarse si toda esta recaudación se usa para lo que se debería.

– En julio de 2016, aseguró a este periódico que “hay que poner patas arriba toda la fiscalidad del sector del transporte”. ¿Y ahora?

– De entrar ahora en una revisión del marco fiscal del transporte sería para ayudar al despegue del sector mediante reducciones o reasignaciones de la carga fiscal que soporta y conseguir un aumento de la productividad de nuestra economía.

– La pandemia también ha servido para poner de relieve viejos problemas del sector, como su escaso tamaño y la debilidad financiera. ¿Es hora de ganar músculo empresarial?

– Las crisis, además de sus consecuencias negativas, en determinados aspectos suponen oportunidades de cambio y mejora. Habría que centrar todos los esfuerzos en salvar el mayor número de empresas y empleos y que la estructura de las resultantes salga lo más reforzada posible. Esto implica un mayor tamaño empresarial, así como una mejora de su capacidad tecnológica.



## LA ENTREVISTA



La digitalización y el uso de todo tipo de soluciones basadas en las nuevas tecnologías son herramientas que aumentan la eficiencia de las empresas y ayudarán a salir de la crisis provocada por el Covid-19.

– Otro de los retos de futuro es el medioambiental. El pasado año, en el marco del II Foro de la Fundación Corell, importantes patronales de transporte firmaron una posición común para participar en la elaboración de la normativa que regirá la transición ecológica. Sorprendió la ausencia de CETM...

– CETM fue invitada, como el resto de asociaciones firmantes, a participar en la elaboración del manifiesto y su presentación, declinando su participación, unos días antes de la celebración del evento, por no estar de acuerdo con el proceso de elaboración y prefiriendo otro foro para el mismo. No ponían en duda su contenido. De hecho, destacados dirigentes de CETM expresaron su total acuerdo con el documento. El acuerdo firmado tuvo una gran repercusión mediática y, además, fue recogido por la Secretaría General de Transportes y Pymes del Ministerio de Industria.

– CETM emitió una dura carta, firmada por todo el Comité Ejecutivo, en la que señalaba que fue invitada a la firma de la declaración a favor de la movilidad sostenible, pero una vez elaborada. ¿Cuál es su opinión?

– Nos vimos sorprendidos ante la desaforada reacción de CETM, con manifestaciones cuyo único argu-

mento era poner en duda la representatividad de las asociaciones firmantes, sin aportar alternativa alguna o discurrir del contenido del Acuerdo. Seguro que tuvieron motivos para semejante reacción, pero la verdad es que se nos escapan.

– En el escrito, además, se hacía referencia a la vinculación de la Fundación Corell con Astic. ¿Esta relación condiciona de alguna manera su independencia?

– La Fundación Corell nació por una iniciativa de Astic, pero con una clara voluntad de contribuir a la mejora de la seguridad, el medioambiente y el nivel tecnológico del transporte por carretera, como se expresa en sus Estatutos. En su Patronato, además de empresarios del mundo del transporte de mercancías y viajeros, hay destacados juristas y personas que han ocupado relevantes puestos en la Administración. Si a ello añadimos el elenco que compone el Think Tank Movilidad, verdadero generador de ideas y proyectos a desarrollar por la Fundación, nos encontramos con catedráticos de Universidad, expertos en tecnología, miembros de las administraciones autonómicas y un europarlamentario. Con esta composición, es muy difícil que prevalezcan sesgos no deseados en cualquiera de las iniciativas.

– ¿Cómo está afectando la crisis del Covid-19 al programa de actividades de la Fundación Corell?

– A pesar de que pudimos presentar el estudio comentado sobre las

## El personaje

**Vida:** Miguel Ángel Ochoa nació el 17 de agosto de 1952 en Logroño (La Rioja). Casado y tiene tres hijos.

**Obra:** Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Máster en Administración de Empresas por el Instituto de Empresa de Madrid. Vinculado a empresas de transporte, logística e inmobiliaria industrial desde 1975, acumula una amplia experiencia en el mundo asociativo. Destaca su relación con Astic desde 1982, primero como miembro del Comité de Presidencia y luego como presidente (1990-2002). Durante su mandato, en 1997, se crea la Fundación Corell, que preside desde 1998. Además, fue vicepresidente de la IRU (1994-1997) y uno de los tres vicepresidentes de CETM de 1997 a 2002. También fue miembro, en 1994, del grupo de expertos de la DG VII de la Comisión Europea.

**Milagros:** Poner en valor el papel del transporte por carretera, con el foco en la seguridad, la formación y el respeto al medioambiente.

44 toneladas, el resto de actividades ha quedado supeditado a la evolución de la situación de confinamiento y normas de reunión. Las jornadas previstas, que obligatoriamente tienen que ser presenciales

para poder acogerse a las ayudas del Ministerio de Transportes, han quedado aplazadas 'sine die'.

– ¿Qué proyectos hay encima de la mesa?

– Seguimos manteniendo el III Foro sobre "Nuevas tecnologías para el transporte", que se celebrará a mediados de noviembre. Y el Think Tank Movilidad continúa con sus trabajos. En breve, se publicarán dos artículos de gran interés sobre aspectos cruciales de la movilidad.

– Hablemos de movilidad sostenible. La mayoría de las ciudades carecen de planes estratégicos...

– En general, las grandes ciudades, por diversos motivos, no se han adaptado o llevan un gran retraso en el proceso de acometer los enormes cambios que se están produciendo en la movilidad urbana. Muchas ciudades han ensayado e implantado modelos con diferentes soluciones, combinando medidas restrictivas e, incluso, recaudatorias, con mayor o menor éxito.

– La economía colaborativa irrumpe en el sector, ¿Es una práctica de competencia desleal?

– La irrupción de la mal denominada 'economía colaborativa' ha producido una gran distorsión en unos sectores tan regulados como son el transporte de viajeros y mercancías. A igual servicio, se deben aplicar las mismas exigencias y normativa que a los públicos equivalentes. Todo lo que se salga de ahí es competencia desleal, cuando no economía sumergida.



Los puertos españoles afrontan su peor tormenta por la crisis del Covid-19, que tendrá gran impacto en los tráficos

# La Dirección General de Carreteras pone en jaque al transporte especial con nuevas trabas

La patronal Astrae denuncia la ampliación del criterio para reclamar certificados de inviabilidad ferroviaria, lo que ha provocado la paralización de más de 200 expedientes

► La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pone en jaque al transporte especial con nuevas trabas. La patronal Astrae denuncia la ampliación del criterio para reclamar certificados de inviabilidad ferroviaria, lo que ha provocado la paralización de más de 200 expedientes.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha puesto en jaque a las empresas que realizan transporte especial por carretera al introducir nuevas trabas en este mercado, según denuncian a TRANSPORTE XXI desde la Asociación de Empresas de Transporte Especial (Astrae).

La patronal presidida por Juan Gatnau trata de conseguir, por el momento sin éxito, que el departamento ministerial dé marcha atrás y deje de aplicar la nueva ampliación del criterio a la hora de reclamar certificados de inviabilidad ferroviaria a las empresas de transporte especial, lo que ha provocado la paralización de más de 200 expedientes. Con los expedientes congelados, los transportistas no pueden obtener el necesario informe del titular de la vía, en este caso el Ministerio de Transportes, para tener acceso al otorgamiento por parte de Tráfico de la correspondiente autorización complementaria de circulación (ACC) que les permita llevar a cabo el transporte. La situación se agrava aún más al producirse en un contexto en el que la situación del mercado del transporte especial es ya de por sí alarmante como consecuencia de la crisis sanitaria.

Desde Astrae se remitió hace unas fechas una misiva al director general de Carreteras, Javier Herrero Lizano, a la que ha tenido acceso este periódico, en la que se recordaba que la Subdirección General de Explotación, dependiente de la citada Dirección General, venía exi-

**La medida contradice la libre elección del modo de transporte, según apunta Astrae**



El transporte especial, en contra de la exigencia del certificado de inviabilidad ferroviaria.

giendo hasta ahora un 'estudio de inviabilidad ferroviaria' solo para los transportes especiales de masa máxima superior a 300 toneladas, en atención a la Nota de Servicio de 2018. Este estudio acredita que el transporte que se pretende realizar por carretera no puede realizarse por vía ferroviaria. Sin embargo, el criterio se ha visto ampliado en las últimas fechas, "sin previo aviso", y en pleno estado de alarma, según lamentan en Astrae.

## Los transportistas lamentan el "enroque de la Administración"

Actualmente, estos certificados de inviabilidad ferroviaria, que también se han extendido al marítimo en los casos en los que sea factible su utilización, se están exigiendo a todos los transportes que cumplan con cualquiera de las siguientes medidas y pesos: 6,50 metros de anchura en vías de doble calzada o 5,55 metros en carreteras convencionales y accesos, 45 metros de longitud, 4,85 metros de altura y 170 toneladas de masa máxima.

El nuevo criterio multiplica los estudios de inviabilidad de forma considerable y al tratarse de un informe complejo es "en la práctica, imposible de realizar", según avanza Astrae. Además, la exigencia de este informe "contradice la libertad

del usuario o cargador de elección del modo de transporte, puesto que debe acreditar no solo el mayor coste del ferrocarril, sino que ese mayor coste es desproporcionado", afirma la patronal en la misiva.

La paralización de más de 200 expedientes para obtener el informe del titular de la vía, al no poder presentar los estudios de inviabilidad ferroviaria, están provocando retrasos en las exportaciones de sectores como el energético, alerta Astrae. Por este motivo, la patronal reclama que se modifique la Nota de Servicio referida o que solo se aplique a los transportes de más de 300 toneladas. Astrae no ha obtenido hasta ahora más respuesta que "el enroque de la Dirección General de Carreteras" y por eso han trasladado también su preocupación a sus clientes, en este caso, cargadores y fabricantes de bienes de equipo. Además, Astrae ha obtenido el apoyo de CETM, que trasladará la problemática a la Secretaría de Estado de Transportes.

Desde una de las compañías de transporte especial afectadas se señala que la aplicación de la citada Nota de Servicio "sin cualquier razonabilidad, sirve de bloqueo a la economía. Cumplirla sin entender la actividad actual del mercado español es un desastre".

Los transportistas de especiales consideran que buscan para cada operativa la mejor solución posible "para reducir costes, afecciones a las infraestructuras y su realización en el menor tiempo posible". Por

## Las tarifas fijas en autopistas de peaje siguen congeladas

La propuesta de aplicación de tarifas fijas en autopistas de peaje para las empresas de transporte especial, que había avanzado hace un año el entonces Ministerio de Fomento, hoy de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no termina de concretarse. "Ha pasado un año y no se avanza", reconoce a TRANSPORTE XXI el presidente de la Asociación de Empresas de Transporte Especial (Astrae). Como adelantó este periódico, responsables del Ministerio presentaron en febrero de 2019 a Astrae un documento denominado 'Propuesta de tarificación en autopistas de peaje para vehículos de transporte especial y vehículos de configuración euromodular'. Este documento contaba con el visto bueno de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje. Con esta iniciativa, el Ministerio pretendía establecer unas tarifas fijas que se harían públicas en el BOE. De este modo, quedaría por fin atrás la tan criticada, "por arbitraria", fórmula polinómica para el cálculo de los precios a pagar por los vehículos de transporte especial. Las empresas de este negocio tenían que asumir como contrapartida la circulación obligatoria de una gran parte de sus vehículos por las autopistas de peaje de la red estatal. En concreto, los vehículos con autorización complementaria de circulación con categoría genérica. Todo esto bajo el argumento de contribuir a la mejora de la seguridad vial.

este motivo, "es fácil de entender que los transportistas serán los primeros en considerar cualquier otro modo de transporte posible" para optimizar el servicio. Y recuerdan que, hablando específicamente de cargas especiales, "utilizamos en muchos proyectos soluciones multimodales que congregan distintos modos de transporte, para que nos permitan presentar la mejor solución a nuestro cliente", matizan.





## Cargadores / 13

Los cargadores reconocen una tendencia a la baja en el precio del flete marítimo que alcanza hasta el 25% debido a la pandemia



## Transitarios / 14

Tracosa Aduanas cierra su primera operación de crecimiento inorgánico con la entrada en la transitaria Bas & Josa

### ► Crisis del coronavirus

# El ferrocarril pide ayudas tras sufrir un recorte del 25 al 50% en su actividad

AEFP, que aventura una “profunda recesión” para el sector en la etapa pos-COVID19, reclama a Transportes un plan específico

► Las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril solicitan ayudas después de sufrir un recorte de entre el 25 y el 50 por ciento en su actividad según los sectores a los que ofrecen servicio. La patronal AEFP, que aventura una “profunda recesión” para el sector en la etapa pos-COVID19, reclama al Ministerio de Transportes un plan específico.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

El sector ferroviario de mercancías lamenta que apenas se hayan contemplado actuaciones para favorecer su continuidad durante la actual crisis sanitaria por parte del Ministerio de Transportes.

Estas medidas se limitan a “facilitar la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, así como las habilitaciones de personal ferroviario y maquinistas, o la formación del personal a distancia”, subraya el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, a TRANSPORTE XXI.

Pedrero apunta a “una evidente asimetría de apoyos ministeriales a un medio de transporte u otro”. Y destaca “el agravante de que algunas de las medidas autorizadas a la carretera fueron igualmente solicitadas por nosotros y no han sido

concedidas”. Por ejemplo, flexibilizar las restricciones a los tiempos de conducción de los maquinistas. Las empresas ferroviarias no ocultan su “desazón” en un contexto en el que han continuado prestando sus servicios de forma ininterrumpida, pese a haber experimentado “un fuerte descenso de actividad, que, según sectores, se encuentra entre el 25 y el 50 por ciento”.

AEFP ha solicitado a Transportes ayudas específicas a las empresas ferroviarias y un Plan general para el sector ferroviario de mercancías. Además, reclaman al Adif la suspensión y anulación de cánones y tasas durante la crisis del coronavirus, así como los servicios básicos, auxiliares y complementarios en la terminales. También que la pública suspenda los gastos de estacionamiento de material ferroviario en vía y los costes de gestión de la



Juan Diego Pedrero, presidente de AEFP.

energía. “Por el momento ninguna de las demandas ha sido atendida, por lo que nos vamos a encontrar con una etapa pos-COVID19 en profunda recesión y sin ningún apoyo”. En este sentido, “el ministro ha dado palmadas en la espalda de los transportistas, Renfe (viajeros) y Adif, pero nosotros ni siquiera hemos recibido un mínimo reconocimiento”, lamenta Pedrero.

## Los privados mueven ya el 40% de la carga por tren

Las empresas competidoras de Renfe Mercancías movían al cierre del pasado año 2019 cuatro de cada diez toneladas-kilómetro que se transportan en España por ferrocarril, según el análisis realizado por TRANSPORTE XXI en base a los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Al cierre del pasado ejercicio, el mercado ferroviario de mercancías en España registró un tráfico total de 10.416 millones de toneladas-kilómetro, de los que el 59,53 por ciento los operó Renfe Mercancías, al sumar 6.201 millones de toneladas-kilómetro y el 40,47 por ciento restante sus competidores privados, que alcanzaron los 4.215 millones de toneladas-kilómetro. De esta manera, Renfe Mercancías volvió a perder casi tres puntos de cuota el pasado año, puesto que en 2018 había obtenido un 62,18 por ciento de la tarta total. Se mantiene así la tendencia que se viene observando en los últimos ejercicios. En el capítulo de toneladas totales, el tráfico se elevó a 25,29 millones, de los que Renfe Mercancías movió un 67,25 por ciento y los privados el 32,75 por ciento. También en este apartado la pública perdió nuevamente peso, puesto que en el ejercicio anterior su cuota se había elevado hasta el 70,12 por ciento.

**SOLUCIONES PUERTA A PUERTA QUE CONECTAN EL MUNDO.**

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

[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal) **MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

## ► Crisis del coronavirus

# Los puertos afrontan su peor tormenta por la fuerte disminución del consumo

El organismo Puertos del Estado estima una grave afección en los flujos en 2020, con una reducción de entre el 10 y el 22%

► Puertos del Estado estima una grave afección en los flujos de mercancías en el conjunto de enclaves españoles, cuya actividad caerá a mayor ritmo que el PIB. La caída de tráfico oscilará entre el 10 y el 22 por ciento, con un mínimo de 55 millones de toneladas. Los puertos afrontan su peor tormenta por la crisis internacional de consumo.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha avanzado que las dársenas españolas se enfrentan a una caída en sus tráfico de mercancías de entre el 10 y el 22 por ciento en 2020 como consecuencia de la crisis de actividad que está originando la pandemia del coronavirus, según las estimaciones realizadas por el organismo público. En el escenario más favorable, se estima una pérdida de tráfico del 10 por ciento este año y un crecimiento del 12 por ciento en 2021, mientras que en el escenario más negativo la afección alcanzaría el 22 por ciento en 2020 y sólo habría una subida del 4 por ciento en el ejercicio siguiente. Hay que recordar que en 2019, los puertos españoles manejaron 552 millones de toneladas, por lo que la disminución oscilaría entre 55 y 122 millones de toneladas, un auténtico torpedo a la línea de

## PREVISIÓN DE LA VARIACIÓN DEL TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

| Escenarios                               | Favorable   |             | Intermedio  |            | Desfavorable |            |
|------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|------------|
|                                          | 2020        | 2021        | 2020        | 2021       | 2020         | 2021       |
| Graneles líquidos                        | -11%        | +13%        | -16%        | +10%       | -21%         | +6%        |
| Graneles sólidos                         | -6%         | +13%        | -11%        | +8%        | -17%         | +4%        |
| Mercancía general                        | -11%        | +11%        | -17%        | +7%        | -23%         | +3%        |
| Mercancía gen. en contenedor en tránsito | -15%        | +10%        | -21%        | +6%        | -26%         | +2%        |
| Resto Mercancía general                  | -7%         | +12%        | -14%        | +8%        | -20%         | +4%        |
| <b>Total mercancías</b>                  | <b>-10%</b> | <b>+12%</b> | <b>-16%</b> | <b>+8%</b> | <b>-22%</b>  | <b>+4%</b> |
| PIB España                               | -6%         | +9%         | -10%        | +10%       | -15%         | +10%       |
| Producto mundial bruto                   | -2%         | +7%         | -4%         | +5%        | -6%          | +4%        |
| Exportaciones mundiales de mercancías    | -12%        | +20%        | -20%        | +22%       | -28%         | +24%       |

Fuente: Previsión elaborada por Puertos del Estado en base a las previsiones económicas de distintas entidades. (Banco de España, OCDE, BBVA Research, KPMG, Deloitte, PWC y Goldman Sachs).

crecimiento que han venido manteniendo los enclaves en los últimos años.

En cualquiera de los escenarios planteados, los puertos afrontarán su peor tormenta, una gran marea de inactividad la que sufrirán a corto plazo las empresas marítimo-portuarias, por lo que Toledo avanzó que “debemos estar preparados para proteger al sector logístico y tenemos que repensar cómo hay que hacerlo”, matizando que “la cri-

**Toledo: “Debemos estar preparados para proteger al sector logístico en España”**

sis tendrá un impacto mayor en los flujos que pasen por los puertos que la evolución del PIB”.

Toledo explicó estos escenarios y la política llevada por Puertos del Estado en las últimas semanas en el marco del webinar ‘Transporte y logística en tiempos de COVID-19’, organizado por la Cátedra Transporte y Sociedad de la Universidad Politécnica de Valencia. Sobre la afección concreta de la crisis de actividad en los tráfico, Toledo indicó que “todavía es pronto para concretar el escenario porque este depende de la evolución de la economía española y mundial, aunque el escenario desfavorable que planteamos es muy difícil que se produzca”.

Todo va a depender de la evolución del comercio exterior que proyecta una tasa negativa de “entre el 12 y el 28 por ciento para 2020 y un crecimiento de entre el 20 y 24 por ciento en 2021”, manifestó Toledo.

A preguntas de TRANSPORTE XXI sobre si las medidas de abaratamiento de las tasas portuarias tendrán continuidad en 2021, el presidente de Puertos del Estado destacó que “la reducción de tasas es coyuntural, dentro del horizonte del estado de alarma, aunque más allá de eso hay que ver cómo evolucionan las cosas”. Toledo recordó que “hay que pensar que el impacto de la crisis es muy diferente en el ámbito portuario, donde hay mercancías y pasajeros, por lo que habrá que ver cuál es la evolución”. “En función de eso -añadió- habrá que ver si hay que extenderlo más o no. De momento hay una ayuda para transitar por la crisis”.

**La pérdida de flujos oscilará entre 55 y 122 millones de toneladas**

La reducción temporal de tasas, “la primera vez que se hace en España por una crisis”, supondrá un ahorro de costes de más de 100 millones de euros a las empresas portuarias, según confirmó Toledo, mientras que los aplazamientos de pagos permitirán una inyección de liquidez de 250 millones de euros. El presidente de Puertos del Estado destacó que las autoridades portuarias han agilizado el pago a proveedores con un máximo de 13 días y se ha eliminado cualquier exigencia de tráfico o actividad mínima. Por último, anunció que Puertos del Estado está elaborando un Plan Plurianual de Inversiones Productivas, cuyo alcance no detalló.

## El Covid-19 se empieza a dejar sentir en la estadística del tráfico portuario en marzo

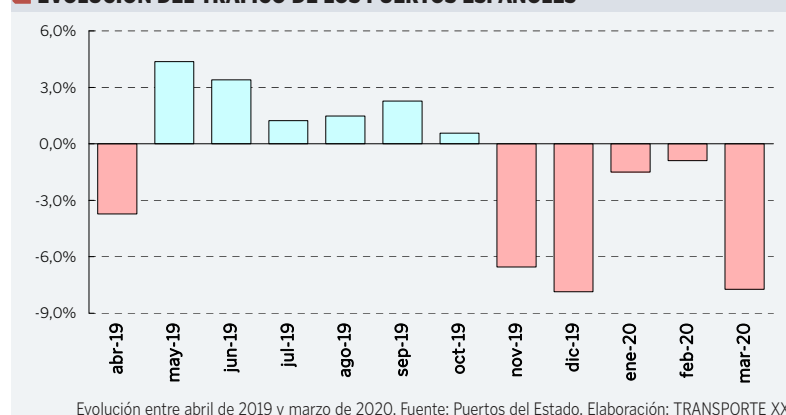
A. ALDAY. Madrid

El efecto del Covid-19 se empieza a dejar sentir en el tráfico portuario. En marzo, cuando arrancó el estado de alarma en España, las 28 autoridades portuarias movieron 43,6 millones de toneladas de graneles y mercancía general, lo que supone una caída del 7,7 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior (ver gráfico adjunto). Es decir, más de 3,6 millones de toneladas menos frente a marzo de 2019, según se recoge en la última estadística de Puertos del Estado. En el acumulado anual, el recorte del tráfico en los puertos españoles durante el primer trimestre se sitúa en el 4,5 por ciento, con un movimiento de 130,5 millones de toneladas. Por su forma de presentación, la

estadística portuaria sigue reflejando el impacto de la descarbonización del modelo energético en España. Los graneles sólidos, con un volumen de 19,9 millones de toneladas, se desplomaron un 18,1 por ciento hasta marzo. Las mercancías que registraron un mayo descenso fueron el mineral de hierro (-41,6 por ciento), los piensos y forrajes (-38 por ciento), el carbón y el coque de petróleo (-36,8 por ciento) y los productos siderúrgicos (-26,2 por ciento).

