

El ferrocarril de mercancías reclama ayuda urgente para superar la crisis

Las principales asociaciones del sector demandan un bonus para los cargadores que apuesten por el tren



El sector considera vital apoyar al transporte ferroviario para garantizar su viabilidad.

PAG.10-11



Jaber Bringas

Presidente de UniportBilbao

“LAS EMPRESAS DE UNIORTBILBAO MANTIENEN SU PLAN INVERSOR”

Páginas 8-9

FERROCARRIL / 20

Low Cost Rail suma nuevas locomotoras a su parque móvil

AÉREO / 23

Zaragoza aguanta el tipo pese a caer los flujos de Inditex

CARRETERA / 28

Transbiaga vuelve a operar en EEUU, cuatro años después

El operador logístico español levantó el pie del acelerador en 2018

Los operadores logísticos levantaron el pie del acelerador en 2018. Las empresas de este negocio sumaron unas ventas de 4.597 millones de euros en España, con un avance del 3,1 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. El sector reduce así a la mitad el porcentaje de crecimiento que había experimentado en los ejercicios precedentes, siempre por encima del 6 por ciento.

PAG 12

ESK gestionará este año 800 operaciones de 'bunkering' de GNL

Grupo ESK espera gestionar cerca de 800 operaciones de *bunkering* de GNL a buques en los puertos españoles durante este año con un flujo de 80.000 metros cúbicos. El flota valenciano, que centra su actividad en el abastecimiento a la naviera Baleària, planea extender su negocio al arco atlántico donde participa en un proyecto con los grupos Repsol y Enagás en el puerto de Santander.

PAG 27

Setir detecta durante la crisis mayor interés por la digitalización

Setir destaca una mayor demanda para contratar sus soluciones por parte de los transportistas durante la alarma sanitaria. Sin embargo, la empresa de servicios de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), que preside Marcos Basante, revela que aún falta mucho recorrido para extender la digitalización en la gestión de la documentación al conjunto del sector.

PAG 38

MESA de Redacción

Los drones ganan protagonismo en el sector logístico. La compañía DHL Supply Chain Iberia culmina la primera prueba que ha realizado con drones de inventario autónomos en España. La operación piloto se ha llevado a cabo en el almacén del centro logístico que el operador tiene ubicado en la localidad de Quer (Guadalajara), dedicado a la empresa de distribución para hostelería Makro. El objetivo es la incorporación progresiva de este tipo de dispositivos en todos sus almacenes a medio plazo, destacan desde DHL.

Geolocalización para el reparto de paquetes. El fabricante Mercedes-Benz Vans, el grupo paquetero DPD y la start-up con sede en el Reino Unido what3words han llevado a cabo una prueba para descubrir la eficiencia que se puede obtener mediante la navegación incorporada a las direcciones what3words disponible para los vehículos Sprinter. La ruta experimental, realizada en el municipio alemán de Nagold, cubrió toda la ciudad con alrededor de 50 entregas programadas. Los resultados mostraron una mejora de la eficiencia del 15 por ciento en comparación con el conductor que usa un sistema de navegación tradicional basado en la dirección de la calle, según explican desde Mercedes-Benz.

Nace GAMELabsNET, la red de laboratorios de experimentación para apoyar la transformación digital empresarial. Se centrará en diseñar y validar un modelo de Centros de Demostración de tecnologías de inteligencia visual y gamificación compartido entre España, Portugal y Francia. También se dirigirá a la industria TIC. En el proyecto participan como socios la Asociación de Industrias de Conocimiento y Tecnología Aplicada del País Vasco (GAIA), el Centro Español de Logística (CEL), el Instituto Politécnico de Leiria en Portugal, y las entidades francesas Cámara de Comercio y de Industria de Pau, el Instituto Nacional de la Universidad Jean François Champollion y la Escuela Superior de Tecnologías Industriales Avanzadas, ESTIA.

