



El express y los tráficos sanitarios maquillan el descalabro del cargo

La conexión con China, que ha llegado a multiplicar por diez sus tarifas, segundo corredor para España en abril



La carga aérea se desploma en España, con un descenso del 59,7% en abril. Foto: Comunidad de Madrid PAG.10



Manuel Lage Marco
Secretario gral. de AESSGAN

“ES NECESARIO QUE LA ADMINISTRACIÓN IMPULSE EL BIOGÁS”

Páginas 8-9

TRANSITARIOS / 18

Coma y Ribas entra en carga general en transporte marítimo

FERROCARRIL / 22

Renfe Mercancías deja de controlar el 100% de Logirail

MARÍTIMO / 33

APMT Algeciras aumentó su tráfico un 8% en 2019

El sector logístico se reinventa ante el 'boom' del ecommerce

La logística se reinventa por el 'boom' que ha experimentado el comercio electrónico durante la pandemia del coronavirus. El cambio de hábito en las compras en plena alarma sanitaria conllevará una evolución en el modelo y la infraestructura de las entregas al cliente final, según expusieron expertos en una reciente jornada online organizada por la patronal logística UNO. PAG 11

La empresa española tipo de carretera factura 2,32 millones

La Edición 2020 del Libro Blanco del Transporte por Carretera, publicado recientemente por este periódico, revela que el sector alcanzó una cifra de negocio de 20.183 millones en 2018, último ejercicio con datos disponibles, lo que supone un avance del 3,9 por ciento, 0,4 puntos porcentuales menos que un año antes. El informe también muestra que la 'empresa tipo' española factura 2,32 millones. PAG 12

Laso y Lasarte suman fuerzas en Marruecos para el negocio eólico

La portuguesa Laso y la española Lasarte, dos pesos pesados en el transporte especial por carretera, han sumado sinergias para aumentar su capacidad operativa en el negocio eólico en Marruecos, donde ya tenían una destacada presencia. La sociedad conjunta Laso Lasarte Wind, creada el pasado año en Rabat, inició su actividad con el desarrollo del parque eólico de Midelt. PAG 15



salgarsl.com



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



MESA de Redacción

El juicio de la estiba se aplazó por el coronavirus. La Audiencia Nacional ha decidido llevar al mes de octubre la vista prevista para el 27 de mayo en la demanda presentada por la patronal Asoport contra Anesco y los sindicatos por el pacto del V Acuerdo Marco de Estiba. La Audiencia Nacional deberá dirimir si la subrogación en la estiba es conforme a ley o va contra los principios de la competencia de la legislación española y del Tratado de la Unión Europea, tras el reciente informe de la CNMC que alertaba al Gobierno de que una cuarta parte del convenio es contraria al espíritu de liberalización de 2017.

La industria valenciana solicita la puesta en marcha de incentivos directos a la utilización del transporte intermodal, con el desarrollo de un 'ecobono', y ventajas fiscales para aquellos que utilicen de forma específica el modo ferroviario. Esta propuesta forma parte de un completo informe que el pasado 15 de mayo presentó la Confederación Empresarial Valenciana, que preside Salvador Navarro, con peticiones en las que han participado 700 empresarios valencianos para la recuperación a raíz de la pandemia del COVID-19.

Astic pide a los cargadores que se impliquen en completar la protección activa en los muelles de carga y descarga y cesen de obligar a los conductores a realizar esas labores que no les corresponden y favorecen la expansión geográfica del virus. Además, la patronal señala que las empresas asociadas emplean una media mensual de 5.000 euros por empresa en medidas de higienización, sumado a más de 60 euros por empleado en protección del personal.

Fred. Olsen Express ha logrado un certificado de Aenor que acredita a la empresa como primera naviera española por sus buenas prácticas en la gestión de riesgos derivados del COVID-19. El sello es un aval externo de la eficaz aplicación de los protocolos y medidas desarrollados por la naviera para garantizar la seguridad de pasajeros y trabajadores y su implantación en todos sus centros laborales, además de confirmar que está alineada con las recomendaciones y requisitos de distintos documentos sectoriales y específicos emitidos por organismos nacionales e internacionales.

El anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética remitido al Congreso de los Diputados no incluye ningún tipo de propuesta de desarrollo normativo para aumentar la capacidad de carga de los vehículos pesados y se limita a avanzar hacia la neutralidad en las emisiones de ahora hasta el año 2050.

JONÁS



SE MUEVEN



Sebastian Mikosz

Sebastian Mikosz se une a IATA como vicepresidente Senior de Relaciones Externas y Miembros de la Asociación. Con anterioridad, entre los años 2017 y 2019, Sebastian Mikosz fue director general y CEO de Kenya Airways.



Rick MacDonald

DHL Supply Chain nombra a Rick MacDonald como presidente del sector *retail* en América del Norte. MacDonald, con más de 30 años de experiencia en el transporte, supervisará el desarrollo estratégico de este sector clave.



Ross Eggleton

Ross Eggleton se convierte en vicepresidente ejecutivo de Desarrollo de Negocios del operador británico EV Cargo, aportando su amplia experiencia en la cadena de suministro de productos de alta rotación, *retail* y consumo.



Mar Rojo

Mar Rojo, con una amplia experiencia en comercio internacional, empieza su aventura en Logisfashion como KAM & Business Developer Latam. Su principal reto: potenciar el crecimiento del operador logístico en Latinoamérica.



María Carmen Aragón

María Carmen Aragón, nueva directora general de Ertransit. Ha desempeñado puestos gerenciales en Trasmediterránea, en la que fue directora de Ventas, y en Acciona Logística como directora gerente de Líneas y de Carga Seca.

DEBATE

SÍ

Eugenia Sillero
Directora General de Gasnam

El ejemplo que Alemania está dando en Europa, con la exención de pago de los peajes en las autopistas a vehículos pesados de GNL, es una clara demostración de la importancia del gas natural para la transición energética hacia una economía baja en carbono, circular y sostenible, con el biometano. En 2050, Europa aspira a ser un continente neutro en carbono, con un sistema de transporte con cero emisiones netas. En Europa, ya circulan más de un millón y medio de vehículos propulsados por gas natural, del cual un 15 por ciento es de origen renovable. La flota de camiones de GNL es una realidad que crece de forma imparable y que está lista para utilizar biometano. La capacidad de producción europea de biometano tiene un potencial de 1.200 TWh, suficiente para satisfacer las necesidades del sector. El gas natural vehicular contribuye a paliar el efecto invernadero: elimina las emisiones de azufre y reduce las de monóxido de carbono y de CO2 hasta un 25 por ciento.

¿La bonificación de vehículos GNL en las autopistas alemanas es un ejemplo en Europa?

Moritz Mottschall
Investigador de Öko-Institut

NO

La mayoría de los camiones que funcionan con GNL emiten aproximadamente la misma cantidad de gases de efecto invernadero que los camiones diésel. La razón de las altas emisiones: el metano se escapa cuando se quema el gas natural, pero también cuando se reabastece de combustible y cuando se produce el gas natural licuado, un gas de efecto invernadero que tiene un efecto significativamente más fuerte en el clima que el CO2. Este es el resultado de un estudio realizado por las consultoras Öko-Institut e ICCT. La gran ventaja climática de los camiones de GNL y su promoción como tecnología puente para un transporte de mercancías amigable con el clima ya no son sostenibles. Por lo tanto, los subsidios del Gobierno Federal alemán a los vehículos pesados alimentados por GNL deben expirar porque el beneficio climático es insostenible. El biogás y el metano sintético solo están disponibles de forma limitada para operar camiones de GNL.



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo

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

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

La incertidumbre en la carga aérea

Las estructuras tradicionales del transporte de mercancías por vía aérea han experimentado un significativo vuelco con motivo de la pandemia del coronavirus. La tormenta perfecta se ha desatado con la paralización prácticamente total del tráfico de aviones de pasajeros, que representan más del 50 por ciento de los movimientos de carga aérea mundial y se acercan al 90 por ciento en el mercado español. La situación de parálisis del movimiento de mercancías en las bodegas de los aviones de pasaje, cuya creciente conectividad había impulsado el negocio de la carga aérea en los aeropuertos españoles en los últimos años, ha provocado un desplome del negocio. Tan solo los vuelos con aviones cargueros de los integradores y los chárter cargados con material médico en los corredores sanitarios montados contra reloj han permitido, en la práctica, la no paralización total del negocio. En el caso de los integradores, los volúmenes se han logrado mantener como consecuencia del auge del comercio electrónico, una de las consecuencias

más llamativas derivada de esta crisis sanitaria, que ha impulsado en dos meses este mercado a niveles muy elevados y que todo apunta que se mantendrán en buena medida en los próximos años. Por su parte, los corredores sanitarios, cuyos clientes finales han sido en nuestro país principalmente las Administraciones, y que se han concentrado en la conexión con China, han provocado un incremento tanto del precio de los vuelos chárter con origen en el gigante asiático y destino en territorio europeo, como de la carga aérea fraccionada estándar. Queda ahora por ver cómo evoluciona este negocio en la etapa poscoronavirus, puesto que depende en buena medida de la reactivación de los vuelos de aviones de pasajeros. La incertidumbre es muy grande y nadie tiene claro si esta actividad empezará a recuperarse en el tercer trimestre, en el cuarto o si ya no cabe hacerse muchas ilusiones antes del primer trimestre de 2021. El negocio de la carga aérea necesita retornar a la normalidad cuanto antes para poder sobrevivir.

Nuevos tiempos para las ferias

El Covid-19 se ha llevado por delante la celebración de numerosos certámenes, que han ido cancelando o aplazando sus fechas. Uno de ellos ha sido el SIL, cita logística de referencia en España. El Consorci de la Zona Franca de Barcelona ha pospuesto este salón a 2021, al igual que el eDelivery y el que hubiera sido el primer SIL Américas. Pero no se ha quedado con los brazos cruzados y ha lanzado un nuevo encuentro, Barcelona New Economy Week (BNEW), que se celebrará del 6 al 9 de octubre en diversos edificios singulares de la ciudad condal. Un evento disruptivo, innovador y con un formato híbrido -presencial y virtual-, que marcará el futuro de los próximos congresos y exhibiciones en lo que será la 'nueva normalidad' tras la alarma sanitaria, eso sí, sin sustituirlos. BNEW aglutina cinco eventos de

logística, inmobiliario, industria digital, *ecommerce* y zonas económicas, todos ellos con un denominador común: la nueva economía, y un objetivo claro: impulsar la recuperación tras la crisis y el tejido empresarial, poniendo el foco en el conocimiento, la innovación y el talento. Además, el *networking*, uno de los aspectos más potentes, ocupará un lugar destacado, ya que se permitirá acceder a una amplia agenda de encuentros, programar reuniones presenciales y conseguir contactos digitales de cualquier lugar del mundo. Está previsto que el encuentro cuente con 350 *speakers*, entre 150 y 200 empresas, así como entre 7.000 y 10.000 usuarios virtuales conectados en línea y 700 visitantes físicos. Una iniciativa de aplaudir, acorde a los nuevos tiempos en plena pandemia, con un formato revolucionario que llega para quedarse.

LA ROSCA



Alfonso Alday

No hay mayor desprecio que no hacer aprecio y el transporte de mercancías por carretera lo sabe bien

Olvidados

Mientras España sigue dando pasos en la 'desescalada asimétrica' por el coronavirus, los transportistas han llegado 'ipso facto' a la normalidad. No la 'nueva', sino la de siempre. Una actividad esencial, realizada por auténticos profesionales, cuyo trabajo ímprobo pasa desapercibido. Vuelven a ser invisibles. Lejos quedan ya los tímidos aplausos y el reconocimiento a su labor. Otra vez olvidados. Y eso que ahora hay un Ministerio de Transportes, 'ad hoc', pero ni por esas... Claro que no hay que olvidar que se cambió de nombre, pero no de ministro. El secretario de Organización del PSOE, José Luis Ábalos, sigue enfrascado en mil y una batallas, con escasa atención al transporte de mercancías, por muchos guiños que haya dedicado a la industria. El estado de orfandad es tal que el Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano de interlocución con la Administración, ha tenido que remitir una carta a Ábalos para reclamar una reunión urgente y ver "¿qué hay de lo mío?". Y es que aún no ha tenido respuesta a las medidas planteadas a finales de febrero, con temas tan relevantes encima de la mesa como la prohibición de las labores de carga y descarga por parte de los conductores, una tarea que chirría aún más en plena alarma sanitaria. Tampoco ha tenido respuesta a la petición realizada a finales de marzo, también por el Comité, para la adopción de medidas de urgencia ante la "dramática situación" de las empresas. No hay mayor desprecio que no hacer aprecio y el transporte de mercancías por carretera lo sabe bien. Podría hacer un doctorado sobre esta materia. Su labor es fundamental e indispensable para reactivar todos los sectores económicos, algunos, como la automoción o el textil, muy tocados por la crisis del Covid-19. Los que llevamos ya tiempo dando cuenta de su actividad, no descubrimos nada nuevo. Y Ábalos, ministro del ramo desde mediados de 2018, tiempo ha tenido ya para ponerse al día.

a.alday@grupoxxi.com



SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

La concesión de avales, la herramienta fundamental para ayudar a las empresas, sufre retrasos inexplicables

Sesgo

Pocas veces se ha visto un sesgo ideológico tan acusado como el que han puesto de manifiesto los planes económicos del Gobierno en relación con la salida del enorme agujero económico en que nos ha metido la epidemia. Suponíamos que el coste que habría de pagar por la suspensión de la actividad sería alto. En la práctica va ser aún mayor.

Como siempre, nuestros datos -un paro de más del 20 por ciento derivado de una caída del PIB por encima del 10 por ciento- serán peores que la media europea, que ha previsto una caída del PIB del orden del 7 por ciento.

No existe ningún tipo de maldición bíblica que determine estos resultados, ni es el resultado de una inclinación irremediable. Es solo la consecuencia de unas prioridades libremente elegidas.

Las mismas demuestran que el Gobierno se siente más preocupado por las reacciones de los ciudadanos, y su impacto electoral, que por las consecuencias económicas, que serán, a la larga, mucho más decisivas.

Un ejemplo de ello es el hecho de que aprueba una medida tan ambiciosa y edificante como un salario mínimo o básico en un tiempo récord (para mayo) pero la concesión de avales, la herramienta fundamental para ayudar a las empresas, sufre retrasos inexplicables. Un apoyo que va a ser incomparablemente menor que el que otros países europeos van a proporcionar a sus empresas.

El Gobierno ha establecido de entrada un principio ideológico conmovedor, prohibir los despidos, lo que es como poner puertas al campo, y lo hace así porque el coste corre a cuenta de las empresas. Una liberalidad que no se pone de manifiesto cuando es el Estado el que tiene que ayudar.

Condicionado por la deuda pública acumulada, producto de su conducta irresponsable en materia fiscal, el Estado español aplica casi exclusivamente medidas sociales que no tienen nada que ver con una verdadera política económica que atienda a lo que importa realmente: conseguir que la mayor parte de las empresas que han cerrado vuelvan a abrir en próximos meses.

Con tales apoyos, muchas se quedarán en el camino y unos tres millones de empleos desaparecerán.

NO COMPLEMENTARIOS



El Ministerio de Sanidad de **Salvador Illa** plantea un calendario flexible para pasar la ITV a los camiones, pero tiene trampa. Según Fenadismer, que preside **Julio Villacusa**, constará el día fijado en la tarjeta y no el de la revisión. Es decir, tendrían que volver en días. Absurdo.

VICIOS *de transitario*

Jesús Cuéllar

Probablemente muchos estamos de acuerdo con la frase de que los datos son el petróleo del siglo XXI, por supuesto, pero ya sabemos que los datos fragmentados, sin tratar, sin ponerlos en contexto y sin analizar pierden bastante utilidad

Rigor científico y académico

Disponer de las estadísticas públicas de carga aérea ofrecidas por organismos nacionales e internacionales es útil, pero soy de los que opinan que nos hace falta un instrumento como el Observatorio de Carga Aérea que elaborará una institución como Zaragoza Logistics Center (ZLC), que vigile la evolución de la industria, que enriquezca los datos públicos con investigación adicional y ofrezca un resultado con rigor científico y académico.

La crisis del Covid-19 en su apartado sanitario nos está enseñando la importancia de no dejarnos llevar por nuestra visión parcial e incluso subjetiva, si no contar siempre con la ciencia como base de la información para luego tomar decisiones.

El buen funcionamiento del Observatorio necesitará la colaboración de todos los sectores de la industria de la carga aérea. Tendremos que facilitar la información complementaria que necesitarán los investigadores de ZLC. Por eso, también era importante residenciar la elaboración de los trabajos en una entidad neutral con respecto a la propia industria.

El primer análisis corresponderá al año 2020. Un momento complejo y difícil por los efectos de la inesperada crisis que ha hecho retroceder (esperemos

que temporalmente) los volúmenes de carga en los aeropuertos españoles un 30 por ciento en el mes de marzo y un 60 por ciento en el mes de abril.

Todavía es muy pronto para hacer previsiones para lo que resta de este año. Aunque afortunadamente, los países en Asia y Europa nos vamos abriendo y algunas compañías aéreas comienzan a volver a operar sus vuelos regulares de pasaje, permitiendo que los "ghost flights" ocasionales se abran a recibir reservas de viajeros y que, por tanto, la oferta de carga en la bodega se consolide. Un auténtico bálsamo para la escasez de capacidad imperante. Quedan en el horizonte los temores de rebrotes del virus en otoño o a comienzos de 2021 para los que, como mínimo, se requerirá tener desarrollados planes de contingencia.

En cualquier caso, si disponer de información precisa de la industria, su evolución y las tendencias del mercado era importante en los buenos tiempos de crecimiento sostenido de la carga aérea de los últimos años en España, en pleno tsunami del Covid-19 y en la nueva era poscoronavirus que se nos viene encima, contar con la información y los datos correctos para tomar decisiones ciertas será de vital importancia en el inmediato futuro.

QUÉ bien

El cambio en el nivel de tensión a 66Kv del suministro eléctrico en APM Terminals Algeciras, que traerá mejoras en la calidad del fluido eléctrico de la terminal de contenedores del Mediterráneo con mayor volumen de tráfico, así como en seguridad y en productividad. Bajo una inversión de 3,2 millones de euros, la estibadora ha abierto una nueva subestación transformadora de 20 MW en Isla Verde Exterior, tres líneas de alimentación de 4 kilómetros hasta la terminal, y un nuevo centro de entronque integrado en las pilas de contenedores. La alimentación de la subestación se realiza desde la red de 66 KV existente en Isla Verde, que proviene de la subestación de El Cañuelo. La línea de tensión de 20 KV se queda como suministro de socorro. El presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluce, fue el encargado de activar de forma simbólica el cambio de la conexión a la red nacional de distribución junto al director gerente de APM Terminals West-Med, Keld Pedersen.



Keld Pedersen y Gerardo Landaluce.

QUÉ mal

El Gobierno de Navarra proyecta implantar un sistema de peajes para vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad de la comunidad foral basándose en los argumentos de "quien usa paga" y "quien contamina paga". La propuesta de implantar peajes tiene como objetivo recaudar unos 45 millones de euros anuales, que se destinarían al mantenimiento de las carreteras. El Ejecutivo que preside María Chivite recalca que en el actual contexto generado por la crisis del Covid-19 "no parece ni realista ni oportuno plantearse detraer futuros recursos de los presupuestos (Salud, Educación...) para actualizar la red viaria". Los transportistas, en "situación límite" por la alarma sanitaria, se han opuesto a este desarrollo que generaría sobrecostos al sector, reduciría la actividad y encarecería la producción navarra.



'Project cargo' de Duro Feguera en Gijón. Mammoet, en colaboración con el operador Marprin, traslada una carga pesada de Duro Felguera en Gijón, una de las mayores operaciones del fabricante en su historia, destinada a una planta belga. La pieza, de 1.200 toneladas de peso, tiene 110 metros de largo y 10 metros de diámetro.

TRIBUNA LIBRE



Alberto Garrido

Del trabajo al teletrabajo... ¿Del transporte al "teletransporte"?

La pandemia de la COVID-19 puede estar siendo, de forma inesperada, un campo de pruebas de nuevas o incipientes realidades que se pueden imponer, antes de lo previsto, en el mundo de la empresa si resultan ser "eficientes" en el sentido económico del término; esto es, si pueden conseguir los mismos o mayores objetivos utilizando menos recursos. Así, por ejemplo, puede estar ocurriendo con el teletrabajo. Según datos del INE en 2019 solo el 4,8 por ciento de los empleados trabajó más de la mitad de los días laborales en su casa y un 3,5 por ciento lo hizo ocasionalmente. Con el estado de alarma decretado por el Gobierno habrá que ver cuáles serán estos porcentajes durante el periodo de confinamiento y qué resultados y lecciones sacarán las empresas de esta forma de trabajar. Aunque las condiciones en que se está desarrollando el teletrabajo no son las mejores (por ejemplo, medios telemáticos del trabajador) y, en muchos casos, han tenido que improvisarse, sí que se podrán obtener algunas conclusiones. Una de estas será, sin duda, que habrá que prever y organizar el teletrabajo, al menos, para situaciones como las que estamos viviendo (crisis sanitaria) y para otras similares, como catástrofes naturales. De igual forma, en los distintos

sectores de actividad, las empresas -en particular las que hayan estado activas- sacarán sus propias conclusiones respecto de sus experiencias en el ámbito del transporte de mercancías pues, en general, las empresas de transporte sí que están pudiendo ejercer su actividad, aunque ciertamente, no en las mejores condiciones. Así, las distintas industrias, al igual que en el teletrabajo, podrán evaluar qué impacto habrán tenido en su actividad las carencias en el transporte de mercancías y las medidas que tendrán que adoptar para ser más eficientes, muy en particular, para organizar su producción industrial o comercial en situaciones de crisis, como la que estamos viviendo o en otras semejantes. Por tanto, la crisis sanitaria de la COVID-19 que padecemos debería verse, por un lado, como una oportunidad y, por otro, como un reto. Es una oportunidad para los distintos sectores industriales que necesitan de un transporte intensivo en el suministro de repuestos, componentes, materias primas y, en general, de toda clase de insumos. Al mismo tiempo, es un reto para las empresas de transporte si la conclusión a la que llegan sus clientes es que la eficiencia impone la implantación de nuevos sistemas que eliminan o, al menos,

reduzcan el coste que para la producción y distribución de bienes manufacturados impone la distancia física entre suministrador y fabricante, así como entre este y el consumidor final.

Obviamente, como, hoy por hoy, el teletransporte solo existe en las películas de ciencia ficción, los distintos sectores industriales podrán fijarse en una realidad que ya existe, me refiero a la impresión en 3D, que, aunque por sus limitaciones -elevados costes, necesidad de lograr mejoras e imposibilidad de crear materia viva o estructuras complejas- es residual actualmente, podría dejar de serlo en un futuro más o menos próximo.

La tecnología de impresión 3D, una vez se perfeccione, ofrecerá enormes posibilidades, dado que, entre otros procedimientos, convierte bienes intangibles (en formato *bit*) en bienes físicos que se fabrican "en destino", logrando así eficiencias al concentrar todos o muchos de los eslabones de la cadena de producción, lo que conlleva un ahorro, entre otros, de los costes de transporte, por lo que, en definitiva, se hace más eficiente al simplificar, reducir costes y hacer más segura la cadena de suministro.

Sin embargo, esto no implicará necesariamente que el transporte de bienes vaya a desaparecer, sino que, por las propias limitaciones apuntadas de la impresión 3D, probablemente lo que ocurra es que la clase de bienes a transportar varíe. Aquí es donde estará el reto del sector del transporte: adaptarse a esta nueva realidad. Y cuanto más dure la presente crisis sanitaria, más posibilidades habrá de que se vayan imponiendo los cambios.

Alberto Garrido es
Abogado

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

Para reconstruir el país no solo hay que sentarse a esperar limosna pública, es necesario ser partícipe del cambio

Oportunidades

Después de más de dos meses de temor en la batalla por vencer al virus, empezamos a vislumbrar la llegada de lo que vendrá a denominarse "nueva normalidad". Cuando echamos un vistazo a lo que nos deparará el futuro no aventuramos grandes esperanzas. Los indicadores económicos muestran una importante caída de la demanda, tanto interna como externa, que incide directamente en la producción y el empleo, reduciendo la renta de las familias que, dadas las circunstancias, dejan de consumir, generando una espiral de decrecimiento económico que hay que intentar revertir cuanto antes. El sector transporte, como muchos otros, se ha visto afectado por la situación. Al fin y al cabo, su actividad se encuentra íntimamente ligada a la producción y el consumo de bienes en nuestro país, así como a la importación y exportación. A ello hay que sumar el impacto que las restricciones a la movilidad están generando. Ante esta situación todos los sectores, el transporte entre ellos, apuntan a los gobiernos en sus diferentes ámbitos (autonómico, nacional y comunitario) para que ayuden a las empresas a sobrevivir la tormenta. Destruir el sector para empezar de cero, aparte de no ser eficiente, crearía tensiones sociales insoportables. Es cierto que el gobierno tendrá que contribuir a amortiguar los efectos negativos, lo que a su vez implicará un desequilibrio fiscal que llevará a que todos, de una u otra manera, tengamos que apretarnos el cinturón. Al margen de ello, no podemos confiar solo en las ayudas del gobierno. Los momentos de crisis son también momentos de creatividad, oportunidades y reformas. El transporte de mercancías en España tiene importantes problemas estructurales derivados de la atomización, falta de innovación, retraso en la incorporación de nuevas tecnologías y una competencia predatoria que hace que la industria sea ineficiente y débil en la negociación con otros sectores. Es el mejor momento para que todos los que puedan contribuir (gobierno, empresas, clientes...) se planteen qué sector quieren en el futuro. Para reconstruir el país no solo hay que sentarse a esperar limosna pública, es necesario, además, ser partícipe del cambio; no solo por nuestro interés, sino por el de muchas familias que están sufriendo en España.

jvassallo@caminos.upm.es

REVOLERA



Ramón Valdivia

Si una gota puede rebosar un vaso, esta "lluvia" puede que haga reventar la presa y en el peor momento

Amnesia colectiva

Desde el más experimentado conductor hasta el más novel, pasando por jefes de flota, almacén u operaciones, desde el mayor empresario al más valiente de los autónomos al volante de su vehículo, a estas alturas quien más, quien menos, además de exhausto se sentía reconfortado pensando que, a causa de esta emergencia sanitaria, social y económica, la opinión pública se había percatado del impagable servicio que el transporte presta todos y cada uno de los días del año a la sociedad.

Este sector lo ha hecho porque sabe, puede y quiere hacerlo, es su naturaleza.

Creo que todas esas personas no esperaban nada especial, excepto dejar atrás tantas décadas de "invisibilidad" y agravios represados.

Sin embargo, asistimos perplejos a que, cuando apenas balbucean las señales de vuelta a la normalidad, ya se cuecen, de espaldas al sector y sin el menor aprecio por él, medidas que, lejos de favorecer su trabajo, tienden a socavarlo; ni un solo movimiento institucional para echarle una mano, más allá de alguna palmadita en la espalda.