Por su parte, los graneles líquidos, con cerca de 45,2 millones de toneladas, experimentaron una leve bajada del 0,3 por ciento, motivada por la caída del 12,1 por ciento en el tráfico de petróleo crudo, compensada en parte con el incremento de

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES



Evolución entre abril de 2019 y marzo de 2020. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

tráfico como el gas natural (+53,6 por ciento), el asfalto (+38,3 por ciento) o los biocombustibles (+17,5 por ciento), según informaron desde Puertos del Estado.

Por último, la mercancía general, el grupo más numeroso, con un peso superior al 50 por ciento del total, cayó un 2,5 por ciento en el primer

trimestre, con un movimiento de cerca de 65,4 millones de toneladas. El tráfico de contenedores tampoco escapa a la crisis del coronavirus. La caída del 8,2 por ciento registrada en marzo lleva el acumulado anual en el primer trimestre a un descenso del 3,7 por ciento, con un volumen de 4,1 millones de TEUs.



## ► Crisis del coronavirus

# Los cargadores reconocen una tendencia a la baja en el precio del flete marítimo que alcanza hasta el 25%

Los armadores ponen en el mercado buques con recorridos en vacío “antes impensables”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El mercado muestra una tendencia a la reducción del precio de los fletes marítimos por exceso de oferta y descenso de la demanda como consecuencia de la crisis sanitaria. Este descenso en los fletes se sitúa actualmente entre el 15 y el 25 por ciento, según se puso de manifiesto en el webinar ‘Los retos y oportunidades del transporte marítimo de carga general y de proyecto’, organizado por Aeutransmer.

Otra de las consecuencias de la situación de crisis es que “los armadores están dispuestos a poner barcos a nuestra disposición con lastrados en otros momentos impensables”, afirmó José Manuel Torres, responsable de Transporte de Financiera Maderera (Finsa). De este modo, el lastrado o recorrido

del barco en vacío para ir a cargar al puerto de origen, está dejando de ser un inconveniente en la actual coyuntura de mercado, según señala Torres. La compañía cargadora gallega mueve un centenar de buques al año en tráfico convencional con origen en los puertos de Villagarcía y Coruña y destino en sus tres filiales europeas, ubicadas en Reino Unido, Irlanda y Países Bajos. Al mismo tiempo, mueve otros ocho barcos mensuales con destino a otros mercados del Mediterráneo, principalmente Argelia. Además de la carga general, si incluimos el tráfico en contenedor, Finsa exporta tablero paletizado hasta a 60 países de todo el mundo. Torres considera que la situación del mercado debe fomentar la colaboración entre compañías cargadoras para concentrar volúmenes de envíos. “O buscamos acuerdos entre compañías exportadoras para subir las respectivas mercancías conjuntamente en el mismo barco o será todo más complicado”, advierte el directivo de Finsa.



Los precios de los fletes se reducen por el exceso de oferta y el descenso de la demanda.

Alberto Portela, Chartering Manager de Barna Conshipping, reconoció, por su parte, la capacidad que han tenido los puertos de mantenerse operativos pese a la situación de pandemia. Portela advirtió, no obstante, que en los próximos meses nos podemos encontrar con situaciones problemáticas por la prohibi-

ción de cambios de tripulación en los puertos, lo que puede perjudicar a los armadores. En este sentido, “Gibraltar ya se ha ofrecido como puerto franco”, señaló. Por el contrario, el directivo de la firma de fletamentos que opera principalmente para el fabricante español Celsa apuntó que una buena noticia para los armadores viene por el lado de los costes, que se han

## La pandemia se junta con la época de menor actividad del año

aquilatado al descender el precio del combustible. En todo caso, Portela insistió en la caída del precio de los fletes, que situó en el umbral del 25 por ciento. “Es una situación muy favorable para los intereses de los cargadores”, afirmó Portela. Máxime en un mercado que “en las próximas semanas afrontará la tradicional época con menos actividad de todo el año”.

A su vez, Luis Gabiola, director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, reconoció una caída de actividad del 6,5 por ciento en el primer cuatrimestre en el puerto vasco, con un descenso del 14 por ciento en el mes de abril. “Nos gustaría que ese descenso del 6,5 por ciento fuera extrapolable a fecha 31 de diciembre de 2020, pero me temo que estoy siendo muy optimista”, matizó. Gabiola explicó que el puerto de Bilbao está haciendo un esfuerzo en el aplazamiento de pagos hasta el límite de lo permitido, reducción de las tasas de los buques y reducción de las tasas de ocupación.

## Los exportadores apuestan por la colaboración para concentrar volúmenes



**MARÍTIMA del PRINCIPADO**  
www.marprin.com

Puerto de Gijón  
Puerto de Avilés  
Tel.: (+34) 985 562 565  
info@marprin.com

AGENTES MARÍTIMOS  
AGENTES DE ADUANAS  
OPERADORES PORTUARIOS

## TRANSITARIOS

# Tracosa hace su primera operación de crecimiento inorgánico con Bas & Josa

Una operativa aérea entre China y Suiza estrena la colaboración entre ambas, que seguirán trabajando de forma independiente

EVA MÁRMOL. Barcelona

Tracosa Aduanas ha realizado su primera operación de crecimiento inorgánico al entrar en otra transitaria, Bas & Josa, ambas con sede social en Barcelona. TRANSPORTE XXI ya anunció, en una anterior edición, el objetivo de la compañía que dirige Marco A. García de crecer orgánicamente y vía adquisiciones para ganar dimensión. Tracosa ha comprado el 50 por ciento de la sociedad a la familia Bas, fundadora del centenario operador, que sale del negocio. El otro 50 por ciento ha quedado en manos de Jaume Ferrer, director general de Bas & Josa, que tenía una participación minoritaria con anterioridad.

Ambas transitarias seguirán operando independientemente en el mercado, eso sí, “aprovechando sinergias y creando a nivel comercial Grupo Tracosa”, señala Marco A. García, director general y socio mayoritario de Tracosa. Un contrato del Gobierno suizo para la operativa de cuatro vuelos chárter de material sanitario procedente de China y con destino al país alpino ha estrenado la colaboración conjunta.

Ambas transitarias, que suman una facturación superior a los 20 millones de euros, realizan labores similares y, a la vez, complementarias. Tracosa está más especializada en transporte aéreo de importaciones de Extremo Oriente y Bas & Josa gestiona sobre todo flujos marítimos procedentes de Suramérica.



Primera operativa conjunta de un vuelo chárter de la aerolínea suiza Chair.

| TRACOSA ADUANAS Y BAS & JOSÁ |              |              |            |              |              |
|------------------------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
|                              | 2018         | 2017         | %18/17     | 2015         | 2014         |
| <b>CIFRA DE NEGOCIO</b>      | <b>20,53</b> | <b>18,87</b> | <b>+9%</b> | <b>16,29</b> | <b>16,85</b> |
| Tracosa Aduanas SA           | 11,54        | 10,04        | +15%       | 7,14         | 6,86         |
| Bas & Josa SL                | 8,98         | 8,83         | +2%        | 9,15         | 9,99         |
| Ebitda                       | 0,47         | 0,38         | +24%       | 0,48         | 0,35         |
| Resultado del ejercicio      | 0,29         | 0,18         | +57%       | 0,36         | 0,22         |
| Total activo                 | 9,09         | 8,44         | +8%        | 8,57         | 10,83        |
| Patrimonio neto              | 4,09         | 3,90         | +5%        | 4,56         | 4,38         |

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Nota: Los datos de Bas & Josa correspondientes a 2016 no están disponibles; por ello, no mostramos ese año.

Tracosa disparó en abril su facturación gracias a los volúmenes de material sanitario que transportó para el Gobierno central y diversos autonómicos, así como operaciones para otros países europeos. “Reaccionamos rápidamente creando un

equipo especializado en los procesos Covid-19”, añade el empresario. No obstante, “nos preocupa la pospandemia”. Por ello, aunque el objetivo es seguir creciendo, “el plan de expansión lo dejamos en cuarentena hasta ver la evolución”.

## MARÍTIMO

## La recuperación en los puertos europeos no será tan rápida como en los chinos

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los principales puertos chinos están recuperando tráfico rápidamente, en forma de V, tras reactivarse la industria del país asiático. Esta misma dinámica no será fácil que se reproduzca en los puertos españoles y europeos, según apuntó Jordi Torrent, director de Estrategia de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en una videoconferencia organizada por Transprime. En el caso de España, con el peso que tiene el sector turístico, “difícilmente la recuperación será tan rápida” para llegar a volúmenes prepandemia, señaló el experto. En todo caso, “sería una recuperación en forma de V incompleta”.

Jordi Torrent apuntó tres posibles escenarios, una crisis corta de impacto leve, una crisis corta de fuerte impacto y una crisis larga (rebrote de la pandemia y nuevos confinamientos) con fuerte impacto. Las recetas son las mismas en los tres escenarios para los puertos: incremento de la competitividad portuaria, es decir, seguir apostando por la digitalización, la flexibilidad y la sostenibilidad, así como la ampliación de mercados a terceros países “para generar más economías de escala” y la diversificación.

Jordi Espín, secretario general de Transprime, pidió “un reparto justo de los costes generados por el Covid-19” y que “no se generen situaciones abusivas”. Los cargadores europeos “temen” la paralización de los contenedores con sus mercancías en los puertos “y que no puedan salir porque no hay barcos”, añadió el secretario general de Transprime.

## CARRETERA

## CETM y Astic alertan del impacto del Covid-19 en el transporte por carretera

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

Las patronales de transporte por carretera CETM y Astic han llevado a cabo sendas encuestas entre sus afiliados para analizar el impacto del Covid-19 en el sector.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías, que preside Ovidio de la Roza, ha recabado la información de casi 1.200 de sus empresas, dedicadas al transporte y la logística. Los resultados revelan que las zonas geográficas más afectadas por la alarma sanitaria han sido las de Álava, Barcelona, Jaén, Madrid, Pontevedra y Zaragoza. En

cuanto a los sectores más golpeados, en términos de bajada de actividad, destacan los portavehículos, con una reducción del 74 por ciento, las mudanzas, un 61 por ciento, la carga general, 48 por ciento, o las cisternas, 31 por ciento, entre otros. Según el tipo de empresas, las que más han sufrido el parón de actividad han sido los autónomos, con una pérdida de volumen de trabajo del 59 por ciento, seguidos por las empresas de menos de 20 vehículos, con un 48 por ciento. CETM concluye que el 42 por ciento de las empresas se han visto obligadas a realizar

algún tipo de regulación de empleo, lo que habría afectado al 18 por ciento de los trabajadores, de los que el 51 por ciento estarían en situación de ERE/ERTE, mientras que el 49 por ciento ha visto suspendida de algún modo su actividad laboral.

La encuesta de Astic, que preside Marcos Basante, apunta datos igualmente malos. Las empresas asociadas a esta organización han perdido una media del 50 por ciento de sus viajes, al tiempo que se han incrementado hasta en un 30 por ciento sus costes. Esto es debido, en buena parte, al aumento de los viajes improductivos (retornos, reubicaciones, recogidas...), que han alcanzado de media el 30 por ciento, con picos de hasta el 50 por ciento de los viajes. Como consecuencia de la situación, el estudio de Astic refleja

que el 40 por ciento de las empresas consultadas han tenido que recurrir a ERTES y que casi un 10 por ciento ha tenido que recurrir a despidos. Según la patronal de transporte internacional por carretera, el 35 por ciento de los asociados solicita al Gobierno una financiación específica y ajustada al tamaño de cada empresa.

Tanto CETM como Astic han denunciado la situación de pérdida de puestos de trabajo en el sector y se han ofrecido a analizar junto con el Gobierno las medidas económicas y fiscales que puedan paliar el impacto de la crisis. Cabe recordar que desde el Comité Nacional del Transporte por Carretera se hizo llegar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana una serie de propuestas de las que no se ha recibido aún contestación.



# GRACIAS

**POR VUESTRO APOYO  
Y CONFIAR  
EN NOSOTROS**

**¡AQUÍ SEGUIMOS!**



#enrutaporti  
#estonotienequeparar

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

[www.transportexxi.com](http://www.transportexxi.com)



El aeropuerto de Barcelona-El Prat movió 284 toneladas de material sanitario en vuelos chárter en el mes de marzo

## Trans Escapa, especializada en grupaje ‘puerta a puerta’, crece en las actividades logísticas

La empresa gerundense, a cuyo frente está la cuarta generación, mantiene su plan de ampliación de instalaciones, que ejecutará por fases, para reforzar ambas actividades

**EVA MÁRMOL. Girona**

Transportes Escapa, que opera con el nombre comercial de Trans Escapa, ha crecido como operador logístico durante los últimos años. La compañía, que dirige la cuarta generación, está especializada en operaciones de grupaje, sobre todo ‘puerta a puerta’.

Comenzó prestando servicios logísticos en su base de consolidación y desconsolidación en Olot (Girona), donde tiene la sede. Actualmente, dedica dos naves más a operaciones logísticas: “Hemos desarrollado significativamente esta actividad por la demanda creciente de fabricantes de la zona que externalizan sus operaciones logísticas que antes tenían internalizadas”, señala Jordi Escapa, gerente de Trans Escapa. Actualmente, la logística alcanza un peso de entre el 10 y el 15 por ciento en su volumen de negocio.

La compañía proyecta doblar capacidad en su sede central, pasando de los 3.000 a los 6.000 metros cuadrados y de los 10 a los 23 muelles de carga, para reforzar tanto la actividad de transporte como logística. Eso sí, lo hará por fases, en la primera, crecerá en 1.500 metros cuadrados y cuatro muelles, “esperamos empezar a desarrollar el proyecto a finales de este año o principios del próximo”, añade el empresario.

La compañía, cuyos orígenes se remontan a principios del siglo XX, se dedicaba tradicionalmente al transporte local y provincial, sobre



Cuenta con una flota propia de 25 vehículos.

| TRANSPORTES ESCAPA SA   |      |      |        |      |      |      |
|-------------------------|------|------|--------|------|------|------|
|                         | 2018 | 2017 | %18/17 | 2016 | 2015 | 2014 |
| Cifra de negocio        | 3,99 | 3,68 | +8%    | 3,32 | 3,00 | 2,84 |
| Ebitda                  | 0,18 | 0,31 | -43%   | 0,35 | 0,37 | 0,38 |
| Resultado del ejercicio | 0,05 | 0,11 | -59%   | 0,15 | 0,19 | 0,21 |
| Total activo            | 2,94 | 2,40 | +23%   | 1,83 | 1,57 | 1,29 |
| Patrimonio neto         | 1,31 | 1,27 | +4%    | 1,15 | 1,00 | 0,81 |

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

todo para el sector textil. La deslocalización de este sector llevó a Trans Escapa a entrar en otros nichos como el sector industrial y de alimentación seca, que conllevó también pasar a dar cobertura nacional. A partir de 2012, da el salto internacional al sur de Francia,

“que se ha convertido en un mercado fuerte para nosotros”. Actualmente, cubre con medios propios el sur de Francia y el resto de Europa a través de corresponsales. A principios de año, entró en Palibex para reforzar la actividad de palettería, que realizaba esporádicamente: “la

palettería express es un nicho donde crecer, que irá a más ante la tendencia de los fabricantes de tener menos *stocks*”. Formar parte de la red de Palibex “permite reforzarnos en el mercado nacional”. Es más, “acompañaremos a Palibex a dar el salto internacional”. Palibex anunció a principios de marzo, antes de la declaración del estado de alarma, la entrada en los principales mercados europeos el próximo verano. “Mantenemos el proyecto”, han señalado fuentes de Palibex a TRANSPORTE XXI.

### Acompañará a Palibex en el salto internacional

Trans Escapa redujo un 25 por ciento la facturación en abril. “No notamos tanto la crisis como otras empresas del sector al contar con clientes que están resultando poco afectados al trabajar con productos derivados del sector de la alimentación”, añade Jordi Escapa.

En cuanto a la afectación como corresponsal de Palibex, el transporte tocó fondo las dos semanas en que la actividad estuvo restringida a los servicios esenciales: “aunque hay menos operaciones, vamos aguantando, manteniendo la red la misma calidad del servicio, lo que es importante”.



## CIM Vallès mantiene el cartel de ‘completo’ con rotación de operadores

La central integrada de mercancías CIM Vallès, en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), mantiene la plena ocupación de su zona logística con la rotación de operadores. La plataforma gestionada por Cimalsa, que preside Enric Ticó, incorporará tres nuevos operadores, TXT, DB TRANS y Eurobeta Internacional. Además, GLS crece en 9.000 metros cuadrados en sus actuales instalaciones, que supone doblar superficie. Unos 9.000 metros cuadrados más serán ocupados por otro operador de paquetería urgente.

CIM Vallès fue el primer centro de transporte de Cimalsa, empresa pública de la Generalitat, que funciona desde el año 1997. En la actualidad, hay más de 50 empresas instaladas, que generan 3.000 puestos de trabajo y ocupan 270.000 metros cuadrados de naves y patios de maniobra.





## Marítimo / 19

Incertidumbre en el sector del *bunkering* de GNL, a la espera de la nueva norma, que considerará la actividad servicio portuario

## ZAL del puerto de Tarragona

El puerto de Tarragona ha sacado a concurso la asistencia técnica para la redacción del anteproyecto y del proyecto de urbanización de la primera fase de la ZAL

# Terquimsa generará un nuevo flujo de exportación por el puerto de Tarragona

Acomete la tercera fase de la ampliación de su concesión para una producción industrial del complejo petroquímico de la zona

EVA MÁRMOL. Tarragona

Vopak Terquimsa ha iniciado la tercera fase de la ampliación de su concesión en el muelle de la Química del puerto de Tarragona, que generará un nuevo tráfico tanto marítimo como terrestre. El operador de graneles líquidos invierte 14 millones de euros en ganar 17.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar productos químicos.

Una capacidad que destinará a una nueva producción industrial en el cercano complejo petroquímico. Los flujos llegarán por tubería a las nuevas instalaciones de Vopak Terquimsa para su distribución posterior. El operador cargará el producto destinado al mercado nacional en vehículos cisterna y al internacional en barcos.

La nueva actividad generará un tráfico de unas 160.000 toneladas anualmente. La demanda determinará los flujos que tendrán como destino el mercado nacional y el internacional. En cualquier caso, "será un tráfico nuevo para el puerto de Tarragona", señala Eduardo Sañudo, director general de Vopak Terquimsa, a TRANSPORTE XXI.

### BRAZO ROBOTIZADO

El terminalista es el *partner* logístico de la nueva iniciativa empresarial, lo que supone realizar labores como operaciones de mezclas, entre otras. La instalación contará con un novedoso brazo de carga de cisterna completamente robotizado. Esta maquinaria comportará una mejora de la seguridad, al evitar el manejo manual, "y ganar eficiencia", añade el directivo. El contrato es a largo plazo.

## Generará un flujo marítimo y terrestre de 160.000 toneladas

Las obras de la tercera fase, que comenzaron el pasado mes de febrero, estarán finalizadas durante el primer trimestre de 2021, de acuerdo con el calendario previsto. Y ello supone que Vopak Terquimsa habrá ganado unos 60.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar productos químicos en seis años, tras una inversión global de 34,5 millones de euros. El operador estrenó el ampliado muelle de la



Eduardo Sañudo, director general de Vopak Terquimsa.

Química en 2016. Hace un año, puso en marcha la segunda fase de 23.500 metros cúbicos de capacidad, la mitad destinada a una química, que genera un tráfico marítimo de importación de 100.000 toneladas anualmente, y la otra mitad que comercializó a *traders* el mismo año pasado.

Vopak Terquimsa tiene capacidad para crecer entre 70.000 y 80.000

metros cúbicos más en la concesión. Aunque no hay calendario para las siguientes fases, "seguiremos apostando por el puerto de Tarragona y seguro que continuaremos creciendo", añade el directivo. Vopak Terquimsa cumple 50 años operando en el puerto de Tarragona en 2020.

Hasta la fecha, la crisis provocada por la pandemia ha tenido poca afectación: la paralización de la

### 1.500 cisternas menos

Vopak Terquimsa ha consolidado el servicio ferroviario de transporte de un producto químico, utilizado para la fabricación de envases, que entra por vía marítima en sus instalaciones del puerto de Barcelona y reexpide por tren al destinatario final en Aragón. El servicio, de periodicidad semanal, opera en el apartadero ferroviario del muelle de la Energía, construido conjuntamente por Vopak Terquimsa y Tepsa. El tren evitó la circulación de 1.500 vehículos cisterna el año pasado.

El operador, formado al 50 por ciento por la española CLH y la holandesa Royal Vopak, cuenta con dos terminales, la de Tarragona y la de Barcelona. La primera alcanzará los 470.000 metros cúbicos de capacidad con la última ampliación, de los que 320.000 son para almacenar productos químicos y 150.000 para hidrocarburos. La instalación del puerto de Barcelona tiene una capacidad de almacenaje de 210.000 metros cúbicos (150.000 petrolíferos y 60.000 químicos). El operador aumentó el 15 por ciento sus tráfico en 2019.

industria automovilística se ha visto compensada por el incremento de la demanda de otros sectores como el sanitario o el de alimentación, que también necesitan compuestos químicos. "Nuestra actividad refleja que el químico es un sector esencial que no puede parar". En cuanto a las instalaciones para hidrocarburos, como todas las terminales de estos productos, tienen colgadas el cartel de 'completo', eso sí, "sin ninguna operativa ante la caída de la demanda". La afectación a medio plazo "dependerá del impacto que tenga la crisis en la industria".

