

La rentabilidad de los puertos, 'línea roja' para bajar la tasa de ocupación

Puertos del Estado elabora unas Recomendaciones para establecer unos criterios cuantitativos comunes



La tasa de ocupación supone el 25% de los ingresos medios anuales de los puertos españoles.

PAG.10



Mercè Conesa

Pta. de la A.P. de Barcelona

"NUESTRO OBJETIVO ES ACTUAR COMO PALANCA ECONÓMICA"

Páginas 8 y 9

CARRETERA / 13

Arbegui crece en África de la mano de su filial Atea

FERROCARRIL / 25

Tramesa inicia un tren semanal entre Portugal y España

MARÍTIMO / 28

Tepsa realiza nuevas inversiones en el puerto de Bilbao

Las transitarias frenan su avance en 2018 con un aumento del 1,9%

La desaceleración en el comercio exterior español en 2018 se dejó sentir en la actividad de las empresas transitarias, que frenaron en seco su progresión. La Edición 2020 del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI revela una cifra de negocio de 7.221 millones de euros en dicho ejercicio, lo que supone un crecimiento del 1,9 por ciento, que contrasta con el avance de doble dígito registrado en 2017. PAG 12

Ingenierías privadas denuncian a Ineco por "competencia desleal"

Las ingenierías de consulta privadas hacen frente a Ineco por su "competencia desleal". Siete patronales del sector denuncian a la pública ante un juzgado de lo mercantil de Madrid con el fin de que cesen los encargos por parte de las empresas que están bajo el paraguas del Ministerio de Transportes, como Adif, Enaire, Aena o Renfe, según ha podido saber este periódico. PAG 14

El puerto de Sagunto se subirá al intermodal en el año 2023

El puerto de Sagunto tendrá sus infraestructuras intermodales preparadas en el año 2023, una vez se concrete su nuevo acceso ferroviario. La dársena valenciana dispondrá de dos terminales de gestión privada que permitirán aminorar el coste logístico de las operaciones de transporte de contenedores y vehículos, tráfico que explotan InterSagunto, Bergé Marítima y Noatum Maritime. PAG 26

TRABAJAMOS JUNTOS
PARA

**SEGUIR
CRECIENDO**

Es la mejor manera de volver. Por eso hemos implantado todos los protocolos y medidas necesarias para la seguridad de nuestros espacios y las personas que los viven.

Sigamos creciendo juntos.

MERLIN
PROPERTIES

MESA de Redacción

La naviera francesa CMA CGM ha informado a sus clientes que ha establecido, hasta nuevo aviso, un recargo por sobrepeso a la carga exportada desde los puertos españoles de Barcelona, Bilbao, Gijón, Vigo y Valencia. El recargo será de 10 euros por contenedor, tanto de carga seca como refrigerada. El armador explica que "algunas terminales españolas ahora están pesando sistemáticamente los contenedores para proporcionar VGM (Verified Gross Mass) al transportista". La medida inicia su vigencia a partir del 1 de julio; el 10 de julio para las operaciones en Estados Unidos.

El índice de fletes 'Valencia Containerised Freight Index' (VCFI) refleja una ralentización en mayo respecto a los meses anteriores en los precios de los fletes de exportación, con un descenso del 6,64 por ciento. En el acumulado anual, el índice muestra un aumento de precios del 16 por ciento respecto a mayo de 2019. Prueba de la coyuntura actual del mercado, caracterizado por una baja demanda, es el crecimiento de la flota ociosa que sigue apuntado récord históricos, alcanzando en mayo 524 unidades y 2,65 millones de TEUs, un 11 por ciento de la flota activa.

Las instalaciones de CSP Spain y APM Terminals en el puerto de Valencia adaptarán sus sistemas de gestión con la incorporación del programa Navis4 que dotará de mayor seguridad y sostenibilidad a las operaciones. Esta inversión en *software*, que está implantado en más de 300 terminales, permitirá a ambas instalaciones aumentar la velocidad de las operaciones. La Junta Directiva de la Asociación Naviera Valenciana, que preside Vicente Boluda, ha valorado satisfactoriamente la inversión como "una apuesta por el futuro del puerto de Valencia y muy necesaria para que el recinto mantenga el liderazgo y siga siendo motor de la economía".

La Autoridad Portuaria de Algeciras invertirá 1,5 millones de euros en la renovación de 36 de los 57 vehículos de su parque móvil con la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos durante los próximos meses. Entre ellos incorporará doce coches patrulla y seis motocicletas para mejorar la efectividad de su Policía Portuaria. A ello se suma la incorporación a la flota del organismo portuario de cinco nuevos vehículos eléctricos. En paralelo, el puerto instalará 38 puntos de recarga de este tipo de vehículos con el objetivo de fomentar el uso de automóviles eléctricos entre trabajadores, clientes y usuarios. La inversión cuenta con incentivos del Plan Moves, Fondos Feder y de la Junta de Andalucía.

JONÁS



SE MUEVEN



José Luis Romero

José Luis Romero Castaño, que ha desarrollado su carrera profesional como director y consultor de Recursos Humanos de importantes empresas nacionales e internacionales, es el nuevo secretario general de la patronal ANESCO.



Paul-Henri Fréret

Desde febrero, Paul-Henri Fréret, vicepresidente ejecutivo, dirige la división Air & Sea de Gefco. Ha pasado por la dirección de todas las áreas de negocio en Asia y América Latina, además de dirigir las operaciones del Grupo PSA.



Hervé Montjotin

Hervé Montjotin se une al Consejo de Administración de ID Logistics. Desde septiembre de 2016, ha sido CEO del Grupo Socotec. Con anterioridad, en 2012, Montjotin llegó a presidir el Comité Ejecutivo de Norbert Dentresangle (ahora XPO).



Jukka Moisio

El fabricante de neumáticos Nokian Tyres, nombra a Jukka Moisio director general y consejero delegado de la compañía. Su último cargo ha sido el de director general y consejero delegado de Huhtamäki Oyj, empresa de envases y embalajes.



Luis Pastor

Luis Pastor, nuevo socio director de Consultoría de Negocio e Innovación de Grant Thornton. Experto en transformación digital, participó en el núcleo fundador de Alastria, asociación sobre Blockchain en España.

DEBATE

SÍ

Raúl Blanco
Secretario general de Industria y PYME

La orden que establece medidas especiales para la inspección técnica de vehículos da un calendario flexible para pasarla a los que no pudieron, al declararse el estado de alarma, unos 3,5 millones. Se establece una prórroga de la validez de sus certificados de inspección con el único objetivo de posibilitar su inspección técnica sin saturar la capacidad. Es por ello que la orden establece que, una vez superada la inspección técnica, la referencia para establecer la fecha de la próxima inspección será la del vencimiento original, como hubiera ocurrido de producirse únicamente la reanudación del cómputo del plazo suspendido por el estado de alarma. La inspección técnica periódica es el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Las medidas excepcionales no imponen cargas adicionales, ya que se va a efectuar una inspección que debió realizarse y que fue pospuesta, no eliminada la obligación de su ejecución.

¿Debe contar el día fijado en la tarjeta y no el de la revisión con el aplazamiento de la ITV?

Julio Villaescusa
Presidente de Fenadismar

NO

La orden aprobada por Sanidad, donde se establece el procedimiento a seguir para la revisión de los vehículos cuya ITV caducó durante el estado de alarma y no han podido realizarla, plantea un aceptable calendario flexible para pasar la inspección técnica en los próximos meses a los millones de vehículos afectados. De este modo, se evita que las estaciones de ITV se colapsen. Sin embargo, la orden incluye una trampa por la cual, contraviniendo el Real Decreto que regula la inspección técnica de los vehículos en España, a los vehículos que pasen la revisión se les pondrá en su ficha técnica no la fecha del día en que acudan a la ITV, sino la fecha en que debieron pasarla durante el estado de alarma. Ello obliga a cientos de miles de camiones, furgonetas, autobuses, taxis y ambulancias, que deben pasar su revisión cada seis meses, a acudir dos veces seguidas a la ITV en apenas días. Y, en consecuencia, a pagar dos tasas por la doble revisión.

OPINIÓN



Transporte
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo

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

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

Publicidad: Clara Bouza, Pilar Suárez

Suscripciones: Belén Ruales

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

Depósito Legal: BI-708-92

EDITORIAL

Tasas portuarias, un debate abierto

El futuro Marco Estratégico que prepara el organismo Puertos del Estado, y que tendrá que ser ampliamente discutido con las autoridades portuarias y las patronales del negocio, deberá abrir el melón de las tasas y tarifas portuarias. ¿Seguirán siendo un tributo del Estado o la Administración dejará que las instalaciones tengan un sistema de precios máximos? En el debate abierto de las tasas subyace el modelo portuario que España tendrá que tener en los próximos años. Puertos públicos, autonómicos, privados, de gestión mixta, de explotación privada... En la discusión, todo es posible, siempre que se cumpla la Constitución de 1978 que salvaguarda el interés general del sistema portuario. Lo cierto, y lo que demanda el negocio, es que hay que introducir esquemas de abaratamiento, de reducción de los importantes márgenes financieros con los que están trabajando en la actualidad la mayoría de las autoridades portuarias. Las arcas de los puertos están repletas, con más de

1.500 millones de euros en los bancos, un dinero que espera ser invertido en la mejora del sector, de la logística y el transporte en España. El mejor dividendo que puede aportar un puerto a la sociedad es la utilidad, rebajar los costes de la cadena de suministro y permitir que España sigue siendo un punto de escala para los grandes navieros mundiales, como lo es hoy. Por eso, el melón abierto de las tasas se cruza con el de la competitividad de los servicios portuarios, donde el sector demanda soluciones y energía gubernamental a la hora de poner orden legislativo en las actividades marítimo-portuarias. No solo hay que liberalizar, hay que mejorar la competencia interna, dotando a los puertos de mayor flexibilidad a la hora de gestionar los recintos. Se abre un nuevo paradigma. De la voluntad de todos deberá nacer un sistema portuario para el futuro. Son tiempos duros, con una crisis que devora cuentas de resultados, pero que abre una oportunidad para ser mucho más competitivos.

El transporte, vital para la reconstrucción

El ministro José Luis Ábalos, acompañado por el secretario de Estado, Pedro Saura, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, y la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, mantuvo el 4 de junio, por fin, una reunión por videoconferencia con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano de interlocución del sector ante la Administración. Una actividad esencial durante la pandemia para garantizar el abastecimiento de mercancías y la distribución de material sanitario, que ha tenido que esperar 83 días desde la declaración del estado de alarma para ser atendido por el titular de Transportes. Pero más allá del tiempo transcurrido, lo preocupante es el desconocimiento mostrado por los máximos responsables del Ministerio sobre las principales reivindicaciones de los transportistas, pese al envío hace

meses de varias cartas desde el Comité con una batería de medidas para garantizar la supervivencia de la industria, en una situación límite por la pandemia. Las principales organizaciones empresariales se han cansado de insistir en la necesidad de créditos blandos específicos, recorte de cotizaciones sociales y acceso eficaz a los ERTes. Se puede decir más alto, pero no más claro, por lo que, casi tres meses después de la crisis sanitaria, se podía esperar más de esta reunión que el compromiso de Ábalos a iniciar contactos con otros ministerios para promover medidas urgentes que doten a las empresas y profesionales del transporte de liquidez. Debería haberlo hecho ya. Tiempo ha tenido más que de sobra, y conocimiento de lo que demandaba el sector también. La reactivación de la economía será una 'misión imposible' sin el concurso de las empresas de transporte y la logística.

LA ROSCA



Alfonso Alday

No pinta mal sentar en una misma mesa de negociación a todos los actores de la cadena de suministro

El tiempo dirá

Los transportistas tenían marcado en rojo en el calendario la fecha del 4 de junio. Ábalos, por fin, hizo un hueco en su apretada agenda para recibir al Comité. Las expectativas estaban por todo lo alto, pero la reunión, por videoconferencia, acorde con la 'nueva realidad', empezó como 'El gran circo de Gaby, Fofó y Miliki': "¿Cómo están ustedes?" Faltó, por razones obvias, la respuesta que se daba en el programa televisivo: "¡Bien...!" El presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, en una de sus innumerables comparecencias de prensa en plena pandemia, aseguró desconocer la problemática del sector y se comprometió a preguntar a los responsables de Transportes. Claro que si el ministro del ramo, tres meses después del inicio del estado de alarma, tampoco sabe, mal vamos. Y no es una opinión. La propia nota lanzada por su Departamento recogía que "el objeto principal de la reunión ha sido conocer de primera mano la situación actual del sector". Un poco tarde, ¿no? Varios de los protagonistas destacaron la intervención del presidente del Comité, Carmelo González, que logró reconducir la reunión, camino de ser una más de las de escuchar y ver. Justo lo que no necesita ahora esta industria, fundamental para la reactivación de la economía. Tras reiterar el agradecimiento a todas las empresas y trabajadores del sector por su labor, el ministro anunció la convocatoria de una mesa de negociación, coordinada por el Ministerio, con presencia de transportistas, logísticos y cargadores, para abordar los retos de la próxima década. Más de uno se acordó de la célebre frase de Bonaparte: "Si quieres que algo se demore eternamente nombra una comisión". Esperemos que esta iniciativa no acabe en el mismo cajón que el Plan Estratégico de la exministra Pastor. No pinta mal sentar en una misma mesa a todos los actores de la cadena de suministro para trazar una 'hoja de ruta', con el foco puesto en la digitalización y la innovación. El tiempo dará y quitará razones.

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Teletrabajo

En un fin de semana, pasamos de la presencia al teletrabajo. Me asombra la capacidad para reinventarse del ser humano. Si además la lleváramos a cabo sin estar “bajo presión”, hasta podríamos decir que somos el ser vivo más inteligente que habita este planeta. No sabíamos si las empresas iban a ser capaces de mantener el mismo nivel de productividad con cada miembro del equipo en sus casas. En la medida que más deslocalizados están los centros de trabajo de las empresas más elevada es la caída de la productividad. Lamentablemente, esa caída ha venido compensada por la caída de la demanda, pareciendo que la naturaleza ha tenido la macabra idea de organizarlo así. El teletrabajo ha llegado para quedarse, a la vez que para examinar la capacidad de Transformación y Digitalización de las empresas. Separo ambas palabras porque la Digitalización es una cosa que asumimos con agrado, al contrario que la Transformación, palabra que va unida al cambio y a la salida de nuestra zona de confort, algo a lo que verdaderamente tememos. ¿Deben las empresas correr con la creación de espacios de trabajo adecuados en los domicilios de cada empleado? ¿Al igual que los comerciales cuentan con vehículos? En mi opinión, el teletrabajo es una oportunidad para examinar a empresas y empleados, porque los primeros van a tener que aumentar la confianza y el poder de su equipo y a los segundos se les va a medir cuál es su nivel de responsabilidad e implicación. No creo que todas las actividades profesionales puedan continuar con un porcentaje de teletrabajo superior al 30 por ciento de su plantilla. La conciliación viene de la mano, pero no es inclusiva con el teletrabajo. Vamos con la Logística y todos los actores que forman parte de la Cadena de Suministro, columna vertebral de cualquier negocio en el que podamos pensar. La interacción entre Transitarios, Representantes Aduaneros, Navieras, Almacenes, Administración, tiene una franja operativa diaria, pero no fuera de ese margen y además la presencia física, no solo en las oficinas, limitan el porcentaje de teletrabajo. Ahora es el momento de saber si empresas y empleados dan la talla. “Cumple tus promesas, sé consecuente y sé el tipo de persona en la que otros pueden confiar” (Roy T. Bennett).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



El Consorci de la Zona Franca, que encabeza **Pere Navarro**, y Transports Metropolitans de Barcelona, que preside **Rosa Alarcón**, promueven una estación de hidrógeno que dará servicio a flotas de vehículos eléctricos de viajeros y mercancías en el área de Barcelona.

EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

Ante la regulación *ad hoc* de normas por el COVID, es jurídicamente discutible que las partes potencialmente afectadas (navieros, terminalistas, etc.) puedan ir más allá mediante el ejercicio de una acción de fuerza mayor y *rebus sic stantibus* en España

Normas *ad hoc* ante el COVID

El coronavirus está afectando especial y negativamente al sector marítimo, al igual que está sucediendo con muchos otros sectores. Ante la situación creada, se están aprobando en España normas *ad hoc* y extraordinarias que se aplican temporalmente mientras dure el estado de alarma. Entre otras, cabe resaltar las siguientes: Exenciones y reducciones de algunas tasas portuarias en los puertos de interés general. Para los que no son de interés general, habrá que estar a lo que, en su caso, establezcan las comunidades autónomas con competencias al respecto. Reducción en un 70 por ciento de los servicios de transporte marítimo de pasajeros de competencia estatal sometidos o no a contrato público u obligaciones de servicio público. Adicionalmente habrá que tener en cuenta las limitaciones de aforo establecidas para evitar contagios entre tripulantes y pasajeros. Todo ello se aplica a las conexiones marítimas entre la Península y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, las Islas Baleares y Canarias. En relación con los tráficos interinsulares de competencia de las Islas Canarias y Baleares, habrá que estar a lo que, en su caso, fijen las CCAA respectivas. Ampliación del plazo de validez de algunos títulos (tarjetas profesionales y certificados de sufi-

ciencia o especialidad del Convenio STCW; certificados y documentos expedidos en virtud de los instrumentos internacionales de la OMI, la OIT y la UE) en el supuesto de que finalizara su vigencia durante el estado de alarma. Suspensión (salvo excepciones) de inspecciones y reconocimientos programados de buques. Ampliación de la validez de los despachos por tiempo de los buques. Reconocimiento expreso del derecho a la libre circulación de los tripulantes de los buques para poder ser relevados y repatriados ante la imposibilidad o dificultad existente (cierre de puertos, fronteras y hoteles, restricciones migratorias, suspensión de las conexiones aéreas, etc.) para cambiar/relevar las tripulaciones de los buques. Ante la regulación *ad hoc* de estas normas temporales, es jurídicamente discutible que las partes potencialmente afectadas (navieros, terminalistas, etc.) puedan ir más allá mediante el ejercicio de una acción de fuerza mayor y *rebus sic stantibus* en España, pues se trata de una cuestión no resuelta jurídicamente. Obviamente, también habría que tener igualmente en cuenta las normas que, en su caso, se vayan aprobando al respecto en relación a la llamada “desescalada”.

jesus.barbado@garrigues.com

QUÉ bien

El sector sigue dando muestras de solidaridad. La naviera Cosco Shipping Lines y Vasco Shipping Services, subagentes del armador chino para el norte de España, Canarias y Mauritania, han hecho una donación de 20.000 mascarillas al Hospital del Mar de Barcelona, que llegaron por vía aérea. Esta acción solidaria forma parte de la política que durante los últimos meses viene haciendo Cosco globalmente de donaciones de material sanitario a empresas, puertos y centros hospitalarios en todo el mundo, con la finalidad de ayudar a combatir de forma directa la pandemia generada por el Covid-19. Por otra parte, OnTurtle aporta también su grano de arena a la lucha contra el coronavirus con una donación económica y de carburante con su tarjeta “DieselCard”. La campaña que ha desarrollado ha recogido más de 14.000 euros que destinará a la campaña solidaria “Emergencia COVID19” impulsada por la fundación sin ánimo de lucro Banc dels Aliments de Barcelona.



Donación al Banc dels Aliments.

QUÉ mal

El aumento de la morosidad en el transporte en mayo, en pleno estado de alarma, lo que es aún más sangrante para un sector que no ha parado de rodar durante la pandemia, en unas condiciones extremas. Según el Observatorio permanente de la morosidad, puesto en marcha por Fenadismer en 2012, los plazos de pago se situaban en 89 días de media en dicho mes, un 15 por ciento más que antes del Covid-19. Así las cosas, más del 75 por ciento de los pagos a los transportistas incumplen la legislación vigente en materia de morosidad al superar el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio, lo que supone un aumento de 13 puntos porcentuales con respecto al mes de febrero. Precisamente, el cobro de los servicios a 30 días es una de las reivindicaciones que ha trasladado el Comité Nacional al Ministerio de Transportes.



España, en la ruta de los gigantes del mar. La escala del buque "MSC Sixin", de 23.756 TEUs en los puertos de Barcelona y Valencia confirma la importante apuesta de la naviera suiza por España. El buque forma parte de una serie de 11 unidades similares adquiridas por MSC, algunas de las cuales ya habían operado en Algeciras.

TRIBUNA LIBRE



Jaap Bruining

El sector de la carretera está cambiando rápidamente. Las expectativas crecientes de los clientes -B2C y B2B-, exigen un servicio rápido e impecable a precios justos. Muchos transportistas han

aceptado el cambio y lo aprovechan en su beneficio. Para crear un negocio enfocado hacia el éxito a largo plazo, saben que necesitan una ventaja competitiva y acceso a oportunidades de carga

Claves para optimizar el transporte

Un exhaustivo estudio, realizado en Coyote Logistics sobre el sector, *'The Evolution of Technology + Humanity: Building a Supply For Long-Term Success'*, puede servir como apoyo para definir los siguientes pasos que deben dar los transportistas que están comenzando a modernizar sus flotas. Estas recomendaciones se basan en las opiniones de cientos de transportistas que operan en los principales mercados europeos.

Paso 1: Identifica tus desafíos. Cada empresa debe trabajar con sus *stakeholders* para evaluar críticamente las fortalezas y debilidades de su negocio. ¿Qué está haciendo bien y dónde puede replicar las mejores prácticas? Un buen punto de partida es tener en cuenta los desafíos que se nos plantean y la capacidad que tenemos para enfrentarnos a ellos.

Paso 2: Invierte en tecnología para mejorar la eficiencia. Cuando la mayoría de los transportistas buscan hacer crecer sus negocios, la elección obvia es agregar más camiones y contratar más conductores. Es fundamental invertir en una plataforma tecnológica y disponer de una persona para que la

integre y administre, además, es crucial investigar herramientas y establecer expectativas, dependiendo del soporte técnico que se escoja.

Paso 3: Dedicar a las personas al análisis crítico y la estrategia. Cualquier inversión en tecnología que se realice debería reflejarse en una mayor eficiencia. La tecnología puede liberar parte del personal, que pasaría a desempeñar otras funciones con un enfoque más estratégico. Debemos pensar dónde pueden ser más eficientes los trabajadores de la empresa, teniendo en cuenta sus capacidades, tanto dentro de su organización como en términos de soporte 3PL.

Paso 4: Céntrate en el reclutamiento y retención de conductores. Atraer y retener los mejores medios posibles es de vital importancia para el crecimiento del negocio. A medida que la tecnología automatiza más procesos manuales, los despachadores y los gerentes de flota pueden pasar más tiempo desarrollando relaciones con los conductores para mejorar la retención y el reclutamiento.

Paso 5: Mantente al día sobre las

noticias de la industria. El mercado logístico está evolucionando todos los días. Para crear y ejecutar su estrategia de transporte, la empresa debe mantenerse informada sobre las tendencias de la industria, las condiciones del mercado y las nuevas tecnologías. Los operadores inteligentes utilizan una variedad de fuentes de información, incluido un proveedor de logística externo de confianza, para obtener diferentes perspectivas.

La transformación está ocurriendo en toda la industria del transporte. Un compromiso sincero con una filosofía empresarial sensata, combinada con algunas buenas prácticas, puede aportar consistencia en un mercado volátil.

De momento y ante el impacto de la crisis del coronavirus, hemos notado que nuestras redes, tanto en el flanco de los operadores como en el de los transportistas, han avanzado mucho en un corto periodo de tiempo en su proceso para digitalizar aún más sus operaciones. Sin duda, esto aumentará la eficiencia dentro de la industria.

Jaap Bruining es

Director para Europa de Coyote Logistics

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Nadie pone ya en duda, después de todo lo vivido, que el sector logístico es esencial para la sociedad y la economía

Un rey logístico

El confinamiento derivado de la crisis sanitaria más grave del último siglo en nuestro país ha marcado definitivamente un antes y un después. También para nuestro sector. Lo demuestra el homenaje que SSMM los Reyes de España han otorgado a los operadores logísticos, hace tan solo unos días, a través de una visita que realizaron a la empresa Sending y al Centro de Transportes de Coslada (CTC).

Don Felipe y Doña Letizia culminaron los diez días de luto oficial por las víctimas de la Covid-19 con un minuto de silencio en el Centro de Transportes de Coslada, uno de los principales nodos logísticos de Europa. Y lo hicieron respaldados por las máximas autoridades (ministro de Transportes, presidenta de la Comunidad de Madrid, consejero de Transportes y alcalde de Coslada). Junto a ellos, una veintena de profesionales en representación de la cadena de suministro. Desde repartidores a operarios, mozos de almacén, transportistas, administrativos, ingenieros, carretilleros, personal de administración...

Un minuto de silencio en homenaje a las víctimas, que los Reyes de España rompieron para girarse y reconocer también la labor de los profesionales de un sector clave, que no ha parado, y que en los momentos más duros se dejó la piel para garantizar el suministro a farmacias, supermercados y domicilios. Fue muy emotivo el aplauso y las palabras de gratitud del Rey a todos nuestros profesionales.

Después, visitaron la plataforma logística del supermercado de El Corte Inglés y las instalaciones de Sending Transporte Urgente. Allí, mi amigo y anterior presidente de UNO Logística, el prestigioso empresario Juan Pablo Lázaro, al que don Felipe entregó en 1997 el premio nacional joven empresario, les guió en una visita por toda la nave para que conocieran de primera mano cómo se planifica la entrega del *e-commerce*, los procesos de *picking*, la automatización, la gestión de rutas, la trazabilidad de los productos, la atención al cliente, el uso del 'big data' o el almacenaje a temperatura controlada.

Un día histórico en torno a las empresas de logística. Porque la cadena de suministro es empleo e innovación. Es bienestar social. Es futuro.

presidencia@unologistica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

Hay quien ve la procrastinación como un defecto; otros hacen de tal actitud ante la vida, arte o virtud o ambas

Procrastinar

Procrastinar es un verbo latino que significa “postergar hasta mañana”. Recordemos que es una forma de evasión de la responsabilidad de cada cual, utilizando para ello como excusa, la dedicación a otras actividades, casi siempre más importantes que aquella que se está evadiendo de manera consciente. Obviamente, las actividades “refugio” suelen ser más fáciles de llevar a cabo, pero casi todas tienen como común denominador la irrelevancia de las tareas emprendidas. El refranero castellano definiría tal actitud como “marear la perdiz”, y tiene en común la intencionalidad del circunloquio para dilatar la resolución de un problema que está encima de la mesa. Entendemos que hay otros elementos comunes: el de la intencionalidad y el de la consciencia; la procrastinación conlleva una voluntad decidida de dilatar; existe una dedicación intencionada a otros problemas irrelevantes en relación con el que deben resolver; el procrastinador, además, es consciente de que su dilación causa problemas de resolución de otros problemas cuya solución es más relevante. Se trata de justificar las negligencias de la falta de diligencia.