Proyecto GREEN C PORTS. La Autoridad Portuaria de Valencia ha sacado a concurso el suministro, instalación y configuración de equipos de control ambiental dentro del marco del Proyecto GREEN C PORTS con un presupuesto de licitación que asciende a 332.700 euros. El proyecto, coordinado por la Fundación Valenciaport, tiene como objetivos alcanzar a través de la digitalización, el aumento de la eficiencia de las operaciones portuarias, la promoción de la sostenibilidad y el desempeño ambiental de las actividades en los muelles.

JONÁS



SE MUEVEN



Charles Puech d'Alissac

Charles Puech d'Alissac es el nuevo presidente de VIIA, el operador de autopistas ferroviarias del grupo SNCF. Sucede a Thierry Le Guilloux. Charles Puech d'Alissac se unió al grupo francés SNCF en septiembre de 1990.



Tomy Sofhian

Geodis anuncia el nombramiento de Tomy Sofhian como director general de Indonesia. Con amplia experiencia en la cadena de suministro, su llegada coincide con la expansión de las operaciones del grupo en el sudeste asiático.



Karen Reddington

FedEx Express ha nombrado a Karen Reddington como presidenta regional de Europa y CEO de TNT. Con anterioridad, Reddington desempeñó el cargo de presidenta de la región de Asia-Pacífico. Sucede en el cargo a Bert Nappier.



Rocío Lamet Gil-Olarte

Rocío Lamet ha sido nombrada directora general de Comismar. Durante más de diez años, ha desempeñado el cargo de directora general adjunta de la compañía aseguradora, que acomete así el relevo generacional en la Dirección.



Jorgen Harling

Jorgen Harling es el nuevo director de Operaciones para el Sur de Europa de Maersk. Harling sustituirá a Carlos Arias, recientemente nombrado director general de las terminales gateway de APM Terminals en España.

DEBATE

SÍ

Alejandro Sánchez
Director Cadena de Suministro de Aecoc

Desde Aecoc, valoramos muy positivamente la aprobación del aumento del tonelaje de los camiones a las 44 toneladas a partir de 2021 en el marco del Plan de Impulso al Sector de la Automoción. El aumento de la masa máxima de transporte de mercancías de 40 a 44 toneladas es una medida que contribuirá notablemente a la mejora de la competitividad, la eficiencia y la sostenibilidad de las empresas de los diferentes sectores profesionales. Con esta decisión, España adopta una medida ya vigente desde hace años para el tejido productivo de países como Francia, Italia, Portugal, Países Bajos o Reino Unido, entre otros. En la recuperación económica, las 44 toneladas supondrán una inyección de productividad de 350 millones de euros al año. Además, permitirán cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases contaminantes para el transporte que se marcará España con la Ley de Cambio Climático, algo que, de otro modo, no sería posible.

¿La situación actual justifica la implantación de las 44 tm?

Dulcé Díaz
Portavoz de la CETM

NO

Amparándose en la necesidad de reactivar la industria de la automoción, el Gobierno español ha elaborado un plan de impulso que incluye la ampliación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) y la altura de los camiones hasta las 44 toneladas y los 4,5 metros, respectivamente. El Ministerio de Transportes ni siquiera se ha interesado en conocer la opinión del sector. Siempre hemos insistido en que, antes de aumentar la capacidad de carga de los camiones, debería realizarse una armonización a escala europea, estudiarse adecuadamente la incidencia, impacto y repercusión que esta medida tendría sobre elementos tan importantes como la seguridad vial, el deterioro de las infraestructuras y el importante daño social y económico que supondría para el sector. En estos momentos tan dramáticos, consideramos que las soluciones para salir de esta crisis pasan por la consecución de acuerdos globales que salvaguarden la actividad y el empleo en todos los sectores.