Nos llueven los problemas. Gobiernos autonómicos barajando ya nuevos peajes para vehículos pesados, cargadores haciendo oídos sordos a los retornos en vacío o a las recomendaciones de Bruselas para evitar que los conductores intervengan en las labores de carga y descarga; órdenes ministeriales que eliminan subvenciones, con peregrinos argumentos, en los desvíos obligatorios junto con otras que aseguran que las estaciones de ITV puedan recurrar su facturación perdida obligando a que camiones y autocares deban pasar, en muchos casos, dos veces por la inspección y por la caja de cobro... sin tan siquiera otorgar un mínimo trato preferente a estos vehículos, en claro contraste con lo que toda Europa hizo al crear los "green lanes" en los pasos fronterizos para asegurar que tanto esfuerzo y tanto empeño de parte del transporte por carretera no se viera diluido en largas colas de espera en los controles.

¿Dónde quedaron los reconocimientos verbales y escritos de la prensa, los clientes y los estamentos políticos, con el propio ministro Ábalos a la cabeza? Si una gota puede rebosar un vaso, esta "lluvia" puede que haga reventar la presa y en el peor momento.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El Gobierno español tendrá que reducir significativamente la subvención que recibe Correos para realizar el servicio postal universal (SPU). Este es el resultado de las reiteradas denuncias presentadas a lo largo de los últimos años en Bruselas por la patronal logística UNO y la Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulación de Correspondencia (Asempre). La Comisión Europea ha ofrecido al Ejecutivo de **Pedro Sánchez** un pacto que permite evitar el inicio de un expediente de infracción a nuestro país a cambio de que se eliminen de manera inmediata las ayudas ilegales al operador público. Según recuerda la patronal que preside **Francisco Aranda**, es la primera vez que la Comisión Europea declara públicamente que los importantes descuentos realizados por Correos a grandes clientes no pueden ser compensados con el dinero público que recibe por realizar el SPU. Estos descuentos a grandes compañías, de sectores como el bancario, energético o seguros, dan lugar a que el operador presidido por **Juan Manuel Serrano** lleve años operando por debajo de costes en este servicio, según denuncian sus competidores privados de los sectores postal y de la paquetería. La Comisión Europea acepta 1.280 millones de euros como tope máximo de asignación del Estado español a Correos para el período 2011 a 2020 por realizar el SPU, frente a los 1.680 millones preestablecidos. De esta manera, la asignación para el período se tiene que reducir en la friolera de 400 millones. Como quiera que la pública ya ha gastado 1.219 millones de euros en los nueve años anteriores, tan solo podrá contar con 61 millones más en 2020, según explica la patronal UNO en un comunicado. La competencia desleal nunca es el camino. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

Antes de pensar en cómo prepararnos para el mundo pos-COVID, obviamente hay que sobrevivir a esta crisis. Sobrellevarlo lo mejor posible, proteger la liquidez y reaccionar con la máxima rapidez. Cada día cuenta. Cuanto menor sea la caída menos costará levantarse. Proteger el servicio a los clientes sí, pues la reputación cuesta años ganarla y muy poco perderla

Operaciones tras el COVID19

Es momento también de profundizar en la búsqueda de oportunidades de reducir todo gasto no necesario. La excusa del COVID19 para justificar actuaciones de difícil justificación vale para hoy, pero nadie la aceptará dentro de seis meses.

Todas las crisis acaban. Llegan de repente y se recuperan poco a poco y, casi sin darnos cuenta, estamos otra vez en un estadio de crecimiento y oportunidades. Pero eso no es para todos igual, solo para los más competitivos. En estos momentos, una vez controlado que no quebraremos, hay que pensar en cómo robustecer la compañía para la era pos-COVID19, para lo que la gestión de las operaciones es crítica. Uno puede cambiar un plan de medios muy rápido (*marketing*) pero no construir una red de "capacidades" e infraestructuras de la noche a la mañana. Por eso, en el corto plazo, hay que eliminar todo gasto no esencial, por pequeño que sea, pero salvaguardar las capacidades, empleados críticos y el know-how que tanto cuesta adquirir. Proteger las inversiones a medio plazo, puesto que lleva mucho tiempo planificarse y si se paran no es sencillo volver a arrancar.

Para mantener las inversiones y adaptarlas al nuevo escenario, hay que imaginar cómo será este en el pos-COVID19 y su impacto en las operaciones.

Lo primero: ¿es una crisis puntual o estructural?

El COVID19 en sí es una crisis-evento, pero puede acelerar cambios estructurales que ya estaban latentes: guerra comercial China-EEUU, cambio de modelo energético, debilidad de la UE, proteccionismo emergente... Eso generaría cambios en las cadenas de suministro pasando a ser más regionales. Si la crisis económica no es una debacle y se logran avances sanitarios que den tranquilidad a la sociedad en su conjunto, puede haber un crecimiento explosivo en la segunda mitad de 2021. A finales de este año tendremos suficientes indicadores para ver si este escenario es muy optimista o no.

Por eso, reducir costes para sobrevivir, sí. Pero con un ojo mirando cómo robustecemos nuestras operaciones para la reactivación que es seguro llegará.

¡Trabajo duro y mucho ánimo!



Blog: felogdecalderuega.com

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

Transformarnos conlleva actuaciones muy profundas. No solo implica a los departamentos de informática

Transformarse

Aunque pueda parecer lo mismo digitalizar que transformarse, no lo es. Nos digitalizamos cuando informatizamos un proceso que se hacía manualmente en papel. Por ejemplo, cuando pasamos de llevar un formulario impreso (como el CMR en el transporte por carretera) a llevarlo en la tableta o móvil en formato digital (convirtiéndose en un e-CMR).

Podemos implantar este tipo de mejoras, que son muy recomendables y un primer paso necesario, desde nuestro departamento informático o con la ayuda de una empresa tecnológica externa.

Pero donde realmente está la gran oportunidad de dar un salto cualitativo es en TRANSFORMARNOS. Y el momento actual de Covid-19, lo hace más necesario que nunca.

Nos transformamos cuando, por ejemplo, introducimos métodos nuevos de gestión de clientes, enlazando automáticamente las órdenes operativas y los procesos de pago. Es lo que ocurre cuando compramos en Amazon: buscamos y seleccionamos en su web, confirmamos activando el pago e inmediatamente, en sus almacenes se desencadenan una serie de acciones para poner en marcha un pedido que recibiremos en días u horas.

Transformarnos conlleva actuaciones muy profundas. No solo implica a los departamentos de informática, sino que arranca en el vértice de la pirámide estructural de la empresa y abarca a todas las áreas, tanto las de staff corporativo (finanzas, recursos humanos, etc.) como a las funcionales, operativas y, sobre todo, las de marketing. Muchas organizaciones han creado áreas de innovación o transformación digital, paralelas a las de informática tradicionales y dependientes directamente de la cúpula para coordinar este proceso. Otras lo que hacen es cambiar el nombre de áreas existentes y, como mucho, escribir un manual de funcionamiento. Lo primero es lo acertado, lo segundo es poner maquillaje a las arrugas para parecer más joven (puede funcionar temporalmente, pero en algún momento el maquillaje desaparece y se ve el aspecto real).

Para afrontar este gran proceso de transformación hacen falta socios de base tecnológica (no solo proveedores o suministradores informáticos) con conocimiento profundo de los procesos y modelos de negocio y visión estratégica.

jmmartinez@eurogestion.eu

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Si dejamos de ver camiones en la carretera, nos tenemos que empezar a preocupar”.

Antonio Iglesias
Profesor ESIC

“La intermodalidad es la palanca fundamental para trabajar en la agenda medioambiental”.

Juan Diego Pedrero
Presidente AEF

“El ‘Paquete de Movilidad’ es un paso fundamental para que el transporte en su conjunto sea un factor de competitividad para toda la economía europea”.

Izaskun Bilbao
Eurodiputada

“Las Redes Transeuropeas de Transporte, hoy más que nunca, tienen su justificación y su importancia estratégica y no solo desde el punto de vista económico”.

Gerardo Landaluce
Presidente del Puerto de Algeciras

“Una subida de impuestos a las empresas sería un error garrafal, una catástrofe”.

Gerardo Cuerva
Presidente de Cepyme

“Los precios son más estables en los surtidores: la mitad son impuestos, sumados a los costes de logística y distribución, por lo que la parte afectada por la caída del precio del petróleo es relativamente pequeña”.

Andreu Puñet
Director general de AOP

“Con sistemas de producción masivos en Asia, que han manifestado su mayor debilidad dada la extrema dependencia, una economía como la española puede poner en valor nuestra indudable capacidad de producción”.

Juan Carlos Moro
DB Schenker

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Jordi Trius**
Pte. As. Consignatarios

La Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, que actualmente preside Jordi Trius, cumple cien años. El 18 de mayo de 1920 se constituyó oficialmente la primera junta directiva de la entidad, aunque en junio de 1919 una comisión presidida por Juan Talavera ya lideró la creación de la asociación con el objetivo de defender los intereses de las empresas consignatarias de buques del puerto de la capital catalana.



↓ **Juan Manuel Serrano**
Presidente de Correos

La Comisión Europea ha confirmado que los importantes descuentos realizados por Correos a grandes clientes no pueden ser compensados por el dinero público que recibe para realizar el servicio postal universal (SPU). De esta manera, Bruselas insta a España a que recorte de forma inmediata las ayudas millonarias que aporta a Correos. La CE viene así a dar la razón a las reiteradas denuncias de las asociaciones UNO y Asempre.



↑ **Alfonso Díaz**
UTA España y Portugal

El proveedor de tarjetas de servicio y repostaje al transporte por carretera UTA, cuyo director general para la Península Ibérica es Alfonso Díaz, ha donado 3.000 mascarillas FFP2 a la Asociación Navarra de Empresarios de Transporte (ANET). Además de apoyar a los transportistas españoles, UTA está desarrollando una campaña similar de reparto de material a conductores de Alemania, Austria, Italia, Francia y Polonia.



↓ **Aintzane Oiarbide**
Diputada de Guipúzcoa

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha vuelto a tumbiar los peajes a los camiones establecidos por la Diputación de Guipúzcoa en la N-1 y A-15. Tras ser declarados ilegales en abril de 2018, la institución foral, con una versión “maquillada”, continuó exigiendo el pago a los transportistas. La sentencia reitera el carácter “discriminatorio”. El sector teme que Guipúzcoa mantendrá los peajes mientras no haya una resolución firme.

AGENDA

FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

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

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

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

BREAKBULK EUROPE 2020

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

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK (BNEW)

Conferencia
6-9 de octubre de 2020 - Barcelona
www.bnewbarcelona.com/

CONXEMAR

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

CONGRESO NACIONAL CETM

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

TOC AMERICAS

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

FRUIT ATTRACTION

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

TECH4FLEET

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

FRUIT LOGISTICA

Conferencia y Exhibición
3-5 de febrero de 2021
Berlín (Alemania)
www.tocevents-europe.com

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

Sin planes de descarbonización

La sociedad de clasificación ABS ha realizado una investigación que muestra que la mayoría de los propietarios de buques de transporte no tienen preparada una estrategia de descarbonización. La encuesta se realizó a los operadores y armadores que se inscribieron en el seminario web de ABS Pathways to Sustainable Shipping, en la que se demostró que casi el 60 por ciento de los encuestados consideraba el hidrógeno y el amoníaco como las opciones de combustible más atractivas a largo plazo y el

70 por ciento de ellos eligió el GNL como una solución a corto plazo. La encuesta también revela que los operadores se enfrentan a decisiones complejas sobre la mejor manera de identificar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



El grupo AFKLMP reincorpora rutas de carga

El grupo Air France KLM Martinair Cargo, AFKLMP, ha aumentado las operaciones en toda su red, después de una severa interrupción durante los últimos meses causada por el brote global de coronavirus. La aerolínea ya reanudó los vuelos

entre Singapur y París y entre Accra y Ámsterdam y en breve su ruta de Bangkok, Ciudad de Panamá y San Martín, que opera desde París (CDG). La aerolínea también ha aumentado sus frecuencias de vuelo a destinos que incluyen: de París a Nueva York, Ciudad de México, Río de Janeiro, Conakry, Nouakchott, Bangui, Abidjan, Nairobi, Shanghai y Tokio. Y desde Ámsterdam a Nueva York, Los Ángeles, Houston, Toronto, Buenos Aires, Dubai, Mumbai, Bangkok, Singapur, Kuala Lumpur, Manila, Osaka y Tokio. De este modo, la gama regular de servicios de carga del grupo aéreo incluye actualmente 304 frecuencias semanales a 67 destinos.

PortalPortuario

Puertos mexicanos caen un 7,7% hasta el mes de abril

Durante el primer cuatrimestre, el sistema portuario nacional mexicano operó 93.551.487 toneladas de carga, un 7,7 por ciento menos que en el mismo período del año anterior. De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el movimiento de petróleo y sus derivados totalizó en 37.756.474 toneladas, que representan el 40,4 por ciento del total, pero con una caída de 9 por ciento frente al ejercicio previo. Los graneles minerales alcanzaron 21.413.638 toneladas, lo que representa una

caída del 10,8 por ciento. Estos productos constituyen el 22,9 por ciento del total. A su vez, los graneles agrícolas cerraron el primer cuatrimestre de este año con 5.877.727 toneladas, con una cuota del 6,3 por ciento, aunque con una variación al alza del 8,8 por ciento. En el tráfico de carga general en contenedor, los puertos movieron 16.017.311 toneladas, lo que representa el 17,1 por ciento del total, y una caída del 8,2 por ciento. Con base en las estadísticas de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT, la carga general convencional participó con el 9 por ciento del total nacional, cerrando en 8.403.646 toneladas y una caída de 2,8 por ciento.

MANUEL LAGE MARCO

SECRETARIO GENERAL DE AESSGAN

“Es necesario que la Administración impulse la producción y la certificación del biogás”

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

– **¿Quiénes forman AESSGAN y cuál es su hoja de ruta?**

– Se crea hace año y medio como una asociación empresarial. Por sus estatutos, no pueden adherirse las grandes empresas del sector. Somos pequeñas y medianas empresas, a las que no siempre se nos reconocían nuestros derechos o necesidades. Sin embargo, con tres empresas de transporte de GNL, que están en AESSGAN, hacemos más transporte que en todo el resto de la UE. Además de empresas de distribución, hay constructoras de equipamiento, gasineras, empresas de I+D y compañías de certificación. De momento somos 12 socios y este año terminaremos siendo unos 15 o 18.

– **¿Qué ventajas aporta el gas natural al transporte?**

– Durante mucho tiempo hemos hablado de las ventajas del gas respecto a las emisiones contaminantes, que es cierto; pero también lo es que a medida que avanzan los desarrollos de motores convencionales Euro 5 y Euro 6, las diferencias ya no son tantas. La principal ventaja es que supone una alternativa. Desde el punto de vista geopolítico, el petróleo está sujeto a la OPEP, un organismo que no existe para el gas y creo que no existirá porque hay muchos más países productores de gas que de petróleo. Por otra parte, el precio del gas se mantiene muy estable, lo que es otra ventaja.

– **¿Una vez que crezca la flota mundial de vehículos a gas, no subirá igualmente el precio del combustible?**

– Hace años, cuando estaba en la asociación europea del gas, se propuso homogeneizar los impuestos de los combustibles. Eso no salió adelante porque no hubo acuerdo, pero se constató que acabaría ocurriendo y en base a dos factores: su energía calorífica y las emisiones de CO₂ que produce. En ambos casos, el gas sale bien parado, aventajado. Puede ser que se llegue a subir los impuestos, pero en cualquier caso siempre aumentarán más los derivados del petróleo.

– **¿Es posible que llegue antes la prohibición de los motores de explosión basados en combustibles derivados del petróleo que los de gas?**

– Bueno, eso es un poco sacar la bola de cristal. De lo que se ha dicho del diésel no es todo cierto. Ha habido una marca que ha hecho cosas que no debía. Punto. Pero el diésel moderno del Euro 6, no es

Manuel Lage tiene una de las carreras profesionales y currículos más dilatados en el mundo de la ingeniería de motores y un conocimiento profundo de las mecánicas de gas natural. Desde la Asociación Empresarial Small Scale Gas Natural, de la que es secretario general y cofundador desde mediados de 2018, defiende su uso en el entorno del sector como una “alternativa rápida, disponible y aventajada a los combustibles fósiles derivados del petróleo”.

para decir “anatema” y prohibirlo. Sería una barbaridad. Pero volviendo al gas, además de la ventaja de que puede usar la misma tecnología de motores que los de gasoil y de que tiene cierta ventaja por menores emisiones, también tenemos la puerta abierta del empleo de gas de procedencia renovable. Las emisiones serán las mismas, porque es el mismo gas, pero si la procedencia es de origen renovable, la cuenta final mejora. Pero no pongamos cruces negras sobre nada, porque todo es necesario.

– **¿Qué le falta entonces al gas para imponerse de forma mayoritaria?**

– De todo. Tenemos consideraciones técnicas, de emisiones y consideraciones políticas. Recuerdo haber hablado con responsables municipales que me decían “hemos

usado autobuses de gas que han ido muy bien, pero queremos mejorar y pondremos autobuses híbridos”. Un momento, pongamos apellido a híbrido: es híbrido diésel. Muchos se creen que híbrido es una energía alternativa y resulta que un híbrido diésel produce mayores emisiones que uno de gas natural. Hace falta mucha formación. El teatro de operaciones es amplio y no hay una tecnología perfecta para todos los escenarios.

– **¿Cómo han ido las ventas de vehículos de gas en 2019?**

– En general, las ventas han subido en todos los tipos de vehículos respecto a 2018. En turismos se vendió un 88 por ciento más, un 91 por ciento en furgonetas, en vehículos pesados y autobuses solo fue un 21 por ciento más, una cifra inferior, porque son ventas ligadas a renovaciones de flotas. Pero el crecimiento es importante y lo será más en camiones. Los problemas de reabastecimiento ya no son tan graves: Iveco hizo una prueba con un camión de Londres a Madrid sin repostar. En distribución urbana también debería crecer, porque no toda la distribución se puede hacer con eléctrico.

– **¿Se han ido acercando los precios entre los vehículos diésel y de gas?**

– Se han ido acercando porque cada vez hay más unidades de gas y porque los vehículos diésel grandes de Euro 6 han subido de precio muy considerablemente, mientras que la tecnología del de gas en su paso de Euro 5 a Euro 6 ha variado muy poquito de precio.

– **¿Se espera que se desarrolle la producción de gas renovable?**

– Sí, así lo creo. Lo que pasa es que es importante que ayude la Administración, pero simplemente con papeles, es decir con el certificado de origen. Se necesita que se certifique que el que compra gas renova-

ble pueda mostrar un papel que lo avale, lo mismo que se avala el consumo de electricidad verde. El certificado de origen es algo que está todavía por desarrollar: en Valdemingómez, Madrid, se está produciendo mucho gas de origen renovable que se está vendiendo en Suiza, pero lo tiene que certificar una empresa externa. Hace años, en España había varias decenas de plantas de producción de biogás, pero se empleaba para producir electricidad y ponerla en la red. Cuando se acabaron las subvenciones, se acabaron estas plantas. Posibilidades de producción en España de biogás hay muchas, pero todavía va lento.

– **¿Qué opina del impulso que se le está dando al hidrógeno destinado a la automoción?**

– Lo primero que hay que hacer es aclarar los conceptos. Cuando se dice, tenemos un camión a hidrógeno, bueno la propulsión del vehículo es por un motor eléctrico. Hay que separar la energía y de dónde viene y lo que es la propulsión. El motor eléctrico de un camión es complejo alimentarlo con baterías por la ineficiencia que supone por tara, así que el camión de hidrógeno no es más que un motor eléctrico alimentado por una pila de combustible alimentada por hidrógeno. Y el asunto es cómo producimos el hidrógeno. No hay soluciones simples y el mensaje importante es que en todos los elementos que impulsen un vehículo puede estar presente el Gas Natural Renovable.

– **¿Qué opina del informe alemán que señala que el vehículo de gas natural emite más gases de efecto invernadero que uno diésel?**

– Bueno, informes hay de todos los colores. Hay otro informe alemán de la DENA, el organismo que estudia los combustibles alternativos, que dice que, hablando de camiones, aparte del gasoil, solo hay una alternativa hoy día que es el GNL. Luego, si hablamos de emisiones de gases de efecto invernadero hablamos de CO₂. Tengo delante un informe de la Asociación Europea del Gas Natural que dice que la utilización de camiones de GNL en autovía y autopista, la reducción de emisiones de CO₂ frente al diésel, es de un 10 por ciento en los motores encendidos por chispa, como los pequeños. Y hasta de un 22 por ciento en los motores de gas de tipo HPDI, que es una de las tecnologías que, por ejemplo, utiliza Volvo en

PRODUCCIÓN DE BIOGÁS

Las administraciones deberían promover la construcción de plantas regasificadoras y su certificación

GNL EN EL TRANSPORTE

Hoy en día, no hay alternativas eficientes para el transporte de larga distancia, excepto el GNL

BUNKERING DE GNL

España está a la cabeza de Europa

LA ENTREVISTA



los camiones. Así que todo es relativo y tiene varias miradas: el motor de gas es de combustión y tiene emisiones, pero es relativo según con qué lo compares.

– **¿Cómo está el desarrollo de las gasineras y la implicación de las grandes compañías petrolíferas?**

– No hay un plan claro por parte de las grandes compañías. Las gasineras que se están montando lo hacen pequeñas y medianas empresas, no las grandes, aunque también las hagan. No hay un plan claro porque por mucho tiempo debieron pensar que “si pongo una de GNL dejo de vender diésel”, pero como no la pongas tú, la pondrá el vecino y ya se han ido dando cuenta. Muchos quieren ver los números grandes en los coches, pero los que consumen mucho son los camiones. Si pueden tener a las grandes flotas cautivas...

– **¿A medio plazo, cuál será el “mix” energético usado por el transporte?**

– En transporte pesado seguirá creciendo el GNL. En Alemania han dicho que los camiones de GNL no pagarán en las autopistas. Cada vez cuestan menos, hay más gasineras y es alternativa para el sector. En coches pequeños y la carga en ciudad será más variado, se tiende a lo eléctrico, pero hay que tener en cuenta lo que consume cada uno. Los vehículos pequeños como un turismo de unos 100 caballos y que anden unos 25.000 kilómetros, consumen 1.100 kilos de combustible. Un camión de carretera de 420 caballos y 125.000 kilómetros de recorri-

do consume al año 38.000 kilos de combustible. Veremos cómo evolucionan. Pero nadie habla del tren de mercancías que parece muy limpio. Si vamos al centro de Abroñigal, en Madrid, nos encontramos cuatro locomotoras diésel trabajando día y noche, con 4.000 CV de potencia y motores “Euro nada”. Como los cuatro cruceros que lleguen cada día a Barcelona, cada uno con 60.000 caballos de motores “Euro nada”. Bueno, luego están los buques de carga, que consumen 28.000 toneladas de combustible al año. El gran problema es la distribución, que es la gran ventaja y alternativa del gas natural, pero la mayoría de los fabricantes no desarrollan motores de gas y se centran en lo eléctrico.

– **¿Se facilita y se promueve en España las labores de bunkering de GNL?**

– España siempre ha sido pionera en el bunkering de GNL. Tenemos posibilidad de repostar en toda España y se suministra a cualquier barco vía camión que, aunque es un poco más complicado, se puede inyectar al barco con tres entradas provenientes de tres camiones. La cantidad de suministros de gas que hizo España en 2018 fueron 60 repostajes. En el año 2019 se hicieron 195, con un total de 80.000 metros cúbicos suministrados. Ningún país europeo tiene esta capacidad y proveemos de GNL a varios países europeos.

– **¿La normativa europea sobre el bunkering beneficia o entorpece el desarrollo español?**

El personaje

Vida: Manuel Lage Marco nace en Rábade (Lugo, 1949). Casado y con cuatro hijos.

Obra: Ingeniero Industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Bilbao (1971). Ingénieur de l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs de Paris, (1973). Doctor Ingeniero Industrial, ETSI Industriales de Madrid (1983). También es diplomado en Innovación Tecnológica (IESE), Alta Dirección (IESE), Management Estratégico (IE). Ingeniero de desarrollo de motores en Chrysler España. Director de Ingeniería de Motores y director de Planificación de Producto en Iveco. Director de Producto de Vehículos Ligeros y director de Proyectos Especiales en Desarrollo Estratégico en Iveco, Turín. Director de Desarrollo de Vehículos de Gas Natural en Iveco España.

Milagros: Impulsor del mayor número de asociaciones profesionales especializadas en la misma materia.

– **¿Qué opina de la Ley sobre el Cambio Climático, recientemente remitida para su tramitación al Congreso?**

– Para el entorno del cambio climático, el gas natural licuado está perfectamente contemplado en el ámbito europeo y creo que su crecimiento vendrá a través del gas de procedencia renovable.

– **¿Es posible que la crisis afecte al desarrollo de nuevas tecnologías y a los límites de emisiones impuestos por la UE?**

– Si hablamos de los gases de efecto invernadero, todos queremos llegar a los límites. El gas sería una ventaja enorme. En Europa se está produciendo ya un 17 por ciento de gas de origen renovable para su uso en vehículos. Y ese porcentaje se podrá doblar, no sé en cuánto tiempo, pero estamos en el camino. Las administraciones deberían insistir en el fomento, precisamente de las renovables. De hecho, hay que tratar que se tenga un rendimiento mayor al que se tiene ahora gracias a cuidar a las bacterias, saber cómo se alimentan y a qué temperatura trabajan mejor...

– **¿Cómo están pasando la crisis sanitaria las empresas de la asociación AESSGAN?**

– Yo diría que relativamente bien, porque todas están activas y haciendo cosas. Hombre, no son empresas que vayan directamente a público, sino que van a otras empresas, a flotas, etcétera. No quiere decir que esté mejor que nadie, pero están ahí y trabajando.

– No. El bunkering de GNL es una necesidad creciente y un dato importante, todos los cruceros en construcción son de GNL. De momento, el desarrollo de los buques no impide la prestación de servicio.