## CARRETERA

# Transportes Argelich renueva flota de larga distancia con unidades a gas

EVA MÁRMOL. Lleida

Transportes Argelich ha renovado flota de larga distancia optando por unidades alimentadas por gas. Son 10 camiones de la marca Iveco que tienen la misma carga útil que un camión diésel equivalente y que cuentan con una autonomía de hasta 1.500 kilómetros de distancia, según informa su web.

La compañía de transportes leridana, cuyos orígenes se remontan a los años 30, cuenta con una flota total de 130 vehículos, tanto de lona (40 por ciento) como frigorífico (60 por ciento). Entre los mismos, dos unidades de megacamiones.

Su principal actividad es la carga completa, seca, congelada y refrigerada, sobre todo del sec-

tor de la alimentación. Hace tanto transporte nacional como internacional.

Transportes Argelich entró más recientemente en operaciones de grupaje, una actividad que concentra en el mercado catalán. La compañía de transportes cuenta con una base de 68.000 metros cuadrados de superficie con 18 muelles de

carga y que incluye taller propio en la ciudad de Lleida. Además, a través de una filial, realiza operaciones logísticas para productos secos, refrigerados o congelados en una plataforma multicliente.

La compañía registró un volumen de negocio de 9,05 millones de euros en 2018, lo que supone un crecimiento del 7,10 por ciento respecto a la facturación de 8,45 millones de 2017, de acuerdo con el Registro Mercantil. La familia Argelich cuenta con otras sociedades, la principal, Servicios Logísticos del Pla, que tuvo unas ventas de 8,36 millones en 2018.



## Barcelona Air Cargo / Flash

**EL PRAT MOVIÓ 284 TONELADAS EN VUELOS CHÁRTER EN MARZO**

El aeropuerto de Barcelona movió 284 toneladas de material sanitario en vuelos chárter en marzo, lo que supone el 3 por ciento del total de la actividad carguera que registró la instalación catalana el citado mes, de acuerdo con un análisis de Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), consultora de desarrollo aeroportuario de la Cámara de Comercio de Barcelona. La oferta de conexiones regulares a la zona de Asia-Pacífico se había reducido el 93 por ciento a 30 de marzo en comparación con la misma fecha de 2019. A 21 de abril, "la oferta era cero", aseguró Javier Enebral, consultor de GPA, en el marco de una jornada *online* organizada por BCL. La misma situación se ha dado en las conexiones con Norteamérica. Los enlaces con Oriente Medio salen ligeramente mejor parados:



de una reducción de las conexiones del 58 por ciento a 30 de marzo a una disminución del 80 por ciento a 21 de abril. Un total de 10.014 toneladas de mercancías pasaron en marzo por el aeropuerto de Barcelona, el 38,5 por ciento menos que el mismo mes de 2019. El balance del primer trimestre del año es una actividad de 37.292 toneladas y un descenso del 10,4 por ciento. Han aterrizado un total de 85 vuelos sanitarios en El Prat, tanto chárter como regulares, entre el 28 de marzo y el 27 de abril, según datos facilitados por el aeropuerto de Barcelona.

**CRECE EL INTERÉS POR EL 'CEIV PHARMA' DE IATA**

El interés por los operadores con la certificación 'CEIV Pharma' de IATA, que garantiza la calidad de los procesos en el transporte de productos farmacéuticos a temperatura controlada, ha crecido significativamente durante las últimas semanas. "Son muchos los gobier-



**Estreno en vuelos no regulares.** China se estrenó en vuelos no regulares con el aeropuerto de Barcelona el pasado mes de marzo, según el análisis de las estadísticas de Aena. Una actividad que refleja los vuelos con material sanitario procedentes del país asiático, como el puente aéreo directo sin escalas de DSV. No se registró ninguna operación de este tipo con China en 2019.

nos y las ONGs coordinadoras de envíos de material que nos consultan a diario por los operadores certificados y más adecuados para

realizar el transporte de material sanitario en todas las regiones y países", ha señalado Francisco Rizzuto, responsable de carga para Europa occidental de IATA, a TRANSPORTE XXI. "No olvidemos que la certificación se elaboró en colaboración con la OMS". Ocho empresas cuentan con la 'CEIV Pharma' para operar en el aeropuerto de Barcelona y otras tres están en proceso de obtenerla.

**LAS INTEGRADORAS, LAS ÚNICAS QUE MANTIENEN LOS MISMOS VOLUMENES**

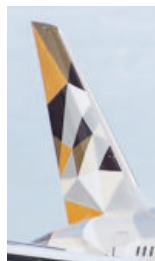
Las integradoras son las únicas compañías que mantuvieron volúmenes en marzo en el aeropuerto de Barcelona, de acuerdo con las estadísticas de Aena. European Air Transport (DHL) y UPS lograron sortear la declaración del estado de alarma en España y el cierre de fronteras generalizado a los pasajeros, que dejó sin apenas conexiones al aeropuerto de Barcelona. La integradora de DHL, tercera del

ranking, registró una actividad de 1.386 toneladas en marzo, frente a las 1.446 toneladas del mismo mes de 2019, es decir, el 1,2 por ciento menos. UPS, cuarta, tuvo los mismos volúmenes al transportar 1.382 toneladas (-0,1 por ciento). Emirates, primera, registró un descenso del 35,9 por ciento en sus flujos, Qatar, segunda, retrocedió el 29,4 por ciento, mientras que Turkish, quinta, saldó el mes con un descenso del 27,6 por ciento. Unos retrocesos que han sido mucho más acusados en abril.

**ETIHAD VUELVE A OPERAR DESDE BARCELONA**

El aeropuerto de Barcelona es uno de los destinos que ha recuperado Etihad. Se tratan de dos conexiones semanales con Abu Dhabi, que comenzó el 30 de abril y que tiene programadas, inicialmente, durante todo el mes de mayo. Son vuelos cargueros en aviones de pasajeros y que también pueden transportar viajeros que reúnan los requisitos exigidos ante el cierre de fronteras. Etihad ha crecido meteóricamente en el aeropuerto de Barcelona en apenas un año, hasta el pasado

marzo. Siguiendo los pasos que ya habían emprendido antes las otras dos aerolíneas del Golfo, Emirates y Qatar, estrenó las pistas de El Prat en noviembre de 2018 con cinco conexiones semanales con Abu Dhabi. Una ruta que convirtió en diaria en marzo del año pasado. Y ello supuso para Etihad entrar en el 'Top 10' en actividad carguera en su primer año completo operando en la instalación catalana. Cerró el pasado ejercicio con un volumen de 6.398 toneladas, quedando séptima.

**SOLUCIÓN DE AIRBUS PARA PONER PALETS EN CABINAS**

Airbus ha desarrollado una solución para que las aerolíneas puedan aprovechar las cabinas de sus aviones de pasajeros de fuselaje ancho, los modelos A330 y A350, para las mercancías. Se trata de retirar los asientos de la clase económica o turista y en el espacio liberado "instalar paletas de carga directamente en las vías del asiento del piso de la cabina", señala un comunicado del constructor aeronáutico europeo. La operación exige poco tiempo.

## CARGADORES

**Luz verde a la concesión de Comersid Steel en el puerto de Barcelona**

El último Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó otorgar a Comersid Steel, filial del grupo de distribución siderúrgico Hiemsa, la concesión para explotar unas instalaciones destinadas al almacenamiento, corte, perfilado y distribución de productos siderúrgicos. La concesión, que es por un periodo de 18 años, está ubicada en el polígono de la Zona Franca, titularidad de la dársena catalana. Estas instalaciones dan continuidad a las de Hiansa, perteneciente también al grupo Hiemsa, cuya concesión finalizó en el mes de febrero. Comersid Steel ampliará su superficie hasta los 13.059 metros cuadrados, montará una tercera línea de producción y mejorará el almacén, según avanzó TRANSPORTE XXI en una anterior edición. La inversión prevista en la concesión alcanzará los 6,48 millones de euros.

## MARÍTIMO

**El puerto de Tarragona amplía mercado para tráfico de ganado**

El puerto de Tarragona ha exportado más de 107.000 animales vivos, vacunos y ovinos, en los primeros cuatro meses del año, frente a las 37.489 reses del mismo periodo del ejercicio precedente. Ello supone casi triplicar estos flujos en un año. Un crecimiento debido a la apertura de tres nuevos mercados, Jordania, Arabia Saudí y Marruecos, que se suman así a los más tradicionales del Líbano, Libia y Argelia, entre otros destinos. Tarragona es uno de los dos puertos españoles autorizados por el Ministerio de Agricultura para la carga de ganado vivo, junto con el de Cartagena.

## OJO AVIZOR



Eva Mármol

**Vaso medio lleno**

Podría dedicar estas líneas a escribir sobre la delicada situación por la que atraviesan empresas y trabajadores (muchos ya han pasado a la categoría de parados) del sector. Pero, no lo haré. En estos momentos (no sé dentro de unas semanas), quiero ver el vaso medio lleno a

pesar de las incertezas y de los miedos en los que vivimos inmersos estos días.

Me quiero quedar con los proyectos que se mantienen en el calendario como, por ejemplo, el plan de ampliación de instalaciones de Trans Escapa para crecer como empresa de transporte por carretera, su nicho principal, y como operador logístico.

Me quiero quedar con operaciones estratégicas que se han formalizado, es decir, firmado en plena pandemia, como la primera práctica de crecimiento inorgánico de Tracosa Aduanas, que ha entrado en Bas & Josa, otra transitaría.

Me quiero quedar con nuevos proyectos industriales que siguen su curso como el que ocupará la tercera fase de la ampliación de la concesión de Vopak Terquimsa en el muelle de la Química del puerto de Tarragona.

Me quiero quedar con que la merma de ingresos que tendrán las autoridades portuarias por la caída de tráfico no dan al traste con el Plan de Empresa 2020 del puerto de Tarragona, evaluado en 150 millones de euros en los próximos cuatro años, según aseguró Josep Maria Cruset en una radio local.

Ni la caída de ingresos tampoco afectará al plan inversor para este ejercicio de la Autoridad Portuaria de Barcelona, evaluado en 72 millones de euros, que anunció Mercè Conesa.

Sí hay algo con lo que no me quiero quedar de la quincena informativa: la eliminación a la chita callando de las bonificaciones a los vehículos pesados por circular en tramos de la AP-7 y AP-2. No son formas que el transportista se entere al tener que echar mano a la bolsa.

barcelona@grupoxi.com



## MARÍTIMO

# Incertidumbre en el sector del bunkering de GNL a la espera de la nueva norma

La reglamentación española debe adaptarse a la europea para que sea servicio portuario

EVA MÁRMOL. Barcelona

El sector energético que trabaja en el suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible a buques ha mostrado su incerteza por la regulación de esta actividad durante una conferencia *online* organizada por Sedigas (Asociación Española del Gas), que inauguró Mercè Conesa, presidenta del puerto de Barcelona. El *bunkering* ha pasado de ser un servicio comercial a portuario desde marzo de 2019 con la entrada en vigor del Reglamento de la UE sobre prestación de servicios portuarios. La norma europea no se ha adaptado todavía a la española, aunque Puertos del Estado trabaja en ello.

La nueva consideración del *bunkering* llevará aparejada las obligaciones de un servicio público como ofrecer una cobertura universal o tener fijadas unas tarifas máximas, apuntó Leandro Mergal, director de Explotación de Puertos del Estado. El objetivo es que la futura normativa “no perjudique la actividad”. El representante público aseguró que se está teniendo en cuenta la opinión del sector en la redacción de la norma.

En la adaptación del Reglamento europeo a la normativa española, “esperamos que tenga los mismos estándares que otras jurisdicciones, que no se cree una anomalía española e, incluso, anomalías locales en España”, alertó Francisco Maza, director comercial de GNL de Repsol. España tiene una situación privilegiada para el desarrollo

## 50.000 m<sup>3</sup>

En el puerto de Barcelona se han suministrado 50.000 metros cúbicos de GNL a buques desde que se hace este tipo de *bunkering*. Realizó 18 operaciones de suministro de buque a buque en 2019, el 60 por ciento del total de este tipo de operativas en el conjunto del sistema portuario.

Estas operaciones se han triplicado y multiplicado por 20 el volumen abastecido en un año en los puertos españoles: de las 60 operaciones en 2018 a las 199 registradas en 2019. Y de los 4.000 metros cúbicos suministrados a los 83.000. De las 199 operaciones, 166 fueron desde un cisterna, 31 de barco a barco y 2 de varias cisternas suministrando a la vez. Se habían hecho 185 operaciones solo en el primer cuatrimestre de 2020.

del *bunkering* de GNL, “solo falta que la normativa marítima nos acompañe”, añadió.

Para Naturgy, el reto regulatorio “pasa por el reconocimiento de la propia singularidad del GNL frente a los combustibles tradicionales”, señaló Francisco López, director de Nuevos Negocios de la empresa energética. Y en este camino, “ya hay mucho recorrido hecho con las autoridades portuarias, que debe intentar reflejarse en la regulación”. La adaptación de la norma comunitaria “es necesaria y urgente”. El *bunkering* de GNL “es un negocio incipiente” y la futura norma “debe ayudar a posicionar este negocio”, añadió. Francisco López.

## CARRETERA

## El transporte catalán denuncia el intrusismo generado sobre todo en las operaciones de comercio electrónico

Las asociaciones catalanas de transporte por carretera que integran la Confederación Empresarial de Transportes por Carretera de Cataluña (CETCAT) y la Coordinadora de Organizaciones de Transportistas de Cataluña (COT) han denunciado públicamente el intrusismo que está sufriendo el sector, sobre todo en las operaciones del *ecommerce*. La actividad ha caído de media el 45 por ciento y “hemos hecho kilómetros en vacío y rutas en media carga para poder garantizar los servicios”, señala un comunicado conjunto de ambas organizaciones, que integran 2.300 pequeñas y medianas empresas con 17.000 vehículos. En cambio, ha crecido la demanda de transporte generada por el comercio electrónico: “Es un sector clave donde deberíamos ser los principales protagonistas, pero se mezcla el intrusismo y algunos han hecho creer que el transporte es gratis cuando no lo es. Sufrimos problemas históricos que hemos ido denunciando y tenemos acuerdos firmados con la Generalitat desde 2012 sobre la movilidad en la venta *online* y que nunca se han cumplido”, añade. Otro frente abierto del transporte catalán es la pérdida de las bonificaciones para circular por las autopistas.

## MARÍTIMO

## El puerto de Barcelona mantiene la inversión pública prevista en 2020, aunque mermarán sus ingresos

El puerto de Barcelona mantendrá el plan de inversiones previsto para 2020, evaluado en 71 millones de euros de gasto en obra pública y otro millón en digitalización y ciberseguridad. Y ello a pesar de que reducirá los ingresos por el descenso de tráfico y por el plan de choque de medidas económicas, evaluado en 56 millones de euros, que ha puesto en marcha para mitigar el impacto económico de la pandemia en la comunidad portuaria y clientes finales. Los puertos “no tenemos que repartir dividendos y el estado financiero del puerto de Barcelona, a consecuencia del buen trabajo que se ha hecho hasta ahora, es muy bueno. Esto nos permitirá poner en marcha el máximo de inversiones”, señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria. El puerto elabora un plan de recuperación, del que forma parte el mantenimiento del gasto público, que será consensuado con la comunidad portuaria. Este plan girará en relación a tres ejes: reforzar el *hinterland* y la exportación, reforzar los lazos con Asia y desarrollar una estrategia de nuevo suelo logístico.

## MARÍTIMO

## Noatum Terminal Tarragona pide una nueva concesión para ganar capacidad para los tráfico de vehículos

Noatum Terminal Tarragona, una de las dos terminales que operan tráfico de vehículos en el puerto Tarragona, ha solicitado una nueva concesión en el muelle Andalucía del enclave catalán. La petición es para una superficie de cerca de 19.279 metros cuadrados. Noatum tiene en Tarragona instalaciones polivalentes para carga general y flujos agroalimentarios, además de mover vehículos. La solicitud está actualmente en trámite de competencia de proyectos, uno de los procedimientos previstos en la Ley de Puertos para otorgar una concesión.

**ACCELERATING VALUE**  
www.derijke.com

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

**DE RIJKE**  
accelerating value

De Rijke Trans. & Logística España, S.L.  
Pol. Ind. Can Salvatierra • C/ Geros 1 Uad 109-121  
08210 Barbera del Vallès  
Tel. +34 93 7197900 • fax. +34 93 7197910  
e-mail: comercial@derijke.com



- ESTANTERÍAS INDUSTRIALES PARA PALETIZACIÓN
- ESTANTERÍAS INDUSTRIALES PARA PICKING
- ALMACENES AUTOMATIZADOS PARA PALETS Y CAJAS

+34 944 317 941  
info@ar-racking.com  
www.ar-racking.com

**ar-racking**  
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

# La subrogación en la estiba, a juicio

La Audiencia Nacional revisará el convenio pactado entre Anesco y los sindicatos una vez que Bruselas haya indicado que la CNMC debe resolver el expediente sancionador

► La subrogación obligatoria de personal en la estiba aterrizará en los juzgados de la Audiencia Nacional el próximo 27 de mayo. El organismo jurisdiccional revisará el convenio pactado entre Anesco y sindicatos, ante una demanda de Asoport, una vez que Bruselas haya indicado que la CNMC debe resolver el expediente sancionador.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

La Audiencia Nacional ha fijado para el próximo 27 de mayo el juicio por una demanda interpuesta por la patronal Asoport, que preside Joaquim Coello, contra el V Acuerdo Marco de Estiba pactado por Anesco, asociación de empresas estibadoras y centros portuarios de empleo, y los sindicatos del sector. En concreto, la Audiencia Nacional deberá dirimir en el proceso judicial abierto si la subrogación de personal en la estiba es conforme a ley o va contra los principios de la competencia de la legislación española y europea.

“Vamos a la Audiencia Nacional por el V Acuerdo Marco de Estiba. Entendemos que no se puede firmar porque está basado en el IV y este incumple el Tratado de la Unión Europea por el tema de las subrogaciones”, han explicado a TRANSPORTE XXI fuentes de Asoport.

Y es que “todo sigue igual en los puertos”, denuncian operadores consultados por este periódico. “Lo que hemos visto en tres años es que solo ha habido un cambio de nombres, de Sagep a Centro Portuario de Empleo (CPE)”, matizan. “Nadie se ha escapado de los pools, salvo Alonso, ya que la presión del sindicato ha malogrado la liberalización de la estiba”, advierten.

En último término, la intención de la demanda formulada por la asociación Asoport, que agrupa, entre otras, a empresas estibadoras como Pérez Torres Marítima, Noatum, Servimad Global y Ership, es que la Audiencia Nacional presente una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de igual forma que ya lo hiciera la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), para que este se pronuncie sobre el proceso de modificación de la normativa española en la estiba y el pacto en el convenio colectivo.

**“Todo sigue igual en los puertos y nadie, salvo Alonso, ha escapado de los pools”**



Operaciones en la terminal de Grupo Alonso en Sagunto, la única estibadora que ha abandonado una Sagep en España.

Foto: Martínez

Competencia tiene desde noviembre de 2018 una propuesta de resolución en la que concluía que el convenio colectivo de la estiba constituía una conducta prohibida por el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia y el artículo 101 del Tratado de Roma, al introducir obligaciones adicionales a las empresas estibadoras que constituyen una restricción al derecho de separación y a las condiciones de libre competencia.

## La CNMC tiene una propuesta de sanción millonaria desde 2018

El organismo regulador español concluía en su expediente que “la subrogación obligatoria de personal no es aceptable”. En su propuesta de resolución, la CNMC fijó sanciones de 6,19 millones de euros para Anesco, de 300.000 euros para Comisiones Obreras, de 4.000 euros para Coordinadora, 200.000 euros para CIG, 40.000 para ELA, 120.000 euros para LAB y 300.000 euros para el sindicato UGT.

### CUESTIONES PREJUDICIALES

Con posterioridad, el Gobierno de Pedro Sánchez, a través del Real Decreto-ley 9/2019, otorgó la posibilidad de establecer, durante el periodo transitorio (hasta el 14 de mayo de 2020) por medio de acuerdos o convenios colectivos una subrogación obligatoria del personal de las sociedades de estiba para el caso en que las empresas decidan separarse o extinguirse.

Ante esta modificación legislativa,

### Cronología del proceso

**11/12/2014:** El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) fija que la normativa de estiba en España incumple el artículo 49 del Tratado de Roma al obligar a las estibadoras a inscribirse en una Sagep y tener que contratar a sus trabajadores.

**12/05/2017:** El Gobierno de Rajoy publica el RDL 8/2017 que abre la libertad de contratación y elimina la obligatoriedad de formar parte de una Sagep, estableciendo un periodo transitorio de 3 años que finaliza el 14 de mayo de 2020.

**06/07/2017:** Anesco concluye un convenio con los sindicatos que modifica el IV Acuerdo Marco que garantiza el 100% del empleo y obliga a la subrogación de personal.

**13/07/2017:** El TJUE declara que España incumplió sus obligaciones al no adoptar antes del 20/09/2015 las medidas de la sentencia.

**03/11/2017:** La CNMC incoa un procedimiento sancionador contra Anesco y los sindicatos por el Acuerdo Marco de Estiba.

**20/12/2017:** Anesco aprueba con los sindicatos introducir normas adicionales en el IV Acuerdo sobre asignación del personal subrogado.

**12/11/2018:** La CNMC concluye en su propuesta de resolución que la subrogación de personal es ilegal.

**29/03/2019:** El Gobierno de Pedro Sánchez fija en el RDL 9/2019 que durante el periodo transitorio la subrogación es obligatoria.

**12/06/2019:** La CNMC envía al TJUE 4 cuestiones prejudiciales.

sobre la legalidad comunitaria de un convenio colectivo, si este determina la subrogación de trabajadores vinculados a una sociedad de estiba, así como que el RDL 9/2019 ampare la subrogación. En segundo lugar, el organismo preguntó sobre su capacidad para eliminar las disposiciones nacionales contrarias a la normativa comunitaria y si puede imponer multas sancionadoras y coercitivas a los implicados. En este contexto, Anesco y los sindicatos acuerdan pactar otro convenio, el V Acuerdo Marco, en noviembre de 2019, un documento que aún no ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado. El convenio fue rechazado a inicios de 2020 por la CNMC al considerar que los artículos 35 y 37 “son nulos porque constituyen una restricción a la libertad de contratación”.