La procrastinación funciona como una excusa; la excusa es la dedicación, eso sí, injustificable (que no injustificada) a otros menesteres, lo que nuestro refranero definiría como “andarse por las ramas”. Los procrastinadores suelen recibir el aplauso, inmerecido, de los miles de procrastinadores de segundo grado quienes demuestran sus aptitudes para subir de categoría.

Lo delicado de esta forma de encerrar los problemas importantes dilatándolos y solucionando otros menores (obviamente más sencillos) es su intencionalidad. Afecta directamente a la productividad de las personas en sus responsabilidades profesionales y esa intencionalidad, precisamente, les priva de la excusa que pretenden esgrimir con la dedicación a otros temas menores. Sin embargo, como comentamos, es un refugio, como lo son la mayoría de las excusas. Y detrás de esta actitud, hay dos razones: una es el desconocimiento de cómo solucionar el problema principal y otra sería el miedo al fracaso. Las dos son entendibles pero injustificables cuando hay que (o se debería) rendir cuentas a terceros, sean estos los clientes o los ciudadanos.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

Renfe Mercancías pierde también cuota en tren-kilómetro. La pública ha reducido en los últimos cinco años su participación en 15 puntos respecto a las empresas competidoras, que ya representan el 36 por ciento sobre la tarta total, frente al 21 por ciento que ostentaban al cierre de 2014. La cuota de mercado de Renfe Mercancías se reduce aún más si atendemos al criterio de toneladas-kilómetro, ya que al cierre del pasado año se situaba en el 59,53 por ciento frente al 40,47 por ciento de los privados, según el análisis realizado por este periódico en base a los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Mientras, en el conjunto del primer cuatrimestre, Renfe Mercancías sumó 1.795 millones de toneladas-kilómetro y un descenso del 14,74 por ciento. Está claro que el actual contexto económico, vapuleado por la terrible crisis sanitaria, no ayuda a esbozar una sonrisa a prácticamente ninguna empresa, pero lo de Renfe Mercancías siempre ha estado más cercano a series como ‘Historias para no dormir’ de **Chicho Ibáñez Serrador** que a cualquier cuento de Disney. **Abeardo Carrillo** trató de reconducir a la filial de mercancías de Renfe hacia el *break-even* sin éxito, después de haber recolocado personal y vendido parte de su parque móvil. Su sucesora al frente de la compañía, **Carmen Rincón**, ha cerrado la venta del 66 por ciento del operador logístico Logirail a otras dos filiales del grupo, tal y como avanzó este periódico en una pasada edición. La operación desprende aroma a maquillaje de pérdidas, según sus competidores. Y no podemos obviar que la evolución de Renfe Mercancías condiciona en gran medida el futuro del ferrocarril de carga en España. **Casius**

TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

La toxicidad y peligrosidad del Covid-19 ha provocado que toda la comunidad científica y sanitaria haya iniciado una carrera frenética para identificar los tratamientos que eviten se produzca mayor intoxicación, neutralicen el virus y favorezcan su completa eliminación

Agonista

Las “recetas” económicas, también llamadas reformas, son tratamientos diseñados en función del agente económico tóxico al que se enfrentan y se asemejan a los medicamentos a la hora de aplicar las mismas tres reglas: evitar, neutralizar y favorecer la eliminación.

Una solución es agonista cuando tiene afinidad con el receptor y es eficaz en su acción, ya que se opone al intruso dentro del conflicto que los enfrenta.

La reforma laboral de 2012 la podemos considerar como agonista por su afinidad con los receptores y por su eficacia en el conjunto de la economía del país en los últimos ocho años.

El sector logístico, como receptor, ha vivido posiblemente los años más florecientes de su historia, al neutralizar, por un lado, los efectos de un mercado laboral extremadamente rígido que impedía abordar la organización del trabajo como los tiempos lo requerían y, por otro, al favorecer una negociación colectiva con mejor equilibrio de fuerzas y sentido final del mismo. Las consecuencias son evidentes: erradicación del agente tóxico de 2012, crecimiento sostenido de dos dígitos

y creación de empleo sin parangón.

Un fármaco antagonista impide que un fármaco agonista se una al receptor, lo bloquea y reduce su acción. Su eficacia es igual a cero. A lo que estamos asistiendo ahora atónitos y con preocupación es al intento de científicos populistas de introducir en la lucha por la erradicación del nuevo huésped un fármaco o solución antagonista que neutralice y bloquee lo conseguido. La derogación completa de la reforma laboral, anunciada con nocturnidad y alevosía, no es más que un medicamento antagonista que siempre ha mostrado su ineffectividad en el receptor, en el tratamiento de la infección que nos invade. Si bloqueamos al receptor logístico, la flexibilidad y el dinamismo que el actual marco laboral le concede, las consecuencias para el conjunto de la industria pueden ser catastróficas. La memoria es muy frágil, pero conviene no olvidar que la herramienta de los ERTES, tan aplaudida hoy, es hija de la reforma laboral. Superar cuanto antes este mal sueño, volver a la senda del crecimiento económico y de empleo es el deseo común de todos.

gonzalosanzfernandez@gmail.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

La coyuntura actual despierta el apetito de defraudadores y ladrones de mercancía utilizando distintos medios

Crece el fraude

El uso de teletrabajo, las restricciones de tránsito, y las dificultades operativas que atraviesan las empresas y el transporte ha despertado el apetito de defraudadores y ladrones de mercancía utilizando distintos medios que podemos recordar.

Un tipo de fraude se encuentra en el desvío de fondos. Cualquiera que tiene acceso a los documentos puede inmiscuirse en la comunicación con el comprador o importador, hacerse pasar por el vendedor y exigir un pago urgente a una cuenta bancaria distinta de la inicial, normalmente a cambio de los conocimientos de embarque, no faltan motivos de urgencia o de excepcionalidad para solicitar un pago inmediato. Otra modalidad de desvío de fondos se practica utilizando la cadena de organización de una empresa. El defraudador que conoce de la operación se hace pasar por alto ejecutivo de la empresa para solicitar el pago de una mercancía o de un flete de forma urgente en relación a una operación concreta a una cuenta bancaria. Todo mensaje de pago urgente debe ser visto con cautela y requiere verificar su origen.

Resurgen defraudadores ya tradicionales que suplantando páginas web para simular la posibilidad de un transporte, presentarse a la carga, y desaparece después con la mercancía. No hay que bajar la guardia.

Se ha detectado la aparición de métodos tradicionales en el desvío de camiones. Es el caso del ladrón que se hace pasar por el destinatario, se coloca en las proximidades del destino y se acerca al conductor para darle instrucciones de dirigir el vehículo a otro almacén de destino. Se le explica al conductor que el destino inicial está cerrado por medidas sanitarias y se le lleva a un almacén con carácter provisional, lo cual explica la falta de distintivos y de personal. En otros casos, la restricción de accesos y tránsitos da lugar a que los conductores de los camiones se vean obligados a realizar paradas imprevistas en la proximidad de puertos, grandes almacenes logísticos y polígonos industriales, allí se concentran los habituales conocedores del lugar para proceder al asalto del remolque normalmente con nocturnidad y robar la mercancía. La continua comunicación con destinatarios y la propia empresa es fundamental para evitar la sustracción en estos casos.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“El TMCD: es esencial hoy, indispensable mañana”.

Pilar Tejo

Directora técnica SPC Spain

“El transporte por carretera es una actividad esencial, que no puede soportar más peajes”.

Mario Palacios

Presidente de Guitrans

“Es nuestra obligación convertirnos en palanca para la reactivación económica con nuevas infraestructuras, mantenimiento y ampliación de las existentes, innovación en productos y servicios”.

Yolanda Muñoz

Presidenta del Puerto de Cartagena

“El sector, clave para la recuperación de la economía, necesita créditos blandos específicos, recorte de cotizaciones sociales y acceso eficaz a los ERTes”.

Marcos Basante

Presidente de Astic

“Los almacenes automáticos requieren unos 20 años de uso para amortizarlos”.

Pablo Gómez

FM Logistic

“Invertir en el Corredor Mediterráneo tiene un valor añadido en la economía y esto, actualmente, es fundamental”.

Josep Vicent Boira

Comisionado Corredor Mediterráneo

“Los ERTes han ayudado a amortiguar el primer golpe de esta crisis, pero lo complicado llega a partir de ahora”.

Francisco Aranda

Presidente de UNO

“Hay que prohibir de una vez por todas la carga y descarga por parte de los conductores”.

Carmelo González

Presidente de Conetrans

EL ASCENSOR *del transporte*

Gerardo Landaluze
Pte. A.P. de Algeciras

El presidente del puerto de Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluze, ha vuelto a recordar al Adif la necesidad de acometer con urgencia las obras comprometidas en la línea ferroviaria que une al enclave con el centro de España, una vía única y sin electrificar. La Autoridad Portuaria comprometió hace tres años la financiación de dos apartaderos, con una inversión de 17,5 millones de euros, obras que siguen sin ser adjudicadas.



Mercè Conesa
Pta. A.P. de Barcelona

Un consejo de administración extraordinario de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que preside Mercè Conesa, ha dado luz verde a la rebaja de tasas portuarias hasta 2022 para favorecer la competitividad de la comunidad portuaria ante la situación creada por la pandemia. Estas medidas, que debe aprobar el Gobierno, supondrán una movilización de recursos de unos 23 millones de euros en favor de los operadores de la dársena.



Manuel Cózar
Dir. ECS360 Logistics

El grupo ECS360 Logistics ha operado, a través de su estibadora Logistika 360, un importante cargamento de 1.600 toneladas de carne congelada española con destino a África en el puerto de Algeciras. La firma, que dirigen Antonio y Manuel Cózar, realizó con éxito la primera operación de exportación en la rada en un buque de carga convencional con carga paletizada, afianzando el potencial estratégico de Algeciras para estos tráficos.



Carmen Librero
Presidenta de Ineco

El sector de las ingenierías de consulta ha demandado ante los juzgados de lo mercantil a la pública Ineco por “competencia desleal”. Los privados denuncian que el sector se ve sometido a una constante “jibarización” por los continuos y cuantiosos encargos que recibe la sociedad presidida por Carmen Librero por parte del grupo de empresas bajo el paraguas del Ministerio de Transportes, caso del Adif, Renfe, Enaire o Aena.

AGENDA

GREEN GAS MOBILITY ONLINE EVENT

Conferencia
22-24 de septiembre de 2020
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*

aircargonews

Karelia Pulp se sube al tren

Rail Cargo Logistics, en cooperación con TransContainer y OOCL Logistics, han organizado el primer envío de papel de periódico producido por Karelia Pulp desde la estación Nigozero en Karelia a Chongqing en China, un trayecto de más de 7.000 kilómetros de distancia. El impacto negativo de la pandemia en los tiempos de tránsito y las tarifas de flete, han producido que el cliente se cambiara por primera vez al ferrocarril para realizar envíos de tan larga distancia. Según Rail Cargo Group, este primer envío incluyó 62

contenedores con un peso de unas 1.600 toneladas. TransContainer proporcionó material rodante y actuó como operador de trenes en el territorio ruso. En China, Rail Cargo Logistics junto con OOCL Logistics actuaron como agentes de carga.

The Maritime Executive

Panamá amenaza con sanciones para buques

Las autoridades marítimas de Panamá emitieron una severa advertencia a todos los buques con bandera panameña, respecto a las tácticas comunes utilizadas por los barcos que intentan evitar restricciones internacionales u ocultar sus activi-

dades. La directiva de Panamá sigue el criterio de Estados Unidos que recientemente resaltaron estas tácticas. La Autoridad Marítima de Panamá advierte de que impondrá sanciones de hasta 10.000 dólares (8.930 euros) o anulará la marca del barco en el registro de Panamá para cualquier buque que desactive o altere deliberadamente el funcionamiento del Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) o el Sistema de Identificación Automática (AIS). La advertencia también se aplica a cualquier embarcación que pueda ser restringida en Panamá sin autorización para cambiar de posición o participar en actividades comerciales.

Sea|News

Las aerolíneas asiáticas, debilitadas

En sus cifras preliminares de tráfico para el mes de abril de este año, la Asociación de Aerolíneas de Asia Pacífico (AAPA) reveló que los mercados de carga aérea “permanecieron activos, pero se vieron afectados por el debilitamiento de la demanda”. El mes anterior, las aerolíneas con base en Asia y Asia Pacífico experimentaron una disminución de la demanda de carga aérea, medida en toneladas de carga por kilómetro (FTK, por sus siglas en inglés), en un 28,3 por ciento interanual. Factores como el brote del

coronavirus y las interrupciones en las cadenas de suministro mundiales jugaron un papel decisivo en la disminución de la demanda de carga aérea. Los servicios de pasajeros significativamente reducidos después del brote de coronavirus también afectaron negativamente la capacidad de carga aérea. La asociación aérea AAPA ha señalado, igualmente, que “aunque en parte se mitigó por operaciones de carga adicionales y por el despliegue de vuelos de pasajeros solo con carga, la capacidad de carga disminuyó en un 38,3 por ciento”. La situación también produjo un aumento de 9,4 puntos porcentuales en el factor de carga en los destinos internacionales.

MERCÈ CONESA PAGÈS

PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

“Nuestro objetivo no es repartir dividendos, sino actuar como palanca económica”

EVA MÁRMOL. Barcelona

– ¿Qué horquilla de bajada de tráfico barajan para 2020?

– En estos momentos es muy difícil hacer predicciones porque hay que trabajar con diferentes escenarios futuros. La pandemia no ha terminado y no sabemos cuándo va a estar totalmente controlada. La recuperación del comercio internacional y, por tanto, de los flujos de transporte, depende mucho de cómo evolucione la pandemia en las diferentes partes del mundo.

– ¿Qué impacto prevé que tenga en la cuenta de resultados?

– Antes de la declaración del estado de alarma, el Port de Barcelona empezó a diseñar importantes medidas económicas que permitirían frenar el negativo impacto que la crisis sanitaria iba a provocar en la economía. Estas medidas se han ido ampliando y adaptando a las necesidades de las empresas de la comunidad portuaria. Con este plan de choque de medidas económicas estamos poniendo a disposición del tejido empresarial 56 millones de euros para ayudar a aguantar el golpe de la pandemia.

– ¿Con qué medidas?

– Por un lado, inyectamos liquidez en el mercado al avanzar pagos a proveedores o retrasar cobros a nuestros clientes. Por otro, la rebaja de tasas hará que nuestros clientes tengan un ahorro de costes, aunque a nosotros nos supondrá dejar de ingresar unas cantidades de dinero importantes. Sin embargo, tenemos muy claro que los puertos somos motores económicos esenciales y disponemos de una capacidad importante para impulsar la generación de negocio en nuestro *hinterland*. Nuestro fin no es repartir dividendos, sino actuar como palanca impulsora de la economía. Y es lo que estamos haciendo. Es obvio que la rebaja en los ingresos que tendremos este año como resultado de las medidas de choque afectará a nuestros resultados de forma significativa, aunque esperamos que sigan siendo positivos.

– ¿Cómo afectará a la cuenta de resultados las medidas de choque?

– El nivel de incertidumbre es todavía elevado y es complicado hacer previsiones. Pero, según nuestros cálculos, el resultado de explotación podría bajar de los 40 millones de euros del año pasado a unos 14 millones de euros en 2020.

– ¿Cuándo volverán los tráfico prepandemia?

“Lograr que los tráfico se estabilicen será difícil antes del último trimestre del año” y no será “hasta 2022 cuando lleguemos a los niveles de actividad de 2019”, señala Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona. El Real Decreto de ayudas al sector “son medidas positivas, pero su redactado hace muy compleja la aplicación práctica”. La Autoridad Portuaria “tiene músculo para aguantar más rebajas de tasas”.

– Lograr que se estabilicen los tráfico será difícil antes del último trimestre de este año. Durante 2021 se podría producir el inicio del crecimiento pero, según nuestros cálculos, no sería hasta 2022 cuando lleguemos a los niveles de tráfico de 2019.

– ¿La pospandemia puede atraer un incremento de flujos de short sea shipping en detrimento de tráfico transoceánicos por la relocalización de los centros de producción?

– Este es uno de los elementos que están en el tablero de juego y que todavía no está claro si sucederá o no. Pero no es el único. De lo que estoy convencida es de que el sector logístico es clave en cualquier situación y suele ser un buen termómetro para medir la evolución de la economía a futuro. Su capacidad de

adaptación le permite responder rápidamente a las necesidades que se crean en diferentes escenarios y confío en que esto es lo que hará nuestro sector logístico para ganar oportunidades de negocio.

– Estaban preparando el Plan Estratégico 2021-2025, ¿han tenido que hacer borrón y cuenta nueva?

– El Plan Estratégico lo teníamos prácticamente cerrado, pero la COVID-19 ha hecho necesario que lo revisemos. Estábamos trabajando en la elaboración de nuestro Plan Estratégico 2021-2025 de acuerdo con un escenario VUCA que contemplaba hechos por todos conocidos: proteccionismo económico, guerra comercial entre China y Estados Unidos, impacto del ‘Brexit’, tendencia a la agrupación de la industria naviera y la jerarquización de la misma y las oportunidades del comercio electrónico, entre otros aspectos. En el diagnóstico del Plan Estratégico se contemplaba como causa desestructurante una posible pandemia, aunque no considerábamos el riesgo elevado. En esto, como es evidente, nos equivocamos. Pese a ello, nos supimos anticipar porque no menospreciamos los riesgos desde el momento en el que se tuvo noticia de la aparición del coronavirus en Wuhan.

– ¿Qué hicieron?

– Hicimos una previsión del impacto negativo que el paro de los puertos asiáticos iba a tener en los tráfico portuarios y preparamos la infraestructura para recibir la mercancía de Asia en el momento que los puertos chinos volvieran a operar con normalidad, lo que coincidió con el impacto del coronavirus en Europa. Antes del estado de alarma, elaboramos un Plan de Contingencia, con tres fases diferenciadas, que compartimos con la Comunidad Portuaria y las empresas concesionarias con el objetivo de garantizar,

en cualquiera de las fases, el correcto funcionamiento de nuestras infraestructuras y servicios. Y lo hemos logrado. El Port de Barcelona no ha dejado ni un solo día de funcionar.

– ¿Cuál es la estrategia ahora?

– Para continuar siendo un motor económico y palanca de crecimiento, la estrategia se basa en tres ejes: reforzar el *hinterland* y la exportación, buscando tráfico estratégicos, fortalecer los lazos con Asia para ser *gateway port* y desarrollar una estrategia de nuevo suelo logístico.

– ¿Se atrasará la presentación del Plan Estratégico previsto para este verano?

– El nuevo Plan Estratégico 2021-2025 está en una fase muy avanzada. Cuando se detectó el coronavirus en Wuhan y la epidemia pasó a pandemia, iniciamos los trabajos para, digamos, inocular el virus en este plan, lo que nos permite ver de qué forma todo se ha trastocado y nos ayudará a dar respuesta a los nuevos interrogantes que aparecen en el escenario internacional. No habíamos concretado todavía la fecha para la presentación de este plan, pero confío en que no tardaremos mucho en darlo a conocer.

– Las inversiones públicas en 2020 se mantendrán, ¿se van a mantener las inversiones privadas?

– Efectivamente, nuestra idea es mantener nuestras inversiones, priorizándolas teniendo en cuenta criterios de eficiencia y de rendimiento social, ambiental y económico. Soy una persona optimista y me gustaría poder decir que las inversiones privadas también se mantendrán, pero no me corresponde a mí, sino a los operadores, anunciar cómo y cuándo van a invertir. Lo que sí puedo decir es que el Port de Barcelona tiende la mano a todos los inversores que quieran llevar adelante sus planes de desarrollo pese a lo complicado de la situación actual.

– ¿Hay riesgo de que la crisis económica deje en un segundo plano las políticas medioambientales?

– Al contrario. La creación de prosperidad es el objetivo último del Port de Barcelona y, para lograrlo, debemos ayudar al sector económico a ganar eficiencia, favoreciendo su competitividad y contribuyendo al desarrollo sostenible. Y en esta sostenibilidad, el medio ambiente es un factor clave. Pese a la gravedad de la situación actual, nuestro objetivo en materia medioambien-

PLAN DE CHOQUE

El resultado de explotación podría bajar de los 40 millones en 2019 a los 14 millones en 2020

PANDEMIA

Elaboramos un Plan de Contingencia, compartido con los operadores, antes del estado de alarma

AUTONOMÍA DE GESTIÓN

Los puertos deberían basar su estrategia en precios y no en tasas

LA ENTREVISTA



tal sigue siendo reducir más del 50 por ciento de las emisiones de CO2 hasta el año 2030 y ser un puerto neutro en emisiones en 2050.

- **¿Va a ser un revulsivo para avanzar hacia el smart port?**

- El compromiso con un modelo *smart* es firme y viene de lejos. Muchos de los servicios relacionados con las cadenas logísticas en las que participa el puerto están digitalizados en su práctica totalidad. Portic es un buen ejemplo de ello. Pero, la digitalización no solo permite agilizar toda la operativa y garantizar la seguridad y eficiencia de la cadena de suministro, sino que en momentos de alarma como el actual, por un lado, da seguridad a las personas que intervienen en esta cadena y, por otro, nos ayuda a garantizar el funcionamiento de la infraestructura. Y ser un *smart port* no significa únicamente tecnología, *smart port* también es sinónimo de sostenibilidad, tanto económica como social y medioambiental.

- **¿Qué opina de las medidas acordadas por Puertos del Estado para ayudar al sector?**

- Las medidas económicas que se han regulado por Real Decreto para favorecer la liquidez y reducir los costes de los concesionarios aglutinan las inquietudes de distintos puertos recogidas por Puertos del Estado. Y aunque se tratan de medidas muy positivas, el redactado del Real Decreto hace muy compleja su aplicación práctica, especialmente en lo que se refiere a la rebaja de la

tasa de ocupación. Por eso, ahora estamos trabajando con Puertos del Estado para definir unas instrucciones más claras que faciliten la aplicación de dichas medidas.

- **¿Dan autonomía a las autoridades portuarias para modificar tasas?**

- Esa era la idea originaria, pero tal y como está redactado el Real Decreto deja muy reducido el margen de maniobra.

- **¿Hay margen para rebajar todavía más las tasas?**

- Hay que ser prudentes. Vamos a aplicar las rebajas que ahora nos permite la Ley y después veremos. El Port de Barcelona tiene músculo para aguantar más rebajas de tasas, pero esto no tiene por qué ser así en el caso de todos los puertos y no se puede poner en peligro la rentabilidad del sistema. Los puertos somos motores económicos y debemos dotar a nuestros concesionarios y clientes de las mejores herramientas para crecer. Pero esto nos obliga también a hacer inversiones elevadas. Hay que esperar a ver el resultado de las rebajas de tasas que ya están aprobadas, la evolución de los tráficos en los próximos meses y el resultado económico de los diferentes puertos del sistema.

- **¿Qué haría el puerto de Barcelona con más autonomía de gestión como viene reclamando?**

- El Port de Barcelona lleva muchos años pidiendo un cambio del modelo de gobernanza de Puertos del Estado. Hay que lograr una mayor flexibilidad y autonomía

El personaje

Vida: Nacida en Terrassa (Barcelona) en 1968.

Obra: Es licenciada en Derecho por la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) y máster en Derecho y Gestión Pública por la Universitat Pompeu Fabra. Era profesora de Derecho Administrativo en la UAB cuando entró en la política como consejera de Consell Comacal del Vallès Occidental. Ha ocupado diversos cargos de responsabilidad en la Administración local hasta llegar a ser elegida alcaldesa de Sant Cugat (Barcelona) y presidenta de la Diputación de Barcelona cuando fue nombrada al frente de la Autoridad Portuaria el 3 de julio de 2018. Es miembro de los consejos de administración de diversas empresas públicas.

Milagros: Liderar un equipo de profesionales que reman en un solo sentido para que el enclave portuario sea motor económico y fuente de riqueza para la sociedad, estando tanto a las duras como a las maduras.

puertos europeos, como Róterdam o Hamburgo, competidores directos de Barcelona. En nuestro caso, intentamos adecuar las tasas y tarifas a nuestra política comercial y a los intereses de nuestros clientes, aún a pesar de las enormes restricciones que tenemos para ello. Los puertos deberían poder basar su estrategia en precios y no en tasas.

- **¿Teme que los accesos terrestres se volverán a atrasar al dispararse las necesidades de gasto público en servicios esenciales?**

- Más del 50 por ciento de la inversión necesaria para construir los nuevos accesos terrestres, ferroviarios y viarios, al puerto corre a cargo de esta Autoridad Portuaria y, como ya hemos anunciado, nuestra intención es mantener las inversiones previstas. Y los accesos son absolutamente prioritarios.

- **¿Ya ha intercambiado impresiones con el nuevo presidente de Puertos del Estado?**

- Por supuesto. Y a menudo. El Port de Barcelona siempre ha apostado por el trabajo conjunto con otros puertos porque entendemos que el intercambio de experiencias y conocimientos es básico para encarar el futuro con garantías. Y este es un aspecto especialmente importante en momentos complicados y llenos de incertidumbres como es el actual. Con Puertos del Estado y con los puertos españoles mantenemos contacto diario, con varios canales abiertos donde la comunicación es continua.

para poder establecer las tarifas más adecuadas en función de nuestra tipología de tráficos o para tomar decisiones comerciales con suficiente rapidez para no perder competitividad frente a los grandes



Los puertos deberán ajustar la rebaja en la tasa de ocupación a su ratio de rentabilidad

Puertos del Estado recomienda un procedimiento común para adaptar la recaudación, una cifra que supone el 25% de los ingresos medios anuales de los enclaves españoles

► Los puertos españoles deberán ajustar la rebaja en la tasa de ocupación a su ratio de rentabilidad, si prospera la recomendación realizada por Puertos del Estado para adaptar la recaudación de las Autoridades Portuarias. Los ingresos por tasa de ocupación suponen el 25 por ciento del volumen de negocio anual de los enclaves.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Puertos del Estado ha emitido unas recomendaciones a las Autoridades Portuarias para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación previstas en el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020 como consecuencia del estado de alarma. El documento, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, fue enviado el pasado 28 de mayo por el presidente del organismo portuario, Francisco Toledo.

El texto establece unos criterios cuantitativos para rebajar la tasa de ocupación, así como el procedimiento para la concesión provisional de las reducciones.

Esta serie de criterios elaborados por Puertos del Estado pretenden “servir de guía y de orientación a las Autoridades Portuarias en la función de determinar la magnitud de reducción de la tasa de ocupación”, indica el escrito.

Las recomendaciones aclaran qué se entiende por “impacto significativamente negativo en la actividad” previsto en el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020, aunque no existe ninguna mención a la modificación del Reglamento de la Unión Europea publicado por Bruselas el pasado 25 de mayo, que limita el alcance de la reducción en el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de octubre.