► Crisis del coronavirus

Integradores y tráficos sanitarios maquillan el descalabro en el negocio de la carga aérea

La conexión con China, el segundo corredor internacional para España por toneladas en abril, ha llegado a registrar tarifas hasta diez veces por encima del nivel pre-COVID

► Las compañías integradoras y los tráficos de material sanitario maquillan el descalabro experimentado por el negocio de la carga aérea. La conexión con China, el segundo corredor internacional en España por toneladas en el mes de abril, ha llegado a registrar tarifas hasta diez veces por encima del nivel en la etapa pre-COVID.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Los tráficos de las compañías integradoras, ligados al auge del comercio electrónico, así como los relacionados con material sanitario han servido para maquillar, aunque tan solo en una pequeña parte, el espectacular desplome del negocio de la carga aérea en España durante la pandemia. Los aeropuertos españoles registraron un tráfico de 34.675 toneladas en abril, lo que supuso un retroceso del 59,7 por ciento. La paralización de los vuelos de pasajeros, que representan un porcentaje muy elevado en los volúmenes de carga que se mueven en las pistas españolas, no ha podido ser equilibrada con una oferta de espacio suficiente en los aviones de carga, lo que ha provocado que se disparen las tarifas. Pero no solo en España, ya que “en el mundo, no se había vivido una situación similar jamás”, según confirman fuentes del sector de la carga aérea. Especialmente significativa ha sido la inflación de precios en los tráficos con China, que se ha convertido en el segundo corredor internacional en España durante la pandemia (ver cuadro). En esta ruta se han registrado tarifas hasta 10 veces por encima de la etapa previa al coronavirus en el momento de máxima demanda de EPIs, según reconoce el presidente de Kuehne & Nagel en España, Miguel Ambielle. En el caso de los vuelos charter entre China y España “los precios se han multiplicado por tres y hasta por cuatro respecto a la temporada

Las tarifas de carga general con China siguen cuatro veces más altas que en 2019

PRINCIPALES CORREDORES INTERNACIONALES DE CARGA AÉREA CON ESPAÑA									
Primer cuatrimestre 2020					Abril 2020				
País	Import.	Export.	Total	%20/19	País	Import.	Export.	Total	%20/19
Alemania	22.923	13.875	36.798	-6,4%	Alemania	4.670	3.178	7.848	-22,2%
EEUU	5.896	16.145	22.041	-36,0%	China	2.469	663	3.132	-0,2%
Qatar	13.356	7.714	21.070	-24,9%	Qatar	2.225	634	2.859	-61,3%
Emiratos	10.173	8.623	18.796	-22,8%	Turquía	1.180	813	1.993	-33,8%
Reino Unido	6.969	4.878	11.847	+7,7%	Reino Unido	1.092	796	1.888	-29,7%
Turquía	6.762	4.573	11.335	-10,7%	Colombia	802	654	1.456	-42,7%
México	1.693	8.976	10.669	-27,8%	Bélgica	960	466	1.426	-39,2%
Bélgica	5.950	3.121	9.071	-2,4%	Emiratos	647	684	1.331	-79,6%
Colombia	3.501	4.816	8.317	-12,5%	Rusia	877	250	1.127	-39,0%
Brasil	5.053	3.239	8.292	-21,1%	Francia	568	471	1.039	-41,0%
China	4.456	3.129	7.585	-24,5%	Portugal	189	700	889	-22,0%
Perú	4.527	1.889	6.416	-4,3%	EEUU	115	772	887	-89,6%

Datos en toneladas. Fuente: Aena. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

TRÁFICOS DE CARGA ENTRE AEROPUERTOS CHINOS Y ESPAÑOLES EN 2020					
Aeropuerto	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Total 1er cuatrim.
Shanghái	678	326	514	1.568	3.086
Zhengzhou	936	421	355	595	2.309
Hong Kong	855	606	202	205	1.868
Beijing	395	231	192	18	836
Shenzhen	78	20	6	463	567
Guangzhou	0	0	0	309	309
Tianjin	174	4	0	67	245
Xi An	85	30	0	0	115

Datos en toneladas. Fuente: Aena. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

normal”, matiza Ambielle. Aunque la demanda de EPIs comenzó a normalizarse a mediados del mes de mayo, las tarifas de carga general seguían estando “unas cuatro veces por encima de su nivel pre-COVID” al cierre de esta edición, según puntualiza Ambielle. En el corredor con China se han sumado otras problemáticas específicas, como la congestión que se ha vivido en el aeropuerto de Shanghái, el primero del gigante asiático en la relación de tráficos de carga con España. “En Shanghái se han llegado a registrar esperas de hasta 30 horas por parte de los camioneros para poder despachar mercancías y que se suban al avión”, señala el vicepresidente de Foro MadCargo, Javier Arán. Esto ha provocado que algunas compañías aéreas se hayan planteado operar en aeropuertos alternativos. Por otro lado, la carga fraccionada aérea estándar también ha visto incrementados sus precios, multiplicándolos por cuatro, al tener que

salir en buena medida por otros hubs europeos, como Frankfurt o Ámsterdam, contribuyendo así al desplome vivido en este negocio durante estos últimos dos meses.

“Para las aerolíneas express y cargueras es una época dorada”

No podemos olvidar que en las rutas donde se concentran los vuelos de largo radio desde España, en los que se condensan los grandes volúmenes de carga aérea, como es el caso del corredor con Latinoamérica, el descenso en la capacidad global desde Europa para mover mercancía se ha recortado por encima del 80 por ciento. Además, en el corredor entre Europa y Norteamérica la capacidad se ha reducido por encima del 60 por ciento, según fuentes del sector.

A todos estos inconvenientes se suma el frenazo en seco del transporte de productos de sectores tradicionalmente activos en el modo aéreo, como la automoción, el retail o el textil. En este último caso, hay que recordar que la multinacional española Inditex, el principal cargador en el modo aéreo en España, del que acapara en torno al 20 por ciento del volumen total, ha paralizado su producción. La pista más afectada por este parón ha sido la de Zaragoza, donde la multinacional fundada por Amancio Ortega tiene localizado su hub para tráficos internacionales de carga y por el que mueve dos tercios de sus volúmenes totales por vía aérea. En este sentido, la pista aragonesa registró una caída del 72,9 por ciento en sus tráficos en abril, lo que da idea del impacto que tiene la multinacional textil española en este aeródromo. En esta situación límite para el negocio de la carga aérea no a todo el mundo le va igual de mal. “No solo para las aerolíneas express, sino también para las cargueras puras, se trata de un momento dorado”, admite Jesús Cuéllar, presidente de Foro MadCargo. Mientras, la vuelta a la normalidad de la carga aérea tendrá que ir de la mano de la reactivación de las líneas regulares de vuelos de pasajeros. La clave es cuándo sucederá. En el sector no tienen claro si la misma se acelerará y llegará en el tercer o cuarto trimestre del presente año o bien habrá que esperar hasta el primer trimestre de 2021.



Ferrocarril / 14

Multirail proyecta ampliar su servicio intermodal entre Cataluña y Andalucía al centro peninsular, parando en Zaragoza



Carretera / 15

La española Lasarte y la portuguesa Laso crean una 'joint venture' en Marruecos para impulsar la actividad de transporte eólico

► Crisis del coronavirus

La logística se reinventa ante el 'boom' del ecommerce durante la pandemia

El cambio de hábito en las compras conllevará una evolución en el modelo y la infraestructura de las entregas, según expertos

► La logística se reinventa por el 'boom' que ha experimentado el comercio electrónico durante la pandemia. El cambio de hábito en las compras conllevará una evolución en el modelo y la infraestructura de las entregas a cliente final, según expusieron expertos en una jornada *online* organizada por la patronal logística UNO.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El cambio de hábito en las compras durante la pandemia, que ha provocado un 'boom' del comercio electrónico, conllevará una reinención de la logística. El modelo y la infraestructura de las entregas evolucionará, según expusieron los expertos que participaron en un *webinar* organizado por la patronal logística UNO.

"Los operadores vamos a ofrecer un menú abierto en el que sea el consumidor el que elija según sus necesidades", señaló Benjamín Calzón, director de Excelencia en Operaciones de Seur. Este menú ofrecerá entregas más o menos urgentes,



El express ha tenido que adaptarse a las nuevas operativas a toda velocidad.

Foto: Seur

francas horarias y la posibilidad de entrega en destino, puntos de conveniencia, buzones o taquillas. "Obviamente, cada una tendrá un coste distinto que tendrá que afrontar el consumidor", advirtió Calzón. El directivo reconoció que "estamos viviendo en un *Black Friday* permanente y atípico, porque la incertidumbre es elevada y tenemos que

crecer todos a gran velocidad". En este sentido, "sobre si seguirá el negocio *online* generando estos volúmenes actuales a partir de ahora, mi respuesta es afirmativa". Calzón apostó por un escenario de futuro con más certidumbres, algo que "solo es posible si se da un salto en los modelos de relación tradicional entre clientes, operadores

logísticos y carriers". A su vez, el directivo descartó el modelo de *hub* compartido para la última milla de cara al futuro, puesto que "cada empresa tiene un nivel de madurez distinto, a la par que afronta un nivel de inversiones diferente".

Por su parte, Álvaro Herrera, COO de CTT Express, reconoció que la crisis sanitaria se inició con un descenso de volúmenes que dio paso a un posterior repunte muy alto gracias al comercio electrónico, "que nos ha hecho tener que adaptarnos a las nuevas operativas a toda velocidad, en un entorno en el que es difícil contratar". Herrera aventuró

B. Calzón: "Vivimos un *Black Friday* permanente y atípico"

que en la fase de salida de la crisis sanitaria muchos de esos volúmenes van a seguir. "Cada campaña de Navidad se incrementa el volumen del *ecommerce* y eso se va consolidando, por lo que con lo que hemos vivido en estos meses se ha producido una aceleración de 10 años en los hábitos de compra", matizó Herrera.

El directivo de CTT Express avanzó otras novedades que presenta el mercado, como la dispersión en las entregas. "Cuando vuelvan a ponerse en marcha todos los puntos de proximidad nos ayudarán a gestionar mejor esos volúmenes", apuntó. Además, añadió, "la tecnología nos va a ayudar también a facilitar la comunicación con el destinatario".

Algeciras
Motril

González
Gaggero S.L.

Un centenario de compromiso

Representante Aduanero
www.gonzalezgaggero.com
 Telf. 956 651 062

EVOLUCIÓN POR TRAMOS DE FACTURACIÓN

Tramo	2018			2017			DIF. 18/17			2014			DIF. 18/14		
	Nº Empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
> 50 millones	47	5.604,20	27,8%	42	5.103,05	26,3%	+5	+501,15	+9,8%	37	4.217,92	24,5%	+10	+1.386,28	+32,9%
PYME (< 50 mill.)	3.484	14.579,19	72,2%	3.538	14.315,83	73,7%	-54	+263,36	+1,8%	3.651	12.987,40	75,5%	-167	+1.591,79	+12,3%
49,9 - 10 millones	355	6.440,19	31,9%	333	6.138,67	31,6%	+22	+301,53	+4,9%	262	4.763,36	27,7%	+93	+1.676,83	+35,2%
9,9 - 2 millones	1.512	6.744,00	33,4%	1.532	6.757,01	34,8%	-20	-13,01	-0,2%	1.587	6.724,16	39,1%	-75	+19,84	+0,3%
< 2 millones	1.617	1.394,99	6,9%	1.673	1.420,15	7,3%	-56	-25,16	-1,8%	1.802	1.499,88	8,7%	-185	-104,88	-7,0%
Extinguidas / Inactivas	296	-	-	247	-	-	+49	-	-	139	-	-	+157	-	-
Total	3.827	20.183,39		3.827	19.418,88			+764,51	+3,9%	3.827	17.205,32			+2.978,07	+17,3%
Empresa tipo (mediana)		2,32			2,24						2,07				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI.

► Edición 2020 del Libro Blanco del Transporte por Carretera

La ‘empresa tipo’ española de transporte por carretera factura 2,32 millones de euros

El sector alcanzó una cifra de negocio de 20.183 millones en 2018, con un crecimiento del 3,9% en un ejercicio que vuelve a reflejar la caída de rentabilidad de los operadores

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El transporte de mercancías por carretera continuó su progresión al alza en España durante 2018, último ejercicio con datos disponibles, logrando encadenar nueve años consecutivos de crecimiento, aunque a un menor ritmo.

La Edición 2020 del Libro Blanco del Transporte por Carretera, publicado recientemente por este periódico, revela que el sector alcanzó una cifra de negocio de 20.183 millones de euros en 2018, lo que supone un avance del 3,9 por ciento, 0,4 puntos porcentuales menos que un año antes.

Una evolución positiva que, a la luz del desarrollo de la actividad a lo largo del pasado año, se mantendrá previsiblemente hasta 2020, marcado por la pandemia del Covid-19, que ha puesto a esta industria en una situación límite. “Queda todavía bastante tramo para salir de la crisis”, aseguró a TRANSPORTE XXI el director general de la patronal Astic, Ramón Valdivia, tras poner el foco en la caída de la actividad, entre un 25 y un 30 por ciento de media, en función de la tipología de la mercancía, y el importante incremento de los kilómetros recorridos en vacío, lo que está provocando un aumento de los costes. “Estamos viviendo una situación muy lejos de la normalidad, en fase de recuperación, que mejorará según vaya avanzando la desescalada del estado de alarma”.

El informe de TRANSPORTE XXI

El sector alcanza en 2018 una facturación de 20.183 millones

TOP 40 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ESPAÑA 2018

Rk	Empresa	2018	2017	2014	%18/17	%18/14
1	XPO Transport Solutions Spain SL	405,48	361,93	341,02	+12%	+19%
2	Primafrío SL	375,75	342,65	275,10	+10%	+37%
3	Dachser Spain SA	343,21	318,80	301,65	+8%	+14%
4	Trans Sesé SL	328,99	293,48	241,99	+12%	+36%
5	Compañía Logística Acotral SA	294,18	299,14	284,80	-2%	+3%
6	Transportes J. Carrión SA	258,54	269,40	167,79	-4%	+54%
7	Carreras Grupo Logístico SA	207,40	208,15	164,37	-0%	+26%
8	Marcotran Transportes Internacionales SL	174,55	167,33	122,07	+4%	+43%
9	Transportes Directos Nacionales e Int. SA	152,23	142,00	109,02	+7%	+40%
10	Transportes Agustín Fuentes e Hijos SL	147,58	138,60	113,91	+6%	+30%
11	Truck and Wheel SL	132,60	130,70	78,75	+1%	+68%
12	Geodis RT Spain SA	116,72	125,71	134,26	-7%	-13%
13	Transportes Boyacá SL	114,20	113,28	99,90	+1%	+14%
14	Luis Simoes Logística Integrada SA	110,81	107,29	104,52	+3%	+6%
15	Bergé Automotive Logistics SL	s/d	106,47	63,04	-	-
16	Transportes El Mosca SA	106,02	102,77	69,63	+3%	+52%
17	Logesta Gestión de Transporte SA	105,72	104,50	101,16	+1%	+5%
18	Transportes Mazo Hermanos SA	103,69	98,47	82,30	+5%	+26%
19	San José-López SA	97,98	102,78	93,39	-5%	+5%
20	Sertrans Catalunya SA	s/d	97,22	100,09	-	-
21	Lozano Transportes SA	97,03	86,94	77,97	+12%	+24%
22	Sintax Logística SA	94,92	90,84	81,15	+4%	+17%
23	Trans X Tar SL	87,72	78,44	60,77	+12%	+44%
24	Transportes Calsina y Carré SL	83,88	83,70	71,62	+0%	+17%
25	Grupo Transonuba SL	83,29	81,31	58,22	+2%	+43%
26	Bregón Transportes SA	76,26	73,88	55,02	+3%	+39%
27	Trasmediterránea Cargo SA	s/d	76,16	81,35	-	-
28	Transportes Grupo Caliche SL	74,86	65,53	34,13	+14%	+119%
29	Agencia Transportes Trota SA	74,22	72,20	72,92	+3%	+2%
30	Tradisa Logicauto SL	73,92	70,50	74,37	+5%	-1%
31	Grupo Transaher SL	s/d	71,15	58,24	-	-
32	Unidad de Servicios de Carga Completa SA	68,45	66,03	37,93	+4%	+80%
33	Vigón Oeste SA	68,30	60,56	39,47	+13%	+73%
34	A.T. La Espada SL	63,72	49,48	23,54	+29%	+171%
35	Transegre SL	61,27	54,00	46,57	+13%	+32%
36	Transintercano SL	59,54	59,16	58,34	+1%	+2%
37	CAT España Fletamentos y Transportes SA	59,04	53,65	38,12	+10%	+55%
38	TDN SA	58,88	47,78	48,37	+23%	+22%
39	Disfrimur SL	58,45	56,89	65,83	+3%	-11%
40	Isabel Alonso Alonso SL	56,23	46,43	29,56	+21%	+90%

Datos en millones de euros. Elaboración: TXXI.

muestra que la ‘empresa tipo’ española de la carretera factura 2,32 millones, con un crecimiento del 11,2 por ciento de 2014 a 2018 y del 3,6 por ciento entre 2017 y 2018. La cifra está calculada a partir de la mediana de las ventas de las 3.827 mercantiles recogidas en el estudio. El trabajo refleja igualmente la realidad del tejido productivo del país.

Y es que la pequeña y mediana empresa (PYME), con una facturación por debajo de los 50 millones de euros, también domina el paisaje del sector, con un total de 3.484 sociedades, lo que representa el 91 por ciento de la muestra.

La carrereta controla el 45,2% del negocio de carga en España

Pese a la positiva evolución de la carretera, que controla el 45,2 por ciento del negocio del transporte de mercancías en España, el ‘talón de Aquiles’ de las empresas sigue siendo la rentabilidad. En 2018, cayó 0,3 puntos porcentuales. Y ya son cuatro ejercicios seguidos, como se puede ver más al detalle en el Libro Blanco. Las grandes empresas solo disponen de un 1,5 por ciento de EBIT sobre su cifra de negocio y el resultado apenas supera el 1 por ciento, lo que puede generar mucha tensión en circunstancias inesperadas, como la actual pandemia, que se está dejando notar en el sector.

El ranking por cifra de negocio está encabezado por XPO Transport Solutions Spain, única empresa de transporte por carretera con unas ventas por encima de los 400 millones de euros en el mercado español. En 2018, alcanzó una facturación de 405,48 millones, con un crecimiento del 12 por ciento.

La Edición 2020 del Libro Blanco del Transporte por Carretera, que recoge un completo análisis de la realidad económica-financiera del sector, está ya a disposición de los lectores de TRANSPORTE XXI y se puede adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com.

MARÍTIMO

Las terminales de Cosco en España recortan sus tráficos un 14% hasta abril

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La caída de actividad fruto de la pandemia del coronavirus ha tenido un fuerte traslado a las instalaciones que explota la asiática Cosco en España.

Las cuatro instalaciones, que están situadas en los puertos de Valencia y Bilbao y en las terminales intermodales de Zaragoza y Coslada, agruparon 1.082.000 TEUs en el primer cuatrimestre de 2020, una cifra que supone un descenso del 14 por ciento respecto a idéntico periodo de 2019. En concreto, manejaron 177.000 TEUs menos, según los datos del gigante asiático.

Por volúmenes, los meses de febrero y marzo obtuvieron cifras de descenso más importantes, con bajadas del 17 y 20 por ciento, respectivamente, mientras que en abril la actividad se recuperó en parte, aunque las terminales redujeron sus flujos en un 16 por ciento, con 280.000 TEUs manipulados.

Fuentes del grupo han confirmado a TRANSPORTE XXI que los puertos secos de Zaragoza y Coslada han visto fuertemente reducida su actividad, aunque su impacto en las cifras es menor, dada la importancia de los flujos en los puertos de Valencia y Bilbao, donde la compañía explota dos terminales marítimas multicliente.

CSP Spain gestionó 3.585.000 TEUs en 2019 en sus instalaciones

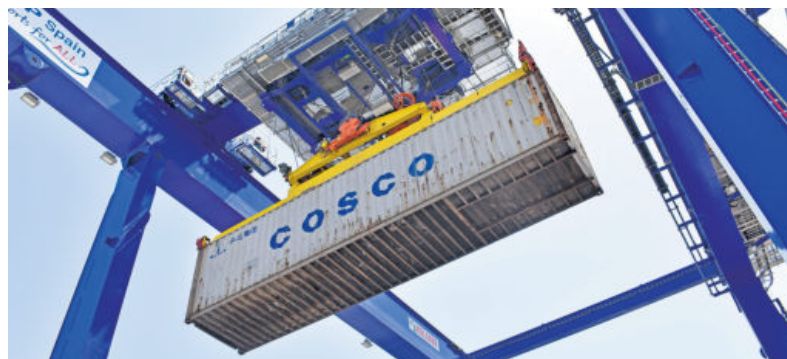
La compañía destaca que en las cifras se demuestra el impacto del brote del Covid-19, que "no ha sido contenido globalmente", con el consiguiente impacto para la economía mundial que sigue "arrojando incertidumbres sobre el comercio global". Pese a ello, el grupo asiático explica que continúa activamente ejecutando estrategias de desarrollo, controlando costes y mejorando la eficiencia de su red de terminales.

Cosco estima que habrá "oportunidades en el aumento de la demanda después de la pandemia", matizando que uno de sus objetivos es "fortalecer la gestión estandarizada del proceso de producción de las filiales, mejorar el control del negocio de las terminales y construir instalaciones con alta eficiencia".

Cosco Shipping Ports tiene intereses en 372 terminales en 36 puertos

mundiales, de las que 206 están especializadas en el manejo de contenedores, con una capacidad de 115 millones de TEUs. El grupo manipuló 102 millones de TEUs en 2019, un 4,8 por ciento más.

En España la compañía mantuvo sus posiciones durante el pasado ejercicio, con un movimiento de 3.585.000 TEUs, un 1 por ciento menos que en 2018, su mejor año, cuando registró 3.622.000 TEUs.



El tráfico de Cosco se resiente en España durante el primer cuatrimestre.

Foto: ALDAY

TRÁFICO EN LAS TERMINALES DE COSCO SHIPPING PORTS SPAIN					
Periodo	2020	2019	2018	%20/19	%19/18
Enero	302,0	305,4	258,2	-1,1%	+18,3%
Febrero	240,1	292,1	275,5	-17,8%	+6,0%
Marzo	259,2	326,0	296,1	-20,5%	+10,1%
Abril	280,8	335,7	309,9	-16,4%	+8,3%
Total	1082,1	1259,2	1139,7	-14,1%	+10,5%

Fuente: Cosco Shipping Ports Limited. Datos en miles de TEUs. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Empresas de servicios a las Empresas

OEA

Transporte Internacional de Mercancías

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

La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.

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

FERROCARRIL

Multirail proyecta ampliar su servicio intermodal hasta el centro peninsular

El operador ferroviario, *joint venture* formada por TCS Trans y Euconsa, recuperará la iniciativa cuando la demanda se reactive



El servicio transporta sobre todo cisternas de productos químicos.

Foto: Multirail

EVA MÁRMOL. Barcelona

Multirail proyectaba ampliar su servicio ferroviario entre Cataluña y Andalucía al centro peninsular, parando en Zaragoza, a mediados de este año. Ante la crisis generada por la pandemia, el operador ha congelado el proyecto. Eso sí, “el objetivo es retomarlo cuando se recupere la demanda”, señala Juan Castellet, consejero delegado de Multirail. El servicio hace el itinerario entre las terminales de Morrot (Barcelona), Entrevías (Tarragona), El Higuero (Córdoba) y San Roque (Cádiz). Para operar en Zaragoza, baraja la terminal de Plaza por sus instalaciones para mercancías peligrosas, uno de los principales tráficos de la línea. La ampliación del servicio responde a que “hemos detectado la demanda de transportistas de la zona interesados”. La captación de esta potencial demanda “nos permitiría ganar volúmenes para incrementar la periodicidad”, que actualmente es de dos frecuencias semanalmente.

Saca 140 camiones de la carretera semanalmente

Además, el proyecto sería “el primer paso para la futura autopista ferroviaria entre el sur de España, pasando por Zaragoza y hasta Barcelona” para enlazar con el servicio de VIIA, que sale desde Can Tunis (Barcelona), suspendido temporalmente, hacia Luxemburgo.

Una autopista ferroviaria que no será factible hasta que todos los gálivos de la red del Adif permitan subir semirremolques de cuatro metros de altura, frente a los 3,85 metros que perduran en algunos tramos actualmente en este corredor. La entidad pública está en ello y anunció en marzo un estudio para medir los gálivos en la red ferroviaria de interés general. No obstante, Multirail ya tiene un acuerdo de comercialización con VIIA.

El servicio de Multirail, *joint venture* formada al 50 por ciento por los operadores intermodales TCS Trans y Euconsa, cumple seis años

en 2020. Empezó nutriéndose de tráficos de los propios socios. Actualmente, el 40 por ciento son flujos de terceros. Se trata sobre todo de carga continental y de cisternas de productos químicos y, en menor medida, alimentarios.

El servicio, que tracciona Captrain, resultó afectado por el corte a la circulación del tramo Bobadilla-Algeciras en 2019. Actualmente, la conexión mantiene la regularidad y solo se ha anulado esporádicamente alguna circulación. El operador sí ha suspendido temporalmente el enlace entre Córdoba y Sevilla. Saca unos 140 camiones de la carretera semanalmente.

POLÍTICA

El sector rechaza la derogación de la reforma laboral y pide “flexibilidad”

C.SÁNCHEZ/A.ALDAY. Madrid

El sector se suma al rechazo manifestado por CEOE y Cepyme a la anunciada derogación por parte del Gobierno de la reforma laboral de 2012. Así lo ha puesto de manifiesto UNO en un comunicado en el que señala que “supondría bloquear la salida de la terrible crisis económica en la que nos estamos adentrando”. La patronal logística apuesta, por el contrario, por un marco laboral flexible, puesto que el sector, “que está en una situación muy delicada con una caída de la actividad a la mitad, experimentará

desaparición de empresas y, por lo tanto, destrucción de cientos de puestos de trabajo”. En este sentido, “la flexibilidad es una necesidad para crear empleo debido a que la demanda se ha convertido en muy elástica, con grandes picos de actividad”, según apunta Francisco Aranda, presidente de UNO. Francisco Aranda recuerda que la reforma del mercado laboral de hace ocho años permitió “crear más empleo en menos tiempo”, por lo que los firmantes del reciente acuerdo “desconocen completamente el funcionamiento del mercado de trabajo y lo complicado que es crear y mantener los empleos”.

CARGADORES

Transprime reclama mayor transparencia a las navieras ante la crisis del coronavirus

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Transprime, asociación profesional multisectorial formada por grandes empresas cargadoras, reclama mayor transparencia al sector naviero ante la amenaza del coronavirus y que la pandemia no sea aprovechada por las alianzas para mejorar su cuenta de resultados a costa del cliente. Su secretario general, Jordi Espin, indicó en el marco de un seminario telemático sobre el negocio naviero y el impacto del Covid-19 que “15 de las 27 alianzas mundiales superan el porcentaje permitido de dominio de mercado”, expresando su queja de que “los blank sailings (viajes cancelados) no han empezado con la crisis, en 2018 y 2019 también hubo, pero como ahora hay poca carga es una herramienta que se utiliza sin contar con los cargadores”. En este sentido, Rosa Romero, abogada en The Lawyers’ House y profesora especialista en transporte, indicó que “los blank sailings que se está encontrando el cargador ante los cambios económicos provoca menor trazabilidad en la carga” y “estos no dejan de ser un incumplimiento del contrato de transporte ya que nos supone un tiempo de espera y una penalización”. En concreto, según los datos de la consultora Drewry, en el primer cuatrimestre del año hubo 49 viajes cancelados por las diferentes navieras en la ruta entre Asia y el Mediterráneo. La abogada defendió que “navieras y cargadores tienen que ir de la mano, pero hay que ser muy metódicos con la cobertura de riesgos de los contratos”.

Por su parte, el director general de Astic, Ramón Valdivia, ha señalado a TRANSPORTE XXI que su organización suscribe completamente el documento de rechazo elaborado por CEOE y Cepyme.

Valdivia recuerda que el sector “es muy intensivo en mano de obra” y que necesita “flexibilidad”, por lo que la decisión de derogar la reforma laboral de 2012 “vuelve a poner sobre la mesa que sigue siendo más ventajoso subcontratar”. En este sentido, “luego nos quejamos de que uno de los males que nos aquejan son las largas cadena de subcontratación”. Por tanto, si se confirma la derogación de la reforma laboral, esto representará “otro palo en la rueda en ese camino tan necesario de concentración empresarial para ganar músculo y poder acometer así los grandes retos de futuro que tenemos por delante”, lamenta el director general de Astic.