## “La CNMC no es un organo jurisdiccional, sino administrativo”

Tras este proceso, quedaba saber la opinión de Bruselas ante las dudas de la CNMC. Fuentes solventes han detallado a TRANSPORTE XXI que la Comisión Europea remitió el pasado 10 de marzo un informe jurídico donde propone al alto tribunal que se declare incompetente para responder a las cuestiones planteadas por la CNMC, dado que este “no es un organismo jurisdiccional”. Este documento explica que la CNMC es un organismo administrativo encargado en España de garantizar, preservar y promover el

la CNMC suspendió su procedimiento y envió en junio de 2019 una cuestión prejudicial al Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, con cuatro preguntas. La CNMC interpeló al tribunal



## O LABORAL DE ESTIBA EN ESPAÑA

correcto funcionamiento y la existencia de una competencia efectiva en los mercados, matizando que “no ejerce funciones jurisdiccionales sino únicamente administrativas”. El informe ofrece la hoja de ruta a seguir, indicando que “corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, quien decidió presentar la cuestión prejudicial, resolver el procedimiento sancionador”. Y para ello ofrece respuesta satisfactoria a las cuatro cuestiones prejudiciales realizadas por la CNMC. El informe de la Comisión Europea puntualiza la opinión de Bruselas sobre determinadas partes del proceso. Explica que “ha habido un acuerdo entre empresas en el seno de Anesco para suscribir el acuerdo colectivo y quedar vinculados por este” y “corresponde a la CNMC verificar si las modificaciones al IV Acuerdo Marco exceden los límites de una negociación colectiva genuina, es decir, si van más allá del objetivo consistente en mejorar directamente las condiciones de trabajo de los estibadores”.

### Bruselas dice que la CNMC debe verificar si hay ilegalidades

En este sentido, si la CNMC mantiene las tesis recogidas en su informe de 2018, la CE observa que el RDL 9/2019 “constituye una normativa contraria” a la establecida en la legislación comunitaria al legitimar y favorecer a la asociación empresarial y a los sindicatos la adopción mediante acuerdos o convenios colectivos de medidas de subrogación. Bruselas indica que “si la CNMC concluye que el RDL 9/2019 es contrario al Derecho de Unión, debe excluir su aplicación”.

## ¿Cuál ha sido el impacto de la liberalización de la estiba en España?

El 14 de mayo concluyó el periodo transitorio fijado por el Gobierno en 2017 para establecer la libertad de contratación en el sector de la estiba, eliminar la obligación para las empresas con licencia de pertenecer a un *pool* compartido y dejar de contratar a personal de sus censos. Y, pasados tres años, ¿cuál ha sido el impacto real de la liberalización de la estiba en España? “Tibio, nulo, inexistente”.

El negocio denuncia que no existe un informe público que permita ofrecer con transparencia y calidad de datos lo que ha sucedido. El sector solo conoce el caso de InterSagunto, una filial de Grupo Alonso, que fue la única estibadora que optó hace tres años por abandonar una sociedad de estiba. En el resto de puertos, las estibadoras han ido transformando las Sageps por Centros Por-

tuarios de Empleo, en la mayoría de casos, de acuerdo a la ley, pero en esta ocasión por voluntad propia y no de forma obligatoria, aunando intereses con los de los sindicatos. Y es que los portuarios han logrado asegurar sus feudos, ganar tiempo y mantener su sistema de rotación y formación del personal.

¿Ha cambiado algo en los últimos 30 años? La nueva legislación aún ha tenido muy poco impacto. Se eliminaron ciertos obstáculos que impedían a la estiba actuar como otros sectores de la economía, pero no todos. Desde el sector se explica que “aún hay una gran inercia y continuidad por parte de todos los agentes, pero sólo es cuestión de tiempo y de que entren en juego otros actores aún no presentes, que se implanten mejoras tecnológicas o que se produz-



José Luis Ábalos.

can circunstancias extraordinarias en los mercados que impulsen cambios en el *statu quo*. Otro riesgo es que no se impida que funcione el tema de la formación sin tuteladas sindicales en un mercado libre. Hablamos de un negocio en el que trabajan 7.500 trabajadores. Los últimos datos los aportó en julio de 2019 la patronal Anesco,

que cifró en 6.444 trabajadores en CPEs y Sageps, mientras que 1.106 operaban de forma directa o a través de ETTs.

Tras el cierre del periodo transitorio, el Gobierno aún no ha dado datos con luz y taquígrafos. En el RDL 9/2019 se comprometió a que el Ministerio de Transportes, que dirige José Luis Ábalos, remita cada año, a partir del 31 de marzo de 2020, a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos un informe que recoja la evolución de la liberalización de la estiba, reflejando la evolución del empleo y los flujos de entrada y salida de trabajadores, la contratación dentro y fuera de los CPEs, las condiciones laborales, las magnitudes básicas del sector de formación de estibadores, y el impacto de todo sobre la competitividad portuaria. El sector sigue a la espera.

La Comisión explica que el RDL 9/2019 “no impone ni exige a las asociaciones empresariales y a los representantes de los trabajadores la firma de convenios en los que se prevea la subrogación obligatoria de los trabajadores de las Sageps a las empresas estibadoras que decidan ejercer su derecho de separación, sino que simplemente les permite convenios colectivos o acuerdos a tal fin”, por lo que, señala que “no estamos ante una norma que elimine la autonomía de los interlocutores en la suscripción de acuerdos, más bien todo lo contrario, por

lo que su comportamiento es susceptible de ser sancionado”.

Por último, la CE recomienda a la CNMC fijar sanciones, como “requisito para la aplicación coherente” de la legislación “si hay caso”, matizando que a la hora de decidir podrá tener en cuenta “si el efecto de las prácticas controvertidas es impedir o erosionar la libertad de contratación en contravención de las sentencias del Tribunal”.

Fuentes empresariales han explicado a TRANSPORTE XXI que “este informe, y lo actuado por Competencia, lo debe ratificar o hacer

suyo un tribunal, sino es papel mojado. Sucede que no siempre lo que piensa la Comisión Europea es ratificado por la justicia”.

El negocio aguarda los acontecimientos con renovada incertidumbre en un proceso que sigue ofreciendo nuevos capítulos, ahora, en plaza judicial, ante la demanda de Asoport, cuyo tesón ha sorprendido en filas sindicales consultadas, mientras que desde la esfera empresarial se apela a la prudencia porque “los tribunales son muy sensibles, a veces, a lo que consideran derechos de los trabajadores”.

## La CNMC alerta al Gobierno sobre el V Acuerdo Marco de Estiba tras concluir que más del 25% del proyecto de convenio atenta contra la liberalización del sector

La CNMC emitió el pasado 12 de mayo un contundente informe sobre el borrador del V Acuerdo Marco de Estiba dando respuesta a una consulta efectuada por la Secretaría General de Transportes.

El informe alerta al Gobierno sobre el proyecto de convenio colectivo tras concluir que contiene potenciales distorsiones sobre la competencia y es contrario a la liberalización. Se reafirma así en las tesis que anunció en un documento preliminar a principios de año. El pacto del convenio, bendecido por Puertos del Estado, fue trasladado a la CNMC y Trabajo para poder ser legalizado.

Es lo que hace el análisis de la CNMC, que entra de lleno ahora, con más detenimiento, en todo el articulado del V Acuerdo observando riesgos en 15 de los 67 artículos del convenio, en la disposición transitoria única y en la disposición adicional segunda, es decir, en más del 25 por ciento del texto.

El regulador ve problemas en la forma de la intervención de la Comisión Paritaria Sectorial Estatal (CPSE) en la contratación de nuevos trabajadores, en las limitaciones fijadas a la contratación tempo-

ral, los sistemas de organización y distribución del trabajo, la oferta de empleo al personal de los Centros Portuarios de Empleo (CPE), la promoción profesional, las condiciones de contratación y calidad en el empleo, la adecuación dinámica de la plantilla a las necesidades operativas, las medidas de recolocación y subrogación convencional, la jubilación forzosa y tasa reposición y, por último, el capítulo dedicado a la formación.

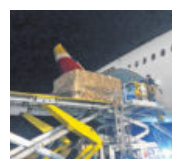
Competencia recomienda derogar la función de la CPSE de emitir informe en la contratación de nuevos trabajadores y evitar el acceso de la CPSE a información comercialmente sensible de las estibadoras o los CPE, indicando que “resultaría más proporcionado que la información se remitiera a los representantes de los trabajadores pero no a un órgano paritario”.

En segundo lugar, se aconseja evitar la exigencia de que las plantillas de las estibadoras tengan un 75% de su plantilla con personal fijo ya que “podría suponer una limitación significativa a la capacidad de autoorganización”, mientras que cumplir esta

exigencia con recursos del CPE “podría suponer una ventaja en detrimento de las ETT generalistas”. El informe denuncia que “la priorización del personal del CPE distorsiona la competencia porque conlleva una ventaja con respecto al personal de las ETT o de otros modelos de prestación”.

La CNMC es partidaria de eliminar las ventajas que tendrían los trabajadores de los CPE en las ofertas de empleo fijo de las estibadoras al “generar distorsión en el mercado”. En el ámbito de la subrogación, la CNMC mantiene su posición anunciada a principios de año e indica que las medidas de recolocación y subrogación convencional “pueden restringir la competencia entre empresas o afectar a la libertad de establecimiento y son contrarios al espíritu de plena liberalización previsto en el marco regulatorio vigente”.

Por último, la CNMC indica que la intervención de la CPSE “es innecesaria” en los temas de jubilación y reposición, concluyendo con que “no solo los CPE pueden proporcionar formación” en el sector de la estiba portuaria.



Madrid-Barajas ganará enteros como hub entre Latinoamérica y Europa con el cambio de modelo en el negocio de la carga aérea

# Amazon presta servicios de operador postal en España, según denuncian desde el sector

La filial española de la multinacional, que sí dispone de autorización como operador de transporte de mercancías, bajo la lupa de la CNMC por su distribución de paquetería

► Amazon está prestando en España servicios de operador postal, según denuncian fuentes del sector. La filial española de la multinacional, que sí dispone de autorización como operador de transporte de mercancías (OT), se encuentra actualmente bajo la lupa de la CNMC en su actividad de distribución de paquetería.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Amazon Spain Fulfillment, filial de la multinacional del comercio electrónico, está prestando servicios de operador postal sin contar con autorización, según denuncian fuentes del sector a este periódico.

El gigante del *ecommerce*, que sí que cuenta con la autorización de operador de transporte de mercancías (OT) y dispone de otra sociedad filial dedicada a esta actividad (Amazon Road Transport Spain), se encuentra bajo la lupa de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ya ha abierto un expediente al apreciar indicios de prestación de servicios que tendrían la consideración de servicios postales.

Amazon “gestiona envíos postales y crea una oferta de servicios postales y logísticos”, apuntan las citadas fuentes. Esta oferta se hace factible “a través de sofisticados medios informáticos y tecnológicos, con



Centro logístico de Amazon en San Fernando de Henares (Madrid).

Foto: Amazon

influencia o control significativo sobre, precisamente, la actividad postal y de logística que subyace tras su labor de intermediadora a través de internet”, matizan. Por tanto, la multinacional del comercio electrónico tiene “una influencia o control significativo sobre proveedores y remitentes, así como sobre transportistas y repartidores”.

Si Amazon, como todo apunta, es considerada un operador postal por la CNMC, tal y como ha sucedido en otros países, caso de Italia, esto conllevaría que, además de necesitar una autorización singular, debería

llevar una contabilidad separada de sus ingresos. Esto supone que es necesario que se diferencien los ingresos obtenidos por la prestación de servicios incluidos en el ámbito del Servicio Postal Universal (SPU), de los ingresos obtenidos por la prestación de otros servicios.

Al mismo tiempo, la multinacional debería contribuir al fondo de financiación del SPU con el 0,5 por ciento de su cifra de negocio en este ámbito, si bien esta disposición tiene suspendida su aplicación y no se viene aplicando “por el momento”, señalan desde el sector.

## El servicio de envíos de paquetería de Amazon, a examen

La CNMC ultimaba al cierre de esta edición la resolución de un expediente sobre las características de los envíos que gestiona Amazon, la actividad que realiza sobre ellos, la relación jurídica que mantiene con autónomos y empresas que realizan la distribución de sus paquetes, así como la gestión de sus taquillas autoservicio. Si la CNMC establece que Amazon es un operador postal la sanción podría ir de leve a muy grave. La sanción se impondría según la ubicación de los servicios prestados, es decir, si se trata de servicios situados fuera (sanción leve) o dentro del Servicio Postal Universal (SPU). Si se trata de servicios situados dentro del SPU, la CNMC resolverá si se ha comprometido gravemente el cumplimiento de las obligaciones de servicio público o la prestación del mismo (sanción muy grave) o no (sanción grave). Solo si la CNMC aplicara como medida cautelar la detención de envíos o clausura de instalaciones podría suponer un grave inconveniente para Amazon, apuntan desde el sector.

## EXPRESS

## Packlink incrementa un 50% los envíos de *ecommerce* en el estado de alarma

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Packlink está registrando un crecimiento por encima del 50 por ciento en envíos en las últimas semanas en relación con las jornadas previas al estado de alarma. 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.

Por segmentos de mercado, la alimentación es la que más incremen-

to experimenta dentro de la plataforma tecnológica, con una subida del 71 por ciento en las últimas semanas. Por su parte, el segmento de los móviles ha incrementado sus volúmenes de entregas un 63 por ciento, la moda un 60 por ciento, la electrónica un 58 por ciento y la parafarmacia, salud y belleza otro 40 por ciento, según los datos facilitados por Packlink.

Una de las consecuencias del período de confinamiento es que han permanecido cerrados muchos de los puntos de conveniencia habituales, con lo que la mayoría de las entre-



La plataforma tecnológica Packlink opera con las principales compañías de paquetería.

gas procedentes del comercio electrónico se han concentrado en la entrega domiciliaria. La situación ha provocado que muchos *ecommerce* se hayan visto obligados en

las últimas semanas a cambiar sus políticas de envíos, “ya que no cuesta lo mismo entregar en domicilio que en el punto de conveniencia”, confirma Lázaro.



## CARRETERA

# Transgesa logra equilibrar volúmenes con un repunte de mercancías del sector de la higiene y la limpieza

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Transgesa se ha visto afectada en la misma medida que sus clientes en el marco de la crisis sanitaria.

“Según su tipología, algunos clientes han continuado moviendo mercancía, mientras que otros han reducido o incluso pausado temporalmente su actividad”, reconocen desde la compañía con sede central en Pinto (Madrid). En este sentido, “hemos hecho un esfuerzo y hemos conseguido no tener que recurrir a ERTES o medidas similares”, señalan fuentes de la compañía a este periódico.

La buena noticia para Transgesa es que ha conseguido equilibrar en cierta medida esta caída de volúmenes con la incorporación como nuevos clientes de empresas del sector de la higiene y la limpieza, principalmente, en pleno crecimiento durante la pandemia. “La necesidad de entregas urgentes y nuestra experiencia en entregas en la gran distribución con el respaldo de Palibex (PBX) nos han ayudado en este sentido”, revelan desde la compañía. En conjunto, desde la compañía han percibido durante este período de alarma por la crisis del coronavirus que “algunas empresas nos han llamado porque han encontrado que sus proveedores logísticos habituales tenían problemas para mantener los estándares de servicio que demandan, tanto en carga completa como en palettería exprés”.

Transgesa tiene entre sus principales clientes a empresas de los sectores de las artes gráficas, el marketing promocional y el gran consu-

mo. La compañía dispone de una flota de vehículos integrada por más de 25 unidades y concentra su actividad logística en un almacén de 3.000 metros cuadrados y 2.500 huecos *palets* que puso en marcha hace más de tres años en Pinto (Madrid). El operador forma parte de la red de palettería exprés Pali-



Transgesa es una de las empresas fundadoras de la red de palettería exprés Palibex.

bex, de la que es fundador y franquiciado y cuenta con una participación en su capital. Además, la firma está integrada también en la red de paquetería urgente de Tipsa.

Transgesa alcanzó unas ventas de 6,72 millones de euros en el año 2018, con un crecimiento del 18 por ciento, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

## CARRETERA

## El Comité Madrileño denuncia la competencia desleal de Cabify

El departamento de Mercancías del Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) ha denunciado ante la Administración regional las prácticas “ilícitas” por parte de la empresa de servicios de alquiler con conductor para viajeros Cabify, que está ofertando y realizando actividades de distribución de mercancías y servicios de paquetería con su flota de vehículos.

### Empresas de servicios a las Empresas

## OEA

### Operadores Económicos Autorizados

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

### 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.

|  |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L.</b><br>Camí del Roure, s/n<br>Pont de Molins (Girona)<br>Tel. 972 529 211<br>E-mail: info@calsina-carre.com<br>www.calsina-carre.com                                                             | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos<br><input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros<br><input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez<br><input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa                                                                                      |
|  | <b>AIRPHARM SA</b><br>Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T<br>08038 Barcelona<br>Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900<br>E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com<br>www.airpharmlogistics.com                   | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos<br><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo<br><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo<br><input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Transporte terrestre<br><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano         |
|  | <b>BERNARDINO ABAD SL</b><br>Méjico, 1<br>11004 Cádiz<br>Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301<br>E-mail: info@bernardinoabad.es<br>www.bernardinoabad.com                                                                     | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo<br><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo<br><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre<br><input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano                                                                                  |
|  | <b>ADYCO ADUANAS SL</b><br>Avda. de la Cañada 62<br>Recinto Segro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid)<br>Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214<br>E-mail: direccion@adycoaduanas.com<br>www.adycoaduanas.com | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Agentes OEA <input type="checkbox"/> Aduanas<br><input type="checkbox"/> Transporte Marítimo<br><input type="checkbox"/> Transporte Aéreo<br><input type="checkbox"/> Transporte Terrestre                                                                                                                                                                                                                                                   |
|  | <b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b><br>Avda. del Ejército 10-1ªA<br>15006 La Coruña<br>Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228<br>E-mail: fam@finismar.es<br>www.finismar.es                                                 | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones<br><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba<br><input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas<br><input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros                                                                                                                             |
|  | <b>CASINTRAS GRUPO</b><br>Ctra. Oviedo-Santander km 8<br>33199 Granda-Siero (Asturias)<br>Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68<br>Email: aduana@casintra.com<br>www.casintra.com                                            | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas<br><input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico<br><input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros<br><input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)                                                                                                                                                                                      |
|  | <b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b><br>Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL)<br>08040 Barcelona<br>Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940<br>E-mail: comercial@salvatlogistica.com<br>www.salvatlogistica.com          | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano<br><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo<br><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo<br><input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre<br><input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros |
|  | <b>COMA Y RIBAS SL</b><br>Obradors, 7. Polígono Industrial Santaiga<br>08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)<br>Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749<br>E-mail: comayribas@gcatrans.com<br>www.comayribas.com            | <b>NUESTROS SERVICIOS</b><br><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos<br><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo<br><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo<br><input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre<br><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano                                              |

## AÉREO

# Barajas ganará enteros como *hub* de tráficos entre Latinoamérica y Europa

Las cargas no estarán tan diseminadas en las bodegas de los aviones de pasajeros y se concentrarán en menos aeropuertos

► Madrid-Barajas ganará enteros como *hub* de tráficos entre Latinoamérica y Europa. El mundo de la carga aérea evolucionará en la etapa poscoronavirus hacia una menor diseminación de las mercancías en las bodegas de los aviones de pasajeros, con lo que presumiblemente se concentrarán en menos aeropuertos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El sector de la carga aérea camina hacia un nuevo modelo en el que habrá más concentración de cargas, al no estar tan diseminadas en las bodegas de los aviones de pasajeros como hasta ahora, con lo que se van a concentrar en menos aeropuertos. En ese sentido, “el aeropuerto de Madrid va a ganar enteros como *hub* en los tráficos entre Latinoamérica y Europa”, pronosticó el presidente de Foro MadCargo, Jesús Cuéllar, en el marco de una *webinar* organizada conjuntamente por esta asociación y la Federación de Agentes de Carga y Operadores Logísticos de América Latina y el Caribe (Alacat).

Cuéllar destacó que la carga aérea es estratégica, como se ha demostrado en la presente crisis, por lo que apostó por trabajar en la sostenibilidad económica, social y medioambiental de este sector. Además, “es increíble que hasta ahora las aerolíneas que mueven muchas mercancías en aviones de pasaje no hayan prestado a la carga aérea la atención que se merece”, lamentó Cuéllar. Si bien, aventuró que esto va a cambiar y que muchas de ellas



Operativa en Barajas de Iberia en el marco de su corredor aéreo sanitario con China.

pasarán a optar “por modelos mixtos de pasajeros y carga, como vienen haciendo las aerolíneas de Oriente Medio”. La industria de la carga aérea está sufriendo una falta de capacidad muy significativa por la caída en picado de los vuelos de pasajeros

## Los modelos mixtos de pasajeros y carga tienden a imponerse

como consecuencia de la crisis sanitaria. Tan solo el 20 por ciento de la oferta de bodega en aviones de pasaje está volando, lo que está provocando una inflación de tarifas que han llegado a multiplicarse por seis

en el corredor entre China y Europa. “Más del 50 por ciento de la carga aérea en todo el mundo se mueve en las bodegas de los aviones de pasajeros, sobre todo en el largo radio y la mayor parte de esa oferta ha desaparecido”, señaló Francisco Rizzuto, Cargo Manager IATA Europa.

Los vuelos cargueros siguen operando, pero su oferta de espacio no llega a cubrir la que han dejado vacante los aviones de pasajeros. El resultado es “picos de tarifas y precios para la carga aérea que no se han visto históricamente en el mundo, sobre todo en el caso de los *chárter* entre China y Europa”, afirmó Rizzuto. Ante esta escasez de oferta frente a la demanda actual de carga aérea, principalmente relacionada con el material sanitario de protección, más de 40 aerolíneas están

optando por utilizar aviones de pasajeros para mover carga, “pero aún así no llega para cubrir toda la demanda que se ha generado en el mercado”, matizó.

Javier Arán, vicepresidente de Foro MadCargo, refrendó esta visión y señaló que “hay un corredor crítico, el que conecta China y Europa, con un nivel de congestión en aeropuertos como el de Shanghai que alcanzan hasta las 30 horas de espera por parte de los transportistas para poder entregar las mercancías que luego tienen que volar”. De hecho, “las compañías se plantean apostar por otros aeropuertos alternativos”, apuntó. Arán insistió en que la recuperación de la industria aérea en base a que los pasajeros puedan volar, tiene que pasar por “reglas únicas y estandarizadas, si no esto no va a funcionar y me consta que IATA está trabajando en ello”.

## La reactivación de la industria provocará otro pico de carga

Rizzuto reclamó colaboración entre los Gobiernos, instituciones económicas internacionales y la industria aérea para salir de la crisis. No obstante, el responsable de IATA advirtió que en los próximos meses, “con la reactivación de la industria y el previsible incremento en los tráficos del sector farmacéutico, con medicación contra el coronavirus y vacunas, se puede producir un nuevo pico de demanda que volverá a poner en complicaciones al sector de la carga aérea”.