Puertos del Estado recomienda que “previamente a la práctica de las liquidaciones provisionales, el Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria proceda a la aprobación de los criterios cuantitativos que se contemplan en las recomendaciones”, aunque indica que, “en cualquier caso, la liquidación definitiva sería realizada en 2021 sobre información cerrada del año 2020”, ya que esta rebaja necesita el soporte de una Ley de Presupuestos Generales del Estado o norma similar para ser efectiva.

IMPACTO DE LA TASA DE OCUPACIÓN EN LA CIFRA DE NEGOCIO Y RENTABILIDAD DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN 2019					
Autoridad Portuaria	% ingr. sobre cifra neg.	Cifra de negocio	Ingresos por Tasa ocupación	Rentab.	Resultado
Sevilla	35%	19.884	6.974	0,09%	1.706
Barcelona	33%	172.433	57.311	2,95%	44.164
Alicante	34%	12.176	4.132	1,46%	2.299
Bilbao	33%	69.277	22.747	1,15%	7.551
Gijón	31%	37.861	11.791	0,66%	5.034
Santander	31%	22.981	7.018	1,34%	3.641
Vilagarcía	31%	5.445	1.699	-0,25%	1.155
Las Palmas	28%	80.997	22.775	6,61%	42.333
Avilés	28%	16.562	4.606	3,08%	4.005
Pasaia	28%	11.894	3.332	0,62%	750
Málaga	27%	19.504	5.219	1,65%	2.597
Vigo	26%	26.459	6.877	0,79%	1.405
Marín y Ría de Pontev.	25%	9.579	2.440	1,81%	1.327
Tarragona	24%	57.650	14.099	1,44%	3.533
A Coruña	24%	28.870	6.987	0,05%	1.042
Bahía de Cádiz	23%	20.573	4.780	0,55%	2.412
Melilla	23%	9.180	2.077	-3,40%	-2.909
Baleares	22%	84.740	18.896	6,93%	28.303
Castellón	22%	31.070	6.783	4,84%	9.947
S.Cruz de Tenerife	21%	47.333	10.138	1,75%	15.715
Huelva	21%	45.130	9.317	2,78%	10.475
Ferrol-San Cibrao	21%	17.754	3.799	1,92%	3.684
Valencia	20%	139.771	27.606	2,53%	24.368
Ceuta	20%	16.031	3.168	-1,65%	1.119
Motril	17%	7.780	1.322	0,44%	1.476
Bahía de Algeciras	15%	83.732	12.969	3,36%	19.783
Almería	14%	15.469	2.213	1,51%	1.970
Cartagena	11%	47.398	5.057	8,37%	21.054
Total AA.PP.	25%	1.157.532	286.130	2,38%	259.939
Puertos del Estado	-	-	-	-	7.914
Fondo Compensación	-	-	-	-	9.024
Ajustes consolidación	-	-	-	-	0
Total agregado	25%	1.157.532	286.130	2,43%	276.878

Nota: Los puertos con datos en rojo en la columna de rentabilidad no alcanzan el objetivo anual establecido para el conjunto del sistema portuario que está en el 2,5% según la ley de Puertos. Datos en miles de euros. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Hay que recordar que el procedimiento para la concesión provisional de las reducciones de la tasa de ocupación, un máximo del 60 por ciento en las terminales de pasajeros y un máximo del 20 por ciento en el resto de concesiones y autori-

Los puertos deberán aprobar los criterios cuantitativos

zaciones, se inicia a petición del concesionario, que tendrá que aportar en una memoria económica, información cuantitativa que refleje el impacto que ha tenido la crisis del coronavirus sobre la actividad asociada a su terminal o instalación

portuaria, una reducción de actividad que Puertos del Estado ha cifrado entre un 10 y 20 por ciento para el ejercicio 2020.

En el apartado quinto de las recomendaciones se indica que para la determinación de la reducción habrá que tener en cuenta tres factores: el impacto sobre la actividad, el tipo de concesión o autorización y la situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria.

Sobre este aspecto, Puertos del Estado recuerda que el RDL 15/2020 en el aspecto de las terminales de pasajeros abre la posibilidad de acudir al Fondo de Compensación Interportuario para paliar las pérdidas de ingresos de las Autoridades Portuarias derivadas de las reducciones de tasa de ocupación y fija varios porcentajes dependiendo del impacto de caída de la actividad.

En el caso de concesiones y autorizaciones que no sean de pasajeros, condiciona dichos porcentajes, igualmente, al cumplimiento por cada Autoridad Portuaria de determinados ratios de rentabilidad sobre los activos a largo plazo, solvencia a corto plazo y existencia o no de un convenio de normalización financiera con Puertos del Estado.

REACCIONES EMPRESARIALES

Este último aspecto ha sido criticado por fuentes empresariales consultadas por TRANSPORTE XXI. Estos medios explican que estas recomendaciones emitidas por el organismo Puertos del Estado se asimilan a un “reglamento de uso” que viene a “regular la libertad de las Autoridades Portuarias en la modificación de las tasas de las concesiones pensando en la liquidez de cada enclave. Esto supone mezclar peras con manzanas”.

“La rebaja no puede quedar vinculada a la liquidez del puerto”

Es decir, “si un concesionario está en un puerto con menor rentabilidad tendrá una menor rebaja que aquellos emplazados en los enclaves más ricos”, aseguran estas fuentes al haber conocido las recomendaciones enviadas.

“No puede ser que la rebaja en la tasa de ocupación quede vinculada a la liquidez de cada Autoridad Portuaria y no sea homogénea, porque con este documento, cuyo alcance legal está por discutir, lo que hace es pervertir lo que se decía que los puertos iban a tener libertad para poder bajar la tasa con los márgenes fijados en el decreto”, concluyen los mismos interlocutores.

Los puertos españoles, que tuvieron un índice de rentabilidad del 2,38 por ciento en 2019 inferior al exigido por ley, recaudaron un total de 286 millones de euros por la tasa de ocupación. Esto supone 25 de cada 100 euros que recaudan las Autoridades Portuarias, una cifra de negocio que superó los 1.157 millones de euros en 2019 con unos beneficios netos de 276 millones de euros (ver cuadro adjunto).



Carretera / 13

La empresa de transportes especiales Arbegui consolida su actividad en el este de África a través de su filial Atea



Servicios / 14

Ingenierías privadas hacen frente a Ineco por su "competencia desleal" con una denuncia ante un juzgado de lo mercantil

El Comité Nacional reitera la adopción de "medidas urgentes" por el Covid-19

El ministro Ábalos convocará, tras el estado de alarma, una mesa de negociación con todos los actores de la cadena de suministro

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

Casi tres meses después de la declaración del estado de alarma, y tras varios escritos del Comité Nacional, en febrero y marzo, "subrayando la urgencia de adoptar medidas económicas y estructurales", el ministro José Luis Ábalos hizo un hueco en su agenda para mantener una reunión por videoconferencia con el sector el pasado 4 de junio.

En el encuentro, Ábalos, acompañado por el secretario de Estado, Pedro Saura, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, y la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, anunció la convocatoria de una mesa de negociación, coordinada por el Ministerio, con presencia de transportistas, logísticos y cargadores, para abordar los retos del sector de la próxima década. Un compromiso bien recibido por los representantes del Departamento de Mercancías del Comité. Su presidente, Carmelo González, señaló a TRANSPORTE XXI, tras la reunión, que "quiero creer que ahora sí vamos a avanzar, de otra forma será un nuevo golpe que el sector no va a entender de ninguna manera". González apuntó que no se trata de pedir dinero, sino de propiciar la liquidez de las



Un momento de la reunión por videoconferencia del ministro Ábalos con el Comité Nacional.

empresas, para que sigan funcionando. "Que se cumpla lo que dice la Ley de Contrato de Transporte, cobrar a treinta días, para evitar morosidad, cobrar el IVA lo antes posible...", explicó.

Por su parte, el director general de Astic, Ramón Valdivia, destacó que "la posición del Comité ha sido serena, pero muy contundente". Valdivia recordó que "no tenemos capacidad de más esperas y hay que tomar medidas inmediatas". Para el representante de Astic, el gran cam-

bio respecto a otros encuentros ha sido la implicación directa por parte del ministro en las reivindicaciones. "Nos ha dado la idea de que se va a convertir en el adalid del sector del transporte frente al resto de los ministerios para hacer realidad nuestras reivindicaciones", explicó. En este sentido, concluyó con un mensaje de optimismo: "el ninguno al que nos han sometido en los últimos años, parece que ha tocado a su fin".

A su vez, Francisco Aranda, presi-

Principales medidas

El cobro de los servicios a 30 días.

Inmediato pago de las cantidades adeudadas, a resultas de las sentencias judiciales, derivadas del céntimo sanitario.

Aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social.

Bonificación de la cuota de autónomos desde el primer día de la baja para aquellos transportistas autónomos afectados por el coronavirus.

Moratoria fiscal de IVA, IRPF y Sociedades.

Reforma de la Ley de Contrato de Transporte para derogar el pacto en contrario en cuestiones como plazos de pago; cláusula de revisión del precio del combustible y operaciones de carga y descarga.

dente de UNO, afirmó tras la reunión que "en este momento, el gran objetivo debe ser mantener el máximo tejido productivo posible y por eso agradecemos la disposición del ministro para agilizar la financiación de nuestras empresas a través de las líneas ICO". Aranda apuntó también que "nos parece muy positivo que, por fin, se quiera afrontar la competitividad de nuestro sector desde un punto de vista de futuro y estratégico, poniéndose en marcha la llamada 'Mesa del transporte del siglo XXI' con todos los integrantes de la cadena de suministro". Por último, la Federación Española de Transitarios (Feteia) también acoge con agrado las propuestas planteadas por el ministro, "deseando que se conviertan en realidades lo antes posible", poniendo el foco en la digitalización del sector.



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

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

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



MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com

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

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS





Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Por teléfono es más fácil
Suscríbase

944 400 000



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	26	3.294,72	45,6%	26	3.227,22	45,5%	+0	+67,49	+2,1%	22	2.643,82	41,3%	+4	+650,90	+24,6%
PYME (< 50 mill.)	714	3.926,39	54,4%	736	3.859,37	54,5%	-22	+67,02	+1,7%	756	3.759,73	58,7%	-42	+166,66	+4,4%
49,9 - 10 millones	108	2.263,39	31,3%	103	2.170,58	30,6%	+5	+92,81	+4,3%	102	2.170,16	33,9%	+6	+93,23	+4,3%
9,9 - 2 millones	287	1.407,88	19,5%	298	1.419,18	20,0%	-11	-11,30	-0,8%	301	1.320,62	20,6%	-14	+87,26	+6,6%
< 2 millones	319	255,12	3,5%	335	269,61	3,8%	-16	-14,49	-5,4%	353	268,95	4,2%	-34	-13,83	-5,1%
Extinguidas / Inactivas	84	-	-	62	-	-	+22	-	-	46	-	-	+38	-	-
Total	824	7.221,11		824	7.086,59		+0	+134,52	+1,9%	824	6.403,55		+0	+817,56	+12,8%
Empresa tipo (mediana)		2,74			2,62						2,47				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI.

► Edición 2020 del Libro Blanco del Sector Transitario

La desaceleración en el comercio exterior español frena la progresión de los transitarios

Este colectivo cerró 2018 con una cifra de negocio de 7.221 millones, lo que supone un crecimiento del 1,9%, que contrasta con el avance de doble dígito del ejercicio anterior

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La desaceleración en el comercio exterior español en 2018 se dejó sentir en la actividad de las empresas transitarias, auténticas ‘arquitectas del transporte’, que frenaron en seco su progresión.

La Edición 2020 del Libro Blanco del sector Transitario, que acaba de publicar TRANSPORTE XXI, revela una cifra de negocio de 7.221 millones en dicho ejercicio, lo que supone un crecimiento del 1,9 por ciento, que contrasta con el avance de doble dígito registrado en 2017 (+10,4 por ciento). Un aumento que se sitúa por debajo de la media del transporte de mercancías en España (+3,5 por ciento). Además, fue una de las especialidades que menos incrementó sus ventas. Solo el negocio marítimo-portuario creció a menor ritmo. Pese a ello, la actividad transitaria sigue siendo la segunda en cuanto a cuota de mercado, con un 16,4 por ciento, superada únicamente por la carretera.

El Top 10 del ranking controla cerca del 30% del negocio

Un análisis más detallado del informe muestra que la ‘empresa tipo’ transitaria factura en España 2,74 millones de euros, un 4,6 por ciento más que en 2017. Un crecimiento que se eleva hasta casi el 11 por ciento en los últimos cinco años. La cifra está calculada a partir de la mediana de las ventas de las 824 empresas recogidas en el estudio. El Libro Blanco también refleja la alta concentración del negocio. Las grandes empresas, con unas ventas por encima de 50 millones de euros,

TOP 40 DE TRANSITARIOS EN ESPAÑA 2018					
Rk	Empresa	2018	2017	2014	%18/17 %18/14
1	Kuehne & Nagel SA	479,40	491,24	485,51	-2% -1%
2	Rhenus Logistics SA	354,01	329,68	251,96	+7% +41%
3	Schenker Logistics SA	272,38	268,87	230,98	+1% +18%
4	Panalpina Transportes Mundiales SA	184,28	191,72	162,96	-4% +13%
5	DSV Road Spain SA	149,21	139,17	97,25	+7% +53%
6	DSV Air & Sea SAU	148,52	155,73	100,27	-5% +48%
7	DHL Global Forwarding Spain SL	s/d	132,90	139,89	- -
8	Tiba Spain SA	127,09	123,84	98,41	+3% +29%
9	Raminatrans SL	121,23	120,01	109,05	+1% +11%
10	Ceva Freight España SL	116,26	107,91	83,69	+8% +39%
11	Agility Spain SA	109,48	104,72	121,00	+5% -10%
12	Noatum Logistics Spain SA	107,69	100,06	83,93	+8% +28%
13	Salvat Logística SA	106,86	103,71	96,99	+3% +10%
14	Transnatur SA	91,74	88,05	88,45	+4% +4%
15	Depósitos de Comercio Exterior SA	82,79	80,41	71,83	+3% +15%
16	DHL Freight Spain SL	81,85	75,35	74,22	+9% +10%
17	Ttes. Intern.-Ag. Marít. Savino del Bene SL	76,22	70,34	51,72	+8% +47%
18	Mosca-Marítimo SL	73,54	66,49	35,85	+11% +105%
19	Dachser Spain Air & Sea Logistics SA	66,41	69,81	64,59	-5% +3%
20	Geodis FF Spain SL	63,68	75,94	52,13	-16% +22%
21	Agencia Fernández de Sola SL	62,56	52,18	17,87	+20% +250%
22	Transnatur Norte SL	62,35	57,31	46,04	+9% +35%
23	J.F. Hillebrand Spain SA	61,75	65,99	49,80	-6% +24%
24	Hellmann Worldwide Logistics SA	57,97	54,43	50,03	+7% +16%
25	Mold Trans SL	53,43	49,65	44,54	+8% +20%
26	Consignaciones Tránsitos y Ttes. Intern. SA	51,13	48,67	44,62	+5% +15%
27	JSV Logistic SL	48,74	48,76	42,73	-0% +14%
28	Damco Spain SL	48,41	51,24	44,84	-6% +8%
29	Kerry Logistics Spain SA	47,92	50,15	39,84	-4% +20%
30	Transcoma Global Logistics SA	46,61	42,68	45,15	+9% +3%
31	Acciona Forwarding SA	46,16	47,38	73,43	-3% -37%
32	Manipulaciones Port. Grupajes y Tránsitos SA	43,29	25,22	18,14	+72% +139%
33	Nadal Forwarding SL	41,83	s/d	38,91	- +7%
34	Suflenorsa Transitarios SL	36,22	28,83	32,12	+26% +13%
35	Sparber Líneas Marítimas SA	s/d	35,69	28,28	- -
36	Altair Consultores Logísticos SL	33,95	31,85	28,66	+7% +18%
37	Stock Logistic Transport SL	33,81	34,53	15,72	-2% +115%
38	AM Cargo Logistic SL	33,23	35,25	32,58	-6% +2%
39	Operinter Valencia SL	32,64	33,47	28,34	-2% +15%
40	Transmec de Bortoli Group España SA	32,55	29,97	23,68	+9% +37%

Datos en millones de euros. Elaboración: TXXI.

un total de 26, es decir, el 3,1 por ciento de la muestra, concentran el 45,6 por ciento del negocio, con un volumen de 3.295 millones de euros. Es más, el Top 10 de operadores en España, apenas el 1,2 por ciento del censo, controla casi el 30 por ciento de la facturación total del colectivo transitario. Por su parte, las pequeñas y medianas empresas (pymes),

con ingresos por debajo de 50 millones, el 86,6 por ciento de la muestra, aporta el 54,4 por ciento de las ventas totales. Dentro de este segmento, el grupo más numeroso corresponde a las microempresas, con menos de 2 millones de euros de facturación. Las 319 empresas de esta categoría, el 38,7 por ciento de la

La ‘empresa tipo’ transitaria factura en España 2,74 millones

muestra, alcanzó una cifra de negocio de 255 millones, lo que supone el 3,5 por ciento. Pese a este dominio de las pymes, la gran empresa es la que más creció en 2018. En concreto, un 2,1 por ciento, frente al estirón del 1,7 por ciento registrado por las pequeñas y medianas empresas. El informe de TRANSPORTE XXI también destaca que los indicadores de rentabilidad de las grandes empresas del sector han roto una racha de cuatro ejercicios sucesivos de mejora para anotarse descensos en todos los apartados. El estudio al detalle está recogido en el Libro Blanco del sector Transitario, que está ya a disposición de los lectores de TRANSPORTE XXI y se puede adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com

El ranking por facturación sigue encabezado por Kuehne + Nagel, con una cifra de negocio de 479,4 millones de euros en 2018.

Por zonas geográficas, las empresas transitarias se concentran en Cataluña, Madrid y Valencia, principales puertas de entrada y salida del comercio exterior español. Entre las tres suman el 65 por ciento del censo y el 82 por ciento del negocio.

CARRETERA

Arbegui consolida su actividad en el este de África a través de Atea

IÑAKI EGUIA. Bilbao

Arbegui ha consolidado su actividad de transportes especiales en el este de África, iniciada en 2013 con la puesta en marcha en Yibuti de su filial Abnormal Transport East Africa (Atea). Entre sus proyectos en curso destaca su participación en las operativas logísticas para desarrollar dos parques eólicos en Yibuti y Etiopía.

La sociedad africana del operador vizcaíno desplazará 17 aerogeneradores del modelo SG 3.4-132 de Siemens Gamesa que se instalarán cerca de la cala Goubet en el Golfo de Tadjoura, en un terreno de 395 hectáreas en Yibuti. El nuevo parque eólico, que tiene previsto entrar en funcionamiento a mediados de 2021, tendrá una capacidad de generación de energía de 59 MW, que supondrá casi duplicar la actual del país, que en su mayoría proviene de fuentes de combustibles fósiles.

La compañía Atea también se encargará de transportar otras 29 turbinas de Siemens Gamesa para el proyecto eólico de Etiopía Assela I, que generará una capacidad de 100 MW. Este complejo se encuentra a unos 150 kilómetros al sur de la capital, Adis Abeba, en el borde del Valle del Rift, cerca de la ciudad de Itaya, en el estado regional de Oromia.

La filial africana de Arbegui inició su actividad en 2013

Atea ha gestionado en los últimos años transportes especiales tan diversos como camiones especiales para la industria minera o la logística aeroportuaria; maquinaria de obras públicas; equipos ferroviarios; rotores; depósitos o transformadores eléctricos.

Para su operativa en Yibuti, la filial de Arbegui dispone de cuatro cabezas tractoras que pueden mover hasta 250 toneladas, ocho camiones de tres ejes, así como un parque diversificado de góndolas rebajadas, remolques extensibles y modulares junto con material de equipos de ripado y gatos hidráulicos, entre otros equipamientos.

Por otra parte, Arbegui se ha incorporado recientemente al Clúster de Energía del País Vasco. La compañía vizcaína de transportes especiales se suma a esta asociación, que engloba a más de 150 empresas.

Arbegui participará en el clúster en las áreas de actividad de energía eólica, energía solar, redes eléctricas, oil & gas y servicios de energía y movilidad al consumidor.



Operativa de Atea con el transporte de un transformador eléctrico.

Algeciras Port
Gateway to a Digital World
Transforming port logistics through innovation

Port Management System

BrainPort 2020-2025

Algeciras Port
www.apba.es

FEDER
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Unión Europea

Data Analytics

Info Hub

Container Value Chain

Intelligent T.A.

Pit Stop Port Operations

```

class Blockchain {
  constructor() {
    this.blocks =
      [new Block()]
    this.index = 1
  }
}

```


SERVICIOS

Las ingenierías privadas hacen frente a Ineco por su “competencia desleal”

Patronales del sector denuncian a la pública ante un juzgado de lo mercantil para que cesen los encargos de Adif, Aena o Renfe

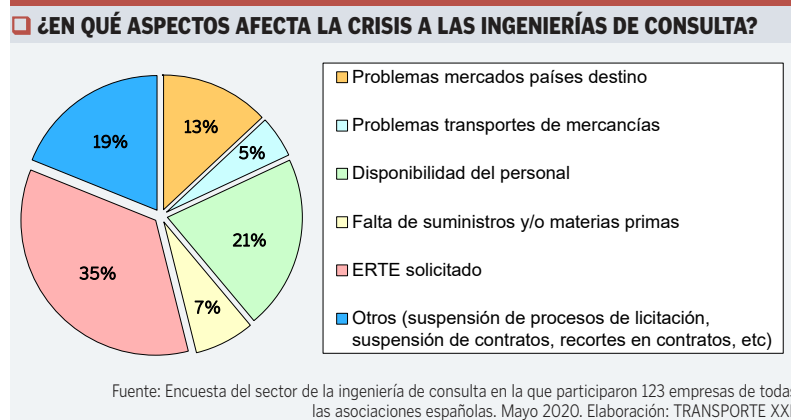
► Las ingenierías de consulta privadas hacen frente a Ineco por su “competencia desleal”. Siete patronales del sector denuncian a la pública ante un juzgado de lo mercantil de Madrid con el fin de que cesen los encargos por parte de las empresas que están bajo el paraguas del Ministerio de Transportes, como Adif, Aena o Renfe.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El sector de las ingenierías de consulta estrecha el cerco contra la sociedad pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco) para tratar de detener lo que consideran “competencia desleal”.

Siete patronales del sector han interpuesto una demanda en este sentido contra la pública ante un juzgado de lo mercantil de Madrid, según han confirmado a TRANSPORTE XXI. Se trata de Asica (Andalucía), Ageinco (Galicia), Acalinco (Castilla y León), Asincar (Aragón), Asinca (Cataluña) y Avinco (Valencia), así como la Asociación de Empresas de Consultoría e Ingeniería Independientes de Infraestructuras, Arquitectura, Instalaciones, Medio Ambiente y Nuevas Tecnologías (Aseci).

Las patronales han tomado esta determinación después de más de un año de espera sin recibir respuesta por parte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en relación con una



denuncia contra Ineco por “falsamiento de la libre competencia”, como ya adelantó este periódico en su momento. La denuncia persigue que cesen los encargos y que Ineco pierda la condición de medio propio, lo que incrementaría el mercado privado de ingeniería en más de 150 millones de euros anuales.

La “jibarización” de Ineco detrae al sector 150 millones anuales

Las ingenierías privadas reconocen que mantendrán “el paso firme en su determinación para detener la competencia desleal de Ineco, cuya cifra de negocio superó los 273 millones de euros en 2018, de los

que más de 225 millones se ejecutaron en España”. El sector denuncia que la actividad de Ineco “reduce significativamente el tamaño del mercado disponible para las empresas privadas”. La citada “jibarización” está provocada “por los continuos y cuantiosos encargos que recibe de sus accionistas: Adif, Renfe, Enaire o Aena, para compensar su actividad internacional, limitada por ley al 20 por ciento”.

Las ingenierías denuncian que Ineco recibe encargos que se abonan según tarifa, mientras que las privadas “compiten económicamente a la baja sobre unos precios de salida que de por sí son inferiores a la tarifa de la pública”. Por tanto, “el efecto es doblemente pernicioso para España, ya que encarga a un precio superior al de mercado y debilita un sector estratégico basado en el conocimiento”, alertan.

La ingeniería como motor de la recuperación

El sector de la ingeniería ha elaborado un manifiesto que pone en valor el papel de la ingeniería como motor de la recuperación pos-COVID. En el mismo se señala que España dispone de empresas de ingeniería y consultoría “con una calidad igual o superior a las referentes europeas, aunque no suficientemente valoradas dentro de nuestras fronteras, y con un claro agravio comparativo con economías de nuestro entorno, a igualdad de nivel de conocimiento”. En este sentido, los firmantes consideran que “estamos ante una oportunidad histórica para emplear a la ingeniería en España como motor de recuperación de la crisis, optimizando las inversiones, dando respuesta a los desafíos trascendentales como el cambio climático y la transición ecológica, la seguridad alimentaria y sanitaria y la digitalización en las industrias y en los ciudadanos”. El documento apuesta por emplear “tecnologías novedosas y disruptivas que nos permitan seguir compitiendo con los países más avanzados”. El manifiesto ha sido rubricado por los presidentes de las asociaciones de empresas de ingenierías de Valencia (Avinco), Cataluña (Asinca), Aragón (Asincar), País Vasco (Gaia), Galicia (Ageinco), Castilla y León (Acalinco), Extremadura (Asincex) y Andalucía (Asica).

Al mismo tiempo, las organizaciones sectoriales trabajan en una tercera vía para acabar con esta situación, que como ya anunció este periódico pasa por una denuncia ante la Comisión Europea con el objetivo de que “se investiguen posibles ayudas de Estado”.

POLÍTICA

PIPE solicita ampliar la bajada de tasas portuarias “más allá” del ejercicio 2021

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La Plataforma de Inversores en los Puertos Españoles (PIPE) solicita extender la bajada de tasas portuarias anunciada por Puertos del Estado “más allá de 2021”. La organización indica que “existe un amplio margen para la reducción, de manera estructural, sin comprometer la viabilidad financiera del sistema portuario español”.

En declaraciones a TRANSPORTE XXI, un portavoz de PIPE ha señalado que las medidas adoptadas por Puertos del Estado “deberían servir para la reducción del paso de las

mercancías por los puertos y la movilización de nuevas inversiones que favorezcan la reactivación”.

PIPE explica que “la tasa de ocupación se caracteriza por ser independiente de la actividad o volumen de negocio desarrollado en la concesión, siendo una figura tributaria que se ha demostrado especialmente gravosa en tiempos de contracción de la actividad económica”. Desde la Plataforma se recuerda a la Administración que esta tasa “recae directamente sobre los operadores de las terminales, cuyo papel en las cadenas de suministro

requiere de inversiones continuas para adaptar sus servicios al entorno cambiante”, aparte de que “son los encargados de garantizar el abastecimiento ofreciendo un servicio para las empresas exportadoras e importadoras”. Junto a la reducción de las tasas, PIPE recuerda que también es necesaria “la ampliación de los plazos concesionales para favorecer la recuperación y fomentar las inversiones”.