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid),
Iñaki Eguía, Alfredo Escolar

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

El tren pide un bonus para cargadores

El sector ferroviario de mercancías atraviesa una situación límite. La crisis del coronavirus ha empujado a las empresas del sector al borde del abismo. Así lo denuncian las patronales del sector, que han hecho llegar una petición de auxilio en forma de carta dirigida a la secretaria general de Transportes, María José Rallo. La misiva conjunta de AEF, CETM Multimodal, UOTC y Faprove, a la que ha tenido acceso este periódico, no solo describe la complicada situación que padece el sector sino que reclama una ayuda estatal urgente. Entre las solicitudes del sector al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se incluye la puesta en marcha de un sistema de bonus dirigido a aquellas empresas cargadoras que apuesten por el ferrocarril, en aras a garantizar el futuro de la intermodalidad. En un contexto de búsqueda de la sostenibilidad desde todos los ámbitos de la Unión Europea, los empresarios del sector han llevado a cabo una estimación de lo que debería invertir el Estado en potenciar este modo de transporte. La cifra que se pone sobre la mesa es la de 0,004

euros por tonelada neta por kilómetro, lo que representaría un aporte por parte de las arcas del Estado cercano a los 44 millones de euros anuales. Empresas y operadores privados consideran que este desembolso vendría a equipararse o incluso situarse por debajo de las pérdidas anuales que viene registrando el operador público Renfe Mercancías y que, al fin y a la postre, también tiene que sufragar el Estado. El sector ferroviario de mercancías considera que la puesta en marcha de un bonus para los cargadores que utilicen la intermodalidad y el ferrocarril de mercancías supondría un espaldarazo para el impulso de este modo de transporte. España, según denuncian las asociaciones sectoriales, es el único país de más de cinco millones de habitantes de la Unión Europea que no tiene un plan para incentivar el uso del ferrocarril de mercancías y la intermodalidad. Los empresarios reclaman también un plan de medidas específicas de alivio financiero, suspensión de cánones del Adif para todo el año 2020 y la creación de una unidad específica de intermodalidad en el seno del Ministerio.

El transporte, clave en la reconstrucción

La CEOE organizó en tiempo récord una megacumbre empresarial con los primeros espadas de todos los sectores para analizar la situación creada por la pandemia. El objetivo era claro: proponer medidas para la reconstrucción de la economía de España, muy castigada por el Covid-19, y trazar la 'hoja de ruta' para el crecimiento.

El transporte, pieza clave para potenciar la competitividad de la industria, también tuvo su espacio. Todos los protagonistas de este bloque coincidieron, con matices, en la necesidad de mantener el tejido empresarial y el empleo, para lo que reclaman flexibilidad laboral, ampliar los ERTE, liquidez financiera, seguridad jurídica y una política fiscal adecuada, entre otras medidas dirigidas a garantizar la viabilidad de un sector tocado, con muchas empresas en "modo

supervivencia". También surgieron propuestas interesantes como la de aprovechar la estratégica posición de España para el desarrollo de una plataforma logística mundial, lo que podría ayudar a captar inversiones en un sector que genera riqueza y crea empleo. Este es el camino. Iniciativas constructivas y no la amenaza de un paro en la carretera, que no se entiende en la actual coyuntura. Puede estar más que justificado el cabreo de este colectivo, en situación límite, al que ha dejado atrás el Gobierno y el propio ministro del ramo, José Luis Ábalos, pero un cierre patronal no conduce a ningún sitio. El titular de Transportes anunció la convocatoria este mes de una mesa de negociación con transportistas, cargadores y logísticos para abordar los retos de la próxima década. ¿Por qué no dar una oportunidad a esta vía?