CARRETERA

Laso y Lasarte crean una joint venture en Marruecos para el transporte eólico

INÁKI EGUIA. Rabat

Laso y Lasarte, dos pesos pesados en el transporte especial por carretera, han sumado sinergias para aumentar su capacidad operativa en el negocio eólico en Marruecos, donde ya tenían una destacada presencia ambas empresas. La sociedad conjunta Laso Lasarte Wind, creada el pasado año en Rabat, ha iniciado su actividad con el desarrollo del parque eólico de Midelt. La compañía cántabra Transportes Lasarte y la portuguesa Laso Transportes han trabajado conjuntamente para mover las 150 palas que equipan las 50 turbinas instaladas en Midelt. El nuevo parque eólico, situado en la zona de la cordillera del Atlas, en el noroeste del continente, dispone de una capacidad de producción de 180 MW.

El transporte especial, iniciado a finales del pasado año, englobó el suministro de equipamiento desde Tánger, Nador o Casablanca. El trabajo se ha completado para alcanzar un ritmo de entrega de dos turbinas completas por semana. En su desarrollo ha sido necesario acometer modificaciones en varias carreteras para garantizar un movimiento óptimo de unas palas que miden hasta 63 metros de longitud.

El parque eólico de Midelt ha sido su primer proyecto

El parque de Midelt forma parte del proyecto eólico que acometen Enel Green Power, Siemens Gamesa y la empresa marroquí Nareva para añadir 850 MW de producción con esta energía renovable, y que requerirá una inversión de más de 1.000 millones de euros.

Laso Lasarte Wind acometerá próximamente la logística de los complejos de Jbel Lahdid (200 MW) y Boujdour (100 MW), que se encuadrarán en este programa, en el que también están los parques Tánger II (100 MW), y Tiskrad (300 MW).

Este desarrollo se inscribe dentro del plan energético marroquí que contempla que en el año 2030 el 52 por ciento de la energía producida se obtenga de fuentes renovables y que, de ese porcentaje, un 20 por ciento le corresponda a la producción eólica.

Laso Lasarte Wind también tendrá entre sus próximos proyectos el desarrollo del parque eólico de

Dakhla, que generará 900 megavatios en Sahara, y que está impulsado por la compañía de blockchain Soluna para suministrar energía a un centro de datos.



Laso y Lasarte suman fuerzas en Marruecos para mejorar su operativa en el negocio eólico.



Fresh Food Logistics Fair

THE INTERNATIONAL TRADE SHOW FOR FRESH FOOD LOGISTICS, MOBILITY, IT AND COLD SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

20-22
OCT.
2020
MADRID - ESPAÑA



TODAS LAS NUEVAS SOLUCIONES DE FRÍO PARA LLEGAR MEJOR Y MÁS LEJOS



En coincidencia con:



ifema.es/fresh-food-logistics-fair

Be the first to know



20 Oct.
2020

Fresh Food Logistics
THE SUMMIT

Congreso coorganizado con:

Alimarket



Coma y Ribas ha entrado en operaciones de carga general en transporte marítimo, donde está especializada en líquidos

Puerto de Barcelona dará un paso más en la automatización de las salidas de terminales

El nuevo sistema de control aduanero en las puertas de BEST y APMT, previsto antes de acabar el año, elevará a casi la totalidad los camiones que podrán irse directamente

► La práctica totalidad de los camiones con contenedores de importación saldrán directamente de BEST y APM Terminals Barcelona con el nuevo Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD+). Las terminales, en calidad de ADTs, tendrán una información más directa de la situación aduanera del contenedor.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona dará un salto más en la automatización de las salidas, por el lado tierra, de las terminales de contenedores con un nuevo Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD+). Se trata de una mejora del actual SICAD, que ya agiliza la salida de los camiones con mercancías de importación. Una mejora que está elaborando el Fòrum Telemàtic, grupo de trabajo integrado por representantes de la comunidad portuaria dedicado a optimizar los procesos documentales asociados a las mercancías que pasan por el recinto portuario. Con el actual sistema, alrededor del 79,2 por ciento de los contenedores de importación salen directamente de las dos terminales dedicadas a estos tráficos, BEST y APM Terminals Barcelona, una vez ha cargado el transportista, según un estudio que ha realizado el Fòrum Telemàtic. Este análisis se basa en una muestra de 22.000 preavisos de recogidas de contenedores que las



EL SICAD se implantó en la terminal del muelle Prat en 2013.

empresas de transporte envían a las estibadoras.

La automatización llegará al 97,1 por ciento de los contenedores con el nuevo SICAD. Aunque, “esperamos que el porcentaje sea prácticamente del cien por cien”, señalan fuentes de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La práctica totalidad de las salidas serán automáticas porque el SICAD+ también permiti-

La SICAD+ agilizará la gestión de las puertas de salida y evitará errores

rá a las terminales, en calidad de Almacenes de Depósito Temporal (ADTs), con el nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU), tener información directa sobre la situación aduanera del contenedor, que podrán trasladar más rápidamente a la empresa de transporte que debe recogerlo.

Las herramientas que se desarrollarán, de acuerdo con la Aduana, permitirán eliminar las salidas manuales “agilizando la gestión de las puertas de salida”. Es más, “el hecho de que el proceso sea automático ahorrará tiempo y evitará los errores humanos propios de los procesos manuales”.

Desde 2013

El Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD) se implantó en BEST en 2013. Estuvo operativo en la actual APM Terminals Barcelona un año después.

Para que se pueda instalar el SICAD, las puertas de las terminales deben ser automáticas. Además, el transportista debe tramitar el preaviso de que va a recoger el contenedor.

La terminal de Grimaldi, dedicada al tráfico rodado, es la última instalación donde se ha implantado el SICAD.

El Fòrum Telemàtic trabaja también en herramientas de intercambios documentales en el transporte ferroviario con el objetivo de que se incrementen los mensajes telemáticos.

Además, “dará más transparencia a las operaciones ya que todos los procesos se podrán consultar a través de los registros informáticos, detectándose si se ha producido algún error y, si es el caso, pudiendo adoptar las medidas para que no se vuelva a producir”, añaden estas fuentes.

En cuanto a la aplicación del nuevo Sistema Integrado de Control Aduanero, “nuestro objetivo es que se pueda implantar antes de que finalice el año y, a pesar del impacto del coronavirus, esperamos poder cumplirlo”. La primera versión del SICAD se empezó a implantar hace siete años.

Operativa de uno de los petroleros más grandes que atraca en Tarragona



El pantalán de ASES, fabricante de betún asfáltico, en el puerto de Tarragona, ha acogido uno de los petroleros más grandes de su historia. Se trata del buque “Leni P”, que cuenta con 274,39 metros de eslora, 48,03 metros de manga y con capacidad para cargar 158.000 toneladas de productos petrolíferos. El petrolero, procedente de México, tuvo que realizar una descarga parcial previa en otro puerto ya que el calado en el pantalán de ASES habría sido insuficiente para que atracara completamente cargado. La operativa consistió en la descarga de 24.800 toneladas de crudo que servirán para suministrar materia prima para la elaboración de betún asfáltico y otros derivados. ASES, implantada en Tarragona desde 1965, produce un millón de toneladas anuales de betún asfáltico, que destina sobre todo a la exportación.



Eventos / 19

El Consorci de la Zona Franca aplaza el SIL a 2021, pero crea un novedoso evento presencial y virtual, el BNEW

Puerto de Tarragona salva abril

El puerto de Tarragona ha salvado abril con un crecimiento del 5,9% de sus tráficos, sumando 2,4 millones de toneladas, en comparación con el mismo mes de 2019



Arcese España ya cubría con medios propios sus principales mercados internacionales.

Arcese abre su primer servicio con medios propios en el mercado nacional

La filial del grupo italiano entra en el corredor entre Barcelona y Madrid con un servicio de grupaje con una periodicidad diaria

EVA MÁRMOL. Barcelona

Arcese España, perteneciente al grupo italiano del mismo nombre, ha abierto su primer servicio de grupaje con medios propios en el mercado nacional, que subcontractaba con anterioridad. Y para ello ha escogido el corredor entre Barcelona y Madrid. Se trata de un servicio de periodicidad diaria que cubre con los dos primeros camiones alimentados por gas natural que incorpora a su flota en España. Desde su hub en Madrid, hace la última milla al resto de la comunidad autónoma, Toledo y Guadalajara con vehículos híbridos y eléctricos, como ya venía haciendo desde su plataforma en la ZAL del puerto de Barcelona, su sede central, para el reparto provincial y que extenderá en breve al resto de Cataluña.

La internalización de este servicio "supone una nueva fuente de negocio que creamos con una ruta tan importante como es la existente entre Barcelona y Madrid", señala José Luis Iranzo, consejero delegado de Arcese España, a TRANSPORTE XXI. Se trata del primer servicio con medios propios que hace en el mercado peninsular y, por el momento, se quedará ahí: "Seguiremos con nuestros colaboradores que tenemos desde hace tiempo y no prevemos internalizar más rutas a corto plazo", añade el directivo. La transitaria ya hacía con medios propios sus principales mercados internacionales.

Arcese, cuya principal actividad es el transporte por carretera, ha seguido creciendo como operador logístico de la mano de Renault al incrementar la colaboración que

ARCESE ESPAÑA SA

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	30,38	27,43	+11%	27,15	28,18	29,62
Ebitda	0,52	0,27	+95%	0,11	0,25	0,65
Resultado del ejercicio	0,20	0,03	+662%	-0,07	0,05	0,30
Total activo	11,76	9,36	+26%	8,30	10,13	10,01
Patrimonio neto	1,58	1,37	+15%	1,35	1,47	1,72

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

arrancó en 2016 para su fábrica de Valladolid. Y ello se tradujo en comenzar el año pasado con 35.000 metros cuadrados de plataforma dedicada al fabricante de automoción y acabarlo con 50.000 metros cuadrados.

DIVERSIFICACIÓN

Arcese, cuyos inicios en España estuvieron ligados a la automoción y es un sector con un peso actualmente del 35 por ciento en su volumen de negocio, ve con lógica inquietud la afectación que la pandemia está teniendo en el mismo: "Estamos preocupados y trabajamos en diversificarnos más para que ganen peso otros sectores en los que ya estamos presentes como la moda, la tecnología o productos *healty*".

Actualmente, la compañía está entre un 60 y un 70 por ciento de la actividad normal, "esperamos que la situación se vaya normalizando". La transitaria cerró el año pasado con un volumen de negocio de 33 millones de euros, frente a los 30,38 millones del ejercicio precedente. Además del nuevo servicio de grupaje entre Barcelona y Madrid, está potenciando las conexiones con paí-

ses del este de Europa. De cara a 2021, baraja ganar capacidad en su plataforma de Madrid.

Actualmente, el 70 por ciento de su volumen de negocio lo aporta el transporte por carretera, el 25 por ciento las operaciones logísticas y el 5 por ciento restante la actividad transitaria marítima y aérea. Está presente en el mercado español desde hace casi 30 años.

MARÍTIMO

Los ingresos del puerto de Barcelona bajarán el 17% por la pérdida de tráficos

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona prevé que su cifra de negocio baje el 17 por ciento en 2020 como consecuencia de la caída de tráficos provocada por la pandemia, pasando de 172,43 millones de euros de facturación en 2019 a los 143,57 millones este ejercicio. El resultado de explotación descenderá de los 40,21 millones de euros a los 14,69 millones, es decir, el 63 por ciento menos. No obstante, la situación económica saneada del enclave, que tiene "un endeudamiento del 12 por ciento y un remanente de tesorería positivo, nos permitirá aguantar el golpe", señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, en una conferencia online del Cercle d'Infraestructures.

A pesar del descenso de los ingresos, la responsable portuaria recordó que el organismo mantiene los 71 millones de euros de inversión pública prevista para este ejercicio, además de poner en marcha un plan de choque para mitigar el impacto de la crisis en la comunidad portuaria y sus clientes finales, evaluado en 56 millones de euros. "La inversión no puede aflojar, menos en un momento como el actual". Los responsables portuarios prevén que la recuperación de tráficos será lenta, "no se normalizará en su totalidad, como en 2019, hasta 2023". En cuanto a los pendientes accesos terrestres, Conesa señaló que hay "consenso técnico sobre la mejor opción". Es más, "está a punto" la firma del protocolo por parte de las administraciones afectadas para tirar adelante el proyecto.

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

TRANSITARIOS

Coma y Ribas entra en operaciones de carga general en transporte marítimo

El nuevo nicho, a su vez, permitirá a la transitaria perteneciente al grupo francés Charles André dar el salto al transporte aéreo

► Coma y Ribas ha entrado en la carga general como transitaria marítima, donde está especializada sobre todo en el transporte de líquidos. El nuevo nicho, a su vez, permitirá a la compañía dar el salto a las operaciones de transporte aéreo, que tradicionalmente ha subcontratado. En intermodalidad, gana un nuevo tráfico ferroviario.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Coma y Ribas ha ampliado nicho como transitaria marítima a los tráfico de carga general. La compañía, perteneciente al grupo francés Charles André, está especializada en el transporte de líquidos, sobre todo químicos. Al tratarse de un mercado estable, “vimos la necesidad de crecer en otros nichos y entramos en la carga general con la creación de un departamento específico el año pasado”, señala Ramon Margalef, director general de Coma y Ribas. La apuesta ha dado resultado haciendo las primeras operaciones con Brasil y Estados Unidos, además del mercado asiático, donde ya operaba con líquidos. Esta diversificación “nos ha generado un 15 por ciento más de facturación en la actividad de transitaria marítima”, añade el directivo.

Es más, la carga general “es un tipo de mercado que demanda transporte aéreo”. Y es por ello que la transitaria ha iniciado el proceso para obtener la certificación de IATA para pasar a gestionar directamente operaciones de transporte aéreo, que tradicionalmente subcontrata. Espera obtenerla este mismo año.

COMA Y RIBAS SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	16,86	16,97	-1%	18,53	17,52	15,47
Ebitda	0,06	0,35	-82%	0,83	0,70	0,29
Resultado del ejercicio	0,28	0,45	-36%	0,75	0,50	0,20
Total activo	8,50	8,56	-1%	8,87	7,38	6,70
Patrimonio neto	4,32	4,49	-4%	4,79	4,43	3,93

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Casi centenaria

Los orígenes de la compañía se remontan al año 1924, cuando las familias Coma y Ribas crean una sociedad para descargar los barcos con carbón que llegaban al puerto de Barcelona. En los años 50, pasa a estar controlada por la familia Cabané, ligada a uno de los socios fundadores.

El Grupo Charles André entra en la sociedad (74 por ciento) en 1991. Pasa a controlar la totalidad de la compañía que quedaba en manos de los antiguos propietarios en 2015.

Coma y Ribas tiene la sede central en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), donde cuenta con una plataforma de 6.000 metros cuadrados, que incluye instalaciones para carga ADR y recinto aduanero.

Además, Coma y Ribas ha crecido en intermodalidad con un servicio de transporte de pulverulentos que hacía únicamente por carretera con anterioridad. Transporta la carga en camión hasta Perpiñán, donde sube a una línea del operador ferroviario Novatrans, perteneciente al mismo grupo francés, con destino

final en París. El servicio, que ha resultado afectado temporalmente por la situación derivada de la pandemia, supone sacar unos 30 camiones de la carretera mensualmente. La transitaria utiliza con regularidad servicios ferroviarios desde Silla (Valencia) y Constantí (Tarragona) con destino sobre todo a Francia, Benelux y Alemania. Para las operaciones ferroviarias desde Barcelona, opera como con el nuevo servicio de pulverulentos, saliendo desde Perpiñán en las líneas de Novatrans a otros destinos.

El transporte por carretera es su principal actividad, sobre todo internacional de productos químicos, como transitaria. Además, Coma y Ribas es agente de aduanas, consignataria y estibadora de graneles sólidos, sin terminal propia, en el puerto de Barcelona, así como operador logístico. El 54 por ciento de su volumen de negocio lo aporta su actividad transitaria, el 18 por ciento la portuaria y el 28 por ciento las restantes actividades. Registró un volumen de negocio de 19 millones de euros en 2019, según datos de la compañía, frente a los 16,85 millones de 2018.

TRANSITARIOS

La cancelación de escalas, un problema que no se solucionará en breve, alerta Feteia

E. MÁRMOL. Barcelona

La supresión de escalas por parte de las navieras, que dejan los contenedores en tierra, es cada vez un mayor problema para los transitarios y sus clientes. Un quebradero de cabeza que no se solucionará en breve, según se puso de relieve en una conferencia online organizada por Bytemaster, que tuvo como invitada a Feteia-Oltra. “No parece que las cancelaciones de rutas se vayan a resolver a corto plazo”, señaló Martín Fernández, adjunto a la secretaría técnica de Feteia. El contenedor se queda en el puerto al no poder embarcar, lo que conlleva “pagar gastos de detención y demora” originados por una situación que no es normal. Y es por ello que Feteia y el resto de organizaciones transitarias europeas van detrás de la CE o del organismo europeo competente para que se pronuncie como lo acaban de hacer las autoridades estadounidenses: “Que los gastos de detención y demora por un contenedor que se queda en tierra se pagan en situaciones normales”, añadió el experto.

Enric Ticó, presidente de Feteia-Oltra, puso en valor el comportamiento de la cadena logística en las últimas semanas, “que ha sido ejemplar”. El coronavirus ha provocado cambios de calado como pasar de una “Administración Pública que se iba adelgazando” a una Administración Pública que, “sin su apoyo económico, no sobreviviremos”. Ticó confió en que la situación vivida sirva para “desburocratizar” la Administración. Y ello permita la creación de figuras como “agencias logísticas”. Una de las enseñanzas extraídas de la pandemia es que las empresas ya saben “que no pueden depender de un único proveedor”.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Parece ser que esta vez la crisis no dejará en un cajón el proyecto de los nuevos accesos al puerto ni habrá una alternativa low cost

Verdad de la buena

Parece ser que la crisis económica provocada por la pandemia no va a volver a dejar en un cajón los pendientes nuevos accesos terrestres al puerto de Barcelona, como se han quedado una, dos, tres e infinitas veces desde que se comenzó a tramitar el proyecto hace la friole-

ra de casi 20 años. Y parece ser que esta crisis no va a generar un proyecto low cost como el que acordaron el Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria para desbloquear la obra en 2013 a raíz de las estrecheces presupuestarias derivadas de la crisis de 2008.

El proyecto ferroviario: aprovechar un tramo del trazado en ancho métrico añadiendo el ibérico e internacional en lugar de construir un nuevo corredor, lo que suponía rebajar la factura a menos de la mitad de la inversión de 300 millones de euros del proyecto original.

En cuanto a los nuevos accesos viarios, la entonces titular de Fomento, Ana Pastor, colocó la primera piedra en diciembre de 2014. No hubo más piedras, ni hormigón tampoco. Y es que cuatro años después, en 2018, Íñigo de la Serna, ocupante de la cartera, anunció que la alternativa bara-

ta era inviable técnicamente, en concreto, que planteaba dificultades técnicas en relación a la seguridad. La línea ferroviaria no hubiera conseguido la homologación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Se recuperaba así el proyecto original ferroviario y viario. Y con la vuelta al proyecto original, que supone una obra muy compleja, los accesos quedaron sine die.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha asegurado que esta vez el proyecto cuenta con el completo consenso técnico sobre la mejor opción. Es más, el acto de firma del protocolo de colaboración para tirar adelante el proyecto, por parte de todas las administraciones implicadas, no se ha llevado a cabo todavía por la situación actual. A ver si esta vez es ‘verdad de la buena’ que arrancará.

barcelona@grupoxi.com

EVENTOS

El sector logístico nacional y foráneo mantiene la cita en el novedoso foro BNEW

CZFB aplaza el SIL, eDelivery y SIL Américas a 2021, pero crea un evento presencial y virtual



Pere Navarro y Blanca Sorigué, el pasado día 19, en la presentación.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) ha pospuesto el SIL, la tradicional cita logística, el eDelivery, feria de la última milla que se celebra en paralelo, y el que hubiera sido el primer SIL Américas a 2021. Pero, no se ha quedado con los brazos cruzados, ha organizado un nuevo evento, el Barcelona New Economy Week (BNEW), que se celebrará entre el 6 y el 9 de octubre en diversos edificios singulares de la ciudad de Barcelona. Se trata de una novedosa iniciativa híbrida, presencial y a través de una plataforma digital, dirigida a profesionales, tanto nacionales como internacionales, sobre todo de Europa, América y África, anunció Pere Navarro, Delegado Especial del Estado en el CZFB. El objetivo no es otro que “crear negocio” e “impulsar la nueva economía”, señaló Pere Navarro.

pantes podrán presentar de forma virtual sus servicios en los lugares donde se celebre el BNEW. “Somos los primeros y los únicos en organizar un evento de este tipo”, añadió Pere Navarro.

La organización espera la participación de unos 350 conferenciantes, entre 150 y 200 empresas y entre 7.000 y 10.000 profesionales y empresarios conectados en línea. En cuanto a la asistencia presencial, prevén unos 700 participantes. La nueva iniciativa nace para quedarse: “Es un producto nuevo que se suma a nuestro portafolio” y “no sustituirá a las ferias, las complementará”, señaló Blanca Sorigué, directora general del CZFB. En cuanto a su acogida, “la respuesta está siendo muy positiva” por parte del sector logístico, añadió Blanca Sorigué.

FERROCARRIL

FGC inicia las pruebas del servicio de ICL desde sus minas a la nueva terminal del puerto de Barcelona

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha iniciado las pruebas de los servicios ferroviarios desde las minas en Súrria (Barcelona) de ICL a su nueva terminal en el muelle Álvarez de la Campa del puerto de Barcelona. Una vez completadas las infraestructuras ferroviarias en los accesos y en el interior de la terminal e incorporadas al Sistema de Gestión de Seguridad y Operativa Ferroviaria del puerto, los trenes han comenzado a realizar pruebas. Además, ICL ha empezado a realizar pruebas de carga de barcos. La compañía prevé que la terminal dedicada a sales potásicas esté plenamente operativa durante este mes de junio. FGC casi doblará la capacidad para transportar potasas desde las minas de la multinacional al puerto de la capital catalana en dos años. El operador ferroviario público pasará de un parque actual de 73 vagones tolva para este transporte a 139 unidades en 2022. Además de la compra de 66 nuevos vagones, ampliará la capacidad de tracción con cinco nuevas locomotoras destinadas tanto al transporte de potasas como al servicio de Autometro, sociedad controlada por FGC, que mueve vehículos desde la planta de Seat en Martorell (Barcelona) a la dársena para su exportación. FGC invierte unos 44 millones de euros en la nueva maquinaria. Esta inversión está ligada al contrato que el operador público ha firmado con ICL, por un periodo de 30 años, para dar el servicio ferroviario a la multinacional mineral.

CARRETERA

Los costes de un vehículo pesado matriculado en Cataluña aumentan el 1,3% por los gastos fijos

Los costes de un vehículo pesado matriculado en Cataluña crecieron el 1,3 por ciento, hasta los 116.839 euros anuales, a 30 de junio de 2019, en comparación con la misma fecha de 2018, de acuerdo con el último Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, elaborado por la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat. Este incremento se debió al comportamiento de los costes fijos o por tiempo, con un peso del 64 por ciento, al crecer el 3,1 por ciento, mientras que los gastos variables o kilométricos, que suponen el 36 por ciento, bajaron el 1,9 por ciento. En los costes por tiempo, todos fueron inflacionistas, aumentando la partida destinada a personal, la principal, el 2,9 por ciento. En los costes kilométricos, el más importante, la factura del gasóleo, bajó el 5,1 por ciento.

MARÍTIMO

Bergé Marítima pide una concesión para los tráfico siderúrgicos a la Autoridad Portuaria de Tarragona

Bergé Marítima ha pedido una nueva concesión en el puerto de Tarragona. Se trata de una superficie de cerca de 550 metros cuadrados para el almacenamiento de productos siderúrgicos. La Autoridad Portuaria de Tarragona ha sacado a información pública el proyecto. Por el enclave pasan alrededor de 500.000 toneladas anualmente de productos siderometalúrgicos. Bergé Marítima mueve graneles sólidos, carga general y carga de proyecto en la dársena catalana. Además, cuenta con una terminal de vehículos en el muelle Cantabria. Es también agente consignatario.

Esperan entre 7.000 y 10.000 profesionales conectados en línea

El BNEW aglutinará actividades alrededor de la logística, el *ecommerce*, *real estate*, industria digital y zonas económicas. Habrá debates, paneles sectoriales o entrevistas con profesionales singulares. Un punto fuerte serán las agendas de contactos empresariales tanto presenciales como virtuales. No habrá stands, pero las empresas partici-

Medatlantic Managements sl.

Customs & Global Logistic Operator Offshore Services
Aduanas & Operadores Logísticos Globales

Airfreight Services Specialist

Servicios semanales en contenedores y grupalaje.
Importación y Exportación con Europa, África, Cabo Verde y Extremo Oriente. Corresponsales en Europa y Extremo Oriente

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

www.medatlantic.es

TGB
GRUP TRAGINERS

Paseo Cantunis, 18-30 • 08038 Barcelona
Tel. 932 896 964 • Tel. móvil 696 263 245
Fax. 932 239 659 • Email: info@tragersgrup.com

Disponemos de campa propia de 13.500 m2

Transporte de CONTENEDORES NACIONALES e Internacionales

www.tragersgrup.com

ACCELERATING VALUE

www.derijke.com

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

DE RIJKE
accelerating value

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

Tiempo de crisis con las arcas llenas

Los operadores reclaman que los 1.526 millones de euros en depósitos bancarios que atesoran los puertos sean el motor para la reconstrucción del transporte y la logística

► Los puertos españoles navegan en tiempo de crisis con las arcas llenas fruto de la bonanza de tráfico de los últimos años. El sistema afronta una difícil coyuntura de caída de flujos con 1.526 millones de euros en depósitos bancarios, toda una fortaleza económica vital, que debe ser motor de recuperación para el transporte y la logística.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Los puertos españoles tienen sobrecapacidad financiera. En tiempo de crisis, fruto de la pandemia del coronavirus, mientras el sector asiste, en un escenario de incertidumbre, a una fuerte caída de ventas, las autoridades portuarias, que gestionan 46 enclaves de interés general en España, transitan con las arcas llenas

Los puertos afrontan la coyuntura con 1.526 millones de euros (datos a 31 de diciembre de 2019) en flujos de tesorería y depósitos bancarios, una fortaleza económica vital para el futuro del negocio del transporte y la logística. De hecho, en la última década, los volúmenes de dinero de los puertos en los bancos se han triplicado, pasando de 565 millones en 2011 a los referidos 1.526 millones, según la información analizada por TRANSPORTE XXI. Solo en el último año, los puertos aumentaron los flujos en un 23 por ciento, con 285 millones de euros más. El fondo de maniobra es de 1.738 millones.