La asociación, que agrupa a grandes inversores portuarios en España, demanda ajustar el modelo actual como el primer paso que tiene que tomar el Gobierno, “que fruto del desarrollo del sistema portuario se ha desvirtuado y no responde a sus principios” para favorecer la competitividad de las cadenas logísticas. Añade que la hoja de ruta pasa por “dar respuesta a los retos

del sector, como la gobernanza del sistema portuario y el aumento de la eficiencia de las cadenas de suministro a través de la reducción de los costes y la digitalización”, indicando que “cualquier iniciativa que integre la visión de los inversores siempre aportará valor”.

Por último, ante los depósitos bancarios que atesoran los puertos, más de 1.500 millones de euros, y el hecho de que no pagan impuesto de sociedades, PIPE indica que “su aportación al estado de bienestar es difícil entenderla por medio de una recaudación fiscal, sino que debería ser generando cadenas logísticas más eficientes, reduciendo el coste del paso de las mercancías, lo que supondría la reducción de las tasas y que generaría un impacto indirecto muy superior a la recaudación vía impuestos de sociedades”.

OPERADORES LOGÍSTICOS

Ontime proyecta ampliar capital para acometer los planes de expansión de su red de transporte ibérica

Prevé sumar más de 70 delegaciones en dos años, entre propias y cesionarios de marca

► Ontime proyecta una ampliación de capital para acometer los planes de expansión que le permitirán poner en marcha una red de transporte ibérica. La compañía tiene previsto sumar más de 70 delegaciones en España y Portugal en el plazo de dos años, que estarán compuestas por centros propios y cesionarios de marca.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Ontime, operador logístico con sede central en Madrid, desmiente que haya iniciado el proceso de venta de un porcentaje mayoritario de su accionariado y se centra en la ejecución de sus planes de expansión. Así se lo han confirmado responsables de la compañía a TRANSPORTE XXI.

El operador logístico se encuentra inmerso en la búsqueda de financiación para seguir adelante con su plan de negocio, cuyo movimiento estrella pasa por la configuración de una red de transporte ibérica,

que contará con delegaciones propias y concesionarios de marca, como ya adelantó este periódico en pasadas ediciones.

“Ontime está siendo una de las compañías que más está creciendo en el sector logístico, y tal crecimiento requiere de una ampliación de capital necesario para poder realizar nuestro ambicioso plan de negocio a corto y medio plazo, que nos consolidará como uno de los grandes operadores logísticos en Iberia”, apuntan desde la compañía. “Por supuesto, esta ampliación de capital no afectará ni al equipo directivo ni al personal existente en nuestra empresa”, matizan.

En el marco de este proceso, la firma ha contactado con el banco de inversión Alantra, “pero en la búsqueda de financiación para la ampliación de capital y no para la venta de la compañía”, matiza un alto directivo de Ontime a este periódico. La compañía tiene previsto impulsar una red de transporte en España y Portugal compuesta por más de 70 delegaciones, entre



Ontime gestiona una flota cercana al millar de vehículos y dispone de 22 centros logísticos.

Ontime, en cifras

Ontime mantiene una oferta diversificada, con cinco líneas de negocio: logística, mensajería del futuro, paquetería y paquetería industrial, cargas completas y grupajes, y servicios auxiliares.

La compañía cuenta con más de 30 años de experiencia en el mercado y dispone de una plantilla compuesta por 1.500 profesionales.

La firma opera una flota integrada por más de 950 vehículos de transporte y gestiona un total de 22 centros logísticos.

El operador logístico dispone actualmente de una red logística ibérica compuesta por 19 delegaciones propias, a las que irá sumando cesionarios de la marca Ontime en los próximos dos años, hasta completar más de 70 delegaciones en España y Portugal.

La compañía acumula varios ejercicios consecutivos creciendo en dos dígitos. El pasado 2019 lo cerró con una facturación cercana a los 80 millones sumando todas las sociedades que componen el grupo, según datos de Ontime.

propias y cesionarios de la marca Ontime. Una de las primeras operaciones en este contexto se concretó con la incorporación a la red de Transportes La Murciana. Actualmente, el operador dispone de 19 delegaciones propias.

La compañía viene realizando una firme apuesta por el mercado portugués, al que dio el salto hace dos años. Para la firma, el mercado de la logística en España debe ser entendido en clave ibérica, puesto que los grandes contratos logísticos “serán asignados a los grandes operadores que tendrán que atenderlos en todo el territorio y para ello, necesitarán tener la suficiente capilaridad”, reconocía recientemente a este periódico el presidente de Ontime, Carlos Moreno de Viana-Cárdenas.

Ontime, con más de 30 años de experiencia y una plantilla de 1.500 profesionales, cerró el pasado ejercicio con una facturación total cercana a los 80 millones en todas las sociedades que componen el grupo, según fuentes de la compañía.

IV Congreso de Innovación Logística

Desafíos y claves para la recuperación

/ online /

Organizado con:



BARCELONA
CENTRE
LOGÍSTIC
CATALUNYA



ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA

En colaboración con:



El periódico del transporte y la logística en España

slimstock
INVENTORY OPTIMISATION



30 JUNIO

9.30h - 13.15h (CET)

2 JULIO

15.30h - 19.15h (CET)



+20
PONENTES



+5.000
PROFESIONALES



+200 EMPRESAS
PARTICIPANTES



NETWORKING



Cargolux regresa a las pistas del aeropuerto de Barcelona en operaciones chárter de importación de material sanitario

Golpe al sector del transporte y la logística con la marcha de Nissan de Cataluña

Acciona, con 500 empleados en la fábrica del polígono de la Zona Franca, el principal damnificado por el cierre, que también afecta a Logistran, Sertrans o Salvat Logística

► Acciona Facility Services es el principal operador logístico afectado, con 500 trabajadores, por la marcha de Nissan de Cataluña, que ha decidido cerrar su planta de la Zona Franca y los dos centros productivos satélite. Otras empresas del sector resultarán, en menor medida, damnificadas como Salvat Logística, Logistran o Sertrans.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La salida de Nissan de Cataluña, anunciada por la multinacional el pasado 28 de mayo, será un golpe para sus proveedores logísticos y de transporte de acabar materializándose. La compañía japonesa confirmó oficialmente el cierre de la planta del polígono de Zona Franca, así como sus centros productivos satélite en Montcada i Reixac, dedicado a la chapistería, y en Sant Andreu de la Barca, de bastidores, antes de fin de año.

El principal operador logístico afectado es Acciona Facility Services. La filial de grupo constructor y energético se adjudicó hace dos años el paquete de labores logísticas desarrolladas en los almacenes externos para la planta de Nissan de la Zona Franca, que sumaba a los trabajos que ya venía desarrollando el personal de Acciona dentro de la fábrica. El cierre de Nissan, si se acaba produciendo, afectará a unos 500 trabajadores de Acciona, según fuentes sindicales. “No hay atisbos de que el grupo (Acciona) nos pueda recolocar, el objetivo es que Nissan siga”, señalaron estas fuentes.

Preocupación por si Nissan se retira del mercado europeo

Hay otros operadores logísticos que prestan servicios y que transportan piezas de automoción para el fabricante japonés que resultarán damnificados. Según un primer listado elaborado por UGT, las empresas del sector afectadas por el cierre de Nissan son Logistran, Salvat Logística, Sertrans Logistic, Servicios Recipe y Transporte Nicaragua, con casi 50 trabajadores perjudicados.



Incerteza sobre el futuro del centro de distribución de Nissan en el puerto de Barcelona.

Sin incluir toda la plantilla, 16 trabajadores, de Autocares Font, dedicada al traslado de los empleados de Nissan.

En cuanto a la afectación al transporte de portavehículos, “la repercusión es bastante limitada ya que la producción era baja desde hace unos años”, señalan fuentes de CETM Portavehículos. Salieron 55.405 vehículos de la fábrica de Nissan en 2019. El sector “está más preocupado” porque la alianza Nis-

san-Renault copie a General Motors cuando decidió dejar de comercializar su marca Chevrolet en el mercado europeo y potenciar Opel (actual marca del Grupo PSA). Es decir, que Nissan deje de comercializar sus vehículos en el mercado europeo y Renault se retire del asiático. Esta operación “sí sería un golpe importante por los flujos de importación de Nissan cuya principal puerta de entrada es el puerto de Barcelona”, añadieron.

FERROCARRIL

Maersk pone en marcha un tren entre los puertos de Barcelona y Bilbao

EVA MÁRMOL. Barcelona

Maersk pondrá en marcha un tren para sus clientes entre los puertos de Barcelona y Bilbao con una periodicidad de dos frecuencias semanalmente, según fuentes del sector.

APM Terminals Spain Railway, filial del Grupo Maersk, gestionará la operativa ferroviaria del nuevo servicio, que arrancará durante la primera semana del próximo mes de julio. Al cierre de esta edición, no estaba decidida la empresa que pondrá la tracción.

Los convoyes tendrán capacidad para transportar entre 60 y 62 TEUs por viaje. Y ello supone un tráfico de unos 12.000

TEUs al año. Un tráfico marítimo tanto procedente de la carretera para llegar al destino final como nuevo. En el puerto de Barcelona, el servicio operará en la terminal ferroviaria de BEST (Barcelona Europe South Terminal) del muelle Prat.

APM Terminals Spain Railway mueve alrededor de 16 trenes diarios con origen/destino (sumando ambos sentidos) en el puerto de Barcelona, desde las dos terminales

El servicio tendrá una periodicidad de dos frecuencias semanalmente

50.000 vehículos menos de exportación

El cierre de las plantas de Nissan también afectará el tráfico de vehículos nuevos del puerto de Barcelona. La dársena catalana calcula que podría perder 50.000 vehículos de exportación anualmente. Ello supone alrededor del 13 por ciento de estos flujos, que sumaron 377.777 unidades el año pasado. Al cierre de esta edición, se desconoce el futuro del centro de distribución de vehículos, Nissan Distribution Service (NDS), que la multinacional tiene en terreno portuario. “Esperamos que la logística de distribución de Nissan siga pasando por el puerto de Barcelona”, señalaron fuentes de la Autoridad Portuaria. El centro gestiona el reparto de los vehículos de la alianza Nissan-Renault-Mitsubishi en el sur de Europa. Por esta plataforma pasaron un total de 509.000 unidades en el penúltimo ejercicio fiscal. Nissan también tiene una participación minoritaria en la terminal de vehículos Autoterminal.

de contenedores, APM Terminals Barcelona y BEST. Gestionó el transporte de un total de 240.000 TEUs en España el año pasado. Más del 90 por ciento de los trenes que opera son multicliente.

La filial del grupo perteneciente a A.P. Moller-Maersk ha crecido recientemente como operador ferroviario en el mercado español al hacerse con la gestión a riesgo y ventura de la terminal Tarragona Mercaderies, en UTE con Transportes Portuarios, la anterior concesionaria en solitario de la instalación, según ya informó TRANSPORTE XXI en una anterior edición. APM Terminals Spain Railway se refuerza sobre todo en el mercado catalán, donde ya se hizo con la gestión de la terminal de Pla de Vilanova (Lleida) el año pasado. Grupo APM Terminals es el tercero en la gestión de terminales intermodales en España, tras Cosco y Hutchison, según el último informe sobre el sector de la CNMC.



Marítimo / 19

JSV abre un servicio de *short sea shipping* en contenedor entre el puerto de Barcelona y los turcos de Ambarli y Gebze

BEST obtiene el OEA y el ADT

La terminal de contenedores BEST del puerto de Barcelona ha obtenido la certificación de Operador Económico Autorizado y de Almacén de Depósito Temporal

OIA Global se convierte en una de las principales filiales europeas de la multinacional americana

La compañía, con sede en Barcelona, crece en el mercado español con oficinas en Vigo

► OIA Global se ha convertido en una de las principales filiales europeas de la multinacional estadounidense del mismo nombre en apenas cinco años operando directamente en el mercado español. La compañía, cuya principal actividad son las operaciones logísticas, crece en labores transitorias sobre todo para el sector energético.

EVA MÁRMOL. Barcelona

OIA Global, filial peninsular de la transitoria estadounidense del mismo nombre, ha doblado facturación en tres años: de los 9,16 millones de euros de volumen de negocio que registró en 2016 a los 19,76 millones de 2018, de acuerdo con los Libros Blancos de TRANSPORTE XXI. El año pasado cerró con unas ventas de unos 23 millones de euros, según datos de la propia compañía. Esta evolución ha convertido a OIA Global, creada hace cinco años, en “una de las principales filiales de Europa, África y Oriente Medio” de la multinacional estadounidense, señala Víctor Urruchi, director general de OIA Global. La compañía, con sede central en Barcelona, ha crecido “como operador logístico y como transitoria de transporte aéreo, marítimo y por carretera”, añade el directivo. En actividades logísticas, la compañía está especializada en operaciones 4PL. La filial española gestiona las exportaciones de fábricas de Procter & Gamble en España, Italia, República Checa, Hungría y Polonia.

La compañía, cuyo principal nicho son operaciones logísticas, incrementó la actividad transitoria el año pasado, sobre todo “potenciando clientes procedentes del sector energético”, tanto operadores locales como multinacionales a las que da servicio globalmente el grupo estadounidense.

OIA Global incrementó la presencia en el mercado español con la apertura de una oficina en Vigo en 2019, “que está reforzando nuestras operaciones del sector energético”. De cara a este ejercicio, proyectaba unas segundas instalaciones en Madrid. Con la situación creada por



Víctor Urruchi, director general de España.

En 29 países

La multinacional OIA Global pertenece al conglomerado LDI, grupo familiar con sede en Indianápolis (Estados Unidos). Creada en 1988, cuenta con un total de 62 oficinas repartidas en 29 países.

Suma una plantilla de 1.200 trabajadores y una facturación de unos 1.300 millones de dólares anualmente, según su web.

Constituyó la filial española en el año 2015. Con anterioridad, operaba en el mercado peninsular a través de corresponsales. En su primer año completo de actividad, 2016, registró unas ventas de 9,16 millones de euros. Cerró con 12,90 millones el ejercicio 2017 y llegó a los 19,76 millones en 2018.

la pandemia, “tenemos que valorar si ahora la crisis nos permite abrir”.

La compañía ha incrementado las operaciones de transporte aéreo de pedidos de material sanitario y médico, “que ya veníamos haciendo”. El área de operaciones 4PL de productos de limpieza e higiene personal tampoco ha resultado afectado. En otros sectores, “hemos tenido las dificultades lógicas provocadas por el cierre de mercados y de centros de producción que ha habido”. OIA Global amplió sus instalaciones centrales en Barcelona con unas nuevas oficinas que abrió el año pasado.

SERVICIOS

El IV Congreso de Innovación Logística salta al formato digital

El ‘Congreso de Innovación Logística’, iniciativa de la multinacional holandesa de *software* Slimstock, llega a la cuarta edición en formato *online*, que se celebrará el 30 de junio y el 2 de julio. Colaboran en el evento Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) y la Asociación para el Desarrollo de la Logística (ADL), además de contar con el Grupo Miracom como *marketing partner*. Este foro se diferencia de otras iniciativas en que se centra exclusivamente en la innovación logística. El congreso va dirigido a todos los actores de la cadena logística, desde los operadores pasando por los clientes finales. Se desarrollará bajo el título “Desafíos y Claves para la Recuperación”. Contará con la participación del director general adjunto de la Comisaría de Transporte de la Unión Europea, el presidente de la CEOE y expertos en logística y la cadena de suministro de empresas como Carrefour, IKEA, Mango, Seat, Novartis, BASF o la Autoridad Portuaria de Barcelona.



SERVICIOS

Cilsa cierra una financiación de hasta 20 millones para acometer la última fase de la ampliación de la ZAL

Cilsa, sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, ha cerrado una nueva financiación de hasta 20 millones de euros con Caixabank para acometer la última fase de la ampliación de la plataforma logística. La sociedad, participada en un 51,5 por ciento por la Autoridad Portuaria de Barcelona y en un 48,5 por ciento por Merlin Properties, culminará así la última fase del plan de crecimiento que inició en 2016 y que finalizará en 2021. Esta última fase consiste en la construcción de 10 nuevas naves, bajo la fórmula de ‘llave en mano’, que suman una superficie de 302.290 metros cuadrados, tanto en la ZAL Port (El Prat) como en la ZAL Port-Ciutat (Barcelona). Seis naves ya se han entregado. La inversión total en esta última fase asciende a 167 millones de euros. La ZAL del puerto de Barcelona, pionera en el sistema portuario español, sumará así más de 920.000 metros cuadrados de naves. Tras esta última financiación, la estructura de deuda de Cilsa alcanzaría un pico máximo de 160,4 millones de euros con un calendario de amortización que llega hasta 2040, señala un comunicado del operador.

POLÍTICA

La Generalitat impulsa un plan de reactivación del transporte y la logística dotado con 7,3 millones

El departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat ha elaborado un plan de reactivación del sector del transporte de mercancías y logística, que ha dotado con 7,3 millones de euros entre 2020 y 2021. El plan se estructura en ocho ámbitos y propone hasta 26 acciones encaminadas a proporcionar apoyo a la modernización, digitalización y fortalecimiento de este sector en el que trabajan más de 150.000 personas. Entre otras medidas, el plan contempla la elaboración de un manual de buenas prácticas en las relaciones comerciales y compromisos con los cargadores en Cataluña, así como el establecimiento de medidas que eviten el intrusismo, un plan de descarbonización de flota y una mesa de trabajo sobre la ‘última milla’, entre otras iniciativas.



Barcelona Air Cargo / Flash

CARGOLUX REGRESA A LAS PISTAS DE BARCELONA EN OPERACIONES CHÁRTER

Cargolux ha regresado al aeropuerto de Barcelona temporalmente con operaciones chárter de importación de material sanitario procedente de China. La aerolínea luxemburguesa, que no opera con regularidad desde el año pasado en las pistas catalanas, registró una actividad de 201.815 toneladas de mercancías en diversas operaciones chárter en abril, según las estadísticas de Aena. Cargolux fue pionera en conectar Asia con Barcelona con una ruta regular carguera de importación procedente de Hong Kong y de exportación con destino a su *hub* en Luxemburgo. Aterrizó en la instalación catalana con dos frecuencias semanales en 2004, que ampliaría a tres posteriormente. La aerolínea llegó a estar entre los primeros puestos en tráfico de mercancías antes de



la crisis de 2008. Dejó de operar la conexión regular en abril del año pasado. No obstante, la compañía sigue presente en el mercado español a través del camión aéreo (RFS) con salidas diarias desde Barcelona y otros aeropuertos españoles con destino a Luxemburgo. En los planes de la compañía, no está a corto plazo recuperar la conexión regular carguera desde El Prat, según señalaron fuentes de Cargolux a TRANSPORTE XXI. La aerolínea carguera, controlada por Qatar Airways, es una de las principales compañías en esta actividad del mundo.

CUENTA ATRÁS PARA LA RECUPERACIÓN DE RUTAS

El aeropuerto de Barcelona empieza a recuperar las conexiones transcontinentales de pasajeros, que canalizan alrededor del 50 por ciento del tráfico de mercancías del enclave, reducidas prácticamente a cero por la pandemia. Air Canada es una de las aerolíneas



UPS, la única que supera las mil toneladas. UPS fue la única aerolínea que pasó de las 1.000 toneladas de actividad en el aeropuerto de Barcelona el pasado mes de abril. La compañía movió 1.109 toneladas con su *hub* en Alemania. Ocupó el segundo puesto la integradora de DHL, European Air Transport, con 963 toneladas transportadas en abril. Las dos integradoras son las que lograron mantener más los flujos.

que ha anunciado el regreso a El Prat a partir del 25 de junio. Operará las rutas Barcelona-Toronto, con una periodicidad diaria, y Barcelona-Montreal, con cinco frecuencias semanalmente. Por su parte, Singapore Airlines ha anunciado que el 11 de julio recuperará la conexión con la capital catalana. Qatar Airlines, que finalizó el año pasado liderando el tráfico de mercancías en

Barcelona, también preveía regresar a las pistas catalanas a finales de junio. Al cierre de esta edición, Emirates, segunda del ranking en mercancías, no había anunciado el regreso al aeropuerto de Barcelona con conexiones regulares de pasajeros, aunque sí ha mantenido las rutas cargueras durante las últimas semanas.

RELACIONES COMERCIALES 'CERO' CON EEUU

La supresión de los vuelos de pasajeros por el cierre de fronteras ha reducido a 'cero' las relaciones comerciales con mercados importantes para el aeropuerto de Barcelona. Ha sido el caso de Estados Unidos, tercer socio comercial de la instalación aeroportuaria, única-

mente superado por Alemania y Emiratos Árabes Unidos. Y que llega a ser el primer destino de las exportaciones catalanas por vía aérea, ocupando la séptima plaza en importaciones. El aeropuerto de Barcelona no registró ningún tráfico con Estados Unidos el pasado mes de abril. En cambio, sí mantuvo actividad, eso sí, reducida, con sus otros dos principales mercados: Alemania, gracias a las integradoras, y Emiratos Árabes Unidos, gracias a Emirates. En los cuatro primeros meses del año, El Prat ha movido con Estados Unidos 4.045 toneladas.

EL FLUJO NACIONAL CRECE EL 6,7%

El tráfico de mercancías registrado en el aeropuerto de Barcelona en vuelos domésticos sumó 1.966 toneladas en los primeros cuatro meses del año, frente a las 1.844 toneladas del mismo periodo de 2019, lo que supone un crecimiento del 6,7 por ciento. Esta actividad no incluye la mercancía documentada como aérea que se transporta en camión a otros aeropuertos de la red de Aena. Los principales flujos fueron con Madrid, con 770 tone-

ladas, seguido por Palma de Mallorca (541 toneladas) y Menorca (300 toneladas). Por aerolíneas, encabeza la clasificación Air Europa, con 613 toneladas, seguida por Swiftair (589 toneladas) e Iberia (152 toneladas). El tráfico doméstico registró un retroceso superior al 70 por ciento en abril, hasta las 139 toneladas, en comparación con el mismo mes de 2019. La carga nacional en la instalación catalana no supera la cuota del 5 por ciento. Hasta abril, han pasado un total de 42.217 toneladas de mercancías, frente las 55.578 toneladas de 2019.



ADECUACIÓN DEL PIF DE EL PRAT

La adecuación del nuevo Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) del aeropuerto de Barcelona avanza. Aena ha adjudicado, por 75.262 euros (incluido IVA), el suministro y la instalación de mobiliario en el PIF a Oproyectos Ibérica. El nuevo PIF es una obra pendiente desde hace años. El edificio centralizará las instalaciones repartidas en diferentes centros de inspección, lo que permitirá agilizar estos servicios.

MARÍTIMO

El sector naviero tenderá hacia más concentraciones en el nuevo escenario

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las tres grandes alianzas navieras que controlan actualmente el tráfico mundial de contenedores podrían acabar siendo menos ante el nuevo escenario generado por la pandemia. Los expertos "prevén cambios", señaló Albert Oñate, director general de Cosco Shipping Lines Spain, durante una jornada *online* organizada por BCL y Casa Asia. El negocio del *shipping* necesita "cada vez más capital", en un entorno de incertezas y donde "los actores más pequeños tendrán más dificultades". El número de armadores, "sin tener ninguna información, creo que se reducirá, vía fusiones, adquisiciones o nuevas alianzas para compartir gastos y reducir riesgos". El directivo apuntó también que el *blank sailings* o cancelación de escalas seguirá en lo que queda de año. Aunque hay perspectivas de más actividad en los muelles a partir de junio, la eliminación de escalas es la "única forma de modular la oferta con unos buques cada vez más grandes y con una demanda asimétrica". Puntualmente, el 45 por ciento de los servicios en Europa resultaron afectados por cancelaciones. En cuanto a los planes de Cosco en el mercado español, "como operador completo, es una posibilidad de desarrollar servicios integrales".

Jordi Torrent, director de Estrategia del puerto de Barcelona, apuntó que no volverán los crecimientos de dos dígitos del comercio marítimo mundial de las últimas décadas. La estrategia pospandemia pasa por acelerar procesos que estaban embrionarios, "nos obliga a profundizar en la sostenibilidad, la multimodalidad, la agilidad, la resiliencia, la diversificación y la transparencia".

OJO AVIZOR



Eva Mármol

La Generalitat ha elaborado un plan de medidas de reactivación del sector. ¡Bien! Ahora, falta que se materialice

A la tercera

Suena bien el plan de medidas para la reactivación del transporte y la logística que ha elaborado el departamento del *conseller* Damià Calvet después de consultar al sector. Un plan de medidas para "afrontar el reto de la modernización, la descarbonización, la digitali-

zación y la adaptación del modelo asociativo a los nuevos tiempos", evaluado en 7,3 millones de euros y a desarrollar entre 2020 y 2021.

Suenan bien medidas como la elaboración de un manual de buenas prácticas en las relaciones comerciales y compromisos con los cargadores en Cataluña y es necesario el establecimiento de medidas que eviten el intrusismo como recoge el plan.

Incluye un programa de descarbonización de la flota, que pasa por abrir una línea de ayudas, y un no menos interesante plan de digitalización, que pasa por una propuesta de digitalización documental.

El plan no elude los temas *calientes*: se creará una mesa de trabajo sobre la fiscalidad del sector, una propuesta consensuada sobre la implantación de las 44 toneladas (como lo consiga, es la

cuadratura del círculo) y planes de compensaciones de peajes (no menos arduo de lograr).

El plan se estructura en ocho ámbitos e incluye hasta 26 acciones. Ahora, queda el difícil paso de que las medidas se materialicen, de no ser todas, la mayoría.

Esperemos que la nueva iniciativa no corra la misma suerte que el Plan de Mejoras 2012-2015, firmado por el sector, un conjunto de 75 medidas evaluadas en 190,25 millones de euros y que expiró solo habiéndose ejecutado, y parcialmente, la devolución del *céntimo sanitario*. Por cierto, desde aquellos años se arrastra la deuda de 50 millones de euros de devolución del *céntimo sanitario*, recuerdan desde el sector. Hubo un anterior plan de actuación 2010-2012, que ni se llegó a firmar. A ver si a la tercera, va la vencida.

barcelona@grupoxxi.com

MARÍTIMO

JSV abre un servicio *short sea* en contenedor entre Barcelona y Turquía

EVA MÁRMOL. Barcelona

JSV Logistic, especializada en tráficos entre la Península y Canarias, ha puesto en marcha un nuevo servicio de contenedores que conecta los puertos de Barcelona y Marsella con los turcos de Ambarli y Gebze. El buque "Spica", con capacidad para 450 TEUs, inauguró el pasado día 8 la nueva línea, denominada 'MED-Turkey Express'. Comienza con una periodicidad decenal con el objetivo de que "sea semanal en muy corto plazo", señaló Sonia Herzog, directora general del Grupo JSV, a TRANSPORTE XXI.