LA ROSCA



Alfonso Alday

Ya correrán tiempos mejores para poner en valor los últimos 60 años del transporte español y de sus profesionales

Hoy no toca

Todos los días no se cumplen 60 años. Y la Asociación Internacional del Transporte por Carretera (Astic), que preside Marcos Basante, tenía marcado en rojo el 18 de junio para celebrar por todo lo alto este aniversario. Pero, hoy no toca. No corren tiempos para festejar nada y la patronal, con buen criterio, decidió cancelar los actos programados. Su particular homenaje a los que ya no están, algunos miembros, y grandes amigos, de la propia asociación, y a las miles de personas que continúan sufriendo las consecuencias del Covid-19. ¡Maldito bicho...!

Ya correrán tiempos mejores para poner en valor los últimos 60 años del transporte español y de sus profesionales que, incluso en los momentos más duros de la alarma sanitaria, han estado en primera línea. Hoy toca seguir arrimando el hombro y dar los primeros pasos hacia la reconstrucción. Y el transporte por carretera es una pieza fundamental. El sector debería aprovechar la notoriedad que ha tomado durante la crisis para reivindicar su carácter estratégico y no echar por tierra todo lo conquistado con la convocatoria de un paro. Es comprensible la exasperación de un sector que se siente ninguneado por el Gobierno, más si cabe después de haber desarrollado su labor en condiciones extremas: sin protección, sin áreas de descanso acondicionadas, realizando la carga y descarga... Y por si fuera poco, el Ejecutivo de Sánchez, con nocturnidad y alevosía, cuela las 44 toneladas y los 4,5 metros de altura en el plan de impulso de la industria de automoción, sin ni siquiera consultar. Ha sido la gota que ha colmado el vaso de la paciencia. Pero el puñetazo en la mesa nunca ha funcionado. Basta con tirar de hemeroteca. Victorias pírricas, que solo se traducen en 'pan para hoy y hambre para mañana'. Ahora bien, el ministro Ábalos también debería poner algo de su parte, porque si deja morir el tejido empresarial no habrá nada que reconstruir, ni sector, ni economía.

a.alday@grupoxxi.com



J.ETAYO

SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

La salida del confinamiento se ha convertido en una aventura en la que es casi segura una recaída

'Just-in-time'

Nadie mejor que proveedores y transportistas para saber la importancia de llegar a tiempo, de estar en el lugar preciso a la hora precisa.

Algo que ha cobrado un valor decisivo en el caso de la pandemia. Precisamente, porque el sistema ha fracasado a la hora de respetar esa norma.

Comparemos nuestro caso con el de dos naciones que sí lo consiguieron, Taiwán y Alemania.

El primero reaccionó tan pronto como el 31 de diciembre y Alemania no después del 27 de enero. Eso significaba que pudieron contar con los equipos necesarios para lanzar test masivos y desarrollar labores de rastreo.

Trataron de romper la cadena de transmisión detectando a los contagiados y siguiendo sus desplazamientos.

Lo pudieron hacer porque todavía eran pocos y el sistema contaba con el personal adecuado. Ventajas de hacer las cosas a tiempo. Mientras tanto, España, cuyo sistema sanitario no estaba preparado, se encontró con un panorama totalmente distinto cuando decretó el estado de alarma, no antes del 15 de marzo.

Se había perdido un tiempo precioso. Para entonces el problema ya estaba muy avanzado. Bastante hicieron con evitar el colapso de los hospitales. No se hicieron test o los hicieron demasiado tarde. Del rastreo, mejor no hablar.

Es así como no pudieron defenderse a sí mismos (51.000 sanitarios contagiados) ni proteger al principal grupo de riesgo, los mayores de edad.

A partir del error inicial, todo funcionó con el pie cambiado. Ahora, desconociendo la magnitud del problema, sobre todo el número de contagiados asintomáticos, la salida del confinamiento se ha convertido en una aventura en la que es casi segura una recaída.

Los resultados conseguidos exhiben diferencias dramáticas. Taiwán ha sufrido seis muertes en un país de 23 millones, Alemania, poco más de 5.000 muertos (en un país de 86 millones). España rebasará con seguridad las 45.000 muertes con una población de 46 millones. Una de las tasas de mortalidad por habitante más altas del mundo.