A su vez, el presidente de Alacat, Moisés Solís, se mostró optimista en torno al futuro del sector al afirmar que “la carga aérea va a ser la primera en recuperarse tras la salida de la pandemia”. Mientras, el vicepresidente de Fiata, Galo Molina, aventuró que “las aerolíneas que cuentan con operaciones de carga entre sus ingresos, se van a recuperar antes que las compañías de bajo coste, que están volcadas solo en pasajeros”.

## EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El sector está conformado por supervivientes, en este caso de los de verdad, y eso representa partir con una estimable ventaja

## Renovarse o morir

Esta crisis sanitaria y económica mundial parece no tener fin, pero lo acabará teniendo. Tenemos que ser optimistas. El ser humano ha sabido sobreponerse históricamente a multitud de adversidades. Esta vez no tiene por qué ser diferente. Y al final de este nuevo proce-

so de recuperación seguramente todo habrá cambiado. No se tratará tanto de sustituir unos conceptos antiguos por otros más modernos. No necesariamente, pero sí que la forma de entender y afrontar la realidad del mercado experimentará una evolución mucho más rápida de lo inicialmente previsto. Como la madurez de la madre o el padre adolescentes. No queda otra. No nos queda otra. Tengámoslo claro. Conceptos como digitalización, colaboración, visibilidad, tecnología, formación, agilidad, resiliencia o talento, están más encima de la mesa que nunca. En todos los ámbitos del sector del transporte y la logística. Precisamente en el capítulo de la captación y atracción de talento por parte del sector se acaba de poner sobre la mesa una nueva iniciativa. La formación especializada en el ámbito de la carga aérea estaba seguramente coja desde hace mucho

tiempo. Así lo reconocen muchos de los miembros de la comunidad carguera de nuestros principales aeropuertos. El profesional suele venir de otros sectores y acaba echando raíces sin una formación específica previa. En este contexto, MadCargo quiere aportar su granito de arena y va a promover, junto con IATA y la Universidad CEU San Pablo, un curso de alta dirección en carga aérea. Así lo avanzó recientemente su presidente Jesús Cuéllar. Este curso, como no puede ser ya de otra forma, contará con la doble vertiente presencial y *online*. Atribuyen a Miguel de Unamuno el exitoso lema de ‘renovarse o morir’ y los tiempos que nos toca vivir se ajustan a esa necesidad. El sector está conformado por supervivientes, en este caso de los de verdad, y eso representa partir con una estimable ventaja.

madrid@grupoxi.com



# España Centro

## Teruel dispara su ocupación

El aeropuerto de Teruel ha disparado su ocupación durante la pandemia con cerca de un centenar de aviones estacionados



LyS Jáñez y Uniconf repartieron más de 83.000 kilos de dulces en hospitales durante la crisis sanitaria.

## LyS Jáñez amplía capacidad de almacenaje para logística del frío

El operador logístico, que está especializado en alimentación y 'farma', aumenta un 18% sus volúmenes en plena crisis sanitaria

► LyS Jáñez ha concretado una nueva ampliación de sus instalaciones que le permite pasar a contar con 28.000 metros cúbicos de capacidad de almacenaje para logística del frío. El operador, especializado en ofrecer servicio a los sectores de la alimentación y farmacéutico, ha incrementado un 18 por ciento sus volúmenes en plena pandemia.

**CARLOS SÁNCHEZ. León**

Logísticas y Servicios Jáñez (LyS Jáñez), operador logístico con sede central en Hospital de Órbigo (León), continúa potenciando su capacidad de almacenaje para productos refrigerados y congelados. La compañía ha consolidado una nueva ampliación que eleva su capacidad hasta los 28.000 metros cúbicos de almacenaje a temperatura controlada. Sobre ese total, LyS Jáñez cuenta con 19.000 metros cúbicos en positivo, con temperaturas de 0 a 10 grados centígrados, de 12 a 18 grados centígrados y de 20 a 25 grados centígrados. Además, la firma cuenta con 9.000 metros

cúbicos en negativo, con temperaturas hasta los 25 grados bajo cero. Estas instalaciones, que ya se encuentran plenamente operativas, "disponen de sistemas de almacenaje automáticos con carros Sathel para 2.000 *palets* de 2,6 metros de altura", según avanzan a este periódico responsables del operador logístico. El almacenaje para congelado, recientemente ampliado, cuenta con "cámaras totalmente independientes para almacenar las mercancías en función de las necesidades del producto, evitando contaminaciones cruzadas por otros productos almacenados", apuntan.

LyS Jáñez está especializado en el almacenaje de productos de alimentación y farmacéuticos, que representan el 60 y el 40 por ciento de sus volúmenes, respectivamente, dos sectores que han seguido funcionando a pleno rendimiento durante la actual crisis sanitaria.

De hecho, los responsables del operador logístico confirman que "no solo hemos mantenido la actividad, sino que hemos tenido un repunte, fundamentalmente debido a la gran demanda de consumo en el sector alimentación, lo que ha incrementado nuestro volumen de trabajo un 18 por ciento".

Además, la compañía ha obtenido la certificación de calidad para la distribución farmacéutica GDP, "algo que para nosotros era fundamental dado el incremento de la demanda de nuestros servicios de almacenamiento y logística por parte de compañías del sector farmacéutico".

## CARRETERA

### Centro de transportes de Burgos cierra la financiación para las obras de ampliación

**C. SÁNCHEZ. Burgos**

El Centro de Transportes Aduana de Burgos (Cetabsa) ha cerrado un acuerdo para la financiación de las obras de ampliación de sus instalaciones.

La sociedad propietaria de las instalaciones ha alcanzado un acuerdo de financiación con dos entidades bancarias por un total de 4 millones de euros. El presupuesto para las obras de urbanización y viales de las nuevas parcelas se eleva a 9,5 millones de euros, que se completarán con la aportación del ayuntamiento (2,6 millones de euros), la Junta de Castilla y León (3,3 millones) y la propia Cetabsa. El siguiente paso en la hoja de ruta prevista será, como adelantó este periódico, la convocatoria del concurso para las obras de ampliación. Una vez publicado el concurso se abrirá un plazo de en torno a cinco meses hasta que se produzca la adjudicación definitiva. Por su parte, la ejecución de las obras está estimada en un plazo aproximado de un año.

De esta manera, la conclusión de las obras de urbanización podría ser efectiva a finales del próximo año, si se cumplen los plazos previstos. No obstante, "se pueden hacer proyectos en paralelo mientras tanto, es decir, se puede iniciar la comercialización a partir de que se publique el concurso en el boletín oficial de la comunidad y de la UE", apuntó en su día a TRANSPORTE XXI el director del centro, Gonzalo Ansótegui.

El centro de transportes, que inició su actividad con una superficie de 80.000 metros cuadrados, superará el medio millón una vez ejecutada la ampliación, en la que sumará 200.000 metros cuadrados.

## POLÍTICA

### Badajoz incorporará una nueva parcela logística de mayor tamaño

La Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio de Extremadura ha publicado la modificación del Proyecto de Interés Regional (PIR) de la plataforma logística del suroeste europeo de Badajoz. Esta modificación supone la modificación del ámbito del PIR con el objetivo de crear una parcela logístico-industrial de mayor tamaño para responder a las futuras necesidades del mercado. Una vez superado el período de información pública, la modificación del PIR deberá ser aprobada en las próximas semanas por el Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura.

## CARRETERA

### Transmendoza rubrica el acuerdo de fusión por absorción de Loriae

Transmendoza, con sede central en Pedrola (Zaragoza), ha acordado la fusión por absorción de la sociedad Loriae, también perteneciente al grupo empresarial familiar. Transmendoza alcanzó unas ventas de 10,37 millones de euros en 2018, con un incremento del 7,34 por ciento. Por su parte, Loriae sumó unos ingresos de 3,01 millones en 2016, último año del que existen datos. Transmendoza cuenta con unas instalaciones centrales de 10.000 metros cuadrados, con una nave de 4.000, así como con otras dos naves de 1.200 metros cuadrados ubicadas en el centro de transportes de Zaragoza y en Burgos.

## CARGADORES

### Industrias del Vestido cerrará su almacén de Cáceres el próximo año

Industrias del Vestido, compañía fabricante del sector textil perteneciente al grupo Induyco, proyecta el cierre de su planta de Cáceres en febrero del próximo año. Las instalaciones, que se pusieron en marcha en 1976 para la fabricación de prendas de vestir, están dedicadas desde el año 2014 exclusivamente a operativas logísticas. El almacén se viene encargando desde entonces de recibir y organizar mercancías, como telas, botones y cremalleras, que posteriormente se transportan a los talleres de costura del grupo localizados fuera de España, en países como Marruecos, Bulgaria o Portugal.

Alfa Terminal Dehorsa y Navarro y Boronad reactivan la sociedad de estiba del puerto de Gandía y decidirán el 20 de mayo constituir un Centro Portuario de Empleo

# Eiffage renovará la fortaleza de Alicante como puerto granelero

Su terminal semiautomática agrupará la operativa en 2021 de las empresas estibadoras Bergé, Cesa y Alicante Port en la dársena

► Eiffage renovará la fortaleza de Alicante como puerto granelero en el sur de la Comunidad Valenciana, flexibilizando la gestión anual de más de 1,5 millones de toneladas. Su nueva terminal semiautomática, bajo una inversión de 14 millones de euros, permitirá agrupar en 2021 las operativas de las estibadoras Bergé, Alicante Port y Cesa.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante**

Eiffage renovará la fortaleza de Alicante como puerto granelero en el sur de la Comunidad Valenciana con la puesta de largo de una terminal cubierta y semiautomática de uso multicliente.

La constructora francesa, que desarrollará y explotará la instalación hasta 2048, ha iniciado las obras de la terminal con un plazo de ejecución de 14 meses.

La instalación aglutinará a partir de 2021 toda la actividad de estiba y almacenamiento de graneles sólidos, flexibilizando las operaciones de las empresas estibadoras que operan actualmente con graneles en Alicante: Bergé Marítima, Alicante Port y Cesa Alicante.

Eiffage va a acometer una inversión de 14 millones de euros situando a Alicante dentro del 'selecto club' de enclaves españoles que tienen terminales ecológicas para graneles.

El plan de obras consiste en un refuerzo del muelle 17 para potenciar su estabilidad, con capacidad para atender buques de 70.000 toneladas de capacidad y de hasta 230



Eiffage ha iniciado las obras en el Muelle 17 del puerto de Alicante.

Foto: Eiffage

metros de eslora, y la construcción de una nave cerrada que tendrá una capacidad de almacenamiento de 100.000 toneladas. Otras 30.000 toneladas podrán ser almacenadas en el exterior de la nave.

## La inversión prevista por Eiffage es de 14 millones de euros

La terminal será semiautomática, sin personal en el interior de la nave, garantizando así que los trabajadores no tengan exposición a partículas. La instalación mejorará

la capacidad de las estibadoras gracias a sus sistemas de carga y descarga, con una velocidad de transferencia a buque de 2.000 toneladas a la hora. De esta forma, los graneles podrán reducir sus tiempos de escala en Alicante en más de un 50 por ciento respecto a las actuales condiciones.

El principal cliente granelero de Alicante es Cemex, que envía sus flujos procedentes de la cementera ubicada en San Vicente del Raspeig. El granel sólido supone el 50 por ciento del volumen total de mercancías que pasa por el recinto, con un tráfico en 2019 de 1,44 millones de toneladas, menos que el mínimo comprometido por Eiffage que es de 1,5 millones de toneladas anuales.

## OPER. LOGÍSTICOS

## FM Logistic apuesta por desarrollar nuevos flujos industriales por el puerto de Valencia

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

El operador FM Logistic planea potenciar nuevos tráficlos de mercancías por el puerto de Valencia, según confirmaron a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía.

La empresa acaba de adjudicarse un contrato logístico con Calidad Pascual y el distribuidor minorista Gifi en su nueva plataforma de 3.500 metros ubicada en la localidad valenciana de Ribarroja, a tan solo 15 kilómetros del recinto portuario valenciano.

FM Logistics quiere responder con esta plataforma no solo a estos contratos, sino "al plan de crecimiento de la compañía en España, tanto en operaciones logísticas como en el segmento del transporte y la distribución urbana de mercancías".

FM Logistic confía con su apuesta en el fuerte potencial de Valencia, y el desarrollo de su enclave portuario, para afianzar su plan de negocio. En este sentido, la compañía destaca que los segmentos de actividad dedicados al negocio de *Non Food*, alimentación, electrónica, *beauty & care*, distribución, transporte y *copacking* son los principales sectores que experimentarán progresión en el ámbito de la economía valenciana con crecimiento en logística.

La plataforma de FM Logistic es la primera de la firma en la Comunidad Valenciana, donde opera con una flota de entre 30 y 50 camiones diarios.

Su plataforma permite la realización de servicios de almacenamiento en seco y gestión de *stocks*, así como logística inversa, *cross-docking*, descargas a granel y manipulaciones.

## EL CATALEJO



Antonio Martínez

Nuestro cambio de hábitos va a suponer un esfuerzo incommensurable para la logística y la última milla. ¿Está el sector preparado?

## Confinamiento 'online'

El confinamiento ha desatado la fiebre del *e-commerce* en España. Si la dinámica era de progresión 'online' sin límite, el cierre del comercio por el estado de alarma nos obligó a refugiarnos en casa y hacer las compras desde un móvil. La 'nueva' normalidad a la que nos quiere

condenar el coronavirus sitúa al consumidor ante un mundo interconectado donde es más fácil tener una conversación con el eficaz servicio de atención al cliente de Amazon que con el tendero de la esquina. Los hogares españoles afrontamos un camino incierto. ¿Depresión o bonanza? ¿Tiene el Gobierno de Sánchez un plan económico para reactivar nuestra vida? ¿Hay que bajar el IVA? ¿Hay que incentivar las vacaciones vía IRPF? A esta crisis de consumo solo se la podrá combatir con consumo. Para eso hace falta que el consumidor tenga dinero fresco. Es la pescadilla que se muerde la cola. Nuestro cambio de hábitos, el nuevo paradigma que se abre a la hora de gestionar y recibir una compra va a suponer un esfuerzo incommensurable para la logística y la entrega de última milla. ¿Está el sector suficientemente preparado? Me temo que una parte no.

Sólo aquellos digitalizados, descarbonizados y muy flexibles se salvarán en este proceso de transformación del mercado. Los cargadores van a demandar de los operadores logísticos mayor número de plataformas de proximidad. Hay que acelerar las entregas y que sean más flexibles que antes. Hoy la mayoría de tiendas han aumentado los plazos de entrega a domicilio. El compromiso, sin garantía, oscila entre 10 y 25 días. No es de recibo pese al estado de alarma. Las demoras no son atribuibles al transporte, sino a la congestión de almacenes, una logística que el COVID-19 ha demostrado que es precaria y frágil. Llega la hora de afrontar la mecanización del negocio con almacenes inteligentes que hagan un *picking* completamente automatizado y tramiten un pedido, sin errores, en segundos.

valencia@grupoxxi.com



## Nuevas firmas para el suministro portuario

Ayora Gea, Román Bono, Napastor, Baymar, E.S. Alborache y Fernando Buil podrán suministrar combustible a buques mediante camión cisterna en Valencia, Sagunto y Gandía

## Caída de las importaciones en Valencia

El flujo de contenedores llenos de importación en el puerto de Valencia bajó un 2,5% en el primer trimestre fruto de la reducción de productos químicos y envíos de maquinaria

# El frenazo en la producción reduce un 45% el alquiler de trenes en Valencia

Operadores urgen medidas y las terminales interiores alertan de falta de capacidad si hay una avalancha de flujos *import/export*

► El parón industrial ha reducido un 45 por ciento el alquiler de trenes de contenedores en Valencia, flujos que principalmente están concentrados en el mercado de la zona centro. Las terminales interiores alertan de su escasa capacidad de almacenaje ante una avalancha de flujos *import/export* una vez se restaure la normalidad de tráfico.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

La contratación de trenes de contenedores en Valencia pasa por el peor momento de los últimos seis años. El alquiler de convoyes por parte de los operadores intermodales a empresas ferroviarias en el corredor Valencia-Madrid se ha reducido un 45 por ciento como consecuencia del parón industrial, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes del sector.

Operadores intermodales como Laumar Cargo, APM Railway, CSP Iberian Rail Services y Sicsa Rail Transport confirmaban el “fuerte descenso de actividad, que va a afectar gravemente a los volúmenes del corredor”, más de 200.000 TEUs anuales. A lo que añaden “la incertidumbre sobre cómo va a evolucionar la carga en 2020”, una situación que va a afectar a las cuentas de explotación de las empresas de tracción, con activos fijos alquilados a largo plazo sin ser usados por la reducción puntual de actividad.

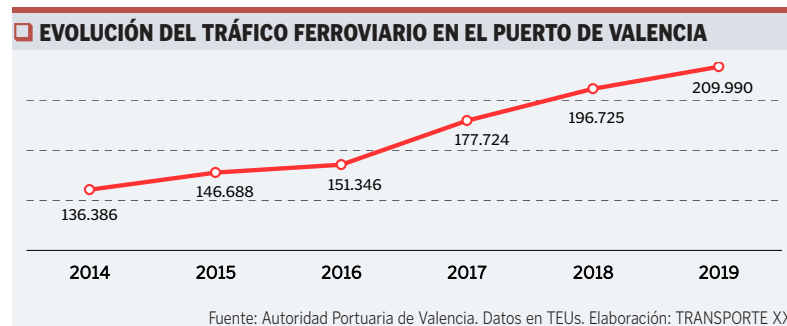
“Nuestras cuentas de explotación se van a resentir gravemente”, confirmaba a este periódico el responsable de una de las seis empresas ferroviarias que trabaja regularmente en el corredor (Renfe, Continental Rail, Medway, Logitren, Acciona y Tracción Rail).

Otro actor como Go Transport, que realiza servicios irregulares para Maersk desde la terminal ferroviaria de Cosco en el puerto de Valencia, dejó la vía de Madrid, a mitad de febrero, ante la caída de flujos con el centro de España.

Desde las empresas se solicita al Gobierno poner en marcha un plan de medidas económicas “porque no hay carga de trabajo suficiente para



El tráfico ferroportuario de contenedores creció un 6,7 por ciento en 2019. Foto: Martínez



mantener todos los trenes activos y los precios de la carretera van a reducirse al existir menos actividad y mantener el mismo número de camiones y locomotoras activos”. El sector constata un fuerte bajón de la actividad, donde se ha reducido el número de contenedores para la industria manufacturera desde marzo fruto del cierre por el estado de alarma, con flujos muy debilitados en la automoción, retail, textil,

consumo doméstico e industrial.

Al cierre de esta edición, varios operadores confirmaban un tímido reinicio en el ritmo de producción en las fábricas, “lo que afectará a la logística ferroviaria dado que el camión es más flexible”, a lo que se añade “nuestra escasa capacidad de almacenaje”, indican desde las terminales interiores, ante una avalancha de flujos *import/export* una vez se restaure la normalidad.

## MARÍTIMO

## APM Terminals logra flexibilizar los tráfico de importación en el puerto de Valencia

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

APM Terminals ha logrado flexibilizar la salida de flujos de importación de la instalación localizada en el Muelle de Levante del puerto de Valencia, tras dos meses de congestión que puso en aprietos a la estibadora.

Fuentes de la compañía explicaron que tras la entrada en servicio del estado de alarma y la paralización de industrias en España, la instalación activó una serie de medidas de contingencia para paliar la constante recepción de flujos de contenedores llenos de importación en la instalación.

Entre ellas, APM Terminals logró la autorización de la Autoridad Portuaria y de Aduanas de un espacio para un bloque de contenedores en el Muelle de Cruceiros de la ampliación norte, tras haber analizado otras ubicaciones.

Este espacio reservado no había sido utilizado al cierre de esta edición, dado que “actualmente hay un buen ritmo de salidas de importación, la realidad está marcando que no nos hará falta y estamos recuperando la normalidad en las rotaciones de carga”.

Junto a las medidas de espacio, la estibadora activó una tarifa plana de estancia de los contenedores de importación, con un fijo de 5 contenedores por TEU y día, mucho más reducida que la que se venía cobrando para las largas estancias que penalizaba en una horquilla de entre 3,14 y 30 euros el depósito de carga *import* dependiendo del número de días que permanece el contenedor.

Los principales clientes de la terminal son Hapag-Lloyd, Arkas, ONE, Yang Ming, ZIM y Maersk.

**“No hay carga de trabajo suficiente para mantener todos los trenes activos”**

**sertranin**  
grupo logístico  
Keeping the world moving

www.sertranin.com 96 216 31 61

**SU ALMACÉN EN VALENCIA**

- Almacenamiento, depósito aduanero (DA / DDA)
- Carga/descarga de contenedores
- Consolidación de mercancía
- Montaje manta térmica /Embutuff
- Trincaje de mercancías en contenedor
- Cross docking
- Transporte de contenedor
- Expedición de palets y cargas completas

## Nace Bizkaia Intermodal Transport

La compañía de transporte de mercancías, con sede en Santurce (Vizcaya), junto al puerto de Bilbao, arrancó sus operaciones en marzo, con un capital de 60.000 euros

# La flexibilidad de la estiba en Bilbao, “clave” para “reactivar la economía” tras el Covid-19

Operadores critican la “excesiva rigidez” por la “oposición de los sindicatos” a poder contratar eventuales para cubrir los picos de actividad en jornadas nocturnas y festivas

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Continúan revueltas las aguas en el sector de la estiba en el puerto de Bilbao, en plena crisis del Covid-19, que está golpeando con dureza al tráfico de mercancías, con una caída del 6,5 por ciento en el primer cuatrimestre del año.

Las estibadoras de la dársena han vuelto a alzar la voz para reclamar a los portuarios una mayor flexibilidad del servicio, “acorde a los nuevos tiempos”, que permita mejorar la competitividad y adaptarse a las necesidades de la industria y el sector de la exportación. El objetivo es claro: reactivar la recuperación económica tras la pandemia, según apuntaron fuentes empresariales consultadas por TRANSPORTE XXI, que pusieron el foco en el papel del puerto de Bilbao, uno de los principales enclaves de la fachada atlántica europea, como “palanca para impulsar el crecimiento y la generación de empleo”.