El nuevo servicio tiene la peculiaridad de estar cubierto por contenedores de 45 pies, que ofrecen la misma capacidad que un vehículo pesado. "Estamos dando una alternativa a la mercancía que ahora se mueve por carretera o en buques ro-ro entre España y Turquía", añade la empresaria. La nueva línea "es un servicio de *short sea shipping* en contenedor con la misma capacidad que subir un remolque al barco". Además, el servicio está cubierto por otro tipo de contenedores especiales para carga tan diversa como transportar un vehículo, cisternas o graneles. "Implantamos el modelo que seguimos entre la Península y Canarias de adaptar los contenedores a la mercancía". En cuanto a las expectativas, "esperamos un crecimiento rápido ya que ofrecemos un servicio que no existe actualmente, un servicio *express* en contenedores especiales". El *transit times* de Barcelona a Turquía es de seis días, dos menos desde Marsella. En los flujos de importación, cuatro días desde Gebze y cinco días desde Ambarli (uno más a Marsella desde cada origen).

El "Spica" cubre el servicio decenal que será semanal

La nueva línea no tiene únicamente potencial para captar tráficos del arco mediterráneo con destino al mercado turco y a la inversa. Llega también al centro y norte peninsular gracias a los servicios ferroviarios regulares entre el puerto de Barcelona y la terminal de contenedores de Miranda de Ebro (Burgos) que gestiona la sociedad promovida por Antonio Herzog, fundador del Grupo JSV. Además, "conecta con nuestras líneas a Canarias que

salen desde Barcelona". El servicio opera en APM Terminals Barcelona. Su consignatario es Marmedsa en los enclaves catalán y francés y Barkon en Turquía.



El buque "Spica" en el puerto de Barcelona el pasado día 8.

Foto: JSV Logistic



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía. Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria. Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat

El transporte urgente podría caer un 4,4% este año por el Covid-19

A pesar del auge del *ecommerce*, el mercado está en riesgo sin una recuperación industrial, que marca la dimensión del negocio

► El transporte *express* tenía una proyección de crecimiento de un 7,9 por ciento a escala mundial y un 4,9 por ciento en el ámbito europeo. Sin embargo, los efectos de la crisis económica a causa de la pandemia del Covid-19 podrían torcer las previsiones y marcar caídas del 4,4 por ciento en el mundo y del 8,1 por ciento en Europa.

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

El transporte de paquetería y *express* ha mantenido su actividad durante la pandemia del Covid-19 a escala mundial por el desarrollo del comercio electrónico.

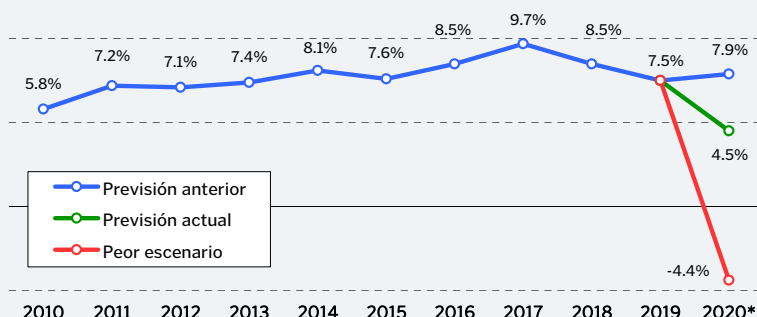
Sin embargo, esto se ha producido sobre todo entre los particulares y las centrales de venta de todo tipo de productos de uso doméstico y personal, es decir el denominado B2C o *business-to-consumer*, lo que ha permitido que se mantenga activo el servicio y la supervivencia de muchas empresas. Por otra parte, los crecimientos en el *ecommerce* se han dado en segmentos como el de la belleza o la electrónica de consumo, mientras que, otro gran segmento de este negocio, la moda y venta de ropa, ha caído considerablemente.

Pero el crecimiento del comercio electrónico a escala mundial no ha podido suplir el nivel del negocio B2B (*business-to-business*) habitual, anterior a la crisis sanitaria, que es el que realmente marca la dimensión del negocio.

El sector industrial y automoción, los principales motores del negocio de paquetería urgente, son los que más han sufrido el cierre temporal por la pandemia del coronavirus y ahora se dedican a redibujar un futuro poco claro. Si la economía no se recupera a finales de año a unos niveles de actividad industrial y comercial habituales, las buenas perspectivas para el sector de la paquetería se vendrán abajo.

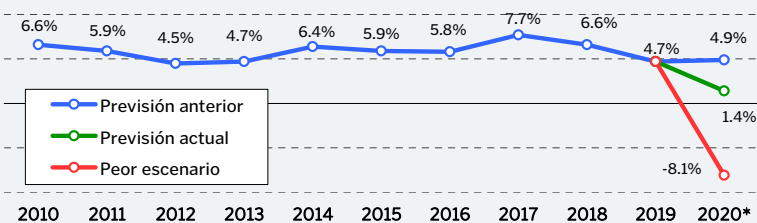
A pesar de que este tipo de envíos ha adquirido una enorme importancia en las cadenas de suministro mundial, el transporte *express* no va a ser necesariamente un mercado en crecimiento durante lo que quede de año. Se prevé que el impacto colectivo en la economía mundial supere con creces incluso a la crisis financiera de 2009 y se lleguen a hacer comparaciones con la gran depresión de los años treinta. En definitiva, la realidad económica será ineludible para el sector de la paquetería, pero las circunstan-

MERCADO MUNDIAL DEL TRANSPORTE DE PAQUETERÍA Y EXPRESS

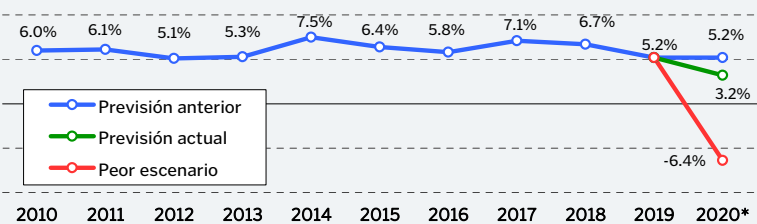


MERCADO EUROPEO DEL TRANSPORTE DE PAQUETERÍA Y EXPRESS

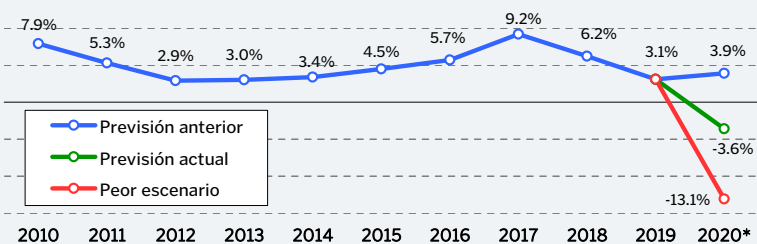
TOTAL



DOMÉSTICO



INTERNACIONAL



Datos en porcentaje. Fuente: Transport Intelligence. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

cias locales de esta crisis significa que la imagen actual y la de medio plazo va a estar muy matizada según los mercados: América, Asia-Pacífico o Europa.

El negocio mundial de express podría caer hasta un 13,3%

Según un análisis del consultor *Transport Intelligence*, el cambio de costumbres en los consumidores durante el confinamiento, con una apuesta clara por el consumo a tra-

vés del comercio electrónico, podría tener un efecto positivo en el desarrollo de la industria urgente siempre que exista una recuperación económica.

"IMPACTO SEVERO"

De no ser así, ante un escenario de una recuperación lenta o de una pandemia prolongada, se calcula un "impacto severo" en el sector que podría repercutir en una caída de los mercados internos del 2,5 por ciento y hasta un desplome del 13,3 por ciento en internacional. "El mercado no se beneficiará de la crisis. La falta de producción en los sectores industriales podría conducir a una caída de la demanda de



Pese al fuerte aumento del *ecommerce*, el Covid-19 tan-

servicios de paquetería. Si no se mantienen los brotes de actividad, particularmente en el sector de transporte y almacenamiento, o aparece la posibilidad de una segunda ola de infecciones, las perspectivas de crecimiento se verán severamente amenazadas para el sector de comercio electrónico", según las previsiones del consultor.

Se espera que el B2B se vea sometido a una gran presión

En este escenario de 'impacto severo', se prevé que el mercado podría caer hasta un 4,4 por ciento a escala global (ver gráfico adjunto).

Por otra parte, según la oficina de estadística británica (ONS), la participación del *ecommerce* en el comercio minorista ha crecido hasta el 30,7 por ciento en el primer trimestre de 2020, frente al 20 por ciento en el mismo período del ejercicio anterior. El cambio en el comportamiento del consumidor podría

El negocio español de la paquetería y el envío *express* ha sufrido la pandemia de forma muy notable, aunque, como ha ocurrido en el resto de Europa, el comercio electrónico ha crecido enormemente y ha supuesto la tabla de salvación para muchas empresas. Según ha explicado a TRANSPORTE XXI Francisco Aranda, presidente de la patronal española UNO, "en el comercio B2B, entre empresas, hemos descendido a la mitad de la actividad, porque el cierre de las grandes industrias nos afecta directamente, pero lo que ha crecido considerablemente, según los datos de los que disponemos, es el comercio electrónico". Para Aranda, el período de confinamiento "ha producido lo que yo llamo la maduración del sector del comercio electrónico, porque ahora se han comprado muchos otros productos que antes no se compraban por este método y porque muchos se han acercado por primera vez. No todo se va a man-

impulsar el crecimiento del comercio electrónico a largo plazo. Sin embargo, la perspectiva se limita por una previsible situación de ingresos limitados de los consumidores. En estas condiciones, se espera que el sector B2B del segmento de paquetería se vea sometido a una gran presión, con una falta de demanda de varios sectores clave. Al mismo tiempo, se prevé que el aumento del paro por la crisis afecte tanto al comercio *express*, como al minorista

En el caso concreto de Europa, para un escenario de recuperación progresiva, que comience en este mismo año, se cuenta con un crecimiento de un 1,4 por ciento, muy alejado del previsto 4,9 por ciento, pero mucho más alejado del oscuro pronóstico de una caída de hasta un 8,1 por ciento. El crecimiento del mercado doméstico del continente será suficiente para compensar la caída del negocio internacional. Aunque Europa es un conjunto de países, la fortaleza de relaciones, más bien interdependencia, entre los miembros de la Unión Europea

Asia-Pacífico será la zona menos perjudicada a escala mundial

La relación de los principales focos industriales de la zona con la automoción es clave en estos datos. La influencia del mercado chino y su desarrollo industrial reciente han sido decisivos para el creci-

miento continuado de la paquetería en la zona. La crisis del Covid-19 ha hecho desarrollarse también el comercio B2C y se espera que se mantenga tras la pandemia. Tan marcado es el crecimiento del sector interno o local para la paquetería y el transporte express, que no se esperan números negativos ni en el peor de los escenarios posibles. Con una perspectiva inicial de un crecimiento del 12 por ciento para 2020, la visión ahora es que pueda crecer un 9,2 por ciento. Y, además, en un escenario de impacto duro de la economía mundial, se cree que el mercado doméstico de paquetería en la zona podría crecer un 0,8 por ciento. El mercado internacional, en cambio, no es tan halagüeño para Asia-Pacífico y se prevé una caída del 0,1 por ciento, cuando el pasado año se estimaba una subida del 6,7 por ciento. Con un impacto económico severo, se marca una posible caída de hasta el 11,7 por ciento.

El mercado doméstico, salvavidas del *express* de Norteamérica

En situación normal, al mercado norteamericano se le auguraba a escala global un discreto crecimiento, llegando al 6,8 por ciento en 2020, dos décimas por encima de lo que marcó el año anterior. Con la actual crisis del Covid-19 se prevé que, aunque siga existiendo crecimiento de la actividad de paquetería, no supere el 4,4 por ciento de mejora.

En el mercado internacional, por su parte, es donde el continente americano marcará sus peores cifras, según las previsiones manejadas. El pasado año, analistas pronosticaban un crecimiento de intercambios internacionales de paquetería de un 4,1 por ciento; hoy se espera que cierre 2020 con una caída del 5,9 por ciento y, en el peor de los casos un hundimiento del 16,8 por ciento. A la actividad comercial le salvará el consumo interno B2C y, sobre todo, el de Estados Unidos. Solo en el peor de los escenarios de un impacto severo se piensa que el transporte *express* podría caer un 3,6 por ciento, pero ahora se cree que podría registrar un apreciable ascenso del 5,6 por ciento, aunque alejado del 7,1 por ciento que se le asignaba hace un año.

facilitará que el B2B entre los países miembros se pueda considerar un mercado doméstico que mantendrá en actividad el negocio del *express*. Si se añade un mantenimiento firme del desarrollo del *ecommerce* particular, la previsión es de crecimiento. Antes de la pandemia, los pronósticos eran realmente optimistas y se preveía un

crecimiento al menos igual al de 2019, es decir, un 5,2 por ciento. Con la situación actual, los analistas rebajan esta cifra en dos puntos porcentuales hasta el 3,2 por ciento. En el caso de una profundización de la crisis económica, las previsiones se vuelven negativas hasta una caída del 6,4 por ciento. Según las previsiones de *Transport Intelligence*.

“la región se convirtió en el epicentro de la pandemia en el mes de marzo y una ralentización económica podría sofocar la expansión del comercio electrónico que, en los últimos años ha crecido más tímidamente que en muchos otros mercados en desarrollo”

En el plano del intercambio de paquetería y transporte *express* internacional, Europa tiene unas previsiones negativas, después de haber acumulado varios ejercicios de descenso en su crecimiento de su mercado internacional que, aunque siempre en positivo, empezó a declinar en el ejercicio 2017.

Dar valor añadido, apuesta del sector español

pero producirá un crecimiento en lo mediano y largo plazo. El crecimiento del B2C ha servido de ejemplo para replantearse el futuro a medio plazo. “El *express* y la paquetería están desarrollando en un nuevo enfoque aprendido que puede aportar un mayor valor añadido y competitividad a la logística. Para alcanzar eso se ha dado cuenta que tiene que modernizarse. Y eso se logra con la logística predictiva que transforma los procesos. Ya no podemos trabajar como se hacía hace cuatro años”. En el futuro de la logística en el *ecommerce*, el presidente de UNO, viene acelerando la crisis que estamos pasando; “en la actualidad se dice que las crisis son las grandes motoras de las transformaciones y ahora nos vamos a transformar en una empresa digital”.

dos líneas, en la digitalización por medio del 'Big Data', la inteligencia artificial y el *machine learning* y, en segundo lugar, cambiaremos los procesos para trabajar de forma más eficiente".

Pero el camino tampoco parece libre de riesgos. "En todo este proceso hay que tener cuidado, porque hay mucho vendedor de crecepelos, porque hay muchos que ofrecen soluciones para problemas que no existen". Por ello, añade, "hay que asesorarse bien con empresas especializadas para automatizar y simplificar el trabajo. Creemos que todo ello va a traer un crecimiento continuo del comercio electrónico, que es lo tira del transporte *express* y de la logística. Otra cosa diferente es que todo ese servicio de comercio electrónico tenemos que hacerlo rentable para las empre-

sas. Ese es el desafío". El transporte de paquetería y *express* se ha transformado tanto en los últimos tiempos que, para Aranda, ya es parte de la cadena de suministro y, por tanto, una parte más de la logística integral. "El transporte de la última milla se gestiona en la primera, por eso hoy ya no se habla de un transporte determinado, sino de la cadena de suministro. Todo ello implica transformaciones importantes que van desde la reorientación de un comercio determinado a la tendencia de *hubs* de distribución más grandes fuera de las ciudades. La logística en la paquetería es lo que más valor aporta. Los productos que el consumidor compra pueden ser iguales, pero la diferencia radica en cuándo y cómo se entrega, eso es lo que te lleva a dar otra vez al botón de compra. Al final, el valor diferencial te hace desaparecer como empresa *commodity* y te convierte en valor añadido de la cadena de suministro"

En Europa, subirá el doméstico, pero caerá el internacional

El pasado año se estimaba que 2020 podría repuntar esta tendencia y marcar un 3,9 por ciento de crecimiento, frente a un 3,1 en 2019. Ahora, en el mejor de los casos, se prevé una caída del 3,6 por ciento y, en un entorno de adversidad severa, un desplome del 13,1 por ciento (ver gráficos adjuntos).



CBRE España prevé un descenso del 30% en la inversión en instalaciones logísticas en 2020, por el impacto de la crisis sanitaria

Celeritas mantiene crecimientos por encima del 30% por el auge del comercio electrónico

Registra “un incremento sustancial” en transporte B2C y *fulfillment* para *ecommerce* y recupera la actividad para B2B y puntos de conveniencia tras el parón por la pandemia

► Celeritas mantiene crecimientos por encima del 30 por ciento en los últimos años por el auge del comercio electrónico. La compañía registra “un incremento sustancial” en transporte domiciliario B2C y *fulfillment* para *ecommerce*, a la par que recupera la actividad para B2B y puntos de conveniencia tras el parón por el confinamiento.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Celeritas Transporte y Logística, operador logístico del grupo SGEL, mantiene un ritmo de crecimiento por encima del 30 por ciento en los últimos años.

La compañía cerró el ejercicio 2018 con una ventas de 30,29 millones de euros, lo que supuso un incremento del 33 por ciento respecto al año anterior y del 314 por ciento respecto a 2014, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

Durante el estado de alarma por el coronavirus, la compañía ha registrado “un incremento sustancial” en lo que se refiere a “transporte domiciliario B2C y el servicio de *fulfillment* para cuentas *ecommerce*”, señala a este periódico el director comercial de Celeritas, Oriol López. A su vez, “los servicios de punto de conveniencia se cancelaron durante unas semanas y el canal B2B vio reducida su actividad casi a la totalidad tras el decreto. Sin embargo, hoy ya tenemos una recuperación casi total”, matiza López. No hay que olvidar que Celeritas es especialista en servicios de



Oriol López, director comercial de Celeritas, en la sede de la firma en Alcobendas (Madrid).

transporte y logística para el sector del *ecommerce*, que “representa más del 90 por ciento de nuestra actividad, con lo que el incremento ha sido notable, si bien varía mucho en función del sector al que pertenece cada cliente (moda, alimentación, café bebidas, muebles...)”, asegura López.

La crisis sanitaria ha servido para que se multipliquen los volúmenes en el negocio *online*. La incógnita es si se mantendrán en los próxi-

mos meses. En este sentido, los clientes de Celeritas, que son en su mayor parte grandes tiendas de comercio electrónico, “esperan una consolidación de los hábitos de compra *online*, que potenciarán aún más el crecimiento interanual del *ecommerce*”. No obstante, “hay mucha incertidumbre en el corto plazo para ver qué va a suceder tras la apertura total de tiendas y la mejoría de la situación sanitaria”, afirma el directivo.

Celeritas tiene previsto mantener su plan de inversiones, que se centrará en la línea de “aumentar la capacidad de los servicios actuales de transporte, punto de conveniencia y *fulfillment*”, destaca el responsable comercial de la firma.

Celeritas concentra el 90% de su actividad en el sector del comercio electrónico

Red propia de 3.000 puntos de conveniencia

Celeritas dispone de una red propia de puntos de conveniencia en España, que incluye a las islas Canarias y Baleares, así como una red que comercializa en exclusiva en Portugal. En estos momentos, “disponemos de 2.300 puntos en España y 700 en Portugal”, recuerda el director comercial de la compañía, Oriol López. “No descartamos seguir incrementando la red, pero ya no es la prioridad al haber establecido un ‘Punto Celeritas’ cerca de cualquier consumidor, excepto en zonas remotas”, afirma López. En la actualidad, la compañía está centrada en “la estabilización de la red, calidad, mejora de procesos y servicios de valor añadido como las devoluciones *label-free*”. Para proporcionar sus servicios, Celeritas se apoya en los cinco *hubs* nacionales con los que cuenta su matriz SGEL, ubicados en Madrid, Guadalajara, Barcelona y Zaragoza, así como en 23 plataformas locales.

Celeritas, fundada en el año 2006 como una *startup* española, fue adquirida en su totalidad por SGEL en 2014, convirtiéndose a partir de ese momento en la unidad de negocio de logística y transporte del grupo distribuidor de publicaciones.

sertranin grupo logístico
Keeping the world moving

www.sertranin.com 96 216 31 61

SU ALMACÉN EN VALENCIA

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

OPER. LOGÍSTICO

Arvato explotará una plataforma de 11.000 m2 en Alcalá de Henares

Arvato Supply Chain Solutions Spain, operador logístico del grupo Bertelsmann, ha alquilado una nave logística de 11.000 metros cuadrados en Alcalá de Henares (Madrid). La compañía ofrece servicios logísticos para los sectores de la salud, consumo, tecnología, entretenimiento, automoción y energía. El operador concentra sus instalaciones en España en el área del Corredor del Henares.

EXPRESS

El ayuntamiento de Madrid apuesta por un sistema inteligente para la carga y descarga de mercancías

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El ayuntamiento de Madrid implantará un sistema de carga y descarga inteligente para hacer más eficiente y sostenible la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad. Así lo puso de manifiesto, en respuesta a una pregunta de TRANSPORTE XXI, el delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, en el marco de un coloquio online organizado por Executive Forum.

“Tenemos actualmente 9.000 puntos de carga y descarga en Madrid, pero no sabemos nada sobre la demanda y es posible que algunas de estas plazas estén en zonas donde no se utilizan”, afirmó Carabante. “Estos puntos de carga y descarga se han ido situando sin tener en cuenta las necesidades de la DUM”, reconoció el responsable municipal. “No tiene sentido y por eso tenemos que acomodar esa oferta a la demanda real, así como los horarios de reparto, porque ya no se van a centrar por la mañana al estar vinculados solo al Horeca, sino que la distribución a domicilio también hay que facilitarla”, señaló Carabante.

“Las mercancías son las grandes olvidadas en la movilidad”

En este mismo contexto, el responsable de Movilidad también hizo referencia a la apuesta del consistorio por “modelos de micrologística (pequeños hubs) en el centro de la ciudad, porque tenemos que hacer que la DUM sea más eficiente en respuesta al incremento que está experimentando en volúmenes”. Y es que “las tasas de reparto de comercio electrónico durante la pandemia se han duplicado, pero en unas condiciones óptimas, es decir, sin tráfico y sin limitaciones a la distribución de mercancías”, advirtió Carabante. Por este motivo, “tenemos que regular todo el proceso para cuando vuelvan las condiciones anteriores”, admitió el responsable municipal.

Cuestionado por este periódico sobre la posibilidad de poner en marcha un departamento específico de logística dentro del Área de Movilidad del ayuntamiento, al modo y manera de lo que sucede en

otras grandes ciudades como Londres, Carabante aseguró que “tenemos un equipo técnico de planificación del transporte muy importante, con auténticos expertos en la materia”, si bien admitió que “la distribución urbana de mercancías ha sido la gran olvidada hasta ahora en el ámbito de la movilidad”.



Borja Carabante, delegado de Movilidad.

Al mismo tiempo, Carabante avanzó que están trabajando en un plan de ayudas para la renovación de la flota de vehículos de reparto urbano, que según adelantó el Comité

Movilidad en el reparto

La distribución urbana de mercancías representa entre el 15 y el 20% del tráfico total y entre el 10 y el 15% de las emisiones en Madrid capital, según el delegado de Movilidad del ayuntamiento.

La capital dispone en la actualidad de 9.000 plazas de aparcamiento destinadas a la carga y descarga de mercancías.

El ayuntamiento incorporará 150 puntos de recarga para vehículos eléctricos de aquí a final de año.

La reducción de la movilidad en Madrid durante el estado de alarma se acercó al 90%, pasando de los 10 millones de desplazamientos diarios a tan solo 1,3 millones.

regional tendría una partida de 4 millones para 2020, así como en la puesta en marcha de un nuevo Plan de Movilidad Urbana, que está ya redactado.

OEA Operadores Económicos Autorizados		
Empresas de servicios a las Empresas	• Menor número de controles físicos y documentales • Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA • Notificación previa de los controles físicos • Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección	Transporte Internacional de Mercancías
La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.		
	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
	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 Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS ☐ 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

SERVICIOS

CBRE prevé una caída del 30% en la inversión en naves logísticas en 2020

Presenta 'Back2theFuture', una hoja de ruta sobre gestión segura de centros logísticos, en las instalaciones de Airpharm en Madrid

► CBRE prevé una caída del 30 por ciento en la inversión en naves logísticas en España en 2020 como consecuencia de la crisis del coronavirus. La consultora inmobiliaria presentó 'Back2theFuture', una hoja de ruta sobre gestión segura de centros logísticos en la 'nueva normalidad', en las instalaciones de Airpharm en Madrid.

CARLOS SÁNCHEZ. San Fernando de H.

CBRE, consultora especializada en el sector inmobiliario, prevé un descenso del 30 por ciento en la inversión destinada en España a naves logísticas al cierre de 2020, como consecuencia del impacto por la crisis del coronavirus.

Las previsiones que maneja la firma pasan por una inversión total de 1.000 millones de euros en el presente año, frente a los 1.500 del ejercicio anterior. Así lo avanzó Alberto Larrazábal, director nacional de Industria & Logística de CBRE España, en el marco de la presentación de la hoja de ruta 'Back2theFuture' elaborada por la consultora con recomendaciones para la adaptación de los centros logísticos a la 'nueva normalidad'. Al final del primer semestre, la inversión en instalaciones logísticas se situará en 450 millones de euros.

Larrazábal afirmó que, pese a todo, "el sector logístico sale reforzado de la crisis", principalmente por el impulso del comercio electrónico. El sector está bien posicionado para atraer capital, ya que "es visto como el primer sector en salir de la crisis y el primero capaz de recupe-



Airpharm ha adaptado protocolos de seguridad e higiene sin detener la actividad. Foto: C.S.

rar los niveles comerciales normales", matizó Larrazábal. Además de la actividad vinculada al *ecommerce*, también las logísticas del frío, farma, tecnología y deportes atraen el interés de los inversores.

Comercio electrónico, farma y frío atraen la inversión en logística

En el primer trimestre del presente año se alquilaron 130.000 metros cuadrados de naves logísticas en Madrid y CBRE prevé que al cierre del primer semestre se alcancen los 250.000 metros cuadrados. Durante

el estado de alerta, sectores como el *ecommerce*, la alimentación o el farma han incorporado naves de entre 10.000 y 20.000 metros cuadrados por períodos de alquiler cortos, de entre seis meses y un año, para poder atender esos picos de actividad.

La plataforma logística de 10.000 metros cuadrados de Airpharm en el Prologis Park de San Fernando de Henares (Madrid) fueron el entorno elegido por CBRE para poner de relieve la necesaria adaptación de las instalaciones logísticas a la 'nueva normalidad' por parte de los propietarios y ocupantes de estos inmuebles. Airpharm ha puesto en marcha un riguroso protocolo para garantizar la máxima seguridad de los trabajadores del centro, transportistas y mercancías.

FERROCARRIL

La terminal del Adif de Villaverde redujo un 45% el tráfico de trenes el pasado año

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El centro logístico de Villaverde-Mercancías en Madrid registró un tráfico de 640 trenes el pasado año, lo que supuso un retroceso del 45 por ciento respecto al ejercicio anterior, según datos oficiales facilitados por el Adif.