Un fracaso épico por actuar tarde y no reaccionar a tiempo. Por no respetar el *just-in-time*.

transporte@grupoxi.com

COMPLEMENTARIOS



La Dirección General de la Marina Mercante, que dirige **Benito Núñez** (dcha.), ha puesto en marcha el Registro centralizado de consignatarios que ha impulsado en coordinación con la Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob), que preside **Julio Carrasco** (izq.).

VICIOS *de transitario*



Jesús Cuéllar

La crisis financiera del año 2008 condujo en 2009 a una guerra de precios de fletes marítimos entre las navieras que se saldó finalmente con la quiebra de Hanjin como máximo exponente de una estrategia equivocada

¿Qué pasa con los fletes?

Lo que está ocurriendo con las tarifas de fletes marítimos desde China a Europa es bastante curioso. Habitualmente, cuando los volúmenes de import/export sufren una bajada lo que marca la experiencia es que las navieras bajan los precios de los fletes intentando estimular el llenado de sus portacontenedores. Sin embargo, en esta crisis las cosas están siendo distintas.

La pandemia, al afectar a la movilidad y al comercio, ha golpeado prácticamente todos los sectores industriales a remolque de la disminución global del comercio internacional. Teniendo en cuenta que China, el lugar donde se originó el Covid-19, es el mayor país exportador del mundo es fácil imaginar el impacto en el tráfico marítimo causado primero por la disrupción de sus masivas exportaciones e inmediatamente después por la brutal caída de la demanda con el cierre de los países importadores.

Tras un 2019 complicado con la guerra comercial desatada por EEUU contra China, que ya estaba haciendo mella en los volúmenes transportados, la gran crisis del coronavirus parecía que venía a complicar definitivamente el panorama de la industria naviera. La caída de volúmenes ha sido mayor que durante la crisis de 2008. Entonces lo hicieron aproximadamente

un 10 por ciento mientras que actualmente la OMC estima una contracción del 18,5 por ciento en el segundo trimestre. La crisis de 2008 condujo en 2009 a una guerra de precios de fletes entre las navieras que se saldó finalmente con la quiebra de Hanjin como máximo exponente de una estrategia equivocada.

Esta vez, la reacción de las navieras ha sido quitar capacidad del mercado realizando "blank sailings", reforzar los servicios compartidos dentro de las alianzas y apartar buques no usados. La consecuencia es que las tarifas se han mantenido altas incluso a pesar de la caída del petróleo. Sorprendentemente para muchos, en medio de la crisis los fletes incluso están por encima de los de los últimos años. Las fusiones y alianzas desde la anterior crisis de 2008 han disminuido el número de operadores en el mercado haciendo que sea más fácil para la industria naviera reducir ordenadamente servicios y mantener precios sin que ningún discípulo inicie la denostada guerra de precios. Esto significa madurez y en principio resulta positivo para el mantenimiento de una industria esencial para el comercio, pero habría que estar muy vigilantes para que no hubiera tentaciones de derivas en prácticas contrarias a la libre competencia.

jesus@cuellar.eu

QUÉ *bien*

La Autoridad Portuaria de Santander, que preside Jaime González, ha flexibilizado las operaciones de carga rodada en la dársena, dando mayor seguridad de las mismas, con la puesta en marcha de un recinto de 10.600 metros cuadrados que ha sido habilitado para el estacionamiento de semirremolques dentro de la superficie de su Zona de Actividades Logísticas. El depósito dispone en todo su perímetro de un muro de hormigón de 4,4 metros de altura. Los vehículos podrán permanecer en él hasta su embarque garantizando así su vigilancia y seguridad, así como la de las mercancías, e imposibilitando el acceso de personas que quieran introducirse en ellos para acceder a los buques que realizan la ruta hacia el Reino Unido. La plataforma, construida por la empresa Rucecan, dispone de una capacidad de 80 plazas. La instalación se suma a los esfuerzos que viene haciendo la Autoridad Portuaria, el Gobierno de Cantabria y las Fuerzas de Seguridad del Estado en aras de impedir el tránsito irregular de personas.