Los mismos interlocutores, que prefirieron guardar el anonimato, denunciaron, en este sentido, las “presiones de los estibadores, un núcleo de poco más de 300 trabajadores, para continuar con sus privilegios”, lo que está “impidiendo a las empresas dar el servicio que demanda el mercado, en un entorno de creciente competencia”.

El último desencuentro entre las empresas estibadoras y los representantes sindicales responde a la imposibilidad de poder contratar personal eventual para cubrir las puntas de trabajo en jornadas nocturnas o festivas.

Esta falta de flexibilidad, que solo se da en el puerto de Bilbao, y que es más patente en plena alarma sanitaria, ha llevado a las empresas a desvincularse de los acuerdos suscritos en su día con los sindicatos, donde se limita el trabajo de las ETTs a las jornadas diurnas laborales. Una restricción “ilegal” e “insolidaria con otros trabajadores”, advirtieron las mismas fuentes.

La decisión ya se ha comunicado al Comité de Empresa del Centro Portuario de Empleo (Bilboestiba CPE) a través de una carta, a la que ha



El tráfico del puerto de Bilbao registra una caída del 6,5% en el primer cuatrimestre del año.

tenido acceso TRANSPORTE XXI, tras un análisis de la legalidad de los citados acuerdos, solicitado al despacho profesional Cuatrecasas. El informe apunta que los acuerdos vulneran las reglas de competencia, ya que “habrían limitado o restringido la entrada en el mercado de potenciales ETTs competidoras que hubieran pretendido operar en el

puerto de Bilbao, así como de otros trabajadores que podrían ser contratados para prestar el servicio”. Además, según el escrito, “este efecto habría sido especialmente destacado en el caso de los servicios complementarios a la estiba, donde rige desde el año 2010 el principio de la libertad de contratación de personal”. Así las cosas, el despacho de

abogados Cuatrecasas advierte de la existencia de un “riesgo elevado de sanción” en caso de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tuviese conocimiento de dichos acuerdos.

Este periódico se ha puesto en contacto con la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE), presidida por Carlos Lobato, que declinó realizar declaraciones en relación a este asunto. El director general de Bilboestiba CPE, Peli Ortiz de Zárate, también rehusó hacer comentarios.

La obligación de contratar a los portuarios del CPE para la realización de jornadas nocturnas o festivas no solo ha provocado las quejas de las empresas estibadoras, también ha causado un “profundo malestar” entre los estibadores eventuales del puerto, que han manifestado sentirse “abandonados”, aseguraron a este periódico fuentes del sector. Un malestar que llevó a Randstad, empresa que gestiona la bolsa de trabajadores eventuales, a lanzar una encuesta para pulsar su opinión, que tuvo una escasa respuesta ante la “presión de los trabajadores del CPE”, añadieron.

## La entidad portuaria mantiene su hoja de ruta inversora este año, con 67 millones de euros para el desarrollo de infraestructuras

A.ALDAY. Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao, pese a la crisis del Covid-19, que redundará en una caída de tráfico y, por consiguiente, de la facturación, impulsará este año todas las inversiones previstas.

La entidad que preside Ricardo Barkala destinará cerca de 67 millones en el desarrollo de nuevas instalaciones con el objetivo de “favorecer la activación de la economía y del empleo”. Así lo avanzaron desde el organismo, sin concretar plazos de ejecución, vinculados al impacto de la alarma sanitaria en materia de contratación.

Entre las actuaciones contempladas destaca la ampliación del muelle AZ-1, que permitirá generar 50.000 metros cuadrados y una nueva línea de atraque de algo más de 200 metros. Su ejecución, como ya adelantó en exclusiva este periódico, implica retrasar más de un año el

inicio de la segunda fase del Espigón Central, que se ha programado a partir de 2022. La ampliación del AZ-1, cuya obra se licitará este año, no solo posibilitará disponer de suelo para actividades industriales, sino que “mejorará la operativa de atraque en esta zona y la agitación dentro de la dársena de la ampliación”, apuntó Barkala.

### La alarma sanitaria impide concretar plazos de ejecución

También está en fase de redacción el proyecto de acondicionamiento estructural de pavimento en el muelle A2, que absorberá entre 15 y 20 millones. La reforma de esta superficie supondrá el pistoletazo de sali-

da para la ampliación de la terminal de contenedores de CSP Iberian Bilbao Terminal, que ya tiene el visto bueno de la entidad portuaria para ocupar 54.675 metros cuadrados en este muelle, colindante a su actual concesión de 43,8 hectáreas. La hoja de ruta inversora de la Autoridad Portuaria también recoge el inicio de la urbanización de la primera fase del Espigón central. Los trabajos se acometerán en tres etapas. La primera, que comprende 201.399 metros cuadrados, ha salido a concurso por un importe de 9,3 millones de euros.

Además de estas obras, la entidad prevé licitar otras actuaciones menores, como un nuevo acceso rodado a la segunda fase de la ZAD-2, por un importe algo inferior a los 5 millones, un muelle de Emergencias (1,2 millones) y el refuerzo estructural del viaducto en la carretera N644 (1,1 millones), entre otras.

**Operadores del puerto de Bilbao denuncian las “presiones de los estibadores”**



## Cae la actividad del puerto de Pasaia

La dársena cerró el primer trimestre con un movimiento de 761.440 toneladas, lo que supone una caída del 2,5%, arrastrada por el desplome de los graneles sólidos (-11,2%)

## Nuevos servicios de e-puertobilbao

La plataforma telemática de la Autoridad Portuaria de Bilbao ultima servicios para la importación, para el transporte ferroviario y para el transporte por carretera

# Bravo Logistic habilita en Francia un 'parking' de 7.500 m2 para camiones

La empresa guipuzcoana de transporte por carretera utilizará la instalación para su flota y el alquiler de plazas a otras compañías

► Bravo Logistic refuerza su actividad con nuevas inversiones. La compañía guipuzcoana de transporte por carretera, con sede en Irún, ha habilitado en Hendaya, al otro lado de la frontera con Francia, un aparcamiento de 7.500 metros cuadrados para camiones, que utilizará para su flota y el alquiler de plazas a otras compañías.

IÑAKI EGUIA. Irún

Bravo Logistic, empresa de transporte por carretera con sede en Irún, ha puesto en marcha un aparcamiento para vehículos pesados en el polígono industrial fronterizo de Joncaux en Hendaya (Francia).

La instalación, con una superficie de 7.500 metros cuadrados, tiene capacidad para albergar a un total de 38 camiones.

El operador, con unas ventas de 1,47 millones de euros en 2018, utilizará este 'parking' para el estacionamiento de sus vehículos, así como para el alquiler de plazas a otras compañías.

Bravo Logistic opera con una flota formada por una decena de cabezas tractoras y una docena de semirremolques, distribuidos en portabobi-



Bravo Logistic cerró 2018 con una cifra de negocio de 1,47 millones de euros.

nas y 'tautliners', y que en su mayor parte son de su propiedad. El transportista guipuzcoano presta sus servicios, tanto de carga completa como de grupaje, para los sectores de alimentación, que actualmente genera cerca de un 40 por ciento de su actividad, así como de los de automoción, siderurgia, eólico y paquetería. Además, ofrece portes de paquetería a través de su colaboración con el grupo alemán DB Schenker.

La compañía familiar, fundada en 2004, pero cuyos antecedentes en el sector se remontan al año 1972, desarrolla su actividad principal en el área del País Vasco, Navarra, La Rioja, Cantabria, Asturias, Castilla y León y Galicia, a través de tres rutas diarias que posibilitan entregas en un plazo de 24 horas. Además del norte de la Península, Bravo Logistic también ofrece conexiones regulares con destino a Madrid, Levante y Portugal.

## Política

## Guitrans revela que el Covid-19 pasa factura al 49% del transporte guipuzcoano

I.EGUIA. San Sebastián

La Asociación Empresarial Guipuzcoana de Transporte de Mercancías por Carretera (Guitrans) revela que el 49 por ciento de sus asociados acusaban el impacto en su actividad a los veinte primeros días de iniciarse el estado de alarma, decretado por el Gobierno español el 14 de marzo.

El estudio de la patronal, que preside Mario Palacios, destaca que entre las empresas de transporte que más reducen la actividad por la pandemia -muchas están prácticamente paradas-, son las relacionadas con la automoción, la construcción, las especialidades, el mobiliario y las mudanzas. Entre los transportistas que mejor mantienen la normalidad se encuentran los relacionados con la alimentación, la industria papelera y la mensajería. El 51 por ciento de los transportistas encuestados por Guitrans han reducido su actividad entre un 50 y un 95 por ciento. Para paliar esta situación, un 20 por ciento de estas empresas habían pedido un ERTE por causas económicas o productivas. Otras medidas solicitadas han sido la moratoria en el pago a la Seguridad Social, el bono social a trabajadores afectados por ERTE y el aplazamiento de las deudas con la Seguridad Social.

## Ferrocarril

# Transitia Rail completa su reestructuración y decide aparcar el transporte de contenedores

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El grupo vasco Transitia ha llevado a cabo la reestructuración de la actividad ferroviaria. Su filial Transitia Rail ha decidido aparcar el negocio logístico, que "no termina de arrancar", tras constatar que el sector del contenedor por ferrocarril se encuentra en un momento de cierta recesión. Así lo ha podido saber este medio de fuentes de toda solvencia.

En este escenario, el operador abordó el pasado año el redimensionamiento de la empresa, quedándose con una locomotora, que utiliza para seguir dando tracción a cualquier cliente que lo necesite, explicaron los mismos interlocutores.

En estos momentos, está llevando a cabo trabajos en obras ferroviarias,

realizando el transporte de materiales de construcción, fundamentalmente equipos de la superestructura de la vía destinados a nuevas líneas del AVE. Una actividad que ha retomado recientemente tras la 'deshibernación económica' de los trabajos declarados no esenciales por el Ejecutivo de Sánchez durante el estado de alarma por la crisis del Covid-19. Igualmente, puede haber otros sectores de tracción en el ámbito de las mercancías, como el industrial o mantenimiento de vías.

**El operador se queda con una locomotora, que utiliza para dar tracción ferroviaria**

Además, según las mismas fuentes, el operador no descarta volver a retomar la actividad logística, "si se dan las circunstancias", sobre todo en el entorno del puerto de Bilbao, con un "proyecto interesante y viable".

La retirada del negocio logístico, que el grupo no considera actualmente una línea estratégica, se ha llevado a cabo de forma progresiva. Uno de los movimientos de calado que ya apuntaba en esa dirección se produjo a finales de 2018. En concreto, el operador Transitia Rail, que se había hecho con la gestión del 'puerto seco' de Bilbao en Pancorbo (Burgos), decidió ceder la explotación a la sociedad Servicios Intermodales Bilbaoport (Sibport), de la que también es accionista.



## El puerto de Ferrol ampliará su sede

La entidad portuaria rehabilitará el edificio de la antigua Comandancia Naval para integrarlo en la actual sede, tras acometer una inversión de 1,5 millones de euros

# Alvargonzález se refuerza en Avilés tras sumar una parcela de 6.300 m<sup>2</sup>

El operador construirá una nave para graneles y mercancía general en la nueva concesión en la zona portuaria de San Juan de Nieva

► La Autoridad Portuaria de Avilés ha adjudicado a Alvargonzález la concesión administrativa, por un plazo de 35 años, de una parcela de 6.308 metros cuadrados en la dársena de San Juan de Nieva. El operador destinará esta superficie a la construcción de una nave de almacenamiento y manipulación para graneles y mercancía general.

### IÑAKI EGUÍA. Avilés

La Autoridad Portuaria de Avilés ha adjudicado a Alvargonzález la concesión administrativa, por un plazo de 35 años, de una parcela de 6.308 metros cuadrados en la dársena de San Juan de Nieva. El operador destinará esta superficie a la construcción de una nave de almacenamiento y manipulación para graneles y mercancía general. Las nuevas instalaciones de la compañía del grupo Ership permitirán, a partir del próximo año, aumentar la capacidad de almacenamiento en la dársena asturiana de unos tráfic- cos vinculados a la industria siderúrgica, en gran parte de minerales, así como de coque de petróleo, carbón o chatarra, entre otras cargas. La entidad portuaria que preside Santiago Rodríguez Vega establece la generación de un movimiento mínimo anual de 150.000 toneladas. El operador asturiano gestiona su actividad en el puerto de Avilés en la zona del muelle de Raíces y de su ampliación. Entre sus activos destaca un almacén, denominado tinglado A, de 3.000 metros cuadrados, así como un terreno anexo de 1.236



Vista aérea de la zona portuaria de San Juan de Nieva. Foto: Autoridad Portuaria de Avilés.

metros cuadrados para nave y silo. Además, la empresa del grupo Ership opera en una superficie edificada de más de 6.000 metros cuadrados repartida en cinco tinglados situados en este área portuaria de la margen izquierda de la ría de Avilés.

### MUELLE DE RAÍCES

La Autoridad Portuaria de Avilés está abordando el proyecto de adecuación del muelle de Raíces para nuevos tráfic- cos, a través de unas obras que facilitarán el atraque de buques de hasta 75.000 toneladas de peso muerto (TPM). Para ello, el muelle, que tiene 821 metros de longitud, incrementará su calado hasta los 14 metros de profundidad, seis metros más que los actuales. También se contempla acondicionar la explanada trasera para soportar sobrecargas de 10 tonela-

das por metro cuadrado. Finalmente se dotará de nuevas instalaciones de suministro, drenaje y electricidad, acordes a las necesidades actuales.

La nueva concesión a Alvargonzález se produce en un contexto de fuerte crecimiento del tráfic- co de graneles sólidos en el puerto de Avilés, con un alza del 19 por ciento durante el primer trimestre del presente ejercicio, tras registrar un volumen de 321.333 toneladas. Alvargonzález también logró el pasado año la concesión de la Autoridad Portuaria de Gijón para la ampliación de su terminal agroalimentaria, con la incorporación de 5.400 metros cuadrados a sus instalaciones de 11.250 metros cuadrados situadas en el muelle Moliner. La entidad que preside Laureano Lourido también prorrogó su plazo de concesión hasta el año de 2051.

## CARRETERA

## Grupo Dayjo amplía su capacidad logística para PSA Vigo con una nave de 7.000 m<sup>2</sup>

### I.EGUÍA. Pontevedra

Grupo Dayjo ha aumentado su capacidad de almacenaje para los proveedores de PSA Vigo con el objetivo de agilizar, con el apoyo de Gefco, el regreso a la actividad de la planta automovilística. Logística Galiauto, filial del Grupo Dayjo, ha alquilado unos 7.000 metros cuadrados en el polígono industrial de A Granxa, en Porriño (Pontevedra). Esta instalación se suma a sus dos almacenes propios, situados en el municipio colindante de Salceda de Caselas, que disponen de un total de 3.200 metros cuadrados. En estas instalaciones, el operador gestiona la carga, el transporte y el suministro del material de automoción destinado a la factoría viguesa de PSA, así como el envío de los remolques de Gefco.

## OPER. LOGÍSTICOS

## Delcom se consolida en Madrid con una instalación orientada al 'networking'

### I.EGUÍA. Llanera

Delcom Operador Logístico, con sede en Llanera (Asturias), consolida su presencia en Madrid con una instalación en un edificio de 1.000 metros cuadrados en Getafe, orientada principalmente al *networking* para potenciar sus ventas de proximidad. La compañía volvió el pasado año al mercado madrileño con la apertura de una nave de 6.000 metros cuadrados en Pinto y de otro espacio de 2.000 metros cuadrados en Móstoles.

## MARÍTIMO

## Carmar Maritime Services abre nuevas instalaciones en Gijón

Carmar Maritime Services ha puesto en marcha nuevas instalaciones dentro del puerto de Gijón, cuyos servicios también se extienden a la dársena de Avilés. Esta división de negocio del grupo Pérez y Cía, integrada dentro de su filial Marítima del Estrecho Logística, ofrece el suministro de consumibles a buques así como almacenaje y tránsito de repuestos. La sede en Gijón se suma a las instalaciones de 2.000 metros cuadrados en Vigo y a las oficinas en el puerto de A Coruña, abiertas el pasado año. El complejo gallego, en el polígono de Valladares, engloba una nave de 1.000 metros cuadrados.

## MARÍTIMO

## Vasco Shipping inicia desde Bilbao y Vigo un servicio de Cosco a EEUU

Vasco Shipping Services, perteneciente a Vasco Catalana Group, refuerza su actividad con la comercialización de un nuevo servicio semanal de Cosco Shipping Lines desde los puertos de Bilbao y Vigo a la Costa Este de Estados Unidos, vía Algeciras. La conexión, denominada EMA Service, conecta de forma directa el puerto andaluz con los enclaves de Nueva York (15 días), Norfolk (17) y Savannah (19), según informó la compañía, que representa en exclusiva a la naviera china en el norte de España. El servicio está cubierto por seis buques, de los cuales Cosco Shipping aporta dos a la línea.

## POLÍTICA

## Zona Franca de Santander renueva una nave para productos metálicos

El consorcio de la Zona Franca de Santander (ZFS) ha iniciado los trabajos para rehabilitar una edificación destinada al almacenaje de productos metálicos. El almacén, situado en el polígono de Parayas, se engloba dentro de la concesión administrativa de la Autoridad Portuaria de Santander otorgada a finales de 2019, para ocupar una parcela de 3.246 metros cuadrados por un plazo de 15 años para albergar mercancía general no peligrosa procedente del modo marítimo. La nave tiene una superficie de 2.953 metros cuadrados, con una altura mínima de 7,30 metros.



## El puerto de A Coruña reanuda obras

La Autoridad Portuaria, tras el parón causado por la crisis del Covid-19, ha reactivado las obras del nuevo muelle de 350 metros de longitud en el puerto exterior

## Asturiana de Zinc crece en Avilés

La compañía se hace con la concesión de una parcela de 1.461 metros cuadrados de superficie en el puerto asturiano para el estacionamiento de vehículos



Operativa del embarque de cenizas.

Foto: Autoridad Portuaria de Avilés.

# Natural Mining Resources arranca un nuevo tráfico en el puerto de Avilés

La empresa madrileña de materias primas contempla un movimiento de 360.000 toneladas anuales con destino a Estados Unidos

► Natural Mining Resources (NMR) ha iniciado en el puerto de Avilés la primera operativa de exportación de cenizas, producidas por Hunosa en la central térmica de La Pereda, en Mieres (Asturias), y con destino a Estados Unidos. La empresa madrileña dedicada al comercio de materias primas contempla un movimiento anual de 360.000 toneladas.

**IÑAKI EGUÍA. Avilés**

Natural Mining Resources 1926 (NMR) ha iniciado en el puerto de Avilés la primera operativa de exportación de cenizas, producidas por Hunosa en la central térmica de La Pereda, en Mieres (Asturias). La empresa madrileña, vinculada a un grupo suizo dedicado al comercio de materias primas, contempla un movimiento anual de 360.000 toneladas en la dársena asturiana con destino a la industria cementera de Estados Unidos.

Marítima del Principado (MarPrin) ha gestionado en el muelle de la ampliación de Raíces el embarque de 49.500 toneladas de cenizas en el buque granelero "Pacific Seagrull" con destino al puerto de Jacksonville, en Florida. NMR dispone de un contrato de cinco años para exportar las cenizas que empleará la industria cementera norteamericana. Anteriormente estos residuos eran gestionados por Cogersa para su eliminación en vertederos asturianos.

NMR, fundada en 2018, se ha posicionado como la empresa de mayor crecimiento en la manipulación de graneles sólidos en el puerto de Gijón. La compañía madrileña ha movido en los cuatro primeros meses de este año más de 1,6 millo-

nes de toneladas de carbón, un volumen que prácticamente triplica la carga gestionada durante el mismo periodo del pasado ejercicio. Las previsiones para 2020 son mover cerca de 4,5 millones de toneladas de este recurso con destino a los mercados internacionales, una cifra que supone un salto con respecto a los 1,8 millones que manipuló el pasado año.

La actividad de NMR en el puerto de Gijón se desarrolla en una parcela de 10.000 metros cuadrados ubicada en la trasera del Muelle Ingeniero Marcelino León. La empresa madrileña ha invertido 1,5 millones de euros en el acondicionamiento de esta superficie, tras lograr en 2019 una autorización por el uso de

un año por parte de la Autoridad Portuaria que preside Laureano Lourido. Actualmente está tramitando ampliar a 25 años el plazo de la concesión de dicho terreno para continuar sus labores de cribado y mezcla de carbones.

La operativa de transporte terrestre de NMR en el puerto de Gijón con el carbón genera un movimiento diario cercano al centenar de camiones con una carga procedente, principalmente, del área de Asturias y de Castilla y León. Otros 15 vehículos pesados transportan diariamente arcillas blancas también con destino a la dársena gijonesa. Este tráfico, que tiene una previsión de alcanzar las 20.000 toneladas en 2020, es embarcado con destino al puerto de Castellón y a otras terminales italianas. Por su parte, para la exportación de ceniza se requiere una circulación de 15 camiones cada jornada desde la central térmica de La Pereda hasta el puerto de Avilés.

## MARÍTIMO

## Davila refuerza sus instalaciones en el puerto de Vigo para el tráfico hortofrutícola

**I.EGUÍA. Vigo**

Grupo Davila refuerza sus instalaciones en el puerto de Vigo para la operativa de la fruta tras captar el tráfico de Fresh Del Monte, que desde principios de año realiza CMA CGM. Este contrato, con un movimiento anual de unos 14.000 TEUs, estaba anteriormente realizado por Maersk y tenía como destino Marín. Transformaciones Glogales (Transglobal), filial del Grupo Davila que logró el pasado enero la adjudicación de Adif para gestionar la terminal ferroviaria de Vigo durante los próximos 10 años, está desarrollando desde abril trenes de contenedores reefers con destino a Zaragoza. El operador, que gestiona una superficie de casi 27.000 metros cuadrados en la terminal de Adif en Guixar, trabaja para doblar unos tráficos ferroviarios que rondaban los 30.000 UTIs en 2019. Además, Transglobal está completando una inversión de más de 3 millones en adaptar sus almacenes en Guixar a los productos perecederos. Las instalaciones, con 4.000 metros cuadrados y ocho puertas de acceso, se dedicaban hasta ahora a albergar carga diversa, como graneles, mercancía paletizada, equipos especiales, bobinas, siderúrgicos, vehículos. Tras la reforma, en la nave se podrán depositar hasta 8.000 toneladas de alimentación refrigerada. La llegada del tráfico de Fresh Del Monte a Vigo ha supuesto que los volúmenes de frutas, hortalizas y legumbre alcancen las 28.187 toneladas durante el primer trimestre del año, lo que supone multiplicar por siete la registrada en el mismo periodo de 2019.