La terminal, en la que operan tráfico de vagón completo y porta-vehículos, mantiene un descenso prolongado en sus tráfico de trenes en los últimos años. En concreto, el descenso en el movimiento de convoyes se ha acelerado en los dos últimos ejercicios y acumula una caída del 71 por ciento con respecto a hace seis años.

En este sentido, la pública se ha propuesto reactivar el complejo logístico con la adjudicación hace unos meses a la empresa Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes (Semat) de una nueva zona dedicada a la logística de automoción, como ya adelantó este periódico.

Este nuevo espacio tiene una superficie de 166.094 metros cuadrados, que incluyen una campa de automoción y otros espacios adicionales que se incorporan fruto de la reorganización que se ha llevado a cabo en la terminal. La zona disponible cuenta con cuatro vías de longitudes comprendidas entre los 340 y 570 metros para realizar las operaciones de carga y descarga de vehículos vinculados con el transporte ferroviario. Semat, que presentó la oferta mejor valorada de las tres que concurrieron, abonará un importe de 10,51 millones de euros, sin IVA, por la explotación de las instalaciones logísticas durante un período de ocho años, prorrogables por cuatro años más. Si se acometieran nuevas inversiones, el contrato podría alcanzar una duración de máxima de 20 años.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Todos los procedimientos de seguridad e higiene se completan con una formación específica, individualizada y *online*

Seguridad e higiene

Una de las consecuencias de la fatídica crisis del coronavirus es la nueva realidad que nos toca afrontar a todos los niveles. Al menos hasta que exista una vacuna y que exista la capacidad de hacerla llegar a la inmensa mayoría de la población. En el caso de las ins-

talaciones logísticas, los protocolos en materia de higiene se han reforzado de manera exhaustiva. Valga el ejemplo de Airpharm. El operador logístico especializado en el sector farmacéutico mostró recientemente a los medios de comunicación todos los mecanismos que ha adoptado en este sentido en su plataforma de San Fernando de Henares (Madrid). Un proceso en el que también han participado la consultora CBRE, que ha ideado la hoja de ruta 'Back2theFuture' con las principales recomendaciones para la gestión de forma segura del nuevo escenario en los espacios logísticos, así como Prologis, propietaria de las instalaciones. Medidas que van desde la toma de temperatura a los trabajadores al llegar a las instalaciones, la utilización de EPIs y distancia de seguridad, la flexibilización de los turnos, el refuerzo de la limpieza, hasta la nebulización

especial de desinfección que se realiza en el fin de semana porque el almacén tiene que estar vacío por un período de tres horas. A esto se suma la ventilación de las instalaciones de forma activa. Al mismo tiempo, todos estos procedimientos de seguridad e higiene se completan con una formación específica, individualizada y también *online* de cada uno de los profesionales que trabajan en la plataforma. Todo este esfuerzo de adaptación de los centros logísticos como el de Airpharm en Madrid se ha tenido que completar sin detener la actividad y, por otro lado, ha tenido que ser de la forma más rápida posible, para garantizar así la máxima seguridad en la distribución de productos, en muchos casos de primera necesidad. Todo un reto que el sector logístico ha tenido que afrontar en un tiempo récord.

madrid@grupoxi.com

España Centro

Zasnet planea plataforma

Zasnet, entidad transfronteriza entre Zamora y Braganza, planea una plataforma logística para productos agroalimentarios

El operador Tramesa inicia un nuevo servicio ferroviario semanal entre Portugal y España

Cierra un acuerdo con Grupo Fertiberia para el transporte de abonos desde la planta de su filial lusa ADP Fertilizantes en Setúbal con destino a clientes de Castilla y León

► El operador Tramesa inicia un nuevo servicio ferroviario semanal entre Portugal y España. Cierra un acuerdo con Grupo Fertiberia para el transporte de abonos desde la planta de su filial lusa ADP Fertilizantes en Setúbal con destino a clientes de Castilla y León. La tracción de los trenes corre a cargo de Renfe Mercancías y Medway.

ALFONSO ALDAY. Torrelavega

El operador Transportes Mixtos Especiales (Tramesa), que centra su actividad en el transporte por ferrocarril de productos químicos y siderúrgicos, ha puesto en marcha recientemente un nuevo tren semanal entre España y Portugal. La compañía ha cerrado un acuerdo con Intergal, empresa perteneciente a Grupo Fertiberia, para el transporte de abonos. La operativa arrancará en Setúbal. En concreto, desde la planta de ADP Fertilizantes, filial portuguesa de Fertiberia, con destino a clientes de Castilla y León.

La tracción correrá a cargo de Renfe Mercancías en el lado español y de Medway, filial de la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC), en el tramo portugués, según avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables de Tramesa.

El intercambio de los trenes se realiza en el paso fronterizo de la localidad salmantina de Fuentes de Oñoro, donde Medway se lleva los vagones vacíos, traccionados por Renfe Mercancías, para volver a cargar, al tiempo que el operador



Los trenes están compuestos por 12 vagones, con un peso total de cerca de 660 toneladas.

público español engancha los vagones con la mercancía para su distribución en el mercado español. Los trenes están compuestos por 12 vagones, con un peso total próximo a las 660 toneladas.

La previsión inicial apunta a un tráfico anual de 35.000 tm

La previsión inicial de tráfico apunta a un movimiento de cerca de 35.000 toneladas al año, lo que supondría el 12 por ciento de las 300.000 toneladas que hasta la fecha se transportaban todas por carretera, es decir, unos 12.500 camiones al

año, según explicaron a este periódico los mismos medios. Para la distribución de la mercancía en el mercado español, el Grupo Fertiberia utiliza tres nodos logísticos, que cuentan con apartadero ferroviario.

AMPLIAR LOS 'HUBS'

Uno de ellos es su propiedad, localizado en Paredes de Nava (Palencia) y dos más ubicados estratégicamente en Medina del Campo (Valladolid) y Villalonquén (Burgos). En estas instalaciones se realiza el acopio de los fertilizantes para su posterior distribución a clientes de la zona de influencia, añadieron los mismos interlocutores. "El objetivo es ampliar los 'hubs' para ganar competitividad en la distribución de última milla, lo que no

es sencillo por la falta de infraestructuras adecuadas para la realización de esta operativa", explicaron a este periódico responsables de Tramesa, tras destacar que "se trata de un tráfico con un gran potencial de desarrollo".

La tracción de los trenes corre a cargo de Renfe y Medway

El operador ferroviario, además, espera reforzar su relación comercial con Grupo Fertiberia con la puesta en marcha de un nuevo servicio ferroviario para el transporte de nitratos desde la planta de la filial ADP Fertilizantes localizada en Alverca, donde está llevando a cabo inversiones para la construcción de un nuevo cargadero, destacaron las mismas fuentes. El Grupo Fertiberia, con una cuota de más del 30 por ciento del mercado de fertilizantes en la Península Ibérica, dispone de 22 centros logísticos y en el año 2018 gestionó 277 composiciones ferroviarias del total de 1.665 unidades de transporte en dicho ejercicio. Los fondos gestionados por Triton completaron recientemente la adquisición de Grupo Fertiberia, uno de los principales productores de fertilizantes y productos químicos industriales. Fertiberia pertenecía anteriormente al Grupo Villar Mir. Los términos y condiciones de la transacción no han trascendido.

AÉREO

El aeropuerto de Teruel invertirá más de 33 millones en reforzarse

El aeropuerto de Teruel sigue adelante con sus planes para reforzar sus instalaciones. La pista aragonesa tiene previsto acometer una inversión superior a los 33 millones de euros en los próximos meses para la construcción de nuevos hangares y la ampliación y pavimentación de la plataforma y campa de estacionamiento. El Consorcio del Aeropuerto de Teruel, propietario de las instalaciones, ha adjudicado recientemente varias de las actuaciones previstas, mientras mantiene en fase de licitación un hangar de 16.000 metros cuadrados en el que está previsto que invierta 24 millones de euros.

FERROCARRIL

La futura terminal de la plataforma logística de Badajoz quema etapas

La futura terminal ferroviaria de la plataforma logística de Badajoz quema etapas para su puesta en acción. El último paso ha sido la adjudicación por parte del Adif de las obras de construcción a la Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Sehuca Construcciones y Servicios, Martín Casillas y Comsa por un importe de 11,64 millones de euros con cargo a la Junta de Extremadura. El plazo de ejecución de la futura terminal es de 12 meses y las nuevas instalaciones contarán con un haz de seis vías de entre 800 y 950 metros, que estarán conectadas a la línea que finaliza en Lisboa.

EXPRESS

TXT gestionará una nave logística de 20.000 m2 en Guadalajara

La paquetera Trans X Tar, que opera en el mercado con la marca comercial TXT, ha alquilado a Pulsa Properties una plataforma de 19.452 metros cuadrados en Fontanar (Guadalajara). Las instalaciones cuentan con 17 muelles para la carga y descarga de mercancías y una altura de 12,20 metros. TXT amplió hace dos años sus instalaciones centrales en Getafe (Madrid) donde suma 18.000 metros cuadrados repartidos en dos naves. La compañía alcanzó unas ventas de 87,72 millones de euros en 2018, lo que supuso un crecimiento del 12 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

El puerto de Sagunto se subirá al intermodal en 2023 con dos terminales de gestión privada

El nuevo acceso ferroviario a la rada aminorará el coste logístico de las operaciones de contenedores y vehículos nuevos, tráfico que explotan InterSagunto, Bergé y Noatum

► El puerto de Sagunto tendrá sus infraestructuras intermodales preparadas en 2023 una vez se concrete su nuevo acceso ferroviario. La rada dispondrá de dos terminales de gestión privada que permitirán aminorar el coste logístico de las operaciones de contenedores y vehículos, tráfico que explotan InterSagunto, Bergé y Noatum.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto

El puerto de Sagunto resolverá en 2023 su déficit ferroviario, una situación que viene lastrando la logística de sectores como el contenedor y la automoción, que están en condiciones de diversificar la tradicional dependencia de la rada de los productos siderúrgicos.

Veinte años después del primer papel tramitado por la Autoridad Portuaria de Valencia, la constructora Copasa ha arrancado las obras del nuevo acceso ferroviario, una inversión de 14,5 millones de euros que estará finalizada en 16 meses.

Hoy, las vías de tren sólo llegan hasta las instalaciones siderúrgicas de ArcelorMittal, pero no entran en el interior del recinto. El acceso, esencial para poder desarrollar en el futuro una área intermodal junto a Parc Sagunt, permitirá aminorar el coste logístico de las operaciones de contenedores y vehículos, tráfico que explotan InterSagunto, Bergé Marítima y Noatum Maritime.

La obra habilitará dos terminales de gestión privada a partir de 2023, según las previsiones, una para con-



tenedores y carga general y otra para vehículos nuevos, según han confirmado fuentes de la Autoridad Portuaria a TRANSPORTE XXI. Estas dos instalaciones, bajo un coste de 9 millones de euros, estarán

El puerto invertirá 9 millones de euros en la red ferroviaria interna de Sagunto

situadas en la segunda dársena. La instalación dedicada al contenedor y carga general, tendrá una playa de 3 vías de 750 metros lineales cada una en el Muelle Centro, colindante al Muelle Norte donde está la terminal de InterSagunto, y un área específica para manipulado y estocaje. La segunda terminal ferropuertoaria se instalará en el Muelle Sur, junto al centro logístico de Toyota en el interior de la terminal de automóviles nuevos de la rada, disponiendo

también de 3 vías para trenes de 750 metros. Asimismo, el puerto construirá dos plataformas de suministro de combustible para surtir a las máquinas que operen en Sagunto, ya que se ha decidido que la red ferroviaria interna, que tendrá ancho mixto, no esté electrificada. Para la clasificación de los trenes, el puerto levantará una estación intermedia en terrenos junto a Parc Sagunt que permitirá la logística de los convoyes de entrada y salida.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

La estrategia de Maersk va a resultar ser acertada. Apostó por no hacer locuras en el mar y mejorar su relación en tierra con los embarcadores

Al límite de capacidad

El rey de los océanos, AP Moller-Maersk, estaba a comienzos de junio a un pasito de los 4 millones de TEUs de bodega. Según los datos del TOP de armadores de la consultora Alphaliner, una referencia que nos muestra el poder naviero mundial, la danesa está llamada a

ser el primer *megacarrier* que supere esta cota. Sus 658 buques, propios y charteados, posicionan a Maersk con el 16,8 por ciento de la oferta mundial de bodega en líneas de contenedores. La danesa ha decidido mantenerse al límite de capacidad en los próximos dos años. La estrategia de Maersk va a resultar ser acertada. La compañía, que solo tiene en cartera, según la consultora, 15 buques que añadirán 34.252 TEUs a su negocio, apostó hace tiempo por no hacer locuras en el mar y mejorar su relación en tierra con los embarcadores. Frenó la carrera por el gigantismo de los buques en naves de 20.568 TEUs, mientras otras navieras como MSC, HMM o CMA CGM superaban con amplitud esta cifra para posicionarse en los 24.000 TEUs. "No hay intenciones de invertir en grandes buques", reiteraba un directivo de la naviera a principios de año,

mostrándose escéptico sobre la ventaja de construirlos como si han hecho otros armadores. Los actuales *megaships* son barcos de 400 metros de eslora y 59 metros de ancho. Pocas diferencias hay entre un 18.000 y un 24.000. Apretar más la carga y valor marginal, que solo es muy ventajoso si se consigue navegar lleno. Y es que mientras Maersk mantiene parada su aventura en el mar, la danesa invierte en mayor integración de sus negocios de logística y servicios implementando estrategias para ofrecer soluciones personalizadas de extremo a extremo. Supondrá un mayor control de sus operaciones terrestres y productividad para el cliente. En tiempos de crisis, Maersk quiere ser una naviera digital, flexible, productiva y sostenible dentro del objetivo de ser más útil a la cadena de suministro.

Alljuicemed apuesta por la ZAL de Alicante

La firma vinícola Alljuicemed solicita la renovación de su compromiso con el puerto de Alicante y mantener su nave en la ZAL de la rada para distribuir concentrados de frutas

El plazo para ofertar vencerá el 2 de julio

El puerto de Valencia retoma el concurso para otorgar la concesión para la construcción y gestión de la futura terminal pública para operaciones ro-pax en la dársena

Grimaldi recupera flujos en mayo en Valencia, pero los tráficos de carga rodada bajan una media del 24%

La regularidad de escalas se hundió en abril ante la caída de la industria y la automoción

► La actividad portuaria de carga rodada de la naviera Grimaldi en Valencia se ha reducido un 24 por ciento hasta mayo de este año. El hundimiento en la regularidad de sus escalas tuvo gran incidencia en abril en las terminales de VTE en Valencia y de Noatum en Sagunto por la bajada de flujos de carga industrial con Italia y la reducción en la operativa de vehículos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La actividad operativa de la naviera Grimaldi en el ámbito de los puertos de Valencia y Sagunto, dedicada al negocio de la carga rodada, se redujo un 24 por ciento en los cinco primeros meses de 2020, según los datos contabilizados por la Autoridad Portuaria de las escalas realizadas por la italiana.

Durante el periodo enero-mayo, Grimaldi realizó 285 escalas. El 75 por ciento, 212 buques, se operó en la terminal de VTE en Valencia, mientras que 73 se trabajaron por Noatum en Sagunto. Supone una reducción de 90 buques con respecto a idéntico periodo de 2019. La cancelación de escalas afectó más a las actividades en Sagunto, con una reducción del 31 por ciento, mien-

tras que en Valencia se aminoró el flujo de buques en un 21 por ciento. Solo en abril, en pleno estado de alarma, las escalas cayeron un 53 por ciento respecto al mismo periodo de 2019. En este mes, la naviera

Grimaldi operó 861 buques en Valencia y Sagunto durante 2019

italiana operó 6 buques en Sagunto y 30 en Valencia, según la información recogida por la Autoridad Portuaria.

En este sentido, operadores que embarcan en los servicios de la ita-



Operaciones de automóviles de Ford en un buque de Grimaldi en Valencia. Foto: Martínez

liana, consultados por TRANSPORTE XXI, constatan importantes caídas en los tráficos de carga rodada que la Autoridad Portuaria sitúa en una media de entre el 13 y el 25 por ciento en los embarques de mercancías, dependiendo de la tipología de los tráficos. Estos medios explican que “abril ha sido un drama, con una reducción de nuestros tráficos habituales de más del 40 por ciento en Sagunto y de entre un 20 y un 25 por ciento en Valencia”. Por otro lado, operadores destacaban, al cierre de esta edición, que durante mayo y el inicio de junio se había recuperado una parte de la actividad perdida respecto a un mes tipo, aunque “los flujos son menores a los del pasado año y entendemos que la dinámica va a ser así al menos durante el próximo cuatrimestre, porque hemos visto como se han reducido bastante las expectativas de los cargadores”.

De hecho, en el pasado mes de mayo, la naviera Grimaldi operó 54 buques, 39 en su terminal de carga rodada de Valencia y 15 en el puerto de Sagunto, cifra que supone una reducción de más del 30 por ciento respecto a idéntico mes del pasado año. Son 27 escalas menos realizadas que en idéntico mes del pasado ejercicio.

Junto a la caída de los flujos de carga industrial en sus servicios de autopista del mar entre Valencia e Italia, así como en su servicio regular con África, el varapalo a la actividad de la naviera se centra en la logística import-export de vehículos nuevos, con una reducción en el entorno del 30 por ciento fruto del parón de los flujos de Ford, PSA, Fiat e Iveco, sus grandes clientes. En 2019, Grimaldi realizó 629 escalas en Valencia, mientras que 232 buques operaron en Sagunto, según los datos de la Autoridad Portuaria.

SERVICIOS

VPI Logística reactiva el concurso para recibir ofertas a tres manzanas de la ZAL de Valencia

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

VPI Logística ha reactivado el proceso administrativo para la presentación de ofertas del derecho de superficie de tres nuevas manzanas de la ZAL del puerto de Valencia que quedó suspendido por el estado de alarma en España.

Las tres manzanas (A1, B1 y A3) tienen 38.301, 32.297 y 36.363 metros cuadrados, respectivamente. La A3 está dedicada a proyectos de promotores inmobiliarios que tengan como objeto el desarrollo de una nave modular multi-inquilino, aunque estos también pueden optar al resto de manzanas para construir una o más naves para uno o más clientes finalistas. Los interesados pueden presentar sus ofertas hasta el próximo 8 de julio.

Fátima Zayed, gerente de servicios logísticos de VPI Logística, ha indicado a TRANSPORTE XXI, que “una vez se decreta el levantamiento del estado de alarma, se adjudicarán las cuatro manzanas” que fueron solicitadas por Raminatrans, Medlog Iberia, International Forwarding (IFS) y MSC España, “procediendo a la licitación y adjudicación de las obras de reparación por parte de Sepes”. Estas obras, con un presupuesto de 4,4 millones de euros y un plazo de 8 meses, son

“En la ZAL tenemos los proyectos y a los inversores esperando. Es el momento”

necesarias para que las cuatro empresas puedan empezar a ocupar los terrenos, después de que el Ayuntamiento de Valencia haya aprobado el proyecto. Una vez terminadas las obras, las empresas podrán pedir licencia al consistorio. El objetivo de VPI Logística es que los primeros operadores puedan tener operativos sus almacenes en la zona logística del enclave valenciano en el ejercicio 2022.

Zayed explica que “tenemos la infraestructura ejecutada, un nuevo planeamiento aprobado y los proyectos y a los inversores esperando. Es ahora y es el momento”, tras haberse cumplido 25 años del lanzamiento de un proyecto que ha acumulado un largo retraso por temas burocráticos.



La Autoridad Portuaria de Bilbao aplaza la presentación de ofertas para la gestión del apartadero ferroviario al 14 de septiembre, tras paralizarse los trámites por la pandemia

Tepsa acomete nuevas inversiones en Bilbao para mejorar la operativa de sus instalaciones

El proyecto, vinculado a la ampliación de su concesión en Punta Lucero hasta finales del año 2032, forma parte de la 'hoja de ruta' trazada para automatizar sus procesos

► Tepsa acomete nuevas inversiones en el puerto de Bilbao para mejorar la operativa de sus instalaciones. El proyecto, vinculado a la ampliación de su concesión en Punta Lucero hasta finales del año 2032, forma parte de la 'hoja de ruta' trazada para automatizar sus procesos de carga y descarga de buques y cisternas.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La compañía independiente Terminales Portuarias (Tepsa), especializada en la recepción, almacenamiento y expedición de graneles líquidos, sigue ejecutando la 'hoja de ruta' trazada para mejorar su operativa en el puerto de Bilbao, donde está llevando a cabo la automatización de los procesos de carga y descarga de buques y cisternas. El operador, participado al 100 por ciento por el grupo francés Petrofrance, acometerá la conexión a la red eléctrica de su concesión en Punta Lucero para dotar a dicha instalación de una mayor operatividad y flexibilidad. De este modo, la empresa podrá ampliar el tipo de operaciones en esta zona portuaria, así como integrar de una forma "más eficiente" el funcionamiento de esta parte de la terminal al dejar de depender de medios de generación externos, según destacaron a TRANSPORTE XXI responsables



Nuria Blasco, directora general de TEPESA, e Igor Salguero, director del operador en Bilbao.

del operador. El proyecto, que ya cuenta con el visto bueno de la Autoridad Portuaria, está vinculado a la ampliación del plazo de su concesión en Punta Lucero en 8 años, hasta el 31 de diciembre de 2032.

La inversión de Tepsa en los últimos años ronda los 6 millones

La inversión, cercana a los 200.000 euros, forma parte de la apuesta de Tepsa por Bilbao. De hecho, a mediados de 2018, la entidad portua-

ria ya aprobó la modificación de la concesión de la compañía en Punta Ceballos, consistente en la ampliación del plazo hasta enero de 2042, en base a la realización de nuevas inversiones.

A lo largo de los tres últimos años y medio, el operador ha desembolsado ya más de la tercera parte de los cerca de 6 millones de euros comprometidos con la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Como ya adelantó este periódico, los trabajos consisten, fundamentalmente, en la automatización de los procesos de carga y descarga, a mejora de los sistemas de control de accesos y la adecuación de los tanques de la terminal, lo que permiti-

rá "aumentar la productividad y eficiencia de las instalaciones y la seguridad de la operativa", añadieron los mismos interlocutores.

La terminal, conectada a la refinería de Petronor y al sistema de red nacional de oleoductos, cuenta con 79 tanques, con capacidad para 321.900 metros cúbicos. En 2019, movió más de 4 millones de toneladas, con un tráfico diario de más de 240 camiones cisterna.

La instalación también cuenta con un apartadero ferroviario para dar servicio a sus clientes, conectando las instalaciones de la dársena con las diferentes plantas de producción de la Península. El operador gestiona actualmente tres servicios semanales, con una capacidad de unas 1.000 toneladas por tren. La terminal ferroviaria tiene una vía principal de 384 metros de longitud y una vía auxiliar de 84 metros.

Tepsa, que nació en 1964 en Barcelona, celebró el pasado año su 55 aniversario en España, con varios proyectos encima de la mesa, como la ampliación de sus instalaciones de Tarragona, para afianzar su actividad en el almacenamiento de graneles líquidos, productos químicos, petrolíferos y alimentarios.

El operador dispone actualmente de 900.000 metros cúbicos distribuidos en sus cuatro terminales marítimas, ubicadas en los principales puertos de la Península: Barcelona, Bilbao, Tarragona y Valencia.

CARRETERA

Grupo Salgar extiende su actividad de transporte a las radas de Bilbao y Gijón

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Salgar ha expandido sus servicios de transporte terrestre de contenedores en los puertos de Bilbao y Gijón. El flota, que dirige Xavier Sales García, refuerza así su actividad en el norte de España con la incorporación de servicios dedicados a sus clientes en ambas dársenas. Este negocio será gestionado directamente desde su delegación ubicada en Vigo, que fue abierta a principios de año.

Tras la situación generada por el coronavirus, Xavier Sales, director general de Grupo Salgar, ha indica-

do a TRANSPORTE XXI que "poco a poco todos empezamos a ver la luz al final del túnel", matizando que "no nos detenemos con el fin de ser un proveedor estratégico".

La expansión del grupo al norte de España completa su presencia en todos los puertos con tráficos destacados de contenedores import-export en la Península Ibérica, tras haber logrado consolidar su actividad en Portugal, donde opera en Leixoes, Lisboa, Setúbal y Sines. El grupo, con sede central en Valencia, dispone de una flota propia de 136 tractores.



Grupo Salgar dispone de una flota de 136 tractores en España y Portugal.

Foto: Martínez

Su matriz Contratas y Transportes Salgar viene experimentando crecimientos notables en los últimos años. En 2018, último ejercicio disponible, según el Libro Blanco del

Transporte por Carretera, que edita TRANSPORTE XXI, aumentó sus ventas en un 34 por ciento, con un volumen de negocio de 22,86 millones de euros.

El Covid-19 se deja sentir en Pasaia

El tráfico del puerto guipuzcoano se desploma un 16,5% en abril, con un movimiento de 192.216 toneladas, que deja el descenso en el primer cuatrimestre de este año en el 5,7%

Guitrans vuelve a cargar contra los peajes

Guitrans aplaude la nueva sentencia que vuelve a tumbar los peajes y recuerda que el transporte es una actividad esencial que no puede soportar más sobrecostes

El puerto de Bilbao sigue dando pasos para consolidarse como *hub* gasístico

El tráfico de gas natural, de la mano de BBG, se ha multiplicado por 3,5 desde 2014, tras superar los 4,2 millones de tm en 2019

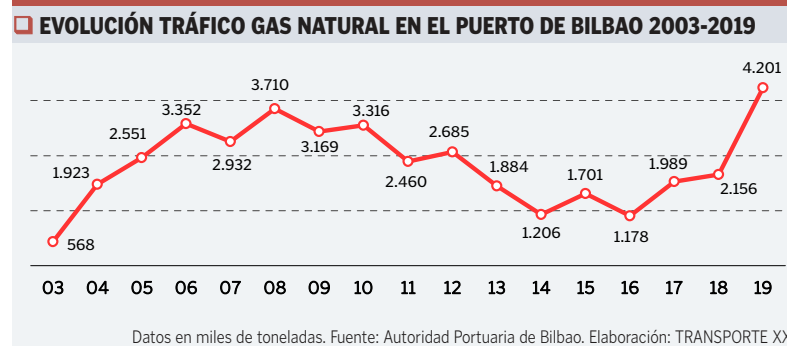
► El gas natural, que logró sostener el movimiento de mercancías del puerto de Bilbao durante el pasado ejercicio, marcado por la parada técnica de la planta de Petronor, su principal cliente, está adquiriendo un gran protagonismo en los muelles. Un crecimiento meteórico en los últimos años, que consolida a la dársena vasca como *hub* gasístico.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El tráfico de gas natural se ha multiplicado por 3,5 en el puerto de Bilbao durante los últimos cinco años, con un crecimiento superior al 248 por ciento, según datos facilitados a TRANSPORTE XXI por la Autoridad Portuaria que preside Ricardo Barkala. En concreto, la dársena vasca ha pasado de mover 1,2 millones de toneladas en 2014 a más de 4,2 millones en 2019, su nuevo máximo histórico, superando la anterior marca de 3,7 millones de toneladas establecida en 2008, previo al estallido de la crisis económica. Solo en el último año, el puerto vasco duplicó sus registros, situándose a la cabeza del tráfico marítimo español. Una consolidación como *hub* logístico en la que ha tenido mucho que ver la planta regasificadora de gas natural licuado (GNL), Bahía de Bizkaia Gas, que el pasado año fue la que más aportó al sistema gasista español, concretamente el 27,5 por ciento del total de GNL. La instalación recibió en 2019 un total de 67



La planta de regasificación de BBG recibió en 2019 un total de 67 buques.



buques. En esta línea, Repsol ha anunciado su intención de construir una gasinera en sus muelles, fruto del acuerdo alcanzado con la naviera Brittany Ferries. La instalación estará junto a su terminal, donde atracan los ferris, en el muelle A6, y abastecerá a los barcos propulsados por GNL que construye el armador, así como a otras embarcaciones cuando no esté ocupado el

ataque. La gasinera ocupará una superficie de tierra de 7.443 metros cuadrados y dispondrá de un tanque con una capacidad de 1.000 metros cúbicos.