Santander mejora la seguridad de la operativa.

QUÉ *mal*

Fenadismer, Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, ha criticado al Ministerio de Industria en relación a la revisión periódica de los vehículos de transporte en las estaciones de las ITV. La federación explicaba, al cierre de esta edición, que Industria no había establecido prórroga alguna a los vehículos que les caduque la ITV a partir del 21 de junio, indicando que "buena parte de las 400 estaciones existentes en España se encuentran saturadas y sin posibilidad real de atender los millones de vehículos que no han pasado su revisión estos meses atrás". Según Fenadismer, Industria ha acusado a los transportistas de "torpeza" y "falta de previsión" por no haber conseguido obtener cita previa en las ITV, aunque según la federación en varias provincias no hay cita previa o no hay fechas hasta agosto o septiembre.

TRIBUNA LIBRE



Sebastián Díaz

Doctor Jekyll y Mr. Hyde -Comisión de la Competencia y Acuerdos Marcos, normativa laboral-. ¿Perderán los puertos españoles la oportunidad de competir? Es preciso acometer medidas certeras y

valientes para adecuar nuestros servicios, y en concreto la estiba, en línea con las realizadas en nuestro entorno de la UE, como autoprestación, libertad de contratación y libre acceso a la formación

Doctor Jekyll y Mr. Hyde

Hay que recordar la problemática jurídica y social surgida por la sentencia sobre la estiba del Tribunal de Luxemburgo (11/12/2014), que declaró que España había incumplido el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; posteriormente se dictó el RDL 8/2017, de 12 de mayo, sobre la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, modificando determinados preceptos del Estatuto de los Trabajadores y de la Ley de Puertos. Recordemos también el RDL 9/2019, de 29 de marzo, que modificó la regulación de las ETT sobre la actividad de la estiba.

Toda esta normativa legal está presidida, entre otros extremos, por el principio de libertad de contratación, y que está pendiente de ejecución una sanción muy importante al respecto.

El asunto es crucial, pues la estiba es un sector estratégico y emblemático por la fuerza de sus sindicatos, que ha hecho que precisamente un Real Decreto Ley sobre la estiba, fuera el primero no ratificado por el Poder Legislativo.

Asimismo, hay que tener en cuenta que no puede realizarse un proceso de transición del régimen de monopolio, sometido a concesión, al de liberalización mediante licencias o autorizaciones, sin la existencia de normas transitorias, como ha ocurrido en servicios como el amarre -con el puerto de Algeciras entre otros-.

Tampoco hay que perder de vista la feroz competencia internacional a la que se enfrentan nuestras dársenas, que hacen que en determinados puertos *hub* o de transbordo, cualquier servicio no competitivo pueda decantar la balanza hacia otro enclave de la UE, o de un país tercero.

Todos los actores del sector debemos tener en cuenta dicha situación para poder realmente asumir que un mantenimiento de servicios no competitivos puede suponer la desaparición en un futuro no muy lejano, de determinadas ventajas a ciertos colectivos que vayan en contra de las tendencias mundiales asumidas por nuestros competidores.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya ha emitido su informe sobre el borrador del V Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales

en el sector de la estiba.

La CNMC tiene facultad para intervenir en cuestiones referentes al mantenimiento de la competencia efectiva y el buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos, según el art. 5 de la Ley 3/2013, porque el derecho a la negociación colectiva tiene rango constitucional (art. 37 CE), pero no es absoluto, sino que está sujeta a ciertas limitaciones y a requisitos legales como tiene declarado el TC (entre otras, STC 136/87).

En su informe sobre la estiba, la CNMC indica que no supone una evaluación del V Acuerdo Marco a la luz de la normativa de