¿Por qué se mantiene este exceso de caja? Cada año, desde las autoridades portuarias se presupuestan obras por alrededor de 800 millones de euros “para satisfacer al Ministerio de Transportes, pero, a veces, no se gastan ni 300 millones anuales por diferentes razones”, explican fuentes empresariales consultadas. Hay que recordar que, en la década anterior, los puertos invertían a ritmos de mil millones anuales, fruto de las ayudas europeas. “Ahora la adjudicación de obras no llega a un tercio, de ahí que Puertos del Estado se inventara el fondo de accesibilidad”, indican fuentes empresariales. Estas advierten: “el miedo es que el dinero puede terminar marchándose. Algunos presidentes ya han criticado en privado la posibilidad real de la confiscación, por lo que deben dar soluciones inmediatas a ese exceso de caja”.

El bajo grado de ejecución del plan de inversiones mantiene llena la caja portuaria

FLUJOS DE TESORERÍA Y DEPÓSITOS BANCARIOS DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Autoridad Portuaria	2019	2018	2011	% 19/18	% 19/11
Bahía de Algeciras	232.233	231.094	83.845	+0,5%	+177,0%
Barcelona	173.324	179.164	129.188	-3,3%	+34,2%
Baleares	142.056	107.239	6.707	+32,5%	>999,9%
Valencia	132.105	124.173	74.884	+6,4%	+76,4%
Huelva	79.295	70.683	76.699	+12,2%	+3,4%
Las Palmas	78.729	59.318	1.347	+32,7%	>999,9%
Tarragona	72.742	62.088	19.804	+17,2%	+267,3%
A Coruña	63.269	68.214	52.590	-7,2%	+20,3%
ST Cruz de Tenerife	62.740	32.371	3.282	+93,8%	>999,9%
Castellón	61.008	44.837	499	+36,1%	>999,9%
Santander	52.552	21.809	254	+141,0%	>999,9%
Cartagena	47.339	292	206	>999,9%	>999,9%
Marín-Pontevedra	36.798	34.103	8.064	+7,9%	+356,3%
Bilbao	32.247	17.367	600	+85,7%	>999,9%
Pasaia	31.800	31.517	17.078	+0,9%	+86,2%
Bahía de Cádiz	22.100	18.080	3.329	+22,2%	+563,9%
Avilés	18.185	11.946	637	+52,2%	>999,9%
Gijón	18.042	13.869	10.248	+30,1%	+76,1%
Sevilla	16.596	16.015	16.123	+3,6%	+2,9%
Almería	16.241	10.554	5.164	+53,9%	+214,5%
Vigo	11.878	6.153	24.411	+93,0%	-51,3%
Alicante	10.090	5.517	105	+82,9%	>999,9%
Ceuta	8.752	6.324	2.696	+38,4%	+224,6%
Melilla	7.532	8.333	786	-9,6%	+858,3%
Málaga	7.142	304	1.515	>999,9%	+371,4%
Ferrol-San Cibrao	6.082	112	13.688	>999,9%	-55,6%
Motril	5.965	4.670	1.355	+27,7%	+340,2%
Vilagarcía	4.047	2.586	3.043	+56,5%	+33,0%
Total AA.PP	1.450.889	1.188.732	558.148	+22,1%	+159,9%
Puertos del Estado	64.230	40.063	7.327	+60,3%	+776,6%
Fondo de Compensación	11.738	12.496	124	-6,1%	>999,9%
Total	1.526.857	1.241.291	565.599	+23,0%	+170,0%

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

De hecho, Puertos del Estado, en su último informe económico-financiero, viene a disculpar este desajuste debido “tanto al bajo grado de ejecución del presupuesto de inversiones, ya que se han dejado de ejecutar obras por 550 millones de euros de los 854 millones presupuestados, como a los recursos generados por las operaciones (582 millones), que han superado en 62 millones la cifra presupuestada”. Además hay que recordar que los beneficios de los puertos están exentos desde 2000 del pago del impuesto sobre sociedades. Y en el negocio estalla la pregunta: ¿es adecuado con la crisis que hay que los puertos tengan más de 1.500 millones en la caja y no aporten al estado del bienestar?

TRANSPORTE XXI se ha puesto en contacto con empresarios de grupos españoles y patronales con intereses en el sector marítimo-portuario. La respuesta es inequívoca para todos: “los puertos deben aportar. Es indigno, desleal y contradictorio con lo que está pasando”, advierten. Desde Bergé aplauden las medidas de reducción de tasas y aplazamientos de pago impulsadas por Puertos del Estado, pero se solicita una revisión de la política tributaria y fiscal, indicando que “la generación

de superávit tiene que ir también destinada a la cadena logística y el conjunto de la sociedad”.

En este sentido, Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, explica que “habría que hacer una reorganización de las tasas portuarias. Removerlo todo porque al final es dinero que va solo a la caja del Estado. Los puertos deben ayudar a poner gasolina en la sociedad”.

“El superávit tiene que ir a la logística y a la sociedad”

Así las cosas, Julio Fernández, director de la patronal consignataria Asecob, estima que “la disyuntiva está sobre la mesa y el nuevo Marco Estratégico de Puertos del Estado debería arrojar luz sobre el modelo que adopte España”. Matiza que “lo que es evidente es que esos beneficios deben retornar a la sociedad, sea directamente o en forma de inversiones, para el aumento de la competitividad que se refleje en mayores volúmenes y puestos de trabajo de calidad”.

Por su parte, José Luis Martínez Lázaro, consejero delegado de la consignataria Carmelo Martínez Rodríguez, señala que la mejor contribución de los puertos no sería pagar impuestos sobre sus beneficios, sino “rebajar el importe de tasas y tarifas que permiten ese exceso absurdo de tesorería y haría a nuestros puertos más competitivos frente a los de otros países que compiten en los mismos mercados”.

“Convendría abrir el debate de las tasas ante las ineficiencias”

A esto se apunta Grupo Bergé, indicando que “sí vemos margen para que los puertos apliquen bajadas de tasas con las que estimular los tráficlos para contribuir a garantizar las cadenas de suministro, beneficiando en última instancia al conjunto de la sociedad”. Y matizan que “convendría abrir el debate sobre la complejidad del actual sistema para subsanar algunas de sus ineficiencias más evidentes”. ¿Y cómo reajustar el modelo tarifario que mantienen hoy los puertos españoles?

Joaquim Coello, presidente de Asoport, afirma que “hay que buscar el mecanismo, porque el dinero que tienen los puertos es público, es un tributo, y el Estado puede hacer con eso lo que quiera”. Coello explica que “la recaudación del Estado se debe hacer solo a través de los impuestos, mientras que las tasas portuarias, que pagan los operadores, deben ir en beneficio de ellos”. El presidente de Asoport apunta que “las autoridades portuarias con superávit deberían abaratar las tasas con un mecanismo de flexibilidad que permita introducir bonificaciones a final de ejercicio si tienen beneficios elevados. Lo que no tiene sentido es que el dinero esté en el banco”.

Por su parte, Julio Fernández explica que “es el momento de ajustar, tanto tasas como tarifas máximas y ampliar las exenciones posibles”, porque “no todo queda en manos de los puertos, todos debemos poner de nuestra parte”.

El director de la patronal Asecob, que engloba a la práctica totalidad de consignatarias españolas, matiza que tras la rebaja de tasas y cánones anunciada por Puertos del Estado “sigue quedando mucho margen”, apuntando que “en este sentido se encamina la Comisión Europea con el borrador de Reglamento que

autoriza las ayudas y propone ya ampliarlas hasta fin de 2020, pero habrá que esperar hasta dónde pueden llegar legalmente los gobiernos”.

REACTIVACIÓN DEL CONSUMO

Idéntica postura la que mantienen otras asociaciones y empresarios consultados por este periódico, que coinciden en que “hay mucho margen para bajar las tasas, como se demostró con la reducción del 10 por ciento de la T-3 Mercancías”. Un expresidente portuario afirma que “es mejor trasladar al sector productivo las ventajas logísticas, no quedarte con el dinero en la caja sin saber qué hacer”. Por su parte, Jorge Alonso se muestra partidario de extender las medidas de abaratamiento de tasas portuarias a 2021, “ya lo dicen los números”. Una medida compartida por Martínez Lázaro y Coello, mientras se logra un consenso en reformar el actual sistema y en trazar un plan de reactivación del consumo.

El sector demanda un pacto por la defensa del negocio portuario

Alonso matiza que la Administración tiene que priorizar el incentivo “al que hoy se está cuestionando si va a seguir con su actividad industrial o de consumo” porque “yo no quiero que me subvencionen un barco vacío, debemos reactivar el consumo para ir llenos a las Islas Canarias, si están repletas de turistas. Luego ya me encargaré yo de ser competitivo”. Medidas que también comparte Grupo Bergé, solicitando, como operador logístico inmerso en el ámbito industrial, “la necesidad de establecer incentivos a la inversión, impulsar la demanda del sector automovilístico y, sobre todo, de

El sector urge “un cambio trascendente en el modelo de gobernanza”

Los puertos españoles se van a tener que enfrentar a un nuevo escenario global tras la pandemia del coronavirus. La tarea del nuevo presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, es “ardua y complicada”, explican empresarios del sector. “Creemos que ya se está tardando en convocar a todas las patronales y colectivos a un gran pacto para dar respuesta al día después del coronavirus, indican, matizando que “es necesario articular equipos multidisciplinarios para mejorar la cadena de suministro en un nuevo modelo económico porque en la Administración falta materia gris”. Los empresarios consultados por TRANSPORTE XXI coinciden en que “los puertos tienen que huir en la medida de lo posible de la Administración, porque si no avanzaremos muy poco con los tiempos que corren”. Y explican que “lo que tiene que garantizar la

Administración es el funcionamiento de los puertos, pero no deben tener el control de su explotación”. Aunque hay discursos que abogan por el mantenimiento del sistema nacido en 1992, por no llegar a tener que vender los puertos a grandes operadores privados o a fondos de inversión como pasó en Grecia, fuentes empresariales radiografían incertidumbres en el horizonte y explican que cualquier transformación “debe llevarnos a un escenario más elevado”. Explican que “tras la pandemia ya no hay que volar tan bajo” y solicitan “un cambio trascendente en el modelo de gobernanza global”. En este sentido, desde el negocio se apunta que “lo que surgió del pacto del Majestic entre el Partido Popular y los nacionalistas catalanes se ha ido modificando pero no institucionalmente, ya que solo se han liberalizado los servi-



Francisco Toledo.

cios y se ha generado una dinámica diferente de dominio público alejada a la de Costas, pero hoy vemos que ese modelo de gobernanza es muy difícil de administrar y exige unas complicidades que no todo el mundo es capaz de lograr”. Aunque la red portuaria esté integrada en un organismo público estatal, “quienes lo sustentamos somos las empresas, los navieros y los operadores, y también los cargadores,

que son los grandes olvidados”, critican los empresarios. “Si tienen dividendos, deberían pagar impuesto de sociedades o reducir la carga impositiva, ya que mientras ellos tienen toda esa cantidad de dinero en el banco, el negocio privado está muerto. No hay márgenes”. Y otros coinciden al indicar que “los puertos son autónomos, se gastan el dinero en lo que les da la gana y no pagan impuestos, pero eso es desleal hacia el sector porque nosotros somos los que pagamos la maquinaria del Estado”. Desde el sector se requiere que “la recaudación de las tasas de los puertos, que pagan los operadores de cada uno de los puertos diferenciadamente, debe ir en beneficio de ellos, pero no en beneficio de los de otro enclave”, en clara alusión a la existencia del fondo de compensación interportuario, muy cuestionado.

aplicar una reducción de tasas portuarias y un aplazamiento de cánones en aras de incrementar la eficiencia en el transporte y en la cadena logística”.

PACTO DE ESTADO

Asociaciones y empresas reclaman “alcanzar un pacto de Estado por la defensa del sistema portuario”. Un pacto “que debería llevar al Gobierno y al resto de fuerzas políticas a apostar por el negocio logístico y portuario como uno de los motores fundamentales para la competitividad de la industria española y de la

reconstrucción económica”, apuntan desde Bergé. Un pacto al que empresarios como Alonso añaden la necesidad de “establecer incentivos adicionales a la descarbonización para que exista un nuevo círculo virtuoso dentro de cinco años, sin olvidar que hay que reventar los impuestos porque van a ser el freno a la recuperación”. En este sentido, Julio Fernández afirma que “debería crearse una mesa nacional de lo que va a ser casi una reconstrucción, donde todos los actores marítimo-portuarios, con humildad, valentía y

visión afronten esta ‘nueva normalidad’, con medidas urgentes y otras a medio-largo plazo para construir un sistema sólido y duradero, sin condicionantes personales o políticos”. Entre los problemas a solucionar “para un largo periodo”, la mayoría coincide en apuntar a la estiba como uno de los elementos con los que mejorar la competitividad, así como abordar las infraestructuras que “sean realmente útiles y no solo convenientes” para afianzar el papel de los puertos españoles como nodos logísticos del sur de Europa.

Jorge Alonso Bonafont

Presidente de Grupo Alonso



«No quiero que me subvencionen un barco vacío, debemos reactivar el consumo para poder ir llenos»

José Luis Martínez Lázaro

CEO de Carmelo Martínez Rguez.



«Hay que rebajar las tasas y tarifas que permiten ese exceso absurdo de tesorería para ser competitivo»

Joaquim Coello Brufau

Presidente de Asoport



«Los puertos con superávit deberían abaratar las tasas a sus operadores a final de cada ejercicio»

Julio Fernández Guillén

Director de Asecob



«Los beneficios de los puertos deben retornar a la sociedad para el aumento de la competitividad»



Renfe Mercancías deja de controlar el 100% del capital del operador logístico Logirail

La pública, que mantiene el 34% del accionariado, vende sendas participaciones del 33% a otras dos filiales del grupo: Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento

► Renfe Mercancías ha dejado de controlar el cien por cien del capital del operador logístico Logirail. La pública, que mantendrá el 34 por ciento del accionariado, ha ejecutado la venta de sendas participaciones del 33 por ciento a otras dos filiales del grupo ferroviario: Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Renfe Mercancías ha dejado de ser el propietario único del operador logístico Logirail, una década después de su puesta en marcha. La pública ha cerrado la venta de dos terceras partes del accionariado de su filial con otras dos sociedades del grupo. La operación de compra-venta supone que Renfe Mercancías se queda con el 34 por ciento de las acciones de Logirail, mientras que Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento se hacen con el control de un 33 por ciento del accionariado de Logirail cada una. Así se lo han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de Renfe. Dos han sido las razones para la reestructuración del capital de Logirail, según explican desde la pública. Por un lado, “incluir en el accionariado de la sociedad a otras empresas del grupo que contratan regularmente con Logirail”. Por otra parte, “dar respuesta a lo pre-



Renfe Mercancías ha vendido el 66 por ciento de Logirail a otras dos filiales de la pública.

visto en la Ley de Contratos del Sector Público, a propósito de los encargos a sociedades del propio grupo”, según han señalado a este periódico desde la propia Renfe. Logirail inició actividad en diciembre de 2009 como filial de Renfe Mercancías. Su objetivo inicial era constituirse en el proveedor de servicios logísticos en tierra para las distintas áreas de negocio de Renfe Mercancías. La pública pretendía poder construir una oferta logística integral en la que el transporte por ferrocarril fuese un eslabón más dentro del conjunto de servicios que

se prestan a lo largo de la cadena logística de las empresas. Desde entonces, Logirail viene prestando servicios en terminales ferroviarias, puertos secos, puertos marítimos y centros logísticos, si bien es cierto que su cartera de servicios se ha ido ampliando también hacia los negocios de viajeros y de fabricación y mantenimiento.

Logirail, que cuenta con cerca de 500 empleados, alcanzó una cifra de ventas de 21,62 millones de euros en 2018, con un crecimiento del 22,66 por ciento, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

Una operación para maquillar pérdidas, según el sector

La venta del 66 por ciento de las acciones de Logirail, por un importe que no ha trascendido, servirá a Renfe Mercancías para maquillar pérdidas, según apuntan a TRANSPORTE XXI empresarios del sector. El operador logístico, de cuya presidencia ha tomado recientemente relevo José Luis Cachafeiro en sustitución de Abelardo Carrillo, pasa a estar participado también por otras dos empresas del grupo: Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento. Y esto sirve para reforzar la idea del maquillaje de pérdidas, aun siendo cierto que Logirail ha ido diversificando su operativa, adjudicándose contratos con las dos filiales mencionadas y con la propia Renfe Operadora. “Llevan dos años haciendo maniobras similares, primero se quitaron de encima a parte de su personal y luego han vendido unidades de su parque rodante. Este año con la venta de la mayor parte de las acciones de Logirail obtienen otro ingreso extraordinario con el que maquillar las pérdidas”, relata uno de los empresarios consultados.

OPER. LOGÍSTICOS

Primera Línea Logística estrena nueva plataforma de 20.000 m2 en Getafe

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Primera Línea Logística, operador especializado en logística promocional de Grupo Talentum, ha trasladado su actividad a una nueva plataforma ubicada en el polígono Los Gavilanes en Getafe (Madrid). El operador logístico explotará en régimen de alquiler, por un período inicial de 10 años, unas instalaciones de 21.713 metros cuadrados, distribuidas entre 19.776 metros cuadrados de nave y 1.937 de oficinas, propiedad del fondo inmobiliario europeo Palm Capital. Las instalaciones, de reciente cons-

trucción, cuentan con 24 muelles de carga y descarga y tres rampas. Primera Línea Logística venía operando desde 2010 en una nave de 16.700 metros cuadrados y 10 muelles de carga y descarga en el Centro Logístico de Abastecimiento, también en Getafe. Las anteriores instalaciones también eran explotadas en régimen de alquiler. La compañía, fundada en el año 2002, cerró el ejercicio 2018 con una cifra de negocio de 4,55 millones de euros, lo que supuso un retroceso del 2,87 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.



Complejo logístico de Palm Capital en el polígono Los Gavilanes de Getafe (Madrid).

El nuevo complejo logístico de Palm Capital en el polígono Los Gavilanes de Getafe contará con más de 115.000 metros cuadrados de superficie una vez sea ejecutado en todas

sus fases. El polígono Los Gavilanes cuenta con instalaciones logísticas de compañías como ID Logistics, Mercadona, Amazon o Decathlon, entre otras.

Martín e Hijos absorbe Maresa

Martín e Hijos completa la fusión por absorción de Marítimas Reunidas (Maresa), Maresa Mediterráneo, Red Canaria de Servicios Aéreos y General Courier

Logística de Cruz Roja en Mercamadrid

Cruz Roja utiliza durante la crisis sanitaria una instalación logística de 4.000 metros cuadrados en Mercamadrid, que ha sido cedida gratuitamente por Supermados Ahorramás

Las nuevas cadenas de suministro deberán poder soportar 'stress test'

Ambielle, presidente de Kuehne & Nagel en España, confía en el impulso de las exportaciones como la clave para salir de la crisis

► Las nuevas cadenas de suministro deberán ser capaces de soportar 'stress test' para ofrecer alternativas ante situaciones imprevistas. Miguel Ambielle, presidente de Kuehne & Nagel en España, confía en el impulso de las exportaciones como elemento clave para salir de la actual crisis en la que nos vemos inmersos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Las nuevas cadenas de suministro internacionales deberán estar diseñadas para soportar 'stress test', en un claro paralelismo con el sistema bancario, según expuso el presidente de Kuehne & Nagel España, Miguel Ambielle, en una jornada *online* organizada por la Cámara de Comercio de Madrid. "Deben ser capaces de adaptarse a los cambios disponiendo de alternativas ante situaciones imprevistas", matizó Ambielle.

Entre los aspectos que se deberían contemplar en los citados 'stress test', Ambielle incluyó un *mapping* de la cadena (proceso y geográfico), la identificación de cuellos de botella, alternativas de envío, análisis de cadena de suministro para cada



Miguel Ambielle, presidente K+N España.

categoría de producto, adecuación de niveles de inventario y coste asociado, escandallo de costes con margen para imprevistos, nuevos mercados además del doméstico, venta *online* y externalización logística. El presidente de Kuehne & Nagel España compartió su confianza en el impulso de las exportaciones como elemento clave para la salida de la actual crisis en nuestro país. "Creo firmemente en la exportación como fuente de creación de riqueza

K+N en España

La compañía gestionó el pasado año en España más de 430.000 envíos a través de transporte terrestre, más de 131.000 TEUs manejados en transporte marítimo y más de 23.600 toneladas en transporte aéreo.

K+N dispone en nuestro país de más de 320.000 metros cuadrados de espacio, da empleo a 2.200 profesionales y alcanzó una cifra de ventas de 479,4 millones de euros en 2018, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

El grupo suizo cuenta con 82.000 profesionales repartidos por todo el mundo y dispone de 11,4 millones de metros cuadrados de instalaciones logísticas.

de las naciones", señaló. "El sector exterior es clave para la recuperación en España, como se vivió en la anterior crisis", recordó Ambielle. En este sentido, "a través de nuestra red logística hemos acompañado a muchas pymes españolas que hasta ahora no habían dado el paso de buscar nuevos mercados para posicionar sus productos". Ambielle aventuró que la nueva cadena de suministro pos-COVID será fruto de un nuevo replantea-

miento, lo que no quiere decir que no se sigan teniendo proveedores en China, pero sí que "es importante diversificar riesgos" apostando también por situar una parte de la producción más cercana, "en países como Marruecos o Rumanía, por ejemplo". Esta relocalización de la producción conllevará que "en el sector logístico nos tengamos que reinventar".

En este sentido, el directivo destacó la capacidad que tiene la compañía Kuehne & Nagel en España para atender contratos logísticos, con más de 300.000 metros cuadrados en instalaciones y una amplia red de distribución.

La relocalización hará que el sector logístico se deba reinventar

El escenario pos-COVID también precisará de una mejora de la visibilidad de la cadena de suministro 'end to end', así como la incorporación de planes de contingencia en los diseños de las citadas cadenas que contemplen los nuevos riesgos y los costes asociados a los mismos, como es el caso de las pandemias, confinamientos...

Ambielle, además, quiso destacar que cobrará "más y más importancia" el empleo de herramientas digitales de planificación, seguimiento, control, alertas o *booking on line*. Todo esto sin olvidar la responsabilidad medioambiental y los objetivos de reducción de huella de CO2 del sector, matizó.

EXPRESS

Correos invertirá 7 millones en adquirir 201 furgonetas de reparto eléctricas

C. SÁNCHEZ. Madrid

Correos ultima la adjudicación de un contrato para la adquisición de 201 unidades de furgonetas eléctricas de 4 metros cúbicos de volumen útil. La pública destinará una inversión de 7,13 millones de euros para incorporar estos vehículos que reemplazarán a otras tantas unidades propulsadas por diésel.

El contrato contempla también un precio de recompra mínimo para las citadas unidades diésel. El pliego del concurso reconoce que en torno a la mitad de dichas furgonetas diésel tendrán que ser destinadas al desguace.

Las furgonetas eléctricas que incorporará el operador serán destinadas al reparto urbano de grandes núcleos de población de Aragón, Canarias, Castilla-La Mancha, Cataluña, Galicia, Baleares, Navarra,

Asturias y Comunidad Valenciana. Correos ya incorporó unidades ecológicas a su flota de reparto el pasado año, como adelantó este periódico. En concreto, el operador postal público invirtió 1,22 millones de euros en la compra de 35 furgonetas eléctricas similares a las ahora licitadas, así como otras dos furgonetas de 4 metros cúbicos y tres de 12 metros cúbicos de capacidad propulsadas por gas natural comprimido (GNC).

La flota de Correos está integrada por más de 13.000 vehículos de reparto, de los que la mayor parte son furgonetas de pequeño tamaño, además de motocicletas. Por su parte, el transporte de larga distancia y rutas regulares es subcontratado por la compañía, que adjudica los servicios a distintas empresas mediante concurso público.

TRANSITARIOS INTERNACIONALES

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

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

We Deliver Value

价值 因运而生

www.coscospain.com

Madrid Air Cargo / Flash

EMIRATES OPERA SEIS VUELOS DE CARGA A LA SEMANA DESDE MADRID

En el marco de su plan de operaciones de vuelos cargueros puros con motivo de la crisis sanitaria desatada por el coronavirus, Emirates gestiona actualmente seis vuelos por semana desde y hacia el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Cuatro de los vuelos son operados por medio del avión de pasajeros B777-300ER y dos con el B777-F, puramente carguero, según ha anunciado la compañía. En total, Emirates SkyCargo transporta cada semana 360 toneladas en cada sentido en el corredor aéreo con el aeropuerto de Madrid. Emirates SkyCargo, que cuenta con equipo propio de carga en Barajas en alianza con el GSA Gen-Air, opera desde el pasado 1 de mayo vuelos de carga específicos de forma regular con 61 destinos de todo el mundo. Con la incorporación de un vuelo semanal de carga a Sao Paulo (Brasil), la aerolínea ha sumado conexiones regulares de carga con Suramérica. Emirates registró un tráfico de 1.892 toneladas en Barajas el pasado mes de abril, lo que supuso un descenso del 28,69 por ciento. Por su parte, en los cuatro primeros meses del presente año, la aerolínea asiática registró un tráfico de 6.591 toneladas, con un retroceso del 7,85 por ciento.

IBERIA INCREMENTA LA CONECTIVIDAD DE CARGA SANITARIA CON AMÉRICA

Iberia ha incrementado la conectividad de la carga sanitaria en el marco de la actual crisis del coronavirus con la incorporación de vuelos directos entre Asia y América. La aerolínea del grupo IAG superaba al cierre de la presente edición las 80 operaciones de vuelos cargueros con mercancía sanitaria entre los aeropuertos chinos de Shanghai, Shenzhen y Hang-



Barajas concentra vuelos de carga con material sanitario. El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas concentró la mitad de los vuelos de carga que aterrizaron con material sanitario en España en los dos primeros meses desde que se decretó el estado de alarma. Barajas registró 171 operaciones de este tipo de las 341 en total que se realizaron en el conjunto de aeropuertos españoles. Foto: Comunidad de Madrid.

zhou, con destino inicialmente a España y desde hace unas semanas también a Estados Unidos y países de Latinoamérica como

Guatemala, República Dominicana, México y Ecuador. En el caso de Estados Unidos, las conexiones están teniendo lugar con Nueva York. Desde finales de marzo, Iberia, junto a la Federación Española de Empresas de Tecnología Sanitaria (Fenin) y el Grupo Oesía, viene operando un corredor aéreo sanitario entre China y España. Además, Iberia ha estado transportando carga sanitaria desde China para el Gobierno español, clientes de IAG Cargo y otros operadores logísticos. Iberia mantiene el liderazgo en el tráfico de mercancías en Barajas pese al significativo retroceso experimentado en abril, mes en el que movió 651 toneladas frente a las 11.745 del mismo mes del ejercicio anterior. Por su parte, en el primer cuatrimestre, la aerolínea del grupo IAG registró un tráfico total de 31.859 toneladas, lo que supuso un descenso del 33,11 por ciento, según el análisis de los datos estadísticos de Aena realizada por TRANSPORTE XXI.