Esta iniciativa se suma a otras llevadas a cabo en el puerto con anterioridad, como el primer *bunkering* 'truck to ship' (de camión barco) realizado en 2017, o la primera prueba piloto de carga de GNL en 2018.

El gas natural marcó un nuevo máximo histórico en 2019

buques, que movieron 9,63 millones de metros cúbicos de GNL, equivalentes a 4,2 millones de toneladas, lo que representa el 12 por ciento del movimiento total del puerto de Bilbao.

La Autoridad Portuaria, además, es "pionera en la gestión medioambiental" y promueve diferentes iniciativas que "encajan en los ejes seleccionados por el sistema portuario para contribuir a la Agenda 2030", destacaron a este periódico fuentes del organismo portuario.

La 'hoja de ruta' trazada incluye, en este sentido, el suministro de GNL a

CARGADORES

La compañía Enagás desembarca en la plataforma logística intermodal Arasur

A.ALDAY. Vitoria

La plataforma logística intermodal Arasur, situada en Rivabellosa, al sur de Álava, suma un nuevo inquilino, que viene a reforzar el componente industrial de la instalación.

Enagás, principal compañía de gas natural en España, ocupará una superficie de 40.000 metros cuadrados para el almacenamiento y distribución de tubos, según ha podido saber este periódico de fuentes de toda solvencia, que confirmaron que el proyecto se estaba trabajando desde principios de este año.

Se trata del espacio que anteriormente ocupaba la empresa Gamesa (ahora Siemens Gamesa), para almacenar equipos eólicos hasta que decidió trasladar su 'hub' hace años al puerto de Bilbao.

El desembarco de Enagás se suma a otros proyectos recientes, como los de Bridgestone, Aernnova, DSV, Gestamp y Gefco, entre otros, que han posibilitado el despegue de la plataforma logística Arasur, con un nivel de ocupación actualmente por encima del 80 por ciento de su cartera de activos logísticos.

Los mismos interlocutores, además, avanzaron a este periódico que Arasur proyecta sacar al mercado en los próximos meses, "en función de la demanda", una nueva plataforma logística de 20.500 metros cuadrados de superficie, similar a la que ocupa Bridgestone, que utiliza como almacén regulador de neumáticos para optimizar los procesos logísticos de sus distintas plataformas productivas ubicadas en Burgos, Vizcaya y Cantabria.

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

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

ar racking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

Cierra su primer contrato de *lay-up* (amarre de buques fuera de explotación) con Topaz Energy and Marine. Acogerá seis remolcadores del grupo P&O Maritime

Galitrans ampliará en Galicia sus almacenes para el grupo Inditex

La compañía de transporte levantará una nave en un terreno de 3.600 metros cuadrados en el polígono coruñés de Laracha

► Galitrans ampliará su operativa logística para el grupo textil Inditex con unas nuevas instalaciones en el polígono industrial de Laracha (A Coruña). La compañía de transporte por carretera dispone de un terreno de 3.600 metros cuadrados de superficie, donde levantará, en una primera fase, una nave de unos 800 metros cuadrados.

IÑAKI EGUÍA. Laracha

Galitrans reforzará su operativa logística para el grupo textil Inditex con unas nuevas instalaciones en el polígono industrial de Laracha (A Coruña). La compañía de transporte por carretera dispone de un terreno de 3.600 metros cuadrados en el que próximamente iniciará los trabajos para edificar, en una primera fase, una nave de unos 800 metros cuadrados. La instalación contará con dos muelles de carga. El grupo Inditex tiene en el complejo de Laracha, propiedad de la sociedad Suelo Empresarial del Atlántico (SEA), una plataforma logística, construida durante los últimos tres años sobre una superficie de unos 120.000 metros.

Galitrans, que concentra más del 90 por ciento de su actividad para el grupo textil fundado por Amancio Ortega, también posee otros dos almacenes en el Centro Logístico de Transportes de Culleredo (A Coruña), con unas superficies de 6.000 y 3.500 metros cuadrados.

El transportista gallego, además, es propietario de una nave de 800 metros cuadrados en Guadalajara y



Galitrans tiene una flota propia de 42 semirremolques y 13 cabezas tractoras

■ GALITRANS 96 SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	10,13	11,02	-8%	9,63	8,50	6,22
Ebitda	1,15	1,81	-36%	0,92	1,04	0,52
Resultado del ejercicio	0,63	1,12	-44%	0,47	0,49	0,21
Total activo	8,50	7,99	+6%	7,11	6,53	5,92
Patrimonio neto	7,22	6,59	+10%	5,71	5,24	4,86

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

opera en Barcelona con unas instalaciones de unos 6.000 metros cuadrados de superficie en régimen de alquiler.

Galitrans, fundada en 1996 y con sede en Culleredo, realiza rutas de

transporte nacional, en su mayor parte entre Galicia, Madrid, Barcelona y Zaragoza. Para esta actividad cuenta con un parque propio de 42 semirremolques y 13 cabezas tractoras, que son complementadas por los vehículos pertenecientes a los transportistas subcontratados. El operador gallego incorporó durante el pasado año 14 semirremolques y en 2020 contempla añadir otros cinco más, conforme a su política de renovación continuada.

Emplea en A Coruña, Guadalajara y Barcelona más de 16.000 m2 de naves

CARGADORES

Volkswagen Navarra priorizó el envío de vehículos en tren durante la pandemia

IÑAKI EGUÍA Pamplona

Volkswagen Navarra ha priorizado la distribución de vehículos por tren durante la crisis del Covid-19. El modo ferroviario permite "garantizar una mayor protección en la salud de los transportistas por carretera, así como disponer de una mayor agilidad operativa en el cruce de fronteras", según revelan los responsables de la factoría de automoción. Transfesa Logistics es la empresa que gestiona los tráficos que parten de la fábrica de Landaben (Pamplona) con destino al sur de Alemania, Suiza y Austria, empleando vagones aislados porta-autos de dos tipos de longitudes.

Volkswagen Navarra logró el pasado año el récord en la distribución de vehículos en tren, con 155.633 unidades. Además, registró su mayor porcentaje movido en ferrocarril, con el 48,6 por ciento, de su producción total de 320.523 coches ensamblados en 2019. La factoría de Pamplona ha incorporado recientemente su segundo turno para alcanzar un ritmo de producción de 1.054 vehículos diarios, de los que aproximadamente el 55 por ciento serán del modelo T-Cross y el 45 por ciento restante del Polo. Las instalaciones de la multinacional alemana en Landaben suspendieron su fabricación desde el pasado 15 de marzo hasta el 27 de abril, en el que entró el primer turno para ensamblar 527 automóviles diarios. La recuperación de la actividad de la factoría es fundamental para su red de proveedores logísticos, donde sobresalen operadores como ID Logistics, Transportes Sesé o Schnellecke Logistics.

CARRETERA

Logística Cocantra moderniza su almacén de 6.000 m2 en Cantabria

Logística Cocantra, empresa de la Cooperativa Cántabra de Transportes, está modernizando su nave de Polanco, que tiene 6.000 metros cuadrados de superficie de almacén, 1.000 de oficinas y 15 muelles de carga. El complejo, puesto en marcha en 2015 tras una inversión próxima a los cinco millones de euros, ha sido utilizado en los últimos años por la cadena de distribución Supermercados El Árbol, Repsol o el grupo Cantra. Cocantra, que este año celebra el 40 aniversario de su fundación, gestiona una flota de 80 camiones que transportan una mercancía muy diversificada.

MARÍTIMO

CLdN sumará en Santander una línea directa con Liverpool y Dublín

La naviera CLdN abrirá este mes una línea directa semanal entre los puertos de Santander con Liverpool (Reino Unido) y Dublín (Irlanda), que estará servida por el buque "Victorine", con capacidad para transportar 170 semirremolques, así como contenedores, mercancía estática sobre mafi y cargas de proyecto. El nuevo servicio del armador luxemburgués se suma a las tres frecuencias semanales que tiene en la dársena cántabra con Zeebrugge, y que enlazan con Cork y Dublín (Irlanda), Killingholme y Londres (Gran Bretaña), Esbjerg (Dinamarca) y Gotemburgo (Suecia).

CARGADORES

Cementos Carral amplía capacidad en el puerto exterior de A Coruña

Cementos Carral está ampliando sus instalaciones en su concesión del puerto exterior de A Coruña. La empresa gallega de materiales para la construcción levanta una nave de ensacado y un silo de 250 toneladas para la expedición del material a los camiones. Este equipamiento se engloba en un programa de inversión de 1,2 millones para reforzar las actuales instalaciones, compuestas por 10 silos con una capacidad para almacenar 8.400 toneladas. Cementos Carral registró en 2019 un movimiento de 55.641 toneladas en A Coruña. En el primer trimestre, ya ha manipulado 9.800 toneladas.

Operativa de Deltacargo para Air Canada

La transitaria gallega ha realizado en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas la supervisión de una operativa en un avión de pasaje de Air Canada reconvertido en carguero

Observatorio del Transporte de Galicia

La Xunta ultima la puesta en marcha de un Observatorio de Transporte de Mercancías de Galicia, una herramienta que permitirá calcular los costes de la actividad del sector

CMA CGM consolida a Yilport Ferrol con una segunda línea semanal

Su filial Containerships conecta la terminal de FCT con Reino Unido e Irlanda, vía Bilbao

► CMA CGM consolida su apuesta por el puerto de Ferrol. Su filial Containerships ha puesto en marcha una segunda línea regular en la terminal de contenedores de Ferrol Container Terminal (FCT), del grupo turco Yilport. La nueva conexión, con una frecuencia semanal, enlaza la dársena gallega con Reino Unido e Irlanda, vía puerto de Bilbao.

IÑAKI EGUIA. Ferrol

La naviera CMA CGM continua la apuesta por reforzar su actividad en las instalaciones de la empresa Ferrol Container Terminal (FCT), del grupo turco Yilport. Su filial Containerships ha puesto en marcha una segunda línea regular para el transporte de contenedores desde la dársena gallega para enlazar semanalmente, vía puerto de Bilbao, con el oeste de Inglaterra (Liverpool y Bristol), Escocia (Glasgow) e Irlanda (Dublín).

El buque "Encounter", que tiene una capacidad para transportar hasta 750 TEUs, inauguró la ruta con la dársena exterior de Ferrol procedente de Liverpool y con destino al puerto de Bilbao.

El nuevo servicio de Containerships en Yilport Ferrol se suma al iniciado en junio de 2018 por esta naviera del grupo CMA CGM para ofrecer conexiones regulares con las dársenas de Tilbury (Reino Unido), Róterdam (Países Bajos) y Hamburgo (Alemania). Además,

esta línea posibilita transbordos con destino a Dinamarca, Finlandia, Polonia, Suecia, Noruega, Rusia y los países bálticos. Containerships, que hasta el pasado año operaba bajo el nombre de MacAndrews, ha movido en el puerto exterior de Ferrol un total de 16.166 TEUs cargados con 176.257 toneladas. Esta operativa registra un crecimiento sostenido desde su arranque hace dos ejercicios.

La Autoridad Portuaria de Ferrol contabilizó un total de 8.275 contenedores en 2019, una cifra que supone un crecimiento del 82,6 por ciento con respecto a los 4.532 TEUs del ejercicio anterior. Según los datos provisionales hasta mayo, el tráfico de contenedores en el complejo de Yilport Ferrol ha aumentado al 13,7 por ciento durante este año, a pesar de la crisis del coronavirus.

José Manuel Vilariño, presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol,



Un momento de la inauguración de la segunda línea regular de CMA CGM en Yilport Ferrol.

ha agradecido a Containerships y a Yilport "que hayan redoblado su apuesta por nuestras instalaciones para ofrecer a la industria gallega un incremento de su competitivi-

La naviera ha movido más de 16.000 TEUs en Ferrol desde 2018

dad, con más soluciones de transporte y de logística para el desarrollo de su comercio internacional". La puesta en marcha del nuevo servicio regular de Containerships en Yilport Ferrol con las islas británi-

cas se realiza en un año en el que Reino Unido abandonará definitivamente la Unión Europea. En este contexto, la Autoridad Portuaria de Ferrol ha puesto en marcha este año un Puesto de Control Fronterizo (PCF) en la dársena exterior, destinada al control del tráfico de productos embalados o envasados de origen animal para el consumo humano (pescado y carne) y que provengan de países de fuera del espacio comunitario.

La entidad portuaria que preside José Manuel Vilariño ha comenzado los trámites para duplicar el próximo año la actual capacidad del edificio de PCF, que tiene unos 500 metros cuadrados y está equipado con tres cámaras frigoríficas.

MARÍTIMO

Grupo Suardiaz retoma el servicio atlántico que conecta Vigo con Tánger

IÑAKI EGUIA. Vigo

Grupo Suardiaz ha retomado la línea atlántica que conecta los puertos de Zeebrugge (Bélgica), Nantes (Francia), Vigo, Tánger y Casablanca (Marruecos), Las Palmas y Santa Cruz de Teneri-

fe. El buque "Mosel Ace", con capacidad para transportar 4.300 vehículos y 120 camiones, cubre este servicio, con una frecuencia quincenal. Entre otros clientes, atiende la producción del sector de la automoción en Marruecos. Conforme vuelvan a

una actividad normalizada las fábricas del grupo PSA en Kenitra y de Renault en Tánger, la naviera que preside Juan Riva retomará la periodicidad semanal, tal como se desarrollaba antes de la pandemia. Suardiaz recuperó el 22 de mayo la autopista del mar entre Vigo y Nantes, con dos escalas semanales, tras un paréntesis de más de dos meses por la parada de la planta gallega del fabricante PSA. La conexión de esta línea con Tánger sigue pendiente para su reactivación.

POLÍTICA

Asturias abordará el potencial del hidrógeno en el transporte

El Gobierno de Asturias ha impulsado una mesa regional del hidrógeno, que entre otros objetivos analizará su uso en el sector del transporte. La iniciativa, coordinada por la Fundación Asturiana de la Energía, contará con la participación de la pública Renfe, así como de Enagás, Duro Felguera, Hunosa, Capital Energy, Iberdrola, Imasa, EDP y el centro global de I+D de ArcelorMittal.



CONSIGNACIONES TOROYBETOLAZA

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs

Avilés | Bilbao | Gijón | Pasajes

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



El puerto de Sevilla reactiva el proceso para ampliar el Muelle de Armamento en 19.000 metros cuadrados y destinar la superficie para operaciones de *project cargo*

El puerto de Almería flexibilizará los flujos de carga rodada a África con un *parking* cerrado

El crecimiento de los tráficos de las navieras Trasmediterránea y Baleària con Argelia y Marruecos obliga al enclave a habilitar una terminal para tráfico pesado de 219 plazas

► El puerto de Almería flexibilizará los flujos de carga rodada al norte de África con la construcción de un *parking* cerrado que permitirá una mayor regulación y seguridad de las operaciones. El crecimiento de los tráficos de las navieras Baleària y Trasmediterránea con Argelia y Marruecos ha obligado a planear un aparcamiento de 219 plazas.

ANTONIO MARTÍNEZ. Almería

El puerto de Almería flexibilizará los flujos de carga rodada en los servicios regulares que conectan la rada con el norte de África gracias a la próxima construcción de un *parking* cerrado que permitirá una mayor regulación de los volúmenes y seguridad en las operaciones.

La Autoridad Portuaria, que preside Jesús Caicedo, levantará un aparcamiento para los transportistas ante la progresión de la actividad comercial y el notable crecimiento que han tenido en los últimos meses las operaciones de las navieras Baleària y Trasmediterránea en sus líneas con Marruecos y Argelia, respectivamente.

La dársena prevé habilitar la nueva zona portuaria en la explanada existente en el Muelle de la Pechina poniendo en servicio antes de finalizar 2020 una Terminal de Tráfico Pesado, que tendrá una superficie de 25.135 metros cuadrados.



Operaciones de carga rodada en el puerto de Almería.

Foto: APA

La instalación habilitará un total de 219 plazas de aparcamiento para semirremolques y unidades de carga completa. El propósito del puerto es “mejorar la seguridad de las mercancías destinadas al transporte ro-ro con terceros países”, según explica en el proyecto al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.

Los tráficos de carga rodada crecen un 9% hasta abril pese a la crisis del Covid-19

El *parking* permitirá unificar tanto las operaciones de los camiones que vayan a hacer embarque o desembarque en los servicios marítimos, como aquellas unidades que necesiten un estacionamiento más prolongado o se encuentren en tránsito. La instalación, que está presupuestada en 523.000 euros, tendrá un cerramiento perimetral en condiciones óptimas de seguridad y de control de las mercancías, según el proyecto de la ingeniería Atecsur, con dos módulos prefabricados para instalaciones de higiene y bienestar de los transportistas.

Desde el organismo se explica que con la instalación “se ofrecerán servicios portuarios con una mayor agilidad, seguridad y con importante ahorro de tiempo y coste de logística, haciendo que el puerto de Almería sea más competitivo”.

La entidad sigue la estela de otros puertos del entorno, como el caso de Algeciras, que han apostado por construir este tipo de terminales de tráfico pesado y que, posteriormente, son explotadas en régimen de concesión administrativa por operadores privados.

CRECIMIENTO DE TRÁFICOS

La instalación se pondrá en marcha en un contexto de crecimiento de los tráficos de carga rodada en Almería en sus relaciones con Gha-zaouet y Orán (Argelia), Nador (Marruecos) y Melilla.

En 2019, la rada concentró un movimiento de 646.827 toneladas, cifra que supone un crecimiento del 49,8 por ciento respecto a 2018 en los flujos realizados por Baleària y Trasmediterránea a bordo de los buques que cruzan el Mar de Alborán. Al cierre del primer cuatrimestre, el enclave mantiene una progresión de los flujos, limitada a un aumento del 9 por ciento debido a la caída de tráficos producida en el mes de abril con la cancelación de salidas por el Covid-19, si bien es un dato que demuestra la vitalidad del negocio en los muelles del enclave.

MARÍTIMO

Logistika 360 apuesta por aumentar en Algeciras los envíos de carne a África

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Logistika 360, empresa estibadora del grupo transitario ECS 360 Logistics, apuesta por reforzar a medio plazo la captación de nuevos flujos de exportación de productos cárnicos a África a través del puerto de Bahía de Algeciras.

El operador gestionó los pasados 2 y 3 de junio las operaciones de carga de 1.600 toneladas de carne congelada procedente de Extremadura y Portugal con destino el puerto fluvial de Matadi, en República Democrática del Congo. La operativa se realizó en el buque “Wild Peony”,

consignado por Transcoma, en el Muelle de Isla Verde interior.

La carne congelada fue embarcada como carga paletizada en el interior de la bodega del buque, procedente de la terminal frigorífica de Agromerchants, impulsor del proyecto, que actuó como almacén intermedio para los exportadores.

Manuel Cózar, gerente de ECS 360, ha explicado a TRANSPORTE XXI, que “se ha tratado de una operativa muy delicada, muy importante para nosotros ya que pensamos que puede ser el inicio de unos tráficos recurrentes” en próximos meses.



La carga, realizada por Logistika 360, ha sido una operación inédita en Algeciras. Foto: ECS

El objetivo del grupo es “aumentar su oferta multiservicio, ya que la carrera cada vez tiene más obstáculos y hay factores externos más decisivos, por los que no nos rein-

ventamos o nos quedamos anclados”, indica Cózar. Esta era la primera ocasión en que en Algeciras se operaba en este formato, con carga paletizada y en bodega.

Embarque en Almería rumbo a Alemania

Logística López Guillén retoma la exportación de productos eólicos en el puerto de Almería con un cargamento de seis palas fabricadas por Eblades Technology en Granada

Caída del 64% de graneles en Carboneras

El puerto pierde un millón de toneladas en 4 meses por la bajada de importaciones de carbón para Endesa y de las exportaciones de cemento y clínker de Lafargue-Holcim

Maersk aumenta su control por el flujo terrestre de importación en Algeciras

La naviera se reserva el derecho de la cesión de los transportes, operaciones que realiza con Ematra, Satransa, Torres y GBC

► Maersk Line apuesta por gestionar con sus propios medios el flujo terrestre de carga de importación en el puerto de Algeciras asumiendo un mayor compromiso logístico con los embarcadores. La naviera se reserva el derecho de la cesión de los transportes en la rada, operaciones que realiza con los flotistas Ematra, Satransa, Torres y GBC.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Maersk Line ha comunicado a sus clientes que la naviera ha decidido gestionar con sus propios medios el flujo terrestre de carga de importación en el puerto de Bahía de Algeciras. En concreto, la danesa ha explicado en un comunicado dirigido a sus clientes, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, que “se reservará el derecho de cesión de todos los contenedores de importación descargados en el puerto a partir del día 15 de junio”.

El armador explica que el objetivo de esta medida para los clientes es “mejorar y simplificar su cadena de suministro”. El cambio operativo “nos permitirá optimizar los tiempos de gestión de órdenes de transporte terrestre, así como facilitar una mejor ejecución de sus entregas”, asegura la compañía.

Maersk explica que trata de ofrecer “un producto de importación todo en uno”, donde la única preocupación del importador “será elegir el



Operativa terrestre de Maersk Line en el puerto de Bahía de Algeciras.

Foto: Martínez

punto de descarga y facilitarnos los detalles de la orden de entrega”. Maersk Line viene trabajando sus tráficos terrestres con regularidad a través de las empresas Ematra,

Maersk quiere para Algeciras un producto import “todo en uno”

Satransa, Grupo Torres y GBC, que, a su vez, “son las compañías que tienen una mayor flota presencial en el puerto de Bahía de Algeciras”, según destaca un portavoz de la

patronal de transporte de la dársena, aunque también opta por subir contenedores a la línea ferroviaria que une el enclave andaluz con el centro de España dentro de su apuesta por la intermodalidad. Transitarios consultados coincidían en explicar a este periódico que “esta nueva política es un aviso directo para el sector *forwarder*”. Estos medios indican que “hace tiempo que las navieras han puesto un pie en tierra y están formalizando acuerdos directos con grandes cargadores, pero nosotros somos sus firmes colaboradores y vamos a ayudarles a tener buenos porcentajes de carga local, tanto en Algeciras como en el resto de enclaves”.

SERVICIOS

La consultora gallega Emetel arranca el plan de tecnología del puerto de Cádiz

A. MARTÍNEZ. Cádiz

La consultora gallega Emetel ha arrancado el desarrollo e implementación del Plan Director de Tecnología de la Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz. La compañía, que se adjudicó por 4,2 millones de euros este contrato del puerto gaditano, realizará durante los próximos cuatro años la digitalización de procesos y servicios del enclave, que preside Teófila Martínez.

Fuentes de Emetel han indicado que “el objetivo es conseguir implantar en la Autoridad Portuaria un modelo de organización y gestión más eficiente, ágil, innovador, seguro y sostenible.

La consultora acumula una considerable experiencia en esta materia al haberse encargado de planes de digitalización similares en enclaves portuarios como Avilés, A Coruña y Vigo.

La entidad ha explicado que en el marco de este plan director se espera ejecutar un total de 68 proyectos de inversión y tres servicios de apoyo (ciberseguridad, consultoría y oficina técnica) que, además de la mejora de los procesos y servicios, contemplan el impacto e influencia sobre los trabajadores y los operadores que tienen actividad en Cádiz.

El plan, que se impulsará bajo la gestión de la consultora Emetel, está especialmente destinado a la mejora de todos los procesos y servicios portuarios, lo que deberá tener su evidente repercusión en la comunidad empresarial.



La naviera NileDutch agrupará tráficos entre África y Túnez en TTI Algeciras

La naviera holandesa NileDutch, especializada en el mercado africano, ha empezado a utilizar el puerto de Bahía de Algeciras como enlace para la redistribución de tráficos de mercancías en contenedores entre África Occidental y Túnez, en concreto, con el enclave de Rades. Para posibilitar esta conexión, el armador ha elegido el servicio *feeder* que viene prestando el operador X-Press, que trabaja semanalmente en la terminal de contenedores que explota TTIA en la ampliación de Isla Verde Exterior de la dársena española, según han confirmado fuentes de la estibadora. NileDutch ha explicado que esta nueva configuración de sus operaciones en el puerto español se utilizará tanto para las importaciones de mercancías procedentes de Europa y África Occidental como para las exportaciones de carga en contenedores a los destinos de la naviera en el continente africano.

El grupo alemán continúa su plan de expansión con la compra del operador irlandés, especializado en almacenaje y transporte de materiales químicos y ADR

Internacional

El tráfico del Top 20 de aeropuertos baja un 3,9% en 2019, mientras la oferta se dispara

La guerra comercial entre EEUU y China se reflejó en el negocio de los principales aeropuertos por volumen de mercancías, que manipularon 48 millones de toneladas

► La demanda de carga aérea durante 2019 se contrajo a escala global, lo que afectó a todos los aeropuertos, según datos facilitados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI, en sus siglas en inglés). Hong Kong sigue liderando el ranking por tráfico de mercancías, con 4,8 millones de toneladas y un descenso del 6,1 por ciento.

ALFREDO ESCOLAR. Montreal

Las estadísticas publicadas por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) se refieren a los 20 principales aeropuertos de carga del mundo y muestran que experimentaron una caída de sus volúmenes de carga de un 3,9 por ciento durante 2019. Entre todos los aeropuertos analizados se manejaron 48 millones de toneladas de carga. Por otra parte, el factor de carga en total descendió 2,6 puntos porcentuales respecto a 2018. La disminución, según ACI, no sorprende debido a la guerra comercial desatada durante el pasado ejercicio entre Estados Unidos y China y otros países asiáticos y de Oriente Medio, por lo que los intercambios comerciales se redujeron considerablemente.