### CONSIGNACIONES TOROYBETOLAZA

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs  
Avilés | Bilbao | Gijón | Pasajes

Servicio semanal en Ro/Ro, container y convencional  
Bilbao, Zeebrugge, Amberes, Helsinki, Paldiski,  
San Petersburgo y Zeebrugge.  
Aarhus, Travemünde y Rostock, vía Helsinki.

Port of Bilbao  
Espigón 3- Vizcaya Norte s/n. 48980 Santurce -Spain  
Tel. +34 94 425 26 00. e-mail: finnlines.bilbao@torobe.com  
www.torobe.com

**MarPrin ha coordinado el embarque en el buque "Pacific Seagrull"**



El puerto de Huelva abre el trámite de competencia de proyectos a la propuesta de Frigoríficos Portuarios del Sur para instalar una plataforma frigorífica en la rada onubense

# Grupo Sea & Ports afianza su apuesta por los flujos con África desde el puerto de Algeciras

Su naviera Marguisa estima que la terminal TTIA será un foco de desarrollo de tráficos *feeder* con el desembarco de los buques de 24.000 TEUs del armador coreano HMM

► Grupo Sea & Ports reforzará su apuesta por los flujos con África Occidental desde el puerto de Bahía de Algeciras. Su filial naviera Marguisa estima que la terminal TTIA será un foco de desarrollo de tráficos *feeder* con el próximo desembarco de los buques portacontenedores de 24.000 TEUs del armador surcoreano HMM.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras**

Grupo Sea & Ports reforzará su apuesta estratégica por los flujos con África Occidental desde el puerto de Algeciras a medio plazo.

El grupo marítimo estima que el puerto español, el primero del sur de Europa en tráficos de mercancías, va a ser “un foco inequívoco de desarrollo” en los próximos meses, gracias, entre otros, al impulso que se va a recibir con la escala de los buques de la naviera surcoreana HMM, los portacontenedores más grandes del mundo, según ha explicado a TRANSPORTE XXI Diego Castillo, director general de Grupo Sea & Ports.

Estos buques, con una capacidad de 24.000 TEUs, serán operados en la terminal pública de TTIA, propiedad de la asiática, como único punto de enlace en el Mediterráneo en los tráficos entre Extremo Oriente y el norte de Europa, si bien el armador surcoreano aún no ha decidido



Imagen del nuevo buque “HMM Algeciras” botado el pasado mes de abril por HMM.

la fecha de llegada de su primer megabuque al enclave español.

El grupo marítimo español, que es representante de HMM en España y Portugal, bajo la marca Maritime Agency HMM Spain, estima que a medio plazo la terminal TTIA será eje de desarrollo y progresión de nuevos tráficos *feeder* con África

**El puerto de Algeciras  
“va a ser un foco  
inequívoco de  
desarrollo con HMM”**

Occidental para su filial naviera Marguisa Shipping Lines dentro de un mercado global “extremadamente competitivo y que no deja margen para quien no trate de adelantarse a la demanda de los clientes y a las nuevas tecnologías que surgen”, explica Castillo.

De hecho, el grupo resalta que, con su gestión comercial, “hemos conseguido multiplicar por cuatro el volumen de HMM en los puertos españoles en un corto espacio de tiempo”, centrando las operaciones en Barcelona, Valencia y Algeciras. En cuanto a la posible afección en

los tráficos que puede haber por la pandemia del coronavirus en los servicios entre España y África, Castillo señala que “la situación es preocupante y asistimos a un decrecimiento de la economía mundial que se refleja en índices a niveles nunca vistos”. Castillo añade que “tenemos la seguridad de que mantendremos el apoyo de nuestros clientes y sabremos adaptarnos a las nuevas condiciones que el mercado nos requiera en nuestra actividad marítima y logística”.

Marguisa, que ha reforzado su red de agencias en Estados Unidos y Polonia recientemente, viene operando flujos entre Mediterráneo y África, en un servicio conjunto que opera con la francesa CMA CGM, formado por 4 buques de 3.500 TEUs en el que Marguisa aporta un barco y que escala en Valencia y Algeciras, donde opera flujos de transbordo mayoritariamente.

En paralelo Marguisa mantiene un servicio “intercoastal” desde Guinea Ecuatorial con un buque de 600 TEUs, tras haber lanzado recientemente el nuevo servicio Marguisa Calabar Service que une el *hub* de Malabo en Guinea Ecuatorial con Calabar (Nigeria), Pointe Noire (República del Congo) y Sao Tomé e Príncipe, lo que ha aumentado el negocio de la naviera.

En 2019 Marguisa transportó 20.000 TEUs en sus dos líneas principales, con un aumento del 5 por ciento.

## MARÍTIMO

## Glogistic mejora su base de Algeciras para *cross-docking* y cargas especiales

**ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras**

Global Logistic Algeciras Port (Glogistic) ha mejorado la capacidad de su base del puerto de Algeciras ofreciendo nuevos servicios para *cross-docking* y cargas especiales.

El operador acaba de poner en marcha una ampliación de sus instalaciones en 1.200 metros cuadrados pasando a gestionar una plataforma logística multicliente de 4.500 metros cuadrados en el interior de la rada andaluza.

La compañía, que ha realizado una inversión de 660.342 euros, ha tenido una ayuda de 283.452 euros de la

Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía IDEA.

Glogistic ha añadido cuatro muelles de carga y descarga a los tres que ya tenían sus instalaciones y ha incorporado una cámara frigorífica para el almacenamiento de productos perecederos, entrando así en la actividad de *cross-docking* de este tipo de mercancías que es uno de los tráficos destacados del puerto de Algeciras.

Por otro lado, el operador ha puesto en marcha una grúa pórtico de 60 toneladas que permitirá el movimiento de piezas y equipos volumi-



Glogistic agilizará el tráfico de productos sobredimensionados en el puerto de Algeciras.

nosos, dejando de esta forma de tener que externalizar el alquiler de equipos de elevación de mayor tonelaje y el uso de carretillas elevadoras que eran insuficientes para este

tipo de carga. La empresa dispone de autorización para Depósito Aduanero y Almacén de Depósito Temporal (ADT) de carga de terceros países en Algeciras.



## Nacex abrirá plataforma en Sevilla

La paquetera Nacex completa su red logística en Andalucía con una plataforma en el Parque Logístico de Carmona que tendrá una superficie cubierta de 2.000 metros cuadrados

## Motril se afianza como puerto eólico

Consignaciones y Estibas Motril consolida el tráfico eólico en la rada granadina y tramita la exportación de 254 aspas fabricadas por Vestas en el primer trimestre de 2020

# TMG moderniza su operativa portuaria en Sevilla con dos nuevos apiladores

La terminal refuerza su apuesta por la descarbonización con equipos ecológicos de Kalmar para aumentar su productividad

► TMG ha modernizado la operativa en su terminal polivalente del puerto de Sevilla con dos nuevos apiladores para contenedores que permitirán mejorar sus flujos de patio y de tratamiento de trenes. La terminal refuerza su apuesta por la descarbonización con equipos ecológicos de Kalmar al tiempo que aumenta su nivel de productividad.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Terminal Marítima del Guadalquivir (TMG) ha modernizado el parque de maquinaria de apilado en su instalación polivalente ubicada en el puerto de Sevilla con la puesta en servicio de dos *reach stackers*.

Francisco Rivera, consejero delegado de TMG, ha confirmado a TRANSPORTE XXI que las nuevas unidades de apilado vertical han sido adquiridas a la empresa Kalmar “para sustituir otras dos que tenían 30.000 horas de uso”.

Los apiladores permiten la manipulación de contenedores de hasta 45 toneladas de peso hasta seis alturas y cuatro filas de profundidad en operativa de patio, aunque también compatibilizará su utilización con la carga y descarga de trenes, “dado que la terminal solo opera con *reach stackers*”, explica Rivera.

Con la elección de los equipos ecoeficientes, la compañía fortalece su apuesta por la descarbonización. Estos equipos reducen un 25 por



Imagen de una de las dos nuevas unidades Kalmar en la terminal de TMG en Sevilla.

ciento el consumo de combustible y aminoran las emisiones hasta un 40 por ciento respecto a otros modelos. La estibadora, operada por la española Boluda y la francesa CMA

## TMG gestionó medio millón de toneladas por vía ferroviaria

CGM, viene explotando la terminal desde 2017 con dos grúas STS de tamaño *feeder* y siete *reach stackers*. La terminal gestionó en 2019 alrededor de un millón de toneladas de

mercancías por vía marítima, un dato similar al de 2018, la mayor parte tráfico con Canarias atendido por las navieras Containerships y Boluda, mientras que despuntaron los tránsitos ferroviarios, con un crecimiento del 14,8 por ciento y un movimiento de 489.231 toneladas, según los datos de la rada sevillana. En flujos marítimos se manipularon 136.000 TEUs, mientras que el tráfico ferroviario ascendió a 51.695 TEUs, con 1.082 trenes.

Al término del primer trimestre, el flujo ferroviario cayó un 1,2 por ciento, con 14.162 TEUs, debido al descenso del tráfico marítimo que fue de 33.429 TEUs, un 10 por ciento menos que hasta marzo de 2019.

## TRANSITARIOS

## Moldtrans impulsa sus flujos marítimos con las Islas Canarias desde Sevilla y Huelva

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Grupo Moldtrans está reforzando los flujos marítimos que realiza entre Península y Canarias, combinado tráfico de contenedores desde el puerto de Sevilla, donde su filial Moldstock abrió el pasado mes de abril una segunda plataforma logística, con un servicio exprés desde el puerto de Huelva que permite recortar a la mitad el tránsito.

Fuentes del grupo, que preside Carlos Moldes, han explicado a TRANSPORTE XXI que “el servicio convencional, en contenedores, cuenta con un tránsito aproximado de 3 o 4 días laborables, mientras que el exprés recorta este tiempo de tránsito a 2 días”, lo que permite una flexibilidad importante para los envíos.

La mayoría de la carga transportada entre Andalucía y Canarias es industrial, ya que “atendiendo a la tipología de actividad económica del archipiélago, contamos con una amplia variedad de clientes cuya mercancía está dirigida al sector turístico, servicios y gran distribución, entre otros”.

El operador acaba de reforzar su negocio en Andalucía sumando tráfico de climatización industrial, textil, iluminación e higiene. Para optimizar estos flujos su filial Moldstock ha abierto una segunda plataforma logística, en régimen de alquiler, en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Sevilla con una superficie de 2.000 metros cuadrados, con capacidad para 2.000 *europallets*.

## MARÍTIMO

## Acotral sube carga de Mercadona a la línea exprés Cádiz-Canarias de Boluda

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

Acotral ha comenzado a subir carga de Mercadona en contenedores a la línea exprés entre el puerto de Cádiz y las Islas Canarias que arrancó la compañía naviera Boluda Lines a principios de mayo.

La compañía de transportes, que preside Borja de Torres, venía embarcando en el puerto de Huelva sus contenedores en un rolón fletado por Baleària con capacidad para 1.625 metros lineales, una operativa que ahora ha sido asumida por la terminal de Concasa en Cádiz para su viaje en el buque “Charo B” de

Boluda. La naviera ha asignado este portacontenedores a este servicio semanal lanzado a principios de mayo para los tránsitos de mercancías con Canarias. Mayoritariamente son flujos de carga perecedera para el abastecimiento de la red de supermercados de Mercadona.

El servicio exprés, con un máximo de 750 TEUs de oferta de bodega, enlaza Cádiz y Canarias los domingos para llegar en la noche del lunes al puerto de Las Palmas y para trabajar el martes en Tenerife. Boluda Lines añade este servicio a su oferta de salidas desde la Penín-



Operaciones con contenedores de Acotral en la terminal TMG del puerto de Sevilla.

sula a Canarias, manteniendo sus escalas en Sevilla, que sigue siendo el principal núcleo de tráfico de contenedores entre Andalucía y el archipiélago.

Acotral viene gestionando una media mensual de más de 1.800 embarques entre carga seca y mercancía perecedera entre los puertos peninsulares y Canarias.

## Neda Maritime encarga dos petroleros LR2

La griega encarga dos petroleros de 114.000 toneladas de peso muerto al astillero surcoreano de Daehan por unos 47 millones de dólares (43,2 millones de euros)

# Los puertos italianos encadenan dos años de descensos de tráfico

Algunos enclaves, como los sicilianos, han sufrido importantes pérdidas de carga de hasta 4 millones de toneladas en 2019

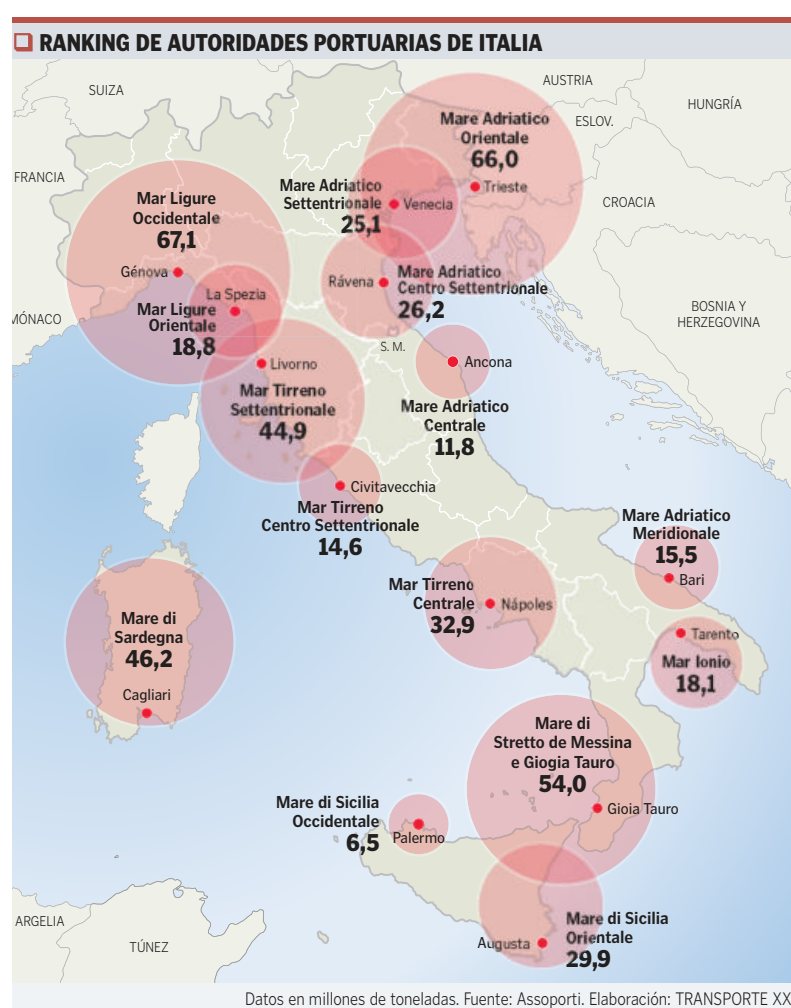
► Italia mantuvo en 2019 un suave declive en su actividad portuaria, que se prolonga a lo largo de los dos últimos ejercicios. Sus autoridades portuarias, más allá de unas pocas excepciones, no han conseguido a lo largo de este tiempo atraer nuevos tráficos de mercancías del Mediterráneo hacia sus dársenas.

ALFREDO ESCOLAR. Roma

Las exportaciones italianas aumentaron un 2,26 por ciento en 2019 y sumaron crecimientos desde 2009, marcando máximos históricos en cada ejercicio. Sin embargo, las ventas al exterior no han tenido reflejo en las cifras de actividad de los puertos, ya que los principales clientes de los productos italianos se encuentran dentro de la UE, por lo que la carretera y el ferrocarril son los beneficiarios de esta mejora. Por su parte, la carga en los puertos superó los 497 millones de toneladas en 2017, después de tres años de subidas, una cifra que cayó ligeramente en 2018, hasta los 491 millones de toneladas, una bajada de 6 millones. Durante 2019, la caída se ha acentuado, tras registrar un tráfico de 479 millones de toneladas. Es decir, los puertos italianos han perdido más 18 millones de toneladas en dos años, volviendo a niveles de 2015.

Las dársenas italianas de la costa oeste movieron en 2019 casi un 2,9 por ciento más de contenedores que en el ejercicio anterior. Esta mejora se debe a ligeras subidas de algunos puertos como el de Nápoles, pero sobre todo al incremento de casi 200.000 TEUs de intercambio manejados en el puerto de Gioia Tauro. La reciente adquisición del MedCenter Container Terminal de Gioia Tauro por parte de Mediterranean Shipping Company (MSC) ha tenido mucho que ver con este incremento en el movimiento de contenedores del 8,33 por ciento con respecto a 2018.

La carga general en el oeste italiano ha registrado un descenso de un 2,4



por ciento en 2019 en todas sus variantes, aunque, una vez más, Gioia Tauro mejoró un 0,3 por ciento por el buen desempeño de los graneles sólidos, que pasaron de las 488.662 toneladas en 2018 a 640.000, un 30,9 por ciento.

También destacó el puerto de La Spezia, al sur de Génova que, aunque no hizo un buen ejercicio en general, subió un millón de toneladas en el manejo de graneles líquidos, pasando de 1.368.550 de toneladas a 2.132.635 en 2019, un 55,8 por ciento más.

De entre los puertos insulares occidentales, Cerdeña y Sicilia, destaca la dársena de Cagliari, por haber sufrido una caída de 2,6 millones de toneladas, pasando de los 48,8 millones de toneladas a 46,2 millones en 2019, un 5,4 por ciento. Esto se explica por la caída de un millón de toneladas en transporte de líquidos, casi otro en sólidos y la pérdida en el manejo de 135.000 TEUs.

El puerto sureño de Tarento, Mare

Ionio, sin movimiento de contenedores, registró un tráfico de 18,1 millones de toneladas durante el pasado ejercicio, un volumen que supone un retroceso de más del 16 por ciento respecto a 2018. La decisión del gobierno italiano de añadir a su condición de Zona Económica Especial, la de puerto franco de IVA e impuestos, facilitará dinamizar su actividad pasada la crisis del coronavirus.

El conjunto de puertos orientales, más dispar en sus cifras de negocio, ha experimentado una caída de 3 millones de toneladas de carga en sus especialidades, un 1,7 por ciento. Sin embargo, en movimiento de TEUs, los puertos adriáticos han mejorado en casi 50.000 TEUs en 2019, lo que supone una subida del 2,6 por ciento.

El año 2019 fue un ejercicio en ligero descenso, pero los posibles efectos de la crisis del Covid-19 en la economía italiana no hacen augurar un ejercicio de recuperación.

## OPER. LOGÍSTICOS

### DSV-Panalpina salva el primer cuarto, pero deberá hacer recortes

El gigante del transporte y la logística DSV-Panalpina presentó los resultados económicos del primer trimestre del 2020 y, a pesar de que en todas sus divisiones se han registrado datos positivos y de crecimiento impulsados por la incorporación de Panalpina, los próximos meses serán de ajuste empresarial, lo que implicará el despido de unos 3.000 empleados. El grupo registró un aumento de los beneficios del 30,6 por ciento respecto a 2019, alcanzando los 6.684 millones de coronas danesas (894,11 millones de euros).

## AÉREO

### El envío postal reclama espacio en las bodegas de carga de los aviones

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Unión Postal Universal (UPU) han advertido a los gobiernos que la capacidad aérea para los servicios postales internacionales es insuficiente. Por ello, demandan a los Estados a apoyar y desarrollar el transporte de correo aéreo mientras dure la crisis del Covid-19. El aumento de más de un 25 por ciento de las compras online y la drástica reducción de los vuelos de pasajeros en cerca del 95 por ciento en toda la UE y en los vuelos intercontinentales, ha significado una restricción del envío postal, ya que estos vuelos también transportan el correo y la paquetería.

## CARRETERA

### Bruselas refuerza el uso de 'carriles verdes' con una aplicación móvil

La Agencia Europea de Navegación por Satélite (GSA) ha lanzado una herramienta gratuita que complementa la directriz de la CE para crear "carriles verdes" de dedicación exclusiva para el transporte por carretera en la red europea TEN-T. La aplicación gratuita, llamada 'Galileo Green Lanes', se basa en el sistema de posicionamiento global desarrollado en la UE. El dispositivo presenta al usuario, y en tiempo real, la concentración de tráfico en cada uno de los pasos fronterizos de toda la Unión Europea.

**Los puertos italianos pierden más de 18 millones de toneladas en dos años**



## MARÍTIMO

# La construcción naval busca nuevos mercados para su recuperación

Los astilleros, golpeados por la anulación de pedidos de buques o retrasos 'sine die'

► El transporte marítimo se encuentra ralentizado como no se había visto antes y las perspectivas económicas han causado que se anulen encargos de construcción de nuevos buques o que se retrasen sin fecha, por lo que los astilleros se están viendo muy perjudicados. Sin embargo, no todos los sectores del transporte marítimo tienen la misma evolución.

**ALFREDO ESCOLAR. Madrid**

Uno de los sectores en los que más ha impactado la crisis del Covid-19 ha sido el energético. El transporte de crudo ha padecido la guerra de los productores de petróleo y, después, la pandemia y posterior cierre industrial y productivo. Ello ha generado una abundancia de crudo que se ha tenido que almacenar.

Las empresas transportistas han comprado viejos petroleros para añadirlos a su capacidad de almacenamiento, que ya es el 12 por ciento de la flota mundial de petroleros y podría llegar en breve al 19 por ciento. Esta situación también ha generado un negocio para los armadores, ya que el precio de alquiler de los petroleros como almacenes está entre 45.000 y 80.000 dólares al día (entre 41.332 y 73.480 euros).

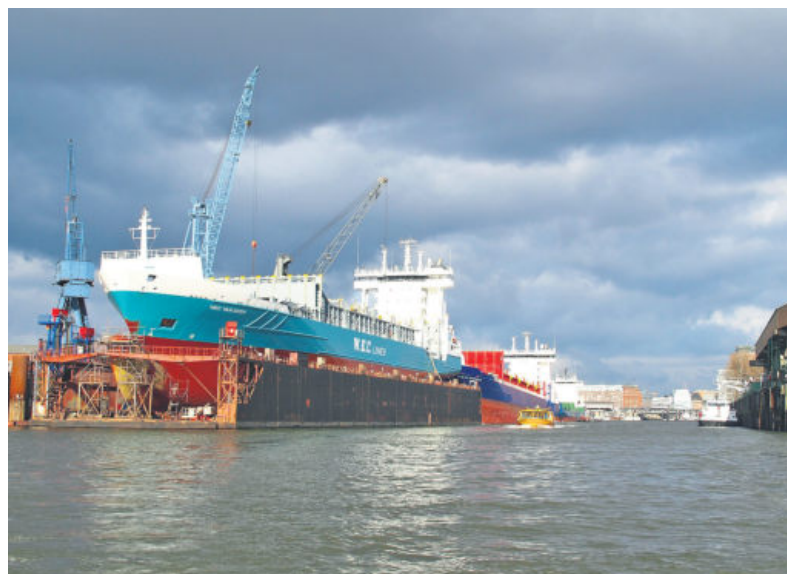
Según analistas de Lloyd's List, en 2020 la producción mundial de petroleros caerá a niveles de 2001 y su recuperación será a lo largo de 2020-2024. Por su parte, el bróker naviero Gibson ha recordado que todavía existen casi 300 buques de más de 25.000 toneladas de capacidad por entregar hasta finales de 2021. Muchos transportistas están negociando el retraso de la entrega. El sector de portacontenedores también ha registrado una gran caída.