SOLO OCHO AEROLÍNEAS SUPERARON EL MILLAR DE TONELADAS EN ABRIL

Apenas ocho aerolíneas lograron superar el millar de toneladas de carga manipulada en el aeropuerto de Madrid-Barajas el pasado mes de abril. Los tráficos fueron liderados por la integradora DHL y ASL, la aerolínea que opera para FedEx, con 2.298 y 2.232 toneladas, respectivamente. En el mismo mes del pasado año, hasta una docena de compañías superaron el millar de toneladas. En conjunto, el aeropuerto de Barajas registró un movimiento de 18.041 toneladas de carga en abril de 2020, lo que representó un retroceso del 59 por ciento respecto al mismo mes del ejercicio anterior. El descenso estuvo en la línea del experimentado por el conjunto del sistema aeroportuario español (59,7 por ciento).

ALEMANIA SUPERA A EEUU EN TRÁFICO CON MADRID DESDE ENERO HASTA ABRIL

Alemania ha dado el 'sorpasso' a Estados Unidos en los tráficos registrados por países en el aero-

puerto de Barajas en el primer cuatrimestre del presente año. El corredor entre Madrid y Alemania sumó un tráfico de 17.111 toneladas en ese período y un crecimiento del 1,26 por ciento, impulsado por los movimientos que registra la integradora DHL. De hecho, el aeropuerto alemán de Leipzig, en el que se ubica el hub aéreo mundial de DHL, se mantuvo al frente de los tráficos interportuarios con Barajas en los cuatro primeros meses del presente año. Por detrás de Alemania se situó Estados Unidos, con un movimiento de 14.104 toneladas y un retroceso del 56,36 por ciento en el primer cuatrimestre del año.



EL TRÁFICO DOMÉSTICO CAE UN 23% HASTA ABRIL

El tráfico doméstico en el aeropuerto de Barajas alcanzó las 9.119 toneladas de enero a abril de 2020, lo que supone una caída del 23,49 por ciento. El aeropuerto de Gran Canaria lideró estos movimientos con 3.278 toneladas en el primer cuatrimestre, seguido por Tenerife Norte con 3.045 toneladas y Palma de Mallorca con 1.039 toneladas.

POLÍTICA

El Gobierno regional actualiza guía sectorial con recomendaciones

La Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha actualizado la guía con recomendaciones para los profesionales del transporte de mercancías y viajeros de la región. La guía mantiene las recomendaciones de limpieza de los vehículos, "al menos una vez al día" y que se preste especial atención a las zonas y elementos donde es más posible el contacto, como las manijas de las puertas, los cinturones de seguridad y sus elementos de apertura y cierre, así como asideros o superficies y puntos comunes de contacto. En el caso de los profesionales del transporte y reparto de mercancías, las nuevas instrucciones recomiendan el uso de mascarillas durante la prestación del servicio, especialmente durante los procesos de carga y descarga y el intercambio de documentación. La guía aconseja también que se renueve el aire en el interior de los vehículos abriendo las ventanillas de forma periódica y evitando emplear los medios de climatización de furgonetas y camiones en la medida de lo posible.

OPER. LOGÍSTICOS

Ontime se adjudica la preparación y gestión de test PCR en Madrid

La Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid ha adjudicado a Otime la gestión y manipulado de test PCR para la detección del coronavirus. Otime gestiona en su centro logístico de Villaverde en Madrid más de 8.000 unidades diarias de kits que van dirigidos tanto a la Atención Primaria como al sector privado, según ha anunciado el operador en un comunicado.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Es el momento de apostar por un nuevo modelo de relación en el que clientes y empresas del sector de la paquetería vayan de la mano

El mítico DeLorean

La startup de reparto de última milla Stuart cifra en un 535 por ciento el incremento de los envíos realizados para pequeñas y medianas empresas durante la crisis sanitaria con respecto a las semanas previas. Esta plataforma asegura que la demanda total de peticiones

de negocios para realizar envíos a domicilio desde el inicio del estado de alarma por el coronavirus se ha multiplicado por cuatro. La firma de mensajería cuenta con clientes ecommerce puros y también con otros negocios que han dado el salto desde la tienda física, principalmente vinculados a la alimentación y el canal Horeca. La crisis sanitaria les ha obligado a ello. El escenario para el comercio electrónico ha dado un vuelco en apenas dos meses. Algunos expertos dicen que ha recorrido en 60 días una montaña que estaba previsto que coronase en 10 años. Para el negocio online de productos físicos ha sido como subirse en una cápsula del tiempo y dar un salto en minutos hacia el futuro. Como en el mítico DeLorean de Marty McFly. El sector ha hecho un esfuerzo impagable en una situación adversa, pero si los volúmenes de comercio electrónico se

mantienen en el pos-COVID, que todo apunta a que será así en gran medida, la nueva normalidad debe conllevar cambios. El express ha multiplicado hasta el infinito las entregas domiciliarias en un contexto de confinamiento cuya lectura positiva fue el descenso en picado de la movilidad y la consiguiente eliminación de cualquier tipo de congestión. La entrega al primer intento ha sido prácticamente sinónimo de éxito, por el mismo motivo. Pero este ecosistema se va a ir modificando en las próximas semanas y meses. Ya dijo el torero Rafael Guerra aquello de que "lo que no puede ser, no puede ser, y además es imposible". Por eso es buen momento para que todas las partes tengan claro que es el momento de apostar por un nuevo modelo de relación en el que clientes y paqueteras vayan de la mano.

España Centro

Apartadero de 750 metros

Adif licita un apartadero de 750 metros en Monzón de Campos (Palencia) para reforzar los tráficos con el puerto de Santander

Grupo Logístico Santos paraliza inversiones al caer los volúmenes

La empresa mantiene la actividad en sectores como alimentación y químicos, mientras se resiente en automoción, obras e industria

► Grupo Logístico Santos paraliza inversiones tras la caída de volúmenes durante la crisis del coronavirus, más allá de las estrictamente necesarias. La empresa mantiene la actividad en sectores como los de la alimentación y químicos, mientras que se resiente en la operativa relacionada con los negocios de automoción, obras e industria.

CARLOS SÁNCHEZ. Guadalajara

Grupo Logístico Santos, nombre comercial con el que opera la sociedad Santos Transportes Europeos, ha decidido paralizar inversiones, "excepto las estrictamente necesarias", tras la caída de volúmenes experimentada durante el estado de alarma y "a la espera de la evolución del mercado en un par de meses vista" tras el final del confinamiento, según ha avanzado a TRANSPORTE XXI el director comercial de la compañía, Alfonso Santos Sánchez.

La compañía registró durante las semanas previas a la declaración del estado de alarma un incremento significativo de actividad, "muy por encima de las previsiones y de cualquier otro año en las mismas fechas", sobre todo en relación con flujos "de la rama alimentaria de primera necesidad, aumentando mucho transporte así como *stocks* en los almacenes", señala Santos.



Grupo Logístico Santos es especialista en carga completa, grupaje, distribución y logística.

Sin embargo, "ese atracón era un mero espejismo y según ha ido ampliándose el estado de alarma la actividad fue bajando, bajando y bajando". En este sentido, "marzo se consiguió salvar de aquella manera, pero abril fue un desastre y mayo será muy similar", apunta. La bajada más importante se da en la actividad ligada a automoción, obra e industria, "llegando a cifras incluso del 80 por ciento de media", mientras que, por el contrario, "en las ramas de alimentación y químico que trabajamos la bajada ha sido

menor". No obstante, "hasta que el canal Horeca y el turismo no estén al cien por cien, esto no va a remontar", advierte Santos.

La empresa rompió el pasado año la racha de crecimientos de dos dígitos de los años anteriores. "Ya se venía sintiendo una desaceleración, con muchas desinversiones y bajada del consumo", señala. Al final, "logramos mantenernos, que dada la situación no era fácil, y de cara al cierre de 2020, solo se puede pensar en hoy, mañana y como mucho pasado mañana", lamenta Santos.

AÉREO

MadCargo y ZLC impulsan el primer observatorio de la carga aérea en España

C. SÁNCHEZ. Zaragoza

Foro MadCargo y Zaragoza Logistics Center (ZLC), centro de investigación promovido por el Gobierno de Aragón en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), han firmado un convenio por el que desarrollarán el primer observatorio de la carga aérea en España.

El trabajo, que se actualizará anualmente, arrancará con el estudio de la carga aérea en 2020 e irá emitiendo avances trimestrales desde 2021. En el estudio se analizará la evolución de la carga aérea y se analizarán volúmenes de mercancías, valor económico, tendencias en los tráficos, así como su comparativa con el mercado global de la carga aérea.

Como adelantó este periódico, la creación de un observatorio de la carga aérea en España era uno de los principales objetivos que se había propuesto Foro MadCargo para el presente ejercicio. El observatorio, como avanzaron presidente y vicepresidente de la asociación, Jesús Cuéllar y Javier Arán, en rueda de prensa celebrada a finales del pasado año, se elaborará en base no solo a las estadísticas oficiales de la evolución de la carga aérea en los distintos aeropuertos españoles, sino que también contará con los resultados de una encuesta periódica entre los socios del Foro MadCargo y las principales empresas de cada segmento de la carga aérea, es decir, aerolíneas, transitarios y *ground handlers*.

AÉREO

CRIA pretende consolidar un corredor de carga entre Ciudad Real y China

C. SÁNCHEZ. Madrid

Ciudad Real International Airport (CRIA), sociedad gestora del aeropuerto de Ciudad Real, pretende consolidar un corredor aéreo de carga con China en el que se ofrezca salida a exportaciones de Castilla-La Mancha y zonas limítrofes con destino al mercado asiático.

El primer paso lo está dando a través del corredor sanitario que puso en marcha recientemente. La conexión entre Guangzhou (China) y Ciudad Real moverá 700 metros cúbicos de material sanitario para la Federación de Distribuidores

Farmacéuticos (Fedifar) en las próximas semanas. La aerolínea española Galistair es la que se encargó de operar el primer vuelo en esta ruta. Esta compañía tiene su sede central en Madrid y lleva operando apenas dos años en el mercado, principalmente vuelos chárter y para otras aerolíneas. La compañía ha establecido en el aeropuerto manchego su base para largas estancias. La firma de capital español sumó unas ventas de 4,11 millones de euros en 2018, primer ejercicio en el que registró operaciones, según datos del Registro Mercantil.



Galistair se encargó de operar el primer vuelo en el corredor Guangzhou-Ciudad Real.

Como adelantó este periódico, en el corredor sanitario que ha puesto en marcha el aeropuerto de Ciudad Real participan compañías como el GSSA Across Cargo, el agente de

handling IAS Handling y diversas empresas de transporte asociadas a la Federación Empresarial de Ciudad Real (Fecir), entre las que se encuentra Transcentro Marín.

Caída de negocio logístico-portuario

Las terminales de contenedores de los puertos de Valencia y Sagunto pierden un 5,8% de actividad durante el primer cuatrimestre con un tráfico conjunto de 1.724.799 TEUs

MSC fortalece las operaciones en su terminal dedicada de Valencia

La naviera, que está desplegando sus buques de 23.756 TEUs, mantiene el número de escalas en el puerto pese a la pandemia

► MSC ha reforzado en un 23 por ciento las operaciones con buques en su terminal dedicada del puerto de Valencia en el primer cuatrimestre del año. La naviera, que está en pleno despliegue de sus buques de 23.756 TEUs en el Mediterráneo, ha logrado mantener el número de escalas en el puerto, 403 buques hasta abril, pese a la pandemia.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) ha reforzado un 23 por ciento en el primer cuatrimestre de 2020 la operativa de sus buques en la terminal dedicada del puerto de Valencia. Sumó la escala de 175 buques, el 43 por ciento de sus escalas en la dársena, según los datos oficiales de la Autoridad Portuaria de Valencia a los que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI. El otro 57 por ciento se ha realizado en la terminal pública que explota CSP Spain. En conjunto, las operaciones de la suiza se han mantenido durante el primer cuatrimestre de 2020. El armador suizo, que está en pleno despliegue de sus buques de 23.756 TEUs en su servicio Jade que enlaza Asia con el Mediterráneo, registró un movimiento de 403 barcos entre su terminal dedicada y la instalación pública que gestiona CSP Spain. Esta cifra es idéntica a la registrada en el primer cuatrimestre de 2019, pese al escenario de fuerte competencia internacional. Hay que recordar que la naviera viene aumentando desde el último

EVOLUCIÓN DE LAS ESCALAS DE MSC EN EL PUERTO DE VALENCIA

Año	Total	MSC Terminal	CSP Spain	%Total*	%MSC TV*	%CSP Spain*
2014	1.239	832	407	—	—	—
2015	1.215	528	687	-1,9%	-36,5%	+68,8%
2016	1.202	450	752	-1,1%	-14,8%	+9,5%
2017	1.142	491	651	-5,0%	+9,1%	-13,4%
2018	1.132	332	800	-0,9%	-32,4%	+22,9%
2019	1.218	486	732	+7,6%	+46,4%	-8,5%
1ct 2019	403	142	261	—	—	—
1ct 2020	403	175	228	0,0%	+23,2%	-12,6%

Nota*: Los porcentajes se refieren al aumento o reducción de la actividad respecto al año anterior. Datos en número de escalas de buques operados por MSC. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

cuatrimestre de 2019 su actividad de carga y descarga en el enclave italiano de Gioia Tauro.

El mantenimiento de las operaciones de MSC viene a confirmar el tirón que tuvo en la rada en 2019, aunque el arranque del ejercicio 2020 ha supuesto una ralentización en su progresión de escalas Y es

MSC alcanzó un flujo de 1.218 buques en Valencia durante 2019

que en 2019 aumentó un 7,6 por ciento sus operaciones en Valencia con la escala de 1.218 buques, 86 barcos más que en el ejercicio 2018, según los datos oficiales de la Autoridad Portuaria.

El crecimiento del negocio de MSC en Valencia está siendo superior en el ámbito de su terminal dedicada

que en la instalación multicliente que gestiona la firma CSP Spain, propiedad de la china Cosco y la estadounidense JP Morgan. En este sentido, la terminal de CSP Spain gestionó el 60 por ciento de las operaciones de buques de la suiza (732 buques), mientras que la terminal dedicada asumió las escalas del resto de barcos, 560 buques. Es decir, de cada 100 buques de MSC, 60 fueron operados en CSP Spain y 40 en su terminal dedicada.

En el primer cuatrimestre de 2020, la suiza reforzó el peso de las operaciones en su terminal dedicada, que operó el 43 por ciento de las escalas, mientras que el 57 por ciento, se trabajaron en CSP Spain.

MSC ha ido aumentando las escalas de sus buques en su propia terminal, pasando del 29 por ciento de las escalas en 2018 al 43 por ciento, aunque sus operaciones en la instalación de CSP Spain continúan siendo fundamentales para poder atender sus servicios regulares.

OPER. LOGÍSTICOS

In Side Logistics amplía sus flujos de paquetería por el auge de las ventas online

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

In Side Logistics ha ampliado sus flujos de paquetería por el auge de las ventas online durante el periodo del estado de alarma, según han explicado fuentes de la compañía que pertenece a Grupo Vasco Catalana.

El operador confiesa que la paquetería ha sido un desahogo ante la caída de flujos de contenedores de importación en su red de almacenes, sobre todo en mercados tan destacados como Canarias y Caribe, explica Zeben Taima, director de In Side Logistics Canarias.

La compañía ha experimentado un aumento considerable en el negocio de última milla, con crecimientos del 500 por ciento. “Ha habido clientes que han pasado de 20 paquetes diarios a 600 y hemos tenido que preparar mejor nuestros almacenes para estos incrementos y recolocar a la plantilla”. El operador reconoce que “la aparición del coronavirus nos generó incertidumbre, ya que desapareció gran parte de la facturación”, matizando que “pensamos que nos podíamos refugiar en los almacenes, albergando la carga de *retailers* procedente de la importación, pero estos prefirieron mantener sus mercancías en las terminales por lo que, al final, la paquetería ha sido un consuelo”. Taima explica que el programa Pelikane, desarrollado por el operador, “ha sido una herramienta indispensable ante los grandes volúmenes” que cadenas de distribución como Worten, Media Markt, Bricomart o Leroy Merlin han realizado durante el estado de alarma en sus operaciones logísticas de última milla.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

La imagen periodística de esta crisis es la portada de *The New Yorker*, un repartidor en medio de una ciudad fantasmal y desierta

El ‘delivery one’

Confieso que los primeros días del estado de alarma fueron fascinantes. No sólo por el cambio de hábitos al que nos condenó el coronavirus por el confinamiento, sino por cómo los ciudadanos hemos encarado el consumo, en definitiva, nuestra vida. Aunque en casa ya

veníamos usando el *ecommerce*, no tiene precio haber observado cómo se produce en directo una rotura de *stock*, cómo se vacía un Mercadona en minutos, o ver la soledad circulatoria de las furgonetas de las paqueterías. Pánico. Aparte del enorme esfuerzo de los profesionales sanitarios y de los cuerpos y fuerzas de seguridad, para mí la imagen periodística de esta crisis es la portada de *The New Yorker* del 13 de abril. Esa ilustración de un repartidor de comida homenajeaba a quienes trabajaban cuando todos los habitantes estaban confinados en sus hogares, ofreciendo un servicio esencial en medio de una ciudad fantasmal y desierta. No hay felicitaciones suficientes para lo que viene haciendo en las últimas semanas el colectivo del transporte y la logística en España. Hoy el *delivery one*, la figura del repartidor, es el primer comercial de las empresas a

las que adquirimos productos online, único enlace entre la logística y el consumidor. Las empresas de distribución deben empezar a tener en cuenta que la persona que entrega el paquete a un consumidor es un activo más. Si hay mala experiencia, un retraso o un error, el que sufrirá será la marca. No solo deben empezar a cuidar el reparto, hay que transformar la logística. No puede ser que la distribución española tenga los peores ratios europeos de disponibilidad de productos en las tiendas durante el Covid-19 y que haya sido más fácil traer productos de Alemania a España que entre Madrid y Valencia. Habrá que empezar a darse cuenta de que las tiendas no son un almacén y que no están preparadas para ser una plataforma de *ecommerce*, porque su tiempo de preparación de pedidos es muy lento.

valencia@grupoxxi.com

Noatum refuerza su apuesta por Sagunto

Noatum invertirá 5,8 millones de euros en un almacén para graneles sólidos en el puerto de Sagunto que le permitirá flexibilizar flujos de importación y exportación por la rada

Rumbo a la autosuficiencia energética

El puerto de Valencia lanzará en junio el concurso para la construcción de su futura subestación eléctrica de 30 megavatios, bajo una inversión de 8 millones de euros

Integral Shipping refuerza a Castellón como puerto especializado en eólicos

La transitaria arranca operaciones de importación de material a España gracias a la flexibilidad que ofrece su campa en la rada

► Integral Shipping está reforzando al puerto de Castellón como enclave especializado en productos eólicos. La transitaria ha arrancado operaciones de importación de este tipo de material a España gracias a la flexibilidad que ofrece su campa de 20.070 metros cuadrados en la dársena para el almacenaje de esta carga de grandes dimensiones.

ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón

Integral Shipping ha reforzado a Castellón como puerto especializado en productos eólicos. La transitaria, que dirige Juan Sarraqueta, ha arrancado con éxito operaciones de importación de este tipo de material a España para abastecer a la industria energética, un negocio inédito en el enclave valenciano que, hasta el momento, solo había realizado operaciones de material de exportación producido en España. El operador tiene planificado completar en las próximas semanas el último desembarque de material eólico de tres grandes cargamentos procedentes de Singapur, consistentes en torres eólicas con palas de 65 metros de largo para parques eólicos situados en España.



La operativa de desestiba del material fue realizada por la terminal de Marmesda. Foto: APC

Al cierre de esta edición, la compañía había operado los dos primeros buques en la terminal de Marmesda, tras haberse producido cierto retraso en el calendario previsto fruto de la crisis sanitaria. Sarraqueta ha indicado a TRANSPORTE XXI que "son las primeras operaciones de carga eólica de importación que realizamos en Castellón y nuestro objetivo es consolidar estos flujos gracias a la campa que tenemos en el puerto".

La transitaria destaca que la logística de este tipo de mercancía "demanda un amplio periodo de madurez y también que las cosas ahora puedan volver a su cauce". Integral Shipping está operando una concesión de 20.070 metros cuadrados de superficie, ubicada en la explanada norte de la rada, destinada a almacenamiento y operaciones conexas de cargas de proyecto y de equipos eólicos, así como mercancía general.

CARRETERA

Gestrans Valencia inicia actividad para ofrecer servicios de gestión al transporte

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Gestión de Soluciones para el Transporte 2020 (Gestrans Valencia) ha arrancado su actividad para ofrecer un catálogo de servicios a flotistas y autónomos en el puerto de Valencia.

La compañía, impulsada por 68 transportistas, fue constituida en diciembre de 2018 con 63.100 euros de capital, para la prestación de servicios.

Gestrans ofrece asistencia al transportista en temas como la descarga, custodia y tratamiento de la información de los tacógrafos que registran los vehículos los tiempos de conducción y descanso, la renovación y gestión de tarjetas, la recepción, impresión y entrega de documentos de transporte que remiten las empresas para sus conductores y el pesaje de la carga en la báscula habilitada en el puerto de Valencia.

Rosa Molero, gerente de Gestrans, ha indicado a TRANSPORTE XXI que "en un futuro también queremos actuar como central de compras y llegar a acuerdos con proveedores, aunque aún no está desarrollado".

Los servicios están abiertos a las necesidades de cualquier flotista o autónomo, si bien los asociados a la patronal FVET disponen de ventajas económicas.

DEPOT REAL BENLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL
 SUPPLY CHAIN INTEGRATION

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

DEPOT REAL BENLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | realbenloch.com

Grupo Mestre
 Consignación y Fletamento s.l.
 Logística integrada marítimo portuaria

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

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

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

Fesco Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.

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

Servicio de transporte integral; marítimo, aéreo o terrestre desde cualquier origen o destino.

Embarques de cargas consolidadas, contenedores completos, Break-Bulk, mercancías sobredimensionadas, animales vivos...

Servicios propios de carga consolidada de exportación hacia Rep. Dominicana (Rio Haina/Caucedo).

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

Transporte XXI
 El periódico del transporte y la logística en España

Por teléfono es más fácil
Suscríbase

944 400 000

El aeropuerto de Vitoria aguanta el tipo

El express sostiene la carga aérea en Vitoria. El tráfico bajó en abril un 19,5%, frente a la caída media nacional del 59,7%, y cierra el cuatrimestre con un recorte del 5%

Guipúzcoa avanza en el desarrollo del Centro Integral de Transporte

La agencia Bidegi licita la explotación de las dos plataformas de la futura instalación por 6 millones de euros y un plazo de 8 años

► La Diputación Foral de Guipúzcoa ha retomado el desarrollo del Centro Integral de Transporte (CIT), que dispondrá de 505 plazas de aparcamiento para camiones en sus instalaciones de Astigarraga y Oiartzun. La agencia Bidegi licita la explotación de las dos plataformas de la futura instalación por 6 millones de euros y un plazo de 8 años.

IÑAKI EGUÍA. Oiartzun

Bidegi, la Agencia de Infraestructura de Guipúzcoa, ha abierto el proceso de licitación del servicio de gestión, conservación y mantenimiento de las dos plataformas del futuro Centro Integral de Transporte, ubicadas en Astigarraga y Oiartzun, por un importe de 6 millones de euros y un plazo de ocho años. La infraestructura, una vieja reivindicación del sector del transporte de mercancías por carretera, dará cobertura a uno de los ejes de mayor tráfico pesado con Francia, la autopista AP-8 (Irún-Bilbao). Bidegi, que asume la construcción de las plataformas, su acondicionamiento y urbanización, adjudicó a finales de julio la ejecución de la instalación de Astigarraga, que tendrá 315 plazas de aparcamiento para camiones y un 'parking' exterior para 39 vehículos ligeros en la autopista AP-8, sentido Bilbao-Irún. La unión temporal de empresas for-



Fotomontaje de la plataforma del Centro Integral de Transporte en Astigarraga (Guipúzcoa).

mada por Altuna y Uria, Urbycolan, Mariezcurrena y Zubieder realiza estas obras que tienen un presupuesto de 6,8 millones de euros y un plazo de ejecución de 24 meses. La agencia foral proyecta empezar durante el segundo semestre de este año los trabajos de reordenación de la plataforma de Oiartzun, también en licitación, que tendrá 190 plazas para vehículos pesados en la autopista AP-8 sentido Irún-Bilbao. El contrato de concesión de las dos

El Centro Integral de Transporte dispondrá de 505 plazas para vehículos pesados

plataformas del Centro Integral de Transporte, además de la explotación comercial y la gestión integral, incluyen la construcción de un edificio de servicios. Bidegi estima que la empresa concesionaria deberá invertir en Astigarraga y Oiartzun cerca de cuatro millones de euros en el edificio de servicios y en sus instalaciones y urbanización de la plataforma. La Agencia de Infraestructura de Guipúzcoa calcula para el periodo de concesión de ocho años una facturación por aparcamiento próxima a 24 millones de euros, la creación de 26 puestos de trabajo, un canon de 750.000 euros anuales y una tasa interna de retorno (TIR) para la adjudicataria del 10 por ciento.

Política

El Gobierno vasco destina 400.000 euros a ayudas al transporte por carretera

A.ALDAY. Vitoria

El Ejecutivo de Urkullu consolida su apuesta por la modernización del transporte por carretera. El Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras ha lanzado nuevas ayudas al sector para este año, con un presupuesto de 400.000 euros. Una cifra que supone 12.500 euros más que en el plan del ejercicio anterior.

El programa, contemplado en el Plan Estratégico de Subvenciones 2020 del Departamento que dirige la consejera Arantxa Tapia, incluye, al igual que en los últimos años, cuatro líneas de actuación: abandono de la actividad, fomento del asociacionismo, la implantación de sistemas de gestión medioambiental y energética y nuevas tecnologías.

Un año más, el grueso del presupuesto se destina al cese de actividad de los profesionales de edad avanzada, entre los 63 y 64 años, ambos inclusive. En concreto, se lleva 235.000 euros, es decir, más del 58 por ciento del importe total de las ayudas. A continuación se encuentra el capítulo destinado a las asociaciones profesionales y empresariales del transporte por carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con una partida de 65.000 euros. Por último, el programa del Gobierno vasco destina 60.000 euros para las ayudas a la implantación de sistemas de nuevas tecnologías y 40.000 euros para la implantación de sistemas de gestión medioambiental, energética y de calidad.

Carretera

Lan Trans afianza su actividad logística tras duplicar la superficie de almacén

IÑAKI EGUÍA. Azpeitia

Lan Trans impulsa su actividad de almacenaje industrial tras duplicar, durante el pasado año, la superficie de sus instalaciones en el municipio guipuzcoano de Azpeitia. Con la ampliación llevada a cabo, la empresa de transporte por carretera dispone de un pabellón de 5.275 metros cuadrados, equipado con maquinaria para la manipulación interior de las mercancías. La compañía familiar, fundada en 1992 como operador de transporte de carga general y mercancías peligrosas (ADR), ofrece en su nave

ampliada espacio para el almacenamiento y logística de diversos materiales de clientes industriales de la comarca del Urola.

Lan Trans, centrada especialmente en los tráficos de carga completa de ámbito nacional, opera con una flota formada por 16 vehículos y cerca de una veintena de semirremolques.