Por su parte, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, IATA, coincide en sus informes en señalar la contracción mundial del transporte aéreo de mercancías e indica que las toneladas de carga por kilómetro transportadas (FTKs) cayeron un 3,3 por ciento respecto a 2018, mientras que la capacidad, medida en toneladas de carga por

TOP 20 DE AEROPUERTOS EN EL MUNDO DE LA CARGA						
Rk. 19	Rk. 18	Aeropuerto	Carga total	%19/18	1T 2020	%20/19 1T
1	1	Hong Kong (HKG)	4.809.485	-6,1%	988.000	-10,9%
2	2	Memphis (MEM)	4.322.740	-3,3%	1.030.854	-6,8%
3	3	Shanghái (PVG)	3.634.230	-3,6%	743.923	-7,6%
4	7	Louisville (SDF)	2.790.109	+6,4%	628.942	+2,2%
5	4	Incheon (ICN)	2.764.369	-6,4%	664.889	+2,5%
6	5	Anchorage (ANC)	2.745.348	-2,2%	591.462	-3,5%
7	6	Dubái (DXB)	2.514.918	-4,8%	568.142	-14,3%
8	11	Doha (DOH)	2.215.804	+0,8%	537.712	+4,4%
9	8	Taipei (TPE)	2.182.342	-6,1%	499.073	-0,3%
10	9	Tokio (NRT)	2.104.063	-6,9%	500.342	+1,5%
11	14	París (CDG)	2.102.268	-2,5%	398.703	-15,3%
12	15	Miami (MIA)	2.092.472	-1,8%	490.760	-6,2%
13	13	Frankfurt (FRA)	2.091.174	-3,9%	457.776	-11,8%
14	12	Singapur (SIN)	2.056.700	-6,3%	462.900	-7,8%
15	16	Beijing (PEK)	1.957.779	-6,0%	301.449	-33,3%
16	17	Guangzhou (CAN)	1.922.132	+1,7%	353.848	-17,7%
17	18	Chicago (ORD)	1.758.119	-3,8%	s/d	s/d
18	19	Londres (LHR)	1.672.874	-5,6%	351.222	-18,0%
19	20	Ámsterdam (AMS)	1.592.221	-8,4%	354.420	-8,7%
20	21	Bangkok (BKK)	1.326.914	-11,2%	308.347	-6,9%

Datos en toneladas. Fuente ACI. Elaboración: TRANSPORTE XXI

kilómetro disponibles (AFTK), se incrementó un 2,1 por ciento, por lo que se mantiene un exceso de oferta histórico alrededor del mundo que

La tendencia del primer trimestre es de fuerte descenso

se ha agravado durante el primer trimestre de 2020. Las caídas observadas por ACI e IATA al comienzo de este año hacen prever un ejercicio de fuerte descenso.

De las cifras anuales facilitadas por ACI destaca la subida a la cuarta posición del aeropuerto de Louisville que desbancó al coreano de Incheon y que en 2018 se encontraba en séptima posición. La buena marcha de la empresa de paquetería UPS, que tiene en este aeropuerto su *hub* principal, posibilitó un alza del 6,4 por ciento en 2019. Esta buena actividad de la paquetería, en un aeropuerto sin tráfico de pasajeros, se ha mantenido durante el primer trimestre de 2020, debido al auge del *ecommerce* durante la pandemia. Eso sí, al inicio del año, Louisville solo logró mejorar su tráfico de carga en un 2,2 por ciento.

De forma similar a este aeropuerto americano, el de Memphis también es sede del otro gran operador de paquetería en Estados Unidos, FedEx. Esto le permite ostentar el primer puesto entre los aeropuertos americanos de carga y mantenerse en el segundo lugar mundial. El descenso de los vuelos de pasajeros durante el pasado año y la consi-

Louisville entra en el Top 5 mundial de aeropuertos

guiente caída del aprovechamiento de sus bodegas para la carga, han propiciado una caída a los largo del pasado año, aunque de forma discreta (-3,3 por ciento). Un aspecto que se ha acusado en el primer trimestre de este año (-6,8 por ciento). Otro aeropuerto que ha remontado puestos entre 2018 y 2019 es el de Doha, que es de los pocos que mejoró en la carga aérea (+0,8 por ciento). Sin embargo, durante el primer trimestre de 2020, la mejora de la carga en Doha, respecto al primer trimestre de 2019, ha sido de un 4,4 por ciento, la mayor subida de todos los aeropuertos contemplados al inicio de este ejercicio. La rápida subida de este aeropuerto en el manejo de carga se explica por la consolidación de Qatar Cargo que tiene aquí su principal *hub*. Esta compañía es ya el mayor operador aéreo de carga del mundo, si descontamos a las empresas integradoras.

MARÍTIMO

Beacon obtiene el apoyo económico del fundador de Amazon, Jeff Bezos

La agencia de carga marítima Beacon, creada por antiguos directivos de Uber y Amazon en 2018, ha conseguido el apoyo financiero de Jeff Bezos, fundador del gigante del *ecommerce*, después de una primera ronda de búsqueda de inversores, que ha conseguido 15 millones de dólares (13,4 millones de euros). La compañía se define como agente de carga digital y de financiación de la cadena de suministros, dos sectores en los que quiere desarrollarse y que, según sus cálculos, suman un valor mundial de 12.000 millones de dólares (11.590 millones de euros) altamente fragmentado.

FERROCARRIL

Gefco Rusia transportará por ferrocarril grano en contenedores

El operador Gefco Rusia ha firmado recientemente un contrato con un productor local de granos para el transporte de garbanzos destinados a la exportación. El acuerdo contempla el transporte del producto en sacos, dentro de contenedores de 20 pies, para su transporte por ferrocarril hasta los puertos. El objetivo es llegar a cargar 40 contenedores al mes con siete destinos diferentes. El sistema proporciona una ventanilla única para la operación con distintas autoridades como los ferrocarriles, las oficinas territoriales de transporte o el puerto y la línea de envío.

MARÍTIMO

Las tarifas de carga para graneles secos suben en todos los segmentos

El flete de buques graneleros entre la costa Oeste de Suramérica y el lejano Oriente han subido en todos los segmentos durante la última semana de mayo. Los buques de tamaño *Handysize* se han cotizado hasta los 7.500 dólares (6.687 euros) de alquiler diario. Los de tipo *Supramax* se han cotizado en 9.500 dólares (8.471 euros) y los *Ultramax* en 10.500 dólares (9.362 euros). En los tres casos supone una escalada en el precio de 1.500 dólares (1.337 euros), lo que supone un alivio para los transportistas que emplean las líneas que parten sobre todo desde Perú y Chile, destacan desde el sector.

Rusia prohíbe importar combustible

El Gobierno ruso ha prohibido la importación de todo tipo de combustibles hasta el próximo mes de octubre para “garantizar la seguridad energética de la Federación Rusa”

Puerto de Abu Dhabi lanza Safeen Feeders

El enclave se ha asociado con Bengal Tiger Lines (BTL) para crear Safeen Feeders, nueva marca de distribución alimentaria en la región del Golfo Pérsico

El transporte combinado sube un 1,5% en Europa en un “escenario adverso”

El conjunto de las empresas de la asociación internacional UIRR gestiona 4,4 millones de envíos en 2019, nuevo máximo histórico

► La asociación internacional UIRR, que integra a más de 70 empresas de transporte combinado, entre ellas las españolas Combiberia y Equimodal, avanza que el sector registró en 2019 un crecimiento del 1,48 por ciento en Europa, en un “escenario complicado”, tras gestionar un tráfico de 4,4 millones de envíos, nuevo máximo histórico.

ALFREDO ESCOLAR. Bruselas

Las cifras de crecimiento se impusieron a unas previsiones que, a finales de 2019, no mostraban razones para el optimismo, ya que las tendencias económicas fueron desfavorables y se acentuaron durante los últimos 3 meses por los posibles efectos de las huelgas ferroviarias francesas. También marcaron el final de año las perturbaciones operativas relacionadas con el mal tiempo del pasado invierno y las obras en infraestructura ferroviaria en numerosos países. Sin embargo, la bajada en las contrataciones se ha juntado con los efectos de la pandemia, por lo que su incidencia se ha trasladado al primer trimestre de 2020. La actual coyuntura no hace prever un fin de ejercicio mejor al de 2019, según la UIRR.



La actual coyuntura no hace prever un fin de ejercicio mejor al de 2019, según la UIRR.

El año comercial para los miembros de la asociación se cerró con el resumen de actividad de 2019, que se presentó durante la asamblea general ordinaria, celebrada el pasado 19 de mayo. Durante la reunión, los miembros pudieron reunirse con el director general de la Dirección General para la Movilidad y el Transporte de la Unión Europea, Henrik Hololei, y la directora general de Transporte Terrestre de la UE, Elisabeth Werner. La UIRR planteó a los representantes europeos asuntos como la forma

de crear un entorno regulatorio equitativo y neutral en el modo de transporte europeo o cómo establecer medidas compensatorias temporales que no comprometan la leal competencia con otros modos. De igual forma, se propusieron medidas a escala europea para mejorar la transparencia, como la publicación de un informe regular de la UE sobre el transporte de mercancías o el establecimiento de un portal para las regulaciones de transporte de los distintos Estados miembros y para cada uno de los modos.

SERVICIOS

Cargotec simplifica su estructura con la venta de su parte en la empresa RCI

TTX. Helsinki

La corporación finlandesa Cargotec ha completado la venta de su participada Rainbow-Cargotec Industries, RCI, con sede en China, especializada en la construcción de grúas portuarias. Como parte del acuerdo, Cargotec adquiere ciertas operaciones y activos de la empresa Jiangsu Rainbow Heavy Industries (RHI), con quien creó la empresa conjunta. También Kalmar, parte de Cargotec, asume la subrogación de aproximadamente 160 empleados de RCI.

El pasado 11 de mayo, la corporación finlandesa ya había anunciado sus planes para vender su participación del 49 por ciento de la empresa conjunta al propietario mayoritario RHI. Ahora, esta empresa china posee el 100 por ciento de la antigua empresa conjunta, y el nuevo nombre de la compañía pasa a denominarse Rainbow Industries Company, RIC. Esta empresa continuará como subcontratista de Cargotec y proporcionará servicios de ensamblaje para las áreas comerciales de Cargotec, Kalmar y MacGregor en la fábrica en Taicang, China. El cambio tiene como objetivo simplificar las operaciones internacionales de Cargotec y compatibilizarlo con la estructura general de activos.

MARÍTIMO

El puerto de Róterdam prueba la entrega de carga a buques por medio de drones

TRANSPORTE XXI. Róterdam

El buque de carga más grande del mundo, el catamarán de construcción de plataformas offshore, “Pioneering Spirit of Allseas”, amarrado en el puerto de Róterdam, recibió una carga de piezas electrónicas de repuesto vía aérea, por medio de un dron manejado y monitorizado desde tierra.

Esta es la primera vez en los Países Bajos que una aeronave no tripulada entrega una carga a un barco. Este programa piloto fue desarrollado por la compañía especializada Dutch Drone Delta, el armador Allseas y el mismo puerto de Róterdam.

El objetivo es investigar si la entre-

ga de carga con drones puede contribuir a un transporte más eficiente en el puerto holandés.

Todo el espacio aéreo del puerto de Róterdam está configurado como una zona segura, por lo que, coincidiendo con estas pruebas se ha lanzado la campaña ‘Róterdam, el puerto más seguro para volar’, animando a las empresas asentadas en su entorno a hacer un uso óptimo de las nuevas tecnologías.

Según ha señalado Ingrid Römers, asesora de la entidad portuaria holandesa, “este ejercicio piloto hace una contribución significativa a un transporte más eficiente en general y, en última instancia, al alivio de la red de carreteras”.

Los drones se desarrollan rápidamente y se espera que tengan un gran impacto en el transporte y la distribución. La nueva normativa de la Unión Europea (Reglamento Delegado, UE 2019/945 y Reglamento de Ejecución UE 2019/947) ha facilitado el camino para futuros desarrollos.

MARÍTIMO

Qatar Petroleum afianza su apuesta por el GNL al encargar 100 buques a tres astilleros

TRANSPORTE XXI. Doha

La compañía Qatar Petroleum ha anunciado el acuerdo con tres astilleros coreanos para reservar espacio para la construcción de más 100 buques de transporte de GNL. Los contratos están valorados en unos 19.200 millones de dólares (17.120 millones de euros) y la entrega del conjunto se prolongará hasta 2027. Se trata del mayor encargo de construcción naval de la historia.

Los astilleros contratados son Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), Hyundai Heavy Industries (HHI) y Samsung Heavy Industries (SHI), que han reservado buena parte de su capacidad de construcción para Qatar

Petroleum. Este es un segundo encargo de la empresa gasista, después de que el pasado mes de abril encargara al astillero chino Hudong Zhonghua la construcción de dieciséis buques de GNL de 174.000 metros cúbicos cada uno por un importe de 2.800 millones de dólares (2.496 millones de euros).

La apuesta de esta compañía por el GNL no se limita al transporte, ya que está involucrada en la renovación de sus instalaciones productoras de North Field, en Catar, para modernizar sus equipos. Con ello se espera aumentar de forma radical la producción de este gas, pasando de los 77 millones de toneladas anuales que produce hoy día a alcanzar 126 millones de toneladas por año en 2027.

El ministro para Asuntos Energéticos catarí y presidente de Qatar Petroleum, Saad Sherida Al-Kaabi, señaló que el nuevo pedido “refleja nuestro compromiso con los proyectos de expansión de North Field, incluso en estos tiempos de crisis”.

Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

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

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

ANDALUCIA

1001
CONSIGNATARIOS

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

1003
TRANSITARIOS

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

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

1401
CONTENEDORES

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

1101
CARGAS FRACCIONADAS

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

1105
CISTERNAS

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

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)

CANARIAS

1001
CONSIGNATARIOS

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

1010
ARMADORES

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

1002
NAVIERAS

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

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

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)

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

GREEN IBER

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@costamarvlc.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

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

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

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

ALVA TRANSPORTES T. SL
Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B
Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24
Móvil: 670 43 09 06
20300 Irun (Gipuzkoa)

1002
NAVIERAS

1105
CISTERNAS

1004
ESTIBADORES

1006
CONSOLIDADORES MARITIMOS

PAIS VASCO

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

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 Vilagarcía 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

FORMACIÓN

Taric prueba ya en entorno real su nuevo 'software' de gestión para declaraciones G5

TXXI. Madrid

Taric aborda la última fase de pruebas requeridas por la AEAT para comercializar el *software* para la gestión de las declaraciones G5, el nuevo formato electrónico para la notificación de movimientos de mercancías entre Depósitos Temporales. La nueva solución permite confección, edición y envío de declaraciones G5, incorporando con "fluidez" el ciclo completo de gestión de estas notificaciones, según destacan desde Taric. Las declaraciones G5 serán de uso obligatorio, en los casos definidos por la AEAT, a partir del 1 de diciembre, aunque podrán realizarse desde el 16 junio.

MARÍTIMO

Grupo Grimaldi refuerza sus conexiones marítimas entre Italia y Grecia

TXXI. Nápoles

Grupo Grimaldi refuerza sus conexiones marítimas entre Italia y Grecia con la incorporación a sus rutas del ro-pax "Venezia" para la línea Venecia-Igoumenitsa-Patras, con una frecuencia quincenal. El buque tiene una capacidad de carga de 2.250 metros lineales. Esta nueva frecuencia se agrega a las tres salidas existentes dedicadas exclusivamente a la carga, con lo que se totalizan cinco frecuencias semanales entre Venecia y Grecia.

SERVICIOS

La empresa Visual Trans, preparada para el envío del mensaje G5 entre ADT

TXXI. Porriño

Visual Trans, empresa especializada en el desarrollo de 'software' para transitarios y agentes de aduanas, se ha preparado para el nuevo mensaje G5, que sustituye al procedimiento de emisión y recepción de tránsito para realizar una entrada en depósito. Además de estar certificado como OEA, para el envío de notificaciones G5, que se podrá realizar desde este mes, será imprescindible contar con la autorización como ADT.

CSP Spain modernizará su terminal de Valencia para optimizar los flujos import-export de la rada

Invertirá 62 millones de euros en nuevos equipos para aumentar su productividad



La terminal contará con cinco grúas "MalaccaMax" para buques de más de 20.000 TEUs.

►CSP Spain modernizará su terminal del puerto de Valencia para optimizar los flujos import-export de la dársena y ofrecer una mayor eficiencia a los megabuques de más de 20.000 TEUs. El grupo invertirá 62 millones de euros hasta el año 2022 en la adquisición de equipos para aumentar su producción hasta 5 millones de TEUs.

TRANSPORTE XXI. Valencia

CSP Spain planea una inversión de 62 millones de euros en el puerto de Valencia durante los próximos tres años. La compañía, bajo la gestión de la asiática Cosco, reforzará su apuesta por el enclave español, optimizando los flujos import-export de la dársena y ofreciendo una mayor eficiencia a los megabuques de más de 20.000 TEUs, en una clara apuesta por incrementar la competitividad de la terminal multiclente. El plan de inversiones, que ha sido remitido por CSP Iberian Valencia Terminal a la Autoridad Portuaria, contempla la adquisición de nuevos medios con el objetivo de reafirmar al enclave como puerto estratégico para el tráfico marítimo internacional y un nuevo impulso para superar la crisis del Covid-19. En concreto, adquirirá dos grúas de muelle, tipo "MalaccaMax", que se sumarán a las 20 cabrias actualmente operativas en la instalación. Estas dos nuevas unidades, que se unirán a las tres grúas "Malacca-

Max" ya operativas en el muelle, son capaces de trabajar los buques más grandes del mercado, los "Megamax" de más de 20.000 TEUs. La terminal dispone ya de un atraque especial de 500 metros en el centro de su instalación, que tiene 2.310 metros de línea de atraque total, para operar buques con 16 metros de calado, donde se ubicarán las dos nuevas "MalaccaMax".

En segundo lugar, incorporará 14 nuevas RTGs sobre ruedas neumáticas, para mejorar la capacidad de recepción y entrega para la carga de importación y exportación. La instalación, que dispone de una superficie de patio de 145 hectáreas, gracias a la ampliación de 15 hectáreas que entró en operación en diciembre, ha instalado la última versión de Navis N4, nuevo sistema informático para el control de las operaciones que "posibilitará una mejora del servicio a los clientes y un aumento de la capacidad operativa", explica el grupo.

Estas inversiones, junto a los más de 100 millones de euros invertidos por la compañía en los últimos cinco años, permitirán incrementar en un 30 por ciento la capacidad de la terminal, que se situará en 5 millones de TEUs.

CSP Iberian Valencia Terminal estima un tráfico de 2,5 millones de TEUs en 2020, disponiendo de una capacidad de otros 2,5 millones. El espacio asegurará atender la demanda prevista por el puerto para los próximos quince años.

FERROCARRIL

Transfesa Logistics consolida su apuesta por el transporte sostenible

El Ministerio para la Transición Ecológica ha otorgado a Transfesa Logistics el sello 'Calculo'. Este distintivo reconoce que la organización computa su huella de carbono y se encuentra en la senda de reducir las emisiones de CO2 asociadas a su actividad. Entre los centros que han obtenido el 'Sello 2018' se encuentran los almacenes de Almussafes, la sede central de la compañía, ubicada en Madrid, las terminales de Constantí, Granollers y Portbou, así como el centro logístico La Roda. Además, la sede principal y dos de sus instalaciones, la terminal de Constantí y los almacenes de Almussafes han sido reconocidas también con el distintivo 'Reduzco' relativo a 2018, por la disminución acumulada de su huella de carbono.

SERVICIOS

HAM suma el repostaje de GNC en su estación de servicio en Vila-real

Grupo HAM suma el GNC en su estación de servicio en Vila-real, la primera donde se ofrecía la posibilidad de repostar GNL a camiones y vehículos pesados. La gasinera dispone de un surtidor doble de gas natural licuado, al que se le suma un surtidor doble de gas natural comprimido para el suministro a turismos, vehículos ligeros y camiones. Grupo HAM cuenta actualmente con 50 estaciones de servicio, entre fijas y móviles, repartidas por el territorio nacional y en puntos estratégicos de Europa.

EXPRESS

Palibex pone el foco en las nuevas tecnologías para mejorar su servicio

Palibex sigue adelante con su Plan Estratégico 2020, a pesar del Covid-19. En el área de Sistemas, la 'hoja de ruta' contempla la mejora de sus procesos de atención al cliente y al franquiciado con ayuda de las nuevas tecnologías. Para ello, la compañía ha extendido el uso de la plataforma *cloud* de Microsoft para su gestión administrativo-financiera y ha implementado la solución Customer Service de Dynamics 365 para mejorar la atención a su red.

TECNOLOGÍA

La digitalización reduce un 50% los costes de gestión en transporte y logística

Es uno de los sectores que más se puede beneficiar de la implantación del *blockchain*

► La digitalización reduce hasta en un 50 por ciento los costes de gestión en el transporte y la logística. En concreto, este es uno de los sectores que más se puede beneficiar de la implantación de la tecnología *blockchain*, según pusieron de manifiesto varios expertos en una jornada *online* organizada por Aeutransmer.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La digitalización en las empresas del sector puede generar una reducción de los costes de gestión para los distintos intervinientes en el proceso de hasta un 50 por ciento, según se puso de manifiesto en el marco de una jornada *online* organizada por Aeutransmer.

El transporte y la logística es uno de los sectores que más beneficios puede obtener de la automatización de procesos y la incorporación de 'smart contracts', afirmó Juan Manuel Martínez, director general de Eurogestion. Martínez destacó que el nivel de automatización en el sector es bajo, pero la buena noticia es que "la sensibilidad hacia las nuevas tecnologías y la transformación digital por parte de sus máximos responsables es muy alta". En

este sentido, el directivo quiso dejar claro que el *blockchain* no es la panacea, pero permite ahorrar tiempo, reduce costes y riesgos y aumenta la confianza entre los participantes. Por este motivo, entre las principales razones para implementar esta tecnología, Martínez destacó que genera una reducción de tiempos de hasta el 90 por ciento y permite la automatización y agilización de procedimientos.

A su vez, Luis Sanz, CEO de Wana-Truck, aseveró que, además de la reducción de costes, la digitalización en el transporte de mercancías genera una mejora de procesos, trazabilidad de la carga y del vehículo en tiempo real. Además, da lugar a un mayor control y seguridad sobre las mercancías transportadas y las transacciones realizadas.

Sanz expuso un caso práctico con Transportes Abengoza, en el que también participó una compañía exportadora de Almería en un tráfico con origen en Andalucía y destino en Inglaterra. La experiencia sirvió para comprobar las ventajas de la utilización del eCMR y la tecnología *blockchain*, a través de la red TrustOs de Telefónica, para dar garantía, inmutabilidad y veracidad de los datos y eventos registrados durante el proceso de transporte.

EXPRESS

CTT Express invierte en equipamiento para la optimización de la última milla

TXXI. Madrid

CTT Express, fruto de la fusión en diciembre de Tourline Express con la filial de paquetería de su matriz lusa CTT Expresso, ha destinado una inversión de un millón de euros a equipamiento para la optimización de la última milla.

La paquetera ha equipado a su red de reparto con más de 1.500 nuevos terminales portátiles de nueva generación y con un sistema de gestión dinámica de rutas. Este sistema "mejora los ratios de entrega y asegura el compromiso de máxima calidad del servicio", según anuncia la compañía a través de una nota. Con esta inversión, la compañía continúa trabajando para garanti-

zar la homogeneidad en su red franquiciada, tanto de las herramientas de trabajo, como en procedimientos de asignación de envíos, potenciando la capacidad de operación y la calidad de entrega, como grandes objetivos.

La iniciativa forma parte del plan de inversión para los dos próximos años de CTT Express, valorado en 12 millones de euros. La paquetera prevé crecer un 70 por ciento en envíos e ingresos en dicho periodo. El operador seguirá apostando por un modelo de red mixto, actualmente compuesto por 200 franquicias y 30 centros propios, según adelantó Manuel Molins, su director general, a este periódico.

OPER. LOGÍSTICOS

Dachser mantiene su expansión en Alemania

Dachser refuerza su centro logístico de Núremberg, en Alemania, con nuevas inversiones. El proyecto incluye la ampliación de las actuales terminales de tránsito para productos industriales y alimentarios en más de 5.200 metros cuadrados. Además de ampliar el edificio de oficinas en 1.200 metros cuadrados, el operador logístico ha habilitado espacio de aparcamiento adicional para camiones y vehículos. La compañía ha invertido 22,5 millones en este proyecto, cuya fase de construcción se completó a finales de mayo. Junto con la expansión de las terminales, Dachser ha creado 1.100 metros cuadrados de espacio adicional para servicios personalizados de *Contract Logistics*, según informó el grupo alemán a través de un comunicado.



CARGADORES

Funiglobal alquila una nave en Plaza

Funiglobal, empresa aragonesa dedicada a la distribución y venta *online* de artículos de fiesta y disfraces, también conocida como Funidelia, ha alquilado una nave en la plataforma logística Plaza, situada en Zaragoza. Las nuevas instalaciones contarán con una superficie de más de 4.000 metros cuadrados, al tiempo que sus oficinas ocuparán una superficie aproximada de 500 metros cuadrados. De este modo, la compañía de *ecommerce*, que operaba desde las instalaciones de un operador logístico en Cabanillas (Guadalajara), traslada sus instalaciones a Plaza. La empresa contó con el asesoramiento de la consultora CBRE.



SERVICIOS

UTA se asocia con Repsol para ampliar su red en España

UTA, proveedor de tarjetas de servicio y repostaje en Europa, se asocia con Repsol para ampliar su red de puntos de aceptación en España. De este modo, los clientes de UTA ya pueden utilizar sus tarjetas de repostaje en 80 estaciones de servicio de la compañía energética situadas en ubicaciones clave para el transporte terrestre, a las que se añadirán otros puntos de aceptación el año que viene. Repsol cuenta en la actualidad con aproximadamente 3.500 estaciones de servicio en España, lo que representa más del 30 por ciento de la red española.



TRANSITARIOS

Lamaignere fleta 10 aviones con material sanitario desde China

Lamaignere ha coordinado, hasta la fecha, 10 aviones charter desde que el Gobierno español decretó el estado de alarma el pasado mes de marzo. En total, han sido más de 175 toneladas de material sanitario las que han sido transportadas. El origen de cada uno de los vuelos ha sido China y su destino España. Sin embargo, el aeropuerto de origen y de destino han ido variando conforme se han ido desarrollando las operaciones de transporte aéreo. En China, se han utilizado los aeropuertos de Hangzhou (HGH), Shanghai Pudong (PVG) y Tianjin Binhai (TSN). Y, en España, han sido los aeropuertos de Madrid, Zaragoza y Sevilla. Además de los 10 aviones charter mencionados, Lamaignere ha gestionado 5 operaciones con el mismo fin, sumando 5,5 toneladas para distintos clientes.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com