Por un lado, la mayoría de los buques viaja a la mitad de su capacidad y con una enorme cantidad de contenedores vacíos sin destino fijo. Además, a finales de 2019 se enviaron muchos barcos a los astilleros para renovar sus motores y adaptarlos a las restricciones del IMO 2020. Pero la caída del precio de los combustibles hace que los de mayor calidad acerquen su precio a los más contaminantes, lo que ha hecho repensar muchas de las transformaciones de los buques.

## El transporte de gas se ha revelado como una apuesta segura

Los diez principales operadores de portacontenedores, que suman más del 80 por ciento de la capacidad mundial de transporte de TEUs, concentran el encargo de 157 buques de la cartera de entrega de más de 240 buques prevista para los próximos dos años, según revela Alphaliner.

Por otra parte, según indica el analista Drewry, la recuperación del sector de portacontenedores ya ha



Los astilleros están a la espera de oportunidades para reactivarse.

empezado, aunque se prevé una nueva contracción en los meses centrales del año y una posible recuperación definitiva a finales de 2020 o principios de 2021.

El sector de los graneles líquidos energéticos (sin contar los petroleros), parece que ha mantenido el pulso y el interés de los operadores. Empresas como Cosco han hecho un pedido recientemente de tres buques al astillero chino Hudong Zhonghua, destinados al transporte de GNL, con capacidades de 274.000 metros cúbicos. Este pedido se une a otro reciente de otras 3 unidades.

El astillero de Hudong Zhonghua recibió a finales de abril un pedido por 16 buques de GNL de 174.000 metros cúbicos. Este contrato de Qatar Petroleum, valorado en 2.800 millones de dólares (2.579 millones de dólares), tendrá su continuidad en el encargo de otros 45 buques gaseros.

Diferentes astilleros coreanos, chinos y japoneses están lanzando sus ofertas para atender las nuevas construcciones para el transporte de gas natural licuado, se ha convertido en un valor al alza para las atarazanas asiáticas.



## CARRETERA

## El transporte por carretera se apunta a la 'Nueva Ruta de la Seda' entre Europa y China para ciertos envíos

El transporte por carretera ha significado, para ciertos materiales de alto valor, la formación de auténticas caravanas entre Europa y las fábricas chinas de telefonía, electrónica o automoción. Mientras que el precio del transporte aéreo se ha disparado desde finales de febrero y principios de marzo, el transporte por carretera se ha revelado como un sistema útil que ha creado convoyes entre Europa y China en rutas de más de 12.000 kilómetros. El transportista alemán InstaFreight anunció un corredor por carretera entre Alemania y China a principios de marzo, para todo tipo de cargas con una duración de entre 20 y 22 días. La compañía DSV también ha ofrecido otra ruta con servicio asegurado entre 18 y 20 días. Los precios de entrega de 20 toneladas de carga en camión en sentido China-Alemania oscilan entre 16.000 y 30.000 euros, en función de los puntos de entrega y el sistema de tripulación elegido.

Los Clasificados del Transporte en España



ANDALUCIA

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1003  
TRANSITARIOS

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

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

1105  
CISTERNAS

**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

1101  
CONSIGNATARIOS

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

1401  
CONTENEDORES

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

1103  
CARGAS COMPLETAS

**ASTURIAS**

1105  
CARGAS COMPLETAS

**ARAGON**

1101  
CONSIGNATARIOS

**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)

1101  
CONSIGNATARIOS

**BALEARES**

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1002  
NAVIERAS

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

1003  
TRANSITARIOS

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

1001  
CONSIGNATARIOS

**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

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1001  
CONSIGNATARIOS

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

1404  
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1003  
TRANSITARIOS

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

1003  
TRANSITARIOS

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

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)

1106  
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

1106  
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

1403  
CONTENEDORES

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

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

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



# Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

MARTIN E HIJOS SL

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

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

1102

CARGAS COMPLETAS

1102

CARGAS COMPLETAS

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

Iparraguirre, 59- 4º  
Tel. 94 493 71 30 / Fax: 94 483 41 58  
E-mail: isamar@bio.isamar.es  
www.isamar.es  
48980 Santurce (Bizkaia)

TRALLERO 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 Llobregat

1004

ESTIBADORES

GALICIA

TRANSPORTES CORUÑESES SA

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

CENTRO TIR SA

Avda. Andalucía, Km. 10,5 - Pol. Neisa Sur  
Teléfono: 91 710 90 61  
Fax: 91 795 47 60  
28021 Madrid

GREEN IBERICA SA

Iparraguirre, 59 - 2º  
Teléfono: 94 493 70 32  
Fax: 94 462 53 03  
48980 Santurce (Bizkaia)

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

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

1001

CONSIGNATARIOS

MADRID

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA



CONTENEMAR BILBAO SA

Pl. Sagrado Corazón, 4 - Bajo 1º  
Teléfono: 94 423 28 96  
Fax: 94 424 12 47  
48011 Bilbao (Bizkaia)

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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)

1002

NAVIERAS

c. Trigo, 39  
Polígono Industrial Polvoranca  
Tel.: 902 151 233  
E-mail: logesta@logesta.com  
www.logesta.com  
28914 Leganés (Madrid)

1005

AMARRADORES Y REMOLCADORES

LOGIDOCKS / SPAIN-TIR

Pl. 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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

ACCIONA TRASMEDITERRANEA

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

1202

MENSAJERIAS

AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA

Manuel Calvo, 24  
Teléfono: 94 496 25 11  
Fax: 94 496 77 35  
48920 Portugalete (Bizkaia)

1407

SEMI-REMOLQUES

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

1003

TRANSITARIOS

DEDALO - MENSAJERIA SEGURA

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

CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA

Muelle Tomás Olabarri, 4 - 5º  
Teléfono: 94 464 51 33  
Fax: 94 464 55 65  
48930 Las Arenas (Bizkaia)

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)

1101

CARGAS FRACCIONADAS

P & J CARRASCO SL

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

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)

MURCIA

1102

CARGAS COMPLETAS

COM. VALENCIANA

TRANSPORTES BUYTRAGO

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

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

1111

AGENCIAS DE TRANSPORTE

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)

1001

CONSIGNATARIOS

1103

TIR-GRUPAJES

COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL

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

OPERACIONES INTERNACIONALES SA

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

1104

FRIGORIFICOS

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

TRANSPORTES MAZO HNOS. SA

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

ESTANISLAO DURAN E HIJOS SA

Agente Lloyd's Inspecciones/Fletamentos  
Agente P&O Nedlloyd Containers  
Tel. 986 43 15 33  
Fax: 986 43 83 05  
33205 Vigo (Pontevedra)

CACESA

Aeropuerto Madrid - Barajas  
Centro de Carga Aérea, Parc. 2.5-Nave 6  
Tel. 91 746 18 73 / Fax: 91 746 18 67  
28042 Madrid

TRANS-OTAMENDI SA

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

EXPORTLAN TERMINAL SL

Refravigas, 4 - Pabellón 6  
Tel. 946 366 180 / Fax: 944 383 010  
E-mail: exportlan@exportlan.es  
48508 Zierbena (Bizkaia)

1002

NAVIERAS

1105

CISTERNAS

1004

ESTIBADORES

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS

PAIS VASCO

ACCIONA TRASMEDITERRANEA

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

TRANSPORTES DONDERIS SL

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

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)

IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL

Avda. Alcarria, 7 - Edificio Zeltia  
Teléfonos: 91 669 18 31 / 91 669 05 54  
Fax: 91 669 19 46  
28820 Coslada (Madrid)

1001

CONSIGNATARIOS

1003

TRANSITARIOS

1401

CONTENEDORES

1101

CARGAS FRACCIONADAS

1011

BROKERS

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)

1416

SERVICIOS LEGALES

TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA

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

TRANSPORTES VICENTE BRULL

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

TRANSPORTES TORRO SL

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

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

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)

ABOGADOS ELCANO

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

# Tecnología & negocios

## EXPRESS

### GLS apuesta por la digitalización para reforzar la entrega de envíos contacto cero

TXXI. Madrid

GLS Spain, filial de la holandesa GLS, General Logistics Systems, amplía la entrega de paquetes contacto cero con la puesta en marcha de procesos digitales. De este modo, aumenta la prevención de riesgos y comodidad de los clientes y destinatarios. Por un lado, el proveedor de servicios de paquetería y transporte ha introducido nuevas modalidades a los servicios de valor añadido. Por otro lado, ofrece un innovador proceso de confirmación de entrega.

## SERVICIOS

### Gazeley completa la construcción de su nave de 37.000 m2 en Illescas (Toledo)

TXXI. Madrid

Gazeley, empresa de promoción, inversión y gestión de almacenes logísticos y parques de distribución europeos, afianza su presencia en España tras completar la construcción de G-Park Illescas, un almacén de 37.000 metros cuadrados situado en Toledo. La nueva instalación ha sido diseñada principalmente para empresas de logística, comercio electrónico y distribución. Con una altura libre de 11,7 metros, el almacén cuenta también con más de 250 de plazas de aparcamiento privado para automóviles y 20 para camiones.

## OPER. LOGÍSTICOS

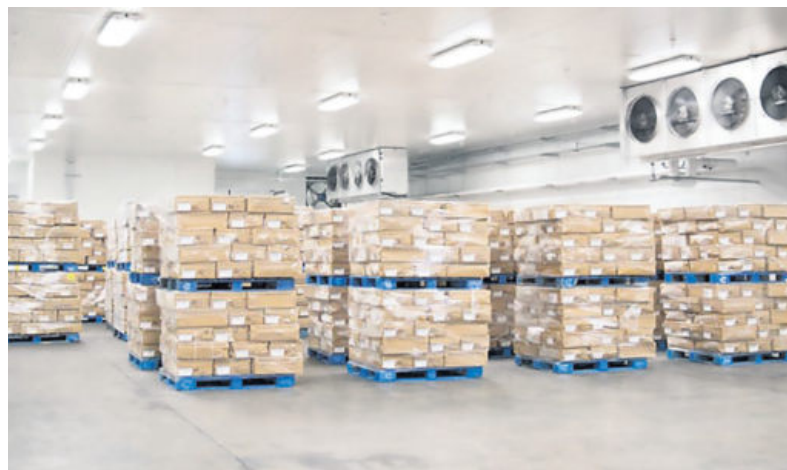
### El grupo Asstra obtiene en Estados Unidos la licencia oficial de NVOCC

TXXI. Zúrich

El grupo corporativo Asstra refuerza su actividad en EEUU con la obtención de la licencia oficial de NVOCC. Además, a la oficina de representación estadounidense se le ha asignado el alfa-código estándar de transportista SCAC, que se usa en el país para identificar a las compañías de transporte. Así las cosas, la oficina del grupo en Nueva York es un operador oficial de transporte marítimo de exportación e importación de carga estadounidense.

## La crisis del Covid-19 dispara la demanda de servicios del sector del almacenamiento en 'frío'

Más del 30% del volumen total presenta una ocupación del 100% o superior



La industria del almacenamiento frigorífico presenta una ocupación media del 85%.

►El sector del almacenamiento frigorífico, clave para la gestión de productos perecederos, dispara su actividad durante el estado de alarma sanitaria. La patronal Aldefe sitúa la ocupación media en el 85 por ciento, si bien en las grandes zonas de concentración de población, como Madrid, Barcelona o Valencia, la cifra es superior.

TRANSPORTE XXI. Madrid

La industria del almacenamiento frigorífico, clave para la gestión de los productos perecederos, que ya presentaba elevados niveles de ocupación antes de la aparición del Covid-19, ha disparado su actividad desde la entrada en vigor del estado de alarma en España.

La Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe) sitúa la ocupación media en el 85 por ciento, si bien en las grandes zonas de concentración de población, como Madrid, Barcelona o Valencia, la cifra es superior. De hecho, según la patronal del sector, que preside Julián Corriá, más del 30 por ciento del volumen total de almacenes presenta una ocupación del 100 por ciento o superior. Además, con el 90 por ciento de ocupación está el 23,1 por ciento, con el 80 por ciento un 34,6 por ciento y, por último, con un 70 por ciento o algo inferior un 11,5 por ciento.

Esta ocupación viene dada por un

doble fenómeno, según explican desde la asociación. Por un lado, estos niveles de actividad responden a la gran rotación de productos y, por consiguiente, de su entrada y almacenaje para la distribución de alimentos a la industria que da servicio a las cadenas de alimentación. Y, por otro lado, por la acumulación de productos del canal Horeca, que no solo no dan salida a los productos, sino que, además, han tenido que almacenar aquellos que ya habían encargado antes de la entrada en vigor del estado de alarma.

En cuanto a posibles trabas genéricas en el desarrollo de su actividad en plena alarma sanitaria, Aldefe señala que en el 88,5 por ciento de los casos, los almacenes frigoríficos no han tenido problemas. Eso sí, el panorama cambia al abordar las dificultades concretas, según la patronal, que pone el foco en las trabas ligadas a la seguridad en higiene en el trabajo para poder mantener la actividad. En este supuesto, el principal obstáculo ha sido la obtención de EPIs, que ha sido crítica en el 31,8 por ciento de los casos. A continuación se sitúa el cobro a clientes con aplazamientos y negociaciones en el 18,2 por ciento. Además, según los datos facilitados por Aldefe, ha habido un 15,9 por ciento de problemas específicos en las instalaciones frigoríficas que dan servicio al canal Horeca, cerradas de forma repentina con la entrada en vigor del estado de alarma por la crisis del Covid-19.

## SERVICIOS

### El Centro de Simulación de Siport21 incorpora la emisión en 'streaming'

El Centro de Simulación de Siport21, siguiendo la normativa actual del Gobierno, reabre sus puertas y pone a disposición de sus clientes la posibilidad de participar en sesiones de simulación de maniobras en tiempo real, mediante un sistema de *streaming* de vídeo en directo debido a la imposibilidad de participación de personas en estas actividades, debido a la situación excepcional causada por el Covid-19.

## CARRETERA

### Palibex crece en Madrid con la integración de la compañía Jasde

La red de transporte urgente Palibex crece en la Comunidad de Madrid con la incorporación de Jasde, que suma la línea de palettería urgente a los servicios de carga completa y grupajes que ofrece actualmente. El operador, que nació en el año 2018, tiene su sede central en Segovia, donde dispone de 25.000 metros cuadrados dedicados al almacenaje y la manipulación. En Pinto (Madrid), la empresa cuenta con unas instalaciones de 2.000 metros cuadrados para realizar *cross-docking* y una flota de 18 camiones de diferentes dimensiones para el reparto capilar. Jasde cuenta con una flota de colaboradores y autónomos de más de 50 camiones.

## CARRETERA

### Aralogic amplía su flota de transporte con diez nuevos camiones

La compañía aragonesa Aralogic suma diez nuevas cabezas tractoras de Renault Trucks a su flota, que ya cuenta con 125 vehículos y 215 semirremolques. Estas unidades se dedicarán a reforzar la cadena logística de productos agroalimentarios, según informan desde el fabricante. El operador, que centra su actividad en el transporte frigorífico, tiene su base central en Zuera (Zaragoza) y cuenta con dos sedes en París y Barcelona. Aralogic cerró 2018, último ejercicio con datos disponibles, con una cifra de negocio de 29,56 millones, lo que supone un avance del 11,7 por ciento con respecto al año anterior.



## TRANSITARIOS

# JSV Logistic implanta un software de planificación de demanda basado en IA

La nueva herramienta permite optimizar la distribución y la combinación de mercancías

► La compañía JSV, especializada en el transporte de contenedores y palettería a Canarias, implanta un software de planificación de demanda, basado en inteligencia artificial (IA), para optimizar la distribución y la combinación de mercancías de los clientes, sin la necesidad de que tengan que llenar un contenedor completo.



Sonia Herzog, difrectora general de JSV.

## TRANSPORTE XXI. Madrid

JSV Logistic mantiene su apuesta por la innovación para adaptarse a la nueva realidad provocada por la crisis del Covid-19. La compañía, especializada en el transporte de contenedores y palettería a Canarias, ha desarrollado una herramienta informática, basada en inteligencia artificial, que permite optimizar la distribución y la combinación de cargas.

“Nuestros clientes saben que no es necesario llenar un contenedor completo. Nosotros nos encargamos de combinar sus mercancías con otras cargas para darles el mejor servicio y el más rentable”, asegura Sonia Herzog, directora general de JSV. El nuevo software facilita y agiliza esa tarea de combinación de cargas. Los desarrolladores infor-

máticos del operador han recurrido a la inteligencia artificial y al análisis de datos para que el sistema ofrezca de forma rápida, en cada momento, la combinación de mercancías más adecuada. “Queremos facilitarles un poco las cosas a nuestros clientes, que se centren en continuar con su actividad y no en llenar un contenedor. Ahora que sus necesidades han cambiado, que transporten solo lo que necesiten”, explica Herzog, tras recordar que “la tecnología es la mejor aliada para progresar y ahora más que nunca necesitamos evolucionar”.

## SERVICIOS

## Segro invertirá 600 millones en activos logísticos en España en tres años

## TXXI. Madrid

La británica Segro, Sociedad Anónima de Inversión Inmobiliaria (socimi), consolidará su apuesta por el mercado español, donde está presente desde 2015, con una inversión prevista de 600 millones en los próximos tres años. La compañía, que cuenta actualmente con una cartera de inmuebles de 440.000 metros cuadrados con un valor superior a 400 millones de euros, priorizará las localizaciones estratégicas para crear una cartera de inmuebles de distribución urbana y logística privilegiada. Así lo destacó David Alcázar, director general de Segro España, que cerró el primer trimestre con cuatro nuevas operaciones

logísticas en la primera corona de Madrid y Barcelona con 92.000 metros cuadrados. En Getafe (Madrid), a 14 kilómetros de la capital, se concentran tres operaciones. Una plataforma de 47.000 metros cuadrados, que se destinará al sector de alimentación, y dos naves de 18.000 y 11.000 metros cuadrados de una instalación de un total de 38.000 metros cuadrados, alquiladas a empresas del sector de materiales de bricolaje y construcción y de informática y electrónica. Por su parte, en Barcelona, se consolida un proyecto de 16.000 metros cuadrados, a 24 kilómetros de la ciudad condal, destinado a una compañía de comercio electrónico.

## CARRETERA

## Disfrimur prepara el camión frigorífico más grande de España



Disfrimur, empresa murciana de transporte por carretera, prepara la puesta en marcha del camión frigorífico más grande de España. Se trata de una unidad de 32 metros y 70 toneladas, con capacidad para 66 *europalets*, el doble de lo que transporta un camión en la actualidad. El conjunto, está compuesto por una cabeza tractora de 640 caballos de potencia y dos semirremolques frigoríficos, unidos por un *Dolly*, dispositivo que permite esta conexión para desplazar un mayor volumen de carga. El vehículo circulará en modo experimental por la geografía española, dentro de un proyecto con la Universidad de Zaragoza, el fabricante SOR Ibérica, MAN Vehículos Industriales y la Dirección General de Tráfico (DGT), informan desde la empresa.

## SERVICIOS

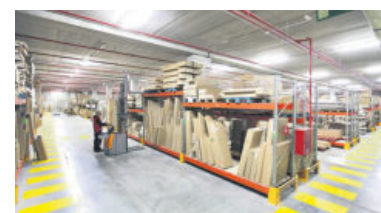
## La feria Fruit Attraction estrenará formato en la nueva era pos-COVID19



Fruit Attraction, que se celebrará del 20 al 22 de octubre en la Feria de Madrid (Ifema), continúa con la organización y planificación de su nueva edición, que incorporará novedades con el objetivo de “servir de palanca para impulsar la reconstrucción de las relaciones comerciales internacionales entre el sector hortofrutícola”. En este sentido, el certamen, que se ha consolidado como referente internacional, estrenará un nuevo formato de feria mixta, presencial y digital, acorde a la ‘nueva normalidad’ tras la pandemia. Será una feria “menos social, pero preservando siempre todos los aspectos relacionados con la seguridad y la salud de los asistentes”, explicaron desde la organización.

## TECNOLOGÍAS

## AR Racking equipa el nuevo almacén de Conforama en Madrid



AR Racking se ha encargado de equipar el nuevo almacén de Conforama, compañía europea especializada en equipamiento y decoración para el hogar. Con una superficie de 3.500 metros cuadrados, la instalación se encuentra localizada en la localidad madrileña de Majadahonda, frente al centro comercial Gran Plaza 2. AR Racking ha instalado estanterías convencionales para *palets* AR PAL, un sistema diseñado para almacenar paletas de forma mecánica por medio de carretillas elevadoras que acceden a las mercancías a través de pasillos que discurren en paralelo a los estantes. “Se trata de una solución eficaz y resistente para cargas pesadas”, destacan desde AR Racking. El sistema instalado ha logrado alcanzar las 1.415 posiciones.

## SERVICIOS

## Hyster amplía su gama de equipos con nuevas transpaletas y apiladores



Hyster Europe amplía su gama de equipos de almacén con el lanzamiento de nuevas transpaletas y apiladores para operaciones de uso general. Con una capacidad 2.0T y control de velocidad variable, la nueva transpaleta se adapta al transporte de *palets* en distancias cortas y largas, según informan desde la compañía, a través de un comunicado. Además, añade la nota, “el pequeño radio de giro también lo hace adecuado para la carga y descarga de camiones, con la dirección eléctrica disponible como opción”. Para apilar *palets* y algunas operaciones de *picking*, ha presentado el nuevo apilador de conductor a pie S1.5UT, con un centro de gravedad bajo que mejora la estabilidad en todas sus alturas de elevación, señalan desde Hyster Europe.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort

# Contra viento y marea

[valenciaport.com](http://valenciaport.com)