El operador guipuzcoano también presta servicios de carga completa a Francia y Portugal. Entre sus principales mercancías se encuentran los materiales industriales, las chatarras, los piensos, los subproductos



Vista de las instalaciones de la compañía Lan Trans, con sede en Azpeitia (Guipúzcoa).

animales no destinados al consumo humano (Sandach), así como el transporte de muebles puerta a puerta.

Lan Trans alcanzó en el año 2018,

último ejercicio con datos disponibles, una cifra de negocio de 1,71 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 3,7 por ciento con respecto al año anterior.

Novedades en sanidad exterior en frontera

La asociación UniportBilbao organiza una jornada 'online', impartida por el coordinador de Sanidad Exterior en Vizcaya, David Gallego, y la jefa del PIF, Patricia Ceberio

Puerto de Bilbao nota el impacto del Covid

El tráfico cayó un 4,6% hasta abril, con un movimiento de 11,4 millones de toneladas. En el lado positivo, destaca el avance de la carga rodada y de los contenedores 'reefer'

Haizea arranca el envío de torres para un proyecto eólico en los Países Bajos

Consignaciones Toro y Betolaza embarca en el puerto de Bilbao los ocho primeros tramos de los 42 que conforman el pedido

► El fabricante Haizea Wind arranca en el puerto de Bilbao el envío de torres *offshore* para un proyecto eólico en los Países Bajos, promovido por Dong Energy. El operador Consignaciones Toro y Betolaza embarcó recientemente en la dársena vasca los ocho primeros tramos de los 42 que conforman el pedido de Siemens Gamesa.

IÑAKI EGUÍA. Bilbao

Haizea Wind, dedicada a la fabricación de torres eólicas y cimentaciones *offshore*, ha iniciado en el puerto de Bilbao la entrega de equipos para el parque eólico Borssele 1 & 2, situado en los Países Bajos, a 22 kilómetros de la costa, en la provincia holandesa de Zeeland, conforme al pedido de Siemens Gamesa. En el primer embarque, la empresa Consignaciones Toro y Betolaza gestionó la estiba de ocho tramos de torres *offshore*, del total de 42 del proyecto, a bordo del buque "Rotra Mare", especialmente diseñado para este tipo de operativas. Cada torre *offshore* de este pedido se compone de tres tramos (inferior, intermedio y superior), que tienen unas dimensiones de hasta seis



Imagen del primer embarque de equipos, gestionado por Consignaciones Toro y Betolaza.

metros de diámetro, 36 de longitud y un peso que supera las 160 toneladas.

Haizea Wind ha fabricado 14 torres *offshore* para este proyecto en sus instalaciones del puerto de Bilbao, donde dispone de una concesión de más de 120.000 metros cuadrados de superficie en el muelle AZ-2 de la dársena. Una producción que se corresponde aproximadamente al 15 por ciento del parque que promueve Dong Energy.

Este pedido fue realizado para Sie-

mens Gamesa, que ganó un contrato para suministrar 94 unidades de su turbina de 8.0 MW, que ofrecerán un total de 752 MW.

El grupo Haizea Wind seguirá suministrando a lo largo de este año a Siemens Gamesa 12 torres eólicas para los proyectos de los parques eólicos *offshore* de Seamade, en Bélgica, y otras 27 unidades con destino al complejo de Hornsea Two, de Reino Unido, que está promovido por el distribuidor de energía danés Ørsted.

CARGADORES

Grupo Eroski invierte 20 millones en una nueva plataforma logística en Vitoria

TTXI. Vitoria

El grupo de distribución Eroski invertirá 20 millones de euros en la nueva plataforma logística de frescos que construirá en el polígono industrial de Jundiz, en Álava, como ya adelantó este medio. El proyecto, adjudicado a la constructora Zikotz y la ingeniería Krean, se desarrolla sobre una parcela de 27.400 metros cuadrados, que ocupaba el antiguo matadero municipal de Vitoria. La futura instalación, que podría entrar en funcionamiento en el primer trimestre de 2021, dispondrá de 17.600 metros cuadrados. Se trata de un edificio completamente refrigerado, con 30 muelles de atraque para vehículos pesados, que permitirán la operativa diaria de más de 400 toneladas de productos frescos, según informa Eroski.

La nueva central de distribución, que sustituirá a dos instalaciones de frescos de menor tamaño, ambas en Vitoria, abastecerá a más de 300 tiendas del grupo en el País Vasco.

Eroski dispone actualmente de una red logística compuesta por 23 plataformas propias, con más de 360.000 metros cuadrados de superficie de almacén, desde los que distribuye hasta un millón de cajas diariamente.

**Por no tener que pensar en ellos,
puedes olvidar que los necesitas.**

ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN
Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

España Norte

Puerto de Ferrol amplía sus instalaciones

El organismo portuario ya tiene luz verde para comprar el antiguo edificio de Aduanas, que acogerá las dependencias más vinculadas con la representación oficial



Imagen de las instalaciones de la compañía Enora Servicios Logísticos en el Centro de Transportes de Gijón.

Grupo Enora refuerza su actividad con una nueva nave en Asturias

La compañía de transporte por carretera incorpora un almacén de 2.200 metros cuadrados en el Centro de Transportes de Gijón

IÑAKI EGUÍA. Gijón

Enora Servicios Logísticos ha ampliado su capacidad operativa con una nave de 2.200 metros cuadrados en el Centro de Transportes de Gijón. La instalación de la compañía asturiana, especializada en grupajes y carga completa de ámbito nacional, se suma a los almacenes que tiene en Alcalá de Henares (Madrid), con 3.500 metros cuadrados, y en Santa Perpetua de Moguda (Barcelona), de 1.600 metros cuadrados.

La nave de Gijón cuenta con seis muelles, rampas a cota cero y está equipada con carretillas con capacidad para elevar 3.500 kilogramos. El nuevo complejo reforzará la operativa logística del Grupo Enora, para realizar los servicios de

picking, packaging, consolidación y/o desconsolidación de contenedores, control de *stock* y manipulados. Enora Servicios Logísticos genera actualmente la mayor parte de su negocio con la carga fraccionada, a través de rutas diarias que enlazan sus almacenes de Barcelona y Madrid. Además, este año ha reforzado esta actividad tras alcanzar un acuerdo con Rhenus Logistics para operar como delegado regional en Asturias.

La compañía, con sede en Llanera, que también ofrece los servicios de carga completa, presta su actividad a una cartera de más de 200 clientes, diversificada en los sectores de consumo, energía, automoción y siderurgia. Entre los más destacados están las multinacionales

Carrier, Leroy Merlin, Thyssenkrupp, Palfinger, Jansen, Compo y SSI Schaefer.

Enora Servicios Logísticos dispone de una flota propia formada por seis cabezas tractoras y una decena de semirremolques, que engloban *tautliners*, así como plataformas abiertas. Además, el operador tiene una alianza estratégica con la cooperativa Asva que posibilita incrementar su capacidad de transporte a más de 40 vehículos, que engloban desde camiones hasta furgonetas de reparto.

La compañía también colabora con la empresa Sella Mudanzas, ofertando servicios de grupaje de muebles, almacenamiento, transporte de obras de arte o proyectos a medida para ferias y eventos.

POLÍTICA

Navarra generará gas vehicular con la futura planta de residuos de la CT de Pamplona

I.EGUÍA. Imárcoain

La futura planta de tratamiento de residuos de Navarra, impulsada por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, proyecta generar gas natural para alimentar al centenar de camiones vinculados a esta instalación, así como a unos 70 autobuses de transporte público de la comarca. Esta instalación se asentará en una parcela de más de 100.000 metros cuadrados en la cuarta fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona, tras una inversión de cerca de 60 millones de euros. El anteproyecto de la planta de residuos de Imárcoain, diseñado por la unión temporal de empresas formada por Resa Fichtner y LKS Krean, contempla impulsar el gas natural en el transporte, a través del aprovechamiento del biometano producido con la basura generada en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

La nueva planta de residuos en la Ciudad del Transporte de Pamplona, que contempla su entrada en funcionamiento a partir de 2023, seguirá la estela de las instalaciones de Valdemingómez, en Madrid, que proporcionan el suministro de biogás a unos 450 camiones de recogida de basuras, así como a parte de la flota de autobuses urbanos de la capital. Las asociaciones navarras del transporte y la logística, Anet y Tradisna, mostraron su rechazo al proyecto para instalar en la cuarta fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona una planta de residuos al considerar que “supondrá trabas a la implantación de nuevos operadores y hará que el precio del terreno se deprecie”.

MARÍTIMO

El tráfico del puerto de Vilagarcía aumentó un 17% en el mes de abril

La Autoridad Portuaria de Vilagarcía ha contabilizado en abril un movimiento de 90.595 toneladas, un volumen que supone un incremento del 17 por ciento con respecto al mismo mes del ejercicio anterior. Sin embargo, la entidad que preside Sagrario Franco registra una caída del 5,6 por ciento en el acumulado anual, durante el primer cuatrimestre, tras mover 365.191 toneladas. En este periodo, la dársena gallega ha logrado aumentos en la mercancía general y los graneles líquidos, pero no ha logrado estabilizar el retroceso que sufren los graneles sólidos.

MARÍTIMO

TMGA desestiba una carga pesada de Repsol en el puerto de A Coruña

Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) ha desarrollado en el puerto exterior de A Coruña la desestiba de dos tramos que componen una columna de 80 metros de longitud y más de 300 toneladas de peso destinada a las instalaciones de Repsol en el área de Nostián. Esta carga fue transportada por el buque “Triton”. Transportes Intermodales 2002 también participó en la operativa logística para trasladar la estructura que formará parte de la nueva unidad de obtención de propileno grado polímero. Este proyecto supone el inicio de una inversión de 29 millones de euros por parte del grupo energético.

POLÍTICA

Fegatramer destaca la caída “en picado” de actividad por el Covid-19

El presidente de Fegatramer, Ramón Alonso, revela las grandes dificultades que están atravesando las empresas de transporte por carretera de Galicia por la crisis del coronavirus. A su juicio, “la actividad en la mayoría de los sectores, salvo en alguno en particular como la alimentación, ha supuesto una bajada en picado de las cargas”. Alonso también apunta que “el exceso de oferta ha hecho que los precios bajaran”, tras reiterar que “aunque el precio del gasóleo ha disminuido, no ha servido para compensar más que una pequeña parte las otras circunstancias negativas que afectan al sector”.

Zona Franca de Vigo invierte en naves

El Consorcio de Zona Franca de Vigo invertirá más de seis millones de euros en 14 naves, con 28 talleres y 14 oficinas, en el parque empresarial de Porto do Molle, en Nigrán

Altius transporta transformadores a Ghana

La compañía transitaria, del Grupo Davila, ha gestionado el transporte de cuatro transformadores, de 155 toneladas de peso cada uno, entre Izmir-Aliaga (Turquía) y Tema (Ghana)

Grupo Suardiaz reactiva la autopista del mar que enlaza Vigo con Francia

La naviera que preside Juan Riva retoma el servicio, paralizado por la pandemia del Covid-19, con dos frecuencias semanales

► Grupo Suardiaz ha reactivado la línea semanal que enlaza los puertos de Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia). A mediados de marzo, la naviera que preside Juan Riva paralizó esta autopista del mar por la suspensión de la producción de automóviles en la planta gallega del grupo PSA, como consecuencia de la pandemia del Covid-19.

IÑAKI EGUÍA. Vigo

Grupo Suardiaz reactiva la autopista del mar entre los puertos de Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia), paralizada a mediados del pasado mes de marzo, al suspenderse la producción de automóviles en la factoría gallega de PSA, su principal cliente, como consecuencia de la crisis del Covid-19.

El servicio marítimo entre Vigo y Nantes, que se reanuda tras un paréntesis de más de dos meses, se ofrece, por el momento, con dos escalas semanales. El buque "Bouzas" cubre en solitario esta ruta que partirá hacia Francia con carga de sus diferentes clientes, principalmente de los grupos PSA/Gefco y de Renault, segundo cargador de la línea. El barco de Suardiaz retorna a la terminal ro-ro del puerto de Vigo para descargar los semirremolques procedentes del país galo. Desde la naviera apuntan que este servicio "es fundamental para la industria gallega y de la región de Pays de la Loire. En concreto para la logística de aprovisionamiento de la fábrica de PSA en Balaídos (Vigo) y del transporte de las numerosas piezas producidas en Francia por los proveedores de este grupo de automoción".

Los responsables de Grupo Suardiaz destacan que "a pesar del escaso volumen de producción actual, se ofrecen dos escalas semanales con el objetivo de fortalecer la competitividad de las soluciones logísticas multimodales que la industria espa-



Imagen de la terminal de Bouzas en el puerto de Vigo.

ñola necesita ahora más que nunca".

La compañía que preside Juan Riva recalca que "a medida que la actividad industrial vaya recuperándose con la desescalada adaptaremos la línea marítima entre Vigo y Nantes a la demanda de sus clientes".

La reactivación de la conexión con Nantes, posibilita la escala en Vigo del buque "Bouzas" dos días por semana. Antes de la declaración del estado de alarma, Suardiaz operaba con dos buques que posibilitaban tres frecuencias semanales. Además, la conexión de esta autopista del mar con Tánger (Marruecos) todavía no se reactivará.

El barco "Bouzas" reanuda la línea ro-ro en solitario

Grupo Suardiaz se alinearán con el ritmo de producción de la fábrica del grupo PSA en Vigo, que retomó el montaje de vehículos el pasado 13 de mayo, y cuya actividad está creciendo de forma progresiva.

La factoría gallega de la multinacio-

nal francesa de automoción incorporó un segundo turno en la fabricación el 25 de mayo y un tercero a partir del 1 de junio.

La factoría de PSA en Vigo producía, antes de la paralización por la alarma sanitaria, 2.200 vehículos diarios, y contemplaba ampliar su capacidad hasta 2.300 unidades por jornada.

Los responsables de la planta gallega de automoción estimaban alcanzar durante este año una fabricación récord de 550.000 vehículos que ha sido truncada por el coronavirus.

La Autoridad Portuaria de Vigo registró en el primer trimestre de este año un crecimiento del 16 por ciento en el tráfico de vehículos, con 189.704 toneladas.

El fuerte incremento sobresale pese a que durante la segunda quincena de marzo se sufrió una caída en picado por el Covid-19.

En el primer trimestre de 2020 han crecido los embarques de vehículos en un 26,3 por ciento, destacando el dinamismo con destino a Bélgica. El protagonismo de las exportaciones, que suponen un 89,5 por ciento del tráfico de automoción, ha absorbido la caída de un 30,4 por ciento de los desembarques.

MARÍTIMO

CLdN abre servicio entre Santander y el puerto irlandés de Cork, vía Zeebrugge

I.EGUÍA. Santander

CLdN pone en marcha un nuevo servicio regular para carga rodada que conecta Santander con el puerto irlandés de Cork, a través de Zeebrugge (Bélgica). La naviera, con sede en Luxemburgo, ha lanzado la conexión apenas tres meses después de que Brittany Ferries sustituyese la ruta directa entre Santander y Cork por el puerto de Bilbao y Rosslare.

La línea entre Santander con Irlanda surge tras la reciente puesta en marcha del servicio de CLdN entre Cork y Zeebrugge, como parte de su expansión en los servicios de transporte de carga rodada entre Bélgica e Irlanda, en este año marcado por la salida definitiva del Reino Unido de la Unión Europea.

El nuevo servicio ro-ro, que saldrá de Santander los viernes para llegar a Cork los martes y regresar los jueves para alcanzar el puerto cántabro los martes, está diseñado para el embarque de camiones, semirremolques, contenedores, mercancía estática sobre mafi y cargas de proyecto.

El puerto de Santander suma a Cork entre los destinos que ofrece CLdN, a través del puerto de Zeebrugge, y que conectan con Dublín (Irlanda), Killingholme y Londres (Gran Bretaña), Esbjerg (Dinamarca) y Gotemburgo (Suecia).

CLdN se ha posicionado en el puerto de Santander, desde su llegada a finales de 2016, como la naviera con mayor crecimiento de tráfico ro-ro a través de su servicio con Zeebrugge, que en 2019 se amplió con una tercera conexión semanal. La compañía también obtuvo el pasado año una concesión administrativa de una superficie de 43.491 metros cuadrados en el espigón central de Raos del puerto cántabro, por un plazo de 10 años y ampliable otros cinco más. Además, dispone del edificio industrial de Cantabriasil-Cadevea, que tiene una superficie de 2.475 metros cuadrados.

Software para la logística y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

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

TRANSKAL

TEL +34 902 363 497 • info@adur.com • www.adur.com

ADUR software productions



Algeciras prioriza la innovación para ser el primer 'puerto inteligente' del sur de Europa

La dársena apuesta por la digitalización de sus operadores flexibilizando el flujo de las navieras que permitirá superar un tráfico anual de 7 millones de TEUs en una década

► Algeciras está priorizando la innovación a corto plazo para convertirse en el primer 'puerto inteligente' del sur de Europa. Ante el escenario de competencia de su entorno, la dársena apuesta por la digitalización de sus operadores flexibilizando el flujo de las navieras que permitirá superar un tráfico anual de 7 millones de TEUs en una década.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Bahía de Algeciras está priorizando la innovación a corto plazo para convertirse en el primer 'puerto inteligente' (*smart port*) del sur de Europa.

La Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, está inmersa en el desarrollo de un ambicioso programa de I+D+i, bajo la iniciativa "Algeciras Brainport 2020". El plan quiere ser "un factor determinante para aumentar la competitividad y generar valor añadido".

El principal objetivo es involucrar al conjunto de los operadores que trabajan en la dársena andaluza en una sólida apuesta por implantar la digitalización y flexibilizar el flujo de mercancías de las navieras recortando los picos de congestión de las instalaciones portuarias.

Para ello, el puerto ha activado diferentes proyectos que pasan por la mejora de las comunicaciones en la rada, la optimización del proceso de importación y exportación de los contenedores, el tránsito de mercancías y pasajeros en el Estrecho de Gibraltar y la mejora del tiempo de estancia de los buques en las instalaciones del enclave.

La apuesta por la digitalización es una respuesta del puerto ante el fuerte escenario de competencia existente en el entorno del Estrecho de Gibraltar, donde las navieras vienen utilizando para sus tráficos transoceánicos tanto el puerto español como el marroquí de Tánger-Med como *hubs* de transbordo. La aplicación de nuevas tecnologías está llamada a flexibilizar el flujo de las navieras por la rada, mejorando los tiempos de escala y la producti-

"Hay que acelerar obras previstas y poner más espacio para contenedores"



La mejora de los procesos internos va a ser clave para la competitividad. Foto: Martínez

PREVISIONES DE TRÁFICO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

Escenario	2019	2025	2030	%19/25	%19/30
Tránsito					
Optimista	4.416	5.156	6.232	+16,8%	+41,1%
Medio	4.416	5.019	5.915	+13,6%	+33,9%
Pesimista	4.416	4.744	5.281	+7,4%	+19,6%
Import-Export					
Optimista	709	720	835	+1,5%	+17,7%
Medio	709	642	691	-9,5%	-2,6%
Pesimista	709	571	571	-19,5%	-19,5%
Total					
Optimista	5.125	5.877	7.066	+14,7%	+37,9%
Medio	5.125	5.661	6.606	+10,5%	+28,9%
Pesimista	5.125	5.315	5.852	+3,7%	+14,2%

Fuente: Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras y McValnera. Datos en miles de TEUs. Elaboración: TXXI.

vidad de sus dos terminales de contenedores. El objetivo es poder superar un tráfico anual de 7 millones de TEUs en el plazo de una década, de acuerdo a los escenarios planteados por la Autoridad Portuaria en su Plan Director de Infraestructuras.

De hecho, el aumento de la conectividad naviera de la rada, con un mayor número de servicios en los últimos meses en la terminal de TTIA y una progresión de las actividades de la alianza 2M en APM Terminals Algeciras, ha provocado una reactivación de volúmenes de carga en 2019, por encima de las previsiones que tenía el enclave. Al cierre de 2019, el puerto de Bahía de Algeciras manejó 5,1 millones de TEUs, una cifra que según el mejor escenario previsto por la rada no se preveía alcanzar antes de 2021, por

lo que, pese a la desaceleración que puede venir fruto de la pandemia del coronavirus, el primer puerto español en tráfico total y volúmenes de tránsito lleva una ventaja en sus

El tráfico se situará entre 5,8 y 7 millones de TEUs en diez años

cifras de dos años, "una situación que nos debería llevar a acelerar diversas obras previstas y poner en marcha más espacio en Isla Verde Exterior para los contenedores", indica a TRANSPORTE XXI un representante del colectivo de empresas transitarías que opera en el recinto español.

Principales proyectos

Implantación de una red privada para acceso radio con servicios de banda ancha, con tecnología de Huawei y soporte de Telefónica.

Optimización del proceso import-export de contenedores con una solución de GS1 Spain dedicada a ofrecer visibilidad a los operadores y cargadores.

Sistema de Predicción de la operativa buque-infraestructura que permitirá conocer el grado de operatividad en el puerto con una antelación de al menos 48 horas.

Sistema de Inteligencia Predictiva y Prescriptiva para mejorar la productividad del tráfico de mercancías en la dársena.

Plataforma Digital de servicios de logística portuaria que permitirá agilizar el tránsito con Marruecos.

Desde el enclave se matiza que "mientras la superficie de las terminales no sea un factor limitante las navieras atraerán todos los contenedores que decidan por motivos de coste o decisiones estratégicas".

LIDERATO EN EL ESTRECHO

En la actualidad, el puerto de Algeciras concentra el 55 por ciento de los tráficos de contenedores en tránsito que se manejan en el Estrecho de Gibraltar.

En opinión de la Autoridad Portuaria, "esta situación no es mantenible", al disponer el puerto español de "poco margen de crecimiento, debido a las limitaciones de capacidad de sus dos terminales actuales", mientras que en Tánger-Med existe capacidad de más del doble de los tráficos actuales tras la entrada en funcionamiento de la instalación automatizada de APM Terminals en la rada marroquí.

El gran objetivo en Algeciras es poner en marcha nuevos espacios en Isla Verde Exterior. Y esto pasa por dar cumplimiento a la petición realizada por TTIA en 2018 de poner en marcha los terrenos de la Fase B del muelle de Isla Verde Exterior, contigua a los terrenos que opera la instalación propiedad de la surcoreana Hyundai desde el año 2010. Este proyecto vendría a permitir que Algeciras mantuviera gran parte de su peso en el Estrecho, aparte de generar un crecimiento directo en los tráficos de *import-export*, una vez que se mejore la accesibilidad terrestre del enclave.

Notable caída del *bunkering* en Algeciras

El tráfico de avituallamiento baja un 20% en Algeciras en el primer cuatrimestre, con 696.042 toneladas, fruto de la importante reducción de la operativa en atraque en la rada

Avance para la nueva terminal de Concasa

Acciona se encargará de la pavimentación de explanada y urbanización del acceso a la nueva terminal de Concasa en Cádiz, inversión de 5,4 millones financiada por el puerto

APM Terminals Algeciras creció un 8% en 2019, logrando un récord de tráfico

Se consolida con un flujo de 3.907.798 TEUs como la instalación de mayor volumen del sur de Europa gracias a su productividad

► APM Terminals Algeciras creció un 8 por ciento en 2019, un ejercicio en el que la estibadora logró un nuevo récord de tráfico en su instalación del enclave español. La compañía, de Grupo Maersk, se consolidó con un flujo de 3.907.798 TEUs como la instalación de mayor volumen del sur de Europa, gracias a sus planes de eficiencia interna.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

APM Terminals Algeciras creció un 8 por ciento en 2019, un ejercicio en el que la estibadora logró un nuevo récord de tráfico de contenedores en su instalación del enclave español, con un movimiento de 3.907.798 TEUs, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía. El dato afianza a la instalación como la de mayor volumen del sur de Europa.

La estibadora, de Grupo Maersk, reforzó ampliamente su actividad durante el pasado ejercicio al hilo del crecimiento originado en el competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, y superando el tráfico de 2018 que fue de 3,6 millones de TEUs y el anterior récord logrado en 2016, cuando se llegó hasta 3,8 millones de TEUs. Para este desarrollo está siendo clave la implantación de planes de eficiencia interna, que han mejorado su capacidad de almacenamiento y han posibilitado una mayor rotación de flujos.



APM Terminals Algeciras maneja una media superior a 10.000 TEUs diarios. Foto: Martínez

El papel estratégico de la estibadora permitió al enclave español posicionarse con 5.125.385 TEUs en 2019. Esto supone que el 76 por ciento del tráfico total de contenedores de la rada se concentró en la instalación. En cuanto a la tipología del tráfico, el 92,7 por ciento fueron volúmenes de transbordo nacional e internacional, con 3.624.055 TEUs, un dato que supone que maneja el 82 por

La terminal manipuló el 76% del transbordo y el 40% del *import-export* de Algeciras

ciento del tránsito del enclave, fundamentalmente fruto de los volúmenes operados por la alianza 2M, formada por Maersk y MSC.

Por otro lado, destaca el papel que mantiene en los flujos de importación y exportación, volúmenes que ha ido mejorando en los últimos años y que en 2019 supusieron el 7,26 por ciento del tráfico total.

APM Terminals Algeciras manejó 283.743 TEUs en tráficos *import-export*, cifra que supone el 40 por ciento de este tipo de movimientos de la rada andaluza. La instalación manejó 159.229 TEUs de exportación y 124.514 TEUs en tráficos de importación durante el pasado año.

OPER. LOGÍSTICOS

Grupo Alonso afianza su negocio 'reefer' en Algeciras y planifica más oferta logística

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Alonso está reforzando su negocio *reefer* en el puerto de Algeciras con la activación de nuevos servicios y protocolos de seguridad alimentaria y de tramitación aduanera. Estudia aumentar a medio plazo su oferta logística para dar un mayor servicio a las navieras que operan en la dársena andaluza.

Su filial Servicios Auxiliares y Marítimos (SAM Algeciras) acaba de lograr la certificación como Operador Económico Autorizado (OEA) de Simplificaciones y Seguridad que permite al operador "un acceso más fácil, simple y directo a la administración aduanera". En concreto, las mercancías que pasen por SAM Algeciras tendrán un menor número de controles físicos y documentales.

Junto a esto, SAM ha reforzado su logística de *reefers* tras lograr que su almacén tenga la certificación que le permite almacenar mercancías con sello ecológico en sus cámaras frigoríficas, otorgada por el organismo SHC. La mayoría de la carga con etiqueta 'bio' son aceites de origen español, frutas y hortalizas. El certificado protege toda la cadena de suministro de la mercancía.

La plataforma de SAM Algeciras dispone de 120.000 metros cuadrados de instalaciones, a un kilómetro del puerto con 5.200 metros cuadrados de almacenamiento frigorífico, con 11 cámaras bitérmicas, que dispone de una capacidad para más de 7.800 *pallets*.

MARÍTIMO

J. Ronco y Cía aumenta un 33% el flujo de contenedores en la rada de Almería

ANTONIO MARTÍNEZ. Almería

El operador J. Ronco y Cía está logrando mejorar de forma progresiva el flujo de contenedores en el puerto de Almería con una amplia flexibilidad para los servicios *feeder* que mantienen en la rada las navieras Maersk Line y MSC.

Fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Jesús Caicedo, han destacado que gracias a la operativa de la compañía se ha conseguido aumentar un 33 por ciento los tráficos de contenedores hasta marzo, gestionando un movimiento de 6.291 TEUs, un dato trimestral que es inédito en la historia de la dársena andaluza.

El operador J. Ronco y Cía viene trabajando los tráficos de contenedores con grúas móviles en un área polivalente de más de 20.000 metros cuadrados en la rada andaluza.

Junto a ello el operador viene diversificando su negocio al ámbito de las plataformas petrolíferas, un sector en el que tiene amplia experiencia.



Caicedo señala la zona donde se podrán instalar las plataformas petrolíferas. Foto: APA.

De hecho, el operador podría beneficiarse de la decisión anunciada por la Autoridad Portuaria de Almería de situar en el dique exterior de la rada este tipo de infraestructuras que pasan una larga estancia antes de una recolocación o de ser desguazadas, así como el atraque de buques de más de 20 metros de calado.

Petronas cierra un acuerdo con TCEL

La compañía Tiger Clean Energy, dirigida por Gerry Wang, suministrará GNL desde Malasia hacia puertos remotos de China, tras el acuerdo firmado con Petronas

Se mantienen los precios del transporte por carretera en Europa, con tendencia a la baja

Las rutas españolas de larga distancia, ejemplos de estabilidad en el primer trimestre, pero perjudicadas por el Covid-19 y con tarifas más reducidas frente a trayectos cortos

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

Los precios medios en el transporte europeo por carretera se colocaron en un índice de 1.099 euros, lo que supone retrotraerse a registros del primer trimestre del pasado año. También se identificó una fuerte contracción de la demanda, lo que se tradujo en una rápida bajada en la capacidad de transporte, con variaciones en función del sector.

Así se desprende del informe trimestral de las consultoras especializadas en transporte y logística *Transport Intelligence* y *Upplly*, tras analizar más de 34 rutas europeas de transporte por carretera.

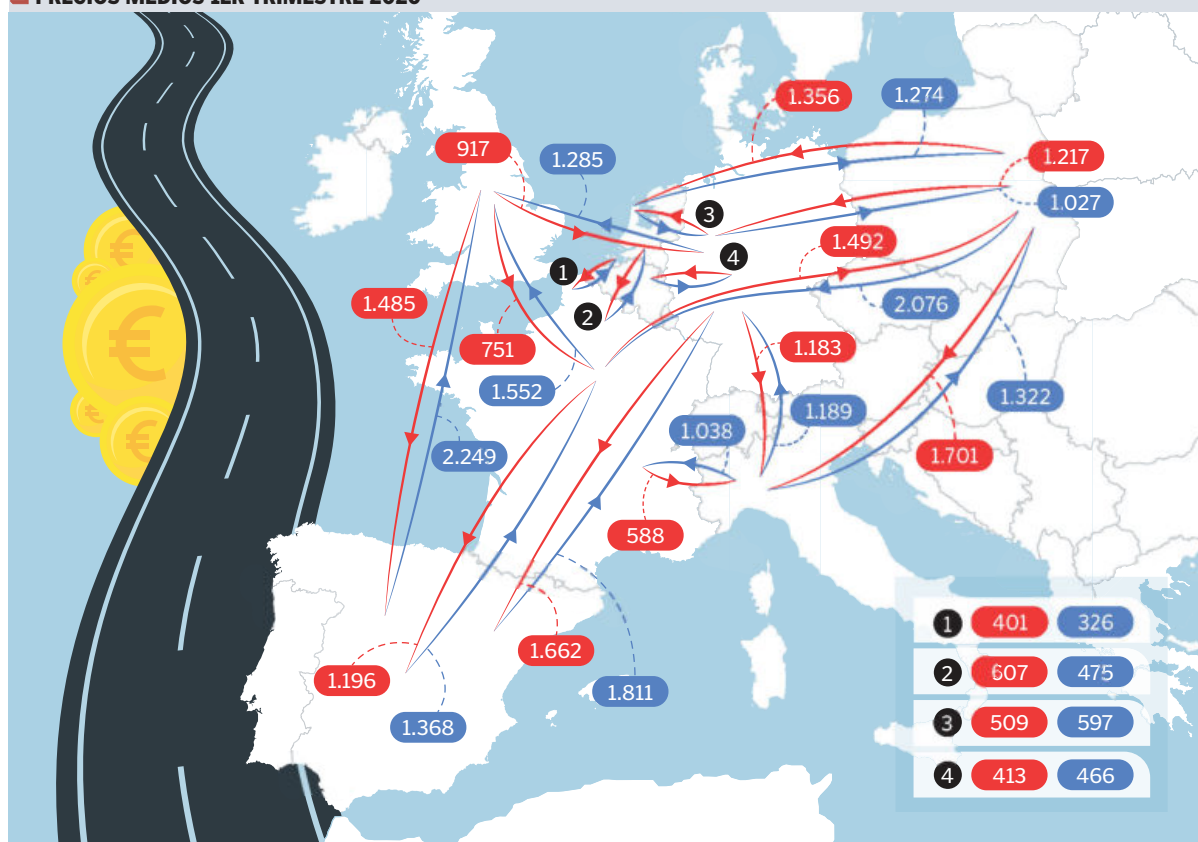
Los sectores minoristas, textil y automoción han sido los que más se han contraído, mientras que la alimentación experimentó bruscos picos de actividad, debido a una primera situación de pánico, ante el temor inicial a un posible desabastecimiento de productos, aunque luego se estabilizó.

El informe constata que la mayoría de las rutas desde el centro de Europa hacia el este han tenido comparativamente un aumento superior de las tarifas, por la complejidad y la congestión en los pasos fronterizos.

Las tarifas entre Madrid y París caen hasta un 6,5%

El trabajo también toma como ejemplo algunas rutas “de o hacia” España por ser origen y destino de las rutas más largas. Precisamente, los recorridos más largos son los que han reflejado una caída de las tarifas más acusada. Es el caso de la línea Birmingham-Madrid, que se ha pagado a 0,80 euros/kilómetro, o Duisburg-Madrid, en la que los cargadores han pagado 0,91 euros/kilómetro. Pero, sobre todo, se destaca el trayecto Madrid-París-Madrid, que los analistas consideran la imagen “perfecta del impacto de una crisis sanitaria que se ha enredado en economías ya frágiles”. Según el informe, “en ambos lados de los Pirineos, el crecimiento ya se había desacelerado en el cuarto trimestre de 2019”. En definitiva, las tarifas de transporte por carretera cayeron un 3,8 por ciento en la dirección

PRECIOS MEDIOS 1ER TRIMESTRE 2020



LATAM Airlines se acoge a la quiebra

Cuenta con el apoyo de sus accionistas, Cueto Group y Qatar Airways, para conseguir 900 millones de dólares, y no incluye las filiales de Argentina, Brasil y Paraguay

Maersk apuesta por el metanol renovable

La naviera se une a DSV Panalpina, SAS, DFDS, Orsted y el aeropuerto de Copenhague para crear una instalación de producción de combustibles de origen renovable

Los portacontenedores podrían haber alcanzado el pico de cancelaciones

La flota inactiva mundial llegó al 11,3% del total de capacidad, pero las navieras comienzan ya a reincorporar servicios retirados

► Aunque la mayoría de las navieras esperan un segundo trimestre más negativo que el primero, algunos armadores estiman que se ha tocado fondo en cuanto a retirar líneas y servicios. Aunque todavía no existe una demanda equiparable a la de finales de 2019, el despertar del comercio Asia-Europa y Asia-América ha animado el negocio.

ALFREDO ESCOLAR. Londres

Desde el inicio de 2020, la diferencia de tarifas de envíos de China al norte de Europa -más cara- y las de norte de Europa a China se han ido acercando hasta mantenerse al mismo precio, pero a mediados de mayo han vuelto a diferenciarse las tarifas medias, lo que es un indicador de la tendencia hacia la normalidad. No obstante, a mediados de dicho mes, también se alcanzó la cifra récord de suspensión de atraques de portacontenedores que, según la consultora Sea-Intelligence, llegó a 500 buques. Existe un 11,3 por ciento de flota inactiva y se estima que se ha llegado a un 28 por ciento de viajes cancelados para el comercio "spot". Se espera que junio sea el punto de inflexión, por lo que algunos armadores se han preparado para el aumento de la demanda.

El primero ha sido 'THE Alliance', que combina lo servicios de las navieras Hapag-Lloyd, HMM, ONE y Yang-Ming, que ha reintroducido en las últimas semanas varios viajes cancelados en las rutas transpácifica y la de Asia-Mediterráneo.



La actividad de contenedores podría haber llegado a su pico de crisis. Foto: Hapag-Lloyd

Esta alianza naviera tiene un poder combinado de más de 4,37 millones de TEUs y un 18,4 por ciento del mercado.

Crece la preocupación por la disponibilidad de espacio y equipos

La previsión del aumento de la capacidad de carga es coherente con los resultados de la cuarta ola de la encuesta de satisfacción entre los usuarios del transporte de contenedores, realizada por la European Shippers Council (ESC) y la consultora Drewry, referente a 2019. Los

resultados destacan que los tres parámetros que más valoran los usuarios son la disponibilidad de espacio de carga, el precio del servicio y la disponibilidad de contenedores por parte de la naviera.

DISPONIBILIDAD DE ESPACIO

Precisamente, la consultora Drewry calcula que la próxima ola de su encuesta reflejará un creciente interés por la disponibilidad de espacio, pero también por otros aspectos que adquieren relevancia tras los efectos de la crisis provocada por el Covid-19.

En concreto, se señala que aumentará la preocupación por la disponibilidad de espacio y equipos, la fiabilidad de las reservas y la estabilidad financiera de las navieras.

Primer transporte intermodal entre Alemania y Lituania

El especialista alemán de carga intermodal CargoBeamer, el transportista ferroviario polaco PKP Cargo y la empresa LG Cargo Ferrocarriles de Lituania han colaborado por primera vez en el envío de 22 semirremolques de carga entre las ciudades de Kaldenkirchen, en el oeste alemán, junto a la frontera con los Países Bajos, y la localidad de Sestokai, al suroeste de Lituania. Un recorrido de más de 1.220 kilómetros, que se ha realizado en dos días.

MARÍTIMO

La organización ITF alerta de hasta 200.000 marinos atrapados en buques

ALFREDO ESCOLAR. Ginebra

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS) calculan que existen unos 200.000 marineros encerrados en sus buques, sin posibilidad de bajar a tierra para regresar a sus hogares por las restricciones del COVID-19 y la degradación de los servicios por cuestiones económicas o de otro cariz. Las organizaciones ITF, ICS y la Confederación Sindical Internacional han remitido una carta al secretario general de la ONU, Antonio Guterres, para que persuada a los Estados miembros a actuar en esta situación y evitar una "crisis humanitaria" que está impidiendo relevar estas tripulaciones. En la carta se señala que "hay más de 200.000 marinos a bordo de embarcaciones en todo el mundo que han completado su período de servicio contractual, pero se les ha impedido regresar a casa. Muchos de estos marinos experimentarán efectos adversos en su salud mental y una capacidad reducida para desempeñar sus funciones de manera segura ante el aumento de la fatiga".

TRANSITARIOS

Kuehne + Nagel podría reducir la cuarta parte de su plantilla por la crisis

A.ESCOLAR. Schinddellegi

Kuehne + Nagel podría prescindir de 20.000 trabajadores para hacer frente a la crisis del Covid-19. El principal accionista de la compañía, Klaus-Michael Kühne, señaló al periódico alemán *Die Welt* que "es posible que al final el grupo tenga de un 20 a un 25 por ciento menos empleados que antes. Tenemos que reducir nuestras exigencias". Las sedes con centros de almacenamiento logístico podrían ser los primeros en sufrir unos recortes que se han estimado como respuesta a una crisis generalizada que no se niega. El mayor accionista del segundo agente de carga más grande del mundo, y también accionista de Hapag-Lloyd, reconoció que sus planes ante la crisis económica provocada por la pandemia pasan por la reducción de hasta una cuarta parte de su personal.



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

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

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

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

1105
CISTERNAS

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

COM. VALENCIANA
GALICIA
LA RIOJA
MADRID
MURCIA
NAVARRA
PAIS VASCO

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

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

1401
CONTENEDORES

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

ASTURIAS

1001
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

ARAGON

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

BALEARES

1001
CONSIGNATARIOS

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)

TRANSPORTE MARITIMO100
CONSIGNATARIOS1001
NAVIERAS1002
TRANSITARIOS1003
ESTIBADORES1004
AMARRADORES Y REMOLCADORES1005
CONSOLIDADORES MARITIMOS1006
TTES. INTERNAC. MARITIMOS1007
BUQUES DE SALVAMENTO1008
TRIPULACIONES1009
ARMADORES1010
BROKERS1011

TRANSPORTE TERRESTRE110
CARGAS FRACCIONADAS1101
CARGAS COMPLETAS1102
TIR-GRUPAJES1103
FRIGORIFICOS1104
CARGAS ESPECIALES Y GRUAS1106

CANARIAS

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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)

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

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

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

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

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

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

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

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

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)

CASTILLA-LEON

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

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

SERVICIOS AL TRANSPORTE140
CONTENEDORES1401
CENTROS LOGISTICOS1402
AGENTES DE ADUANAS1403
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION1404
SUMINISTROS GENERALES1405
CARROCERIAS1406
SEMI-REMOLQUES1407
INFORMATICA APLICADA1408
TALLERES DE ASISTENCIA1409
SEGUROS1410
PALETS Y EMBALAJES1411
ESTANTERIAS/TRANSPORTADORES1412
RECUPERACIONES DE IVA EN LA UE1413
DEPOSITOS DE ADUANAS1414
OPERADORES LOGISTICOS1415
SERVICIOS LEGALES1416

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

CATALUÑA

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

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

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 Iruzun (Navarra)

EXPORTRAN 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

OPER. LOGÍSTICOS

El grupo Dachser reforzará su actividad logística en la zona central de Alemania

TXX. Erfurt

El grupo Dachser mantiene su plan de expansión en el mercado alemán. El operador logístico ha decidido invertir en la ampliación de su base logística de Erfurt, en el centro de Alemania, con un nuevo almacén de 20.000 metros cuadrados de superficie. El proyecto se desarrollará sobre una parcela de 28.000 metros cuadrados y estará compuesto de dos edificios que ofrecen 10.000 metros cuadrados de espacio de almacenamiento cada uno. En total, 20.300 huecos *pallets* para almacenamiento en altura y 8.500 metros cuadrados para almacenamiento en suelo. En la zona exterior, el grupo alemán construirá una zona de espera y un área de aparcamiento para camiones. Una vez que la nueva instalación esté terminada, en el primer trimestre del próximo año, Dachser utilizará la plataforma para llevar a cabo actividades de *Contract Logistics* para varios clientes en el sector de bienes de consumo, según informó el grupo a través de un comunicado.

SERVICIOS

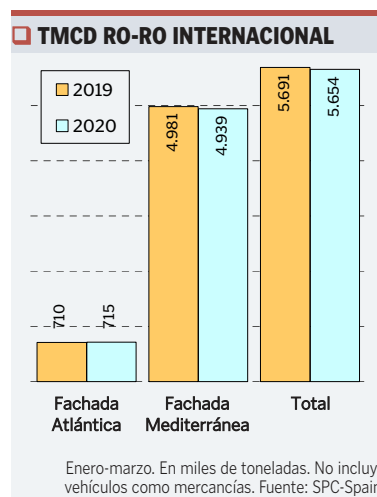
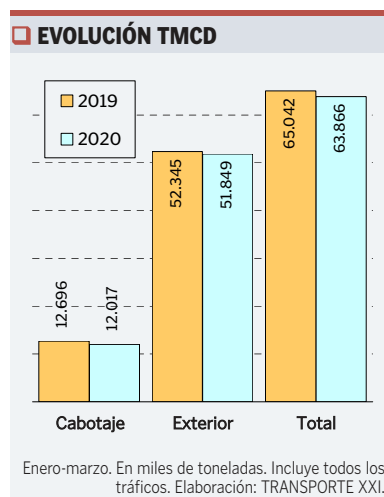
Realterm Logistics entra en España con la compra de una nave logística en Barcelona

TXXI. Barcelona

El grupo inversor estadounidense Realterm Logistics desembarca en España con la adquisición de una nave en la localidad de Palau Solità i Plegamans (Barcelona). La operación ha estado asesorada por Savills Aguirre Newman, que destaca la "solidez" del mercado logístico catalán pese al actual contexto de crisis sanitaria. El activo, una nave logística de *cross-docking* cuenta con una superficie de 6.578 metros cuadrados construidos y está localizado en uno de los municipios "más estratégicos" para el sector de la distribución por sus buenas comunicaciones y conexiones con Barcelona, destacaron desde la consultora inmobiliaria. La nave está ocupada actualmente por una empresa de transporte. Durante el primer trimestre de 2020, se ha alcanzado un volumen de inversión en operaciones logísticas en España superior a los 440 millones, según datos de Savills Aguirre Newman.

El 'short sea shipping' salva los trastos manteniendo tráfico en el primer trimestre

La fachada atlántica creció el 0,8% y en la misma proporción bajó la mediterránea



EVA MÁRMOL. Barcelona

El sistema portuario español mantuvo tráfico de *short sea shipping* en el primer trimestre del año, no resultando especialmente afectado por el parón económico en la segunda quincena de marzo. El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro (excluyendo los vehículos como mercancías) saldó con 5,64 millones de toneladas movidas el primer trimestre, el 0,6 por ciento menos respecto al mismo periodo de 2019, según el último Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Por fachadas, la atlántica registró un incremento del 0,8 por ciento, hasta las 715.000 toneladas, mientras que la mediterránea bajó en la misma proporción (-0,8 por ciento), hasta los 4,93 millones de toneladas. El transporte marítimo de corta distancia total, sumando cabotaje y graneles, registró una actividad de 63,9 millones de toneladas, el 1,8 por ciento menos. Por puertos, destacan los crecimientos de Almería (+30,4 por ciento) y Algeciras (+12,8 por ciento) "gracias a los flujos con Marruecos", señala un comunicado de SPC-Spain. Los tráficos de Santander con Bélgica crecieron también dos dígitos (+13,9 por ciento). La otra cara de la moneda, Motril y Vigo fueron las instalaciones que regis-

Bajan los vehículos

A diferencia de los flujos ro-ro, el tráfico de vehículos sí notó los últimos 15 días de marzo en estado de alarma con las plantas de automoción cerradas.

El short sea shipping de vehículos en régimen de mercancías bajó el 9,7 por ciento. Y ello debido a la fuerte caída de la fachada mediterránea (-16,7 por ciento), mientras que en la atlántica el impacto fue mínimo (-1,4 por ciento).

Estos flujos ya saldaron el pasado ejercicio con un retroceso del 1,8 por ciento. Lo que contrasta con el comportamiento del transporte marítimo de corta distancia global, que aumentó el 7,1 por ciento. Y dentro del mismo, el ro-ro internacional (sin incluir vehículos) avanzó casi el 8 por ciento.

traron un descenso más acusado, del 34,4 por ciento y del 27,7 por ciento, respectivamente. Y ello debido a las supresiones de las autopistas del mar de Motril con Marruecos y de Vigo con Francia. Valencia bajó el 22,5 por ciento por la disminución de sus tráficos con Italia. Algunos expertos apuntan que la pospandemia posiblemente traerá un incremento del *short sea* en detrimento de los tráficos transoceánicos, sobre todo procedentes de Asia, si se tiende a la relocalización, es decir, a producir más cerca de los mercados de consumo.

MARÍTIMO

La actividad internacional sostiene el tráfico en Puertos de Las Palmas

El Covid-19 se empieza a dejar sentir en el tráfico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que registró una variación negativa del 10,9 por ciento en abril, en sintonía con la media nacional de los tráficos del sistema portuario español que se van conociendo. Esta caída se traduce en el conjunto de puertos de la provincia en 241.075 toneladas menos de mercancía en dicho mes y llevan al acumulado del primer cuatrimestre a un recorte del 0,5 por ciento. A pesar de la pérdida de tráficos, el Puerto de las Palmas creció en mercancías en tránsito (+21,5 por ciento), impulsado por las operaciones de *hub* de graneles líquidos (+25,3 por ciento), relacionados con el continente africano y el avituallamiento a buques (+1,58 por ciento).

VEHÍCULOS

Guillén Group lanza su nuevo 'duotrailer' portacontenedores

El fabricante Guillén Group lanza al mercado su nuevo 'duotrailer' portacontenedores, un semirremolque portacontenedor remolcador; un 'Dolly', configurado con dos ejes con carga máxima de 18 toneladas; y un portacontenedor. El portacontenedor remolcador que integra este conjunto está desarrollado para remolcar cargas de hasta 36 toneladas, pensando en que en un futuro se puedan autorizar masas con los 'duotrailer' de hasta 76 toneladas.

FORMACIÓN

Sánchez-Gamborino publica nuevo libro sobre transporte por carretera

El abogado Francisco Sánchez-Gamborino, vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la patronal internacional IRU, ha publicado recientemente un nuevo libro sobre la regulación de los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera, es decir, sobre el Convenio CMR. En el presente libro, con "rigor jurídico" y "enfoque práctico", el autor desgana el Convenio artículo por artículo, analiza la Jurisprudencia y las opiniones de otros autores.

CARRETERA

Ader amplía instalaciones para reforzar la operativa de medio y gran volumen

El operador de transporte dedicado realiza esta actividad para las operaciones B2C

► Servicios Empresariales Ader amplía instalaciones con una nueva plataforma en la provincia de Barcelona para dar respuesta al incremento de actividad en las operaciones de *ecommerce* B2C de transporte de medio y gran volumen. Se trata de un nicho en el que el operador de transporte dedicado no ha parado de crecer.

TRANSPORTE XXI. Barcelona

Servicios Empresariales Ader, especializada en transporte dedicado, ha abierto una plataforma de *cross-docking* en Barberà del Vallès (Barcelona), que supone una ampliación de sus actuales instalaciones. De este modo, pasa de 5.000 a 7.800 metros cuadrados de superficie destinada a “reforzar la línea de negocio de la distribución *home delivery* para mercancías de medio y gran volumen”, informa el operador a través de un comunicado.

El crecimiento registrado por Ader durante los últimos años se ha debido, en buena medida, a entrar en el *ecommerce* B2C para operaciones de transporte de medio y gran volumen. Ader trabaja para grandes distribuidores como Ikea, Mediamarkt o Decathlon, transportando el pro-



Jordi Iglesias, director general de Ader.

ducto al consumidor final, como ya avanzó TRANSPORTE XXI en una anterior edición.

Ader cuenta con un total de 19 plataformas propias en la Península Ibérica, que suman una superficie operativa superior a los 50.000 metros cuadrados. La compañía, perteneciente a la multinacional sudafricana Supergroup (a través de su filial alemana In Time Express Logistik), registró una facturación de 60 millones de euros en el ejercicio fiscal del 1 de julio de 2018 al 30 de junio de 2019, según datos de la compañía.

SERVICIOS

CBRE suma la gestión de tres nuevos activos logísticos de P3 en España

TXXI. Madrid

P3 Logistic Parks, promotor a largo plazo de almacenes en Europa, ha adjudicado a la consultora CBRE la gestión de tres nuevas instalaciones logísticas en el mercado español. Uno de los activos se localiza en Abrera (Barcelona), que ya empezó a gestionar el 1 de mayo, y los otros dos en P3 Illescas (Toledo), cuya gestión arrancará en el último trimestre del año, cuando concluya su construcción.

Las dos compañías ya colaboran en la gestión de los activos inmobiliarios del sector industrial y logístico desde noviembre de 2017. Con esta adjudicación, CBRE terminará el año gestionando más de 500.000

metros cuadrados de la cartera del promotor de instalaciones logísticas P3 Logistic Parks en el mercado español.

En total, son 18 los activos de P3 gestionados por CBRE en España. Están localizados en Madrid, Guadalajara, Toledo, Vizcaya, Valencia, Barcelona y Zaragoza, entre los que hay edificios multicliente y monoinquilinos. El uso es tanto industrial como logístico, además de naves preparadas para el almacenamiento en frío. El tamaño de los activos es muy diverso, en un rango que abarca desde 7.700 metros cuadrados a 117.000 metros cuadrados de superficie, según informa el grupo CBRE a través de un comunicado.

OPER. LOGÍSTICOS

ATDL incorpora a la flota su primer ‘duotrailer’

Almacenaje y Total Distribución Logística (ATDL), operador logístico especializado en sectores de actividad como la alimentación,



retail, bienes de consumo de alta rotación o la industria, ha incorporado a su flota un ‘duotrailer’, con el que podrá transportar una carga útil de hasta 46 toneladas. Este nuevo vehículo, desarrollado conjuntamente con Guillén Group, está formado por un semirremolque remolcador, un *Dolly* de dos ejes, un semirremolque arrastrado y una cabeza tractora de 640 caballos de potencia. El conjunto suma 31,75 metros de longitud. De este modo, el operador afianza su apuesta por la sostenibilidad en las operaciones de transporte, donde ya se han implementado megacamiones y vehículos de GNC y GNL, que actualmente cubren el 75 por ciento de las entregas en las grandes ciudades.

SERVICIOS

La aragonesa Equimodal diseña áreas ‘covid free’

La empresa aragonesa Equimodal amplía su línea de productos ante la situación de la crisis sanitaria actual. Al diseño y fabricación de contenedores de transporte suma el desarrollo de equipos “covid free”.



Una nueva solución destinada a la desinfección de personas y equipos materiales, que contribuye a generar en las empresas espacios seguros libres de COVID-19. Bajo el eslogan “Un paso seguro Container”, la compañía ha construido un túnel prototipo enfocado a garantizar la seguridad de las personas (trabajadores y visitas), además de la desinfección de los objetos que llegan a las empresas, como por ejemplo paquetes, mensajería o herramientas de gran volumen.

TRANSITARIOS

Plaza Forwarding gestiona nuevos vuelos con material sanitario



La empresa transitaria Plaza Forwarding, en colaboración con Iberia, propietaria de las aeronaves,

gestionó recientemente nuevos vuelos entre China y Madrid con material sanitario. En concreto, entre los días 18 y 19 de mayo llegaron al aeropuerto español, procedentes de Shenzhen, dos vuelos chárter A340-600, especialmente acondicionados para este proyecto, con unas 40 toneladas de material médico destinado a la lucha contra el coronavirus. La compañía, que gestiona transporte internacional con representación aduanera desde 1997, organizó el envío del material desde origen hasta su recepción en el aeropuerto para su distribución inmediata.

MARÍTIMO

Bergé opera un envío de torres eólicas de GRI en el puerto de Sevilla



Bergé ha operado como consignatario y estibador en el puerto de Sevilla un importante envío de 30 secciones de torres eólicas fabricadas por GRI Sevilla en sus instala-

ciones del Polígono Industrial de Astilleros. Las piezas, que forman parte del proyecto Markbygden, el mayor parque eólico terrestre de Europa, que se contruye al norte de Suecia a las afueras de la ciudad de Pitea, fueron transportadas a bordo del buque “Global Carrier”, de 127 metros de eslora y 20 de manga, que dispone de dos grúas en cubierta habilitadas para mover piezas de grandes dimensiones. Este es el segundo embarque de los diez que tiene previsto realizar GRI para suministrar a la alemana Enercon un total de 300 secciones de torres *onshore* fabricadas en Sevilla.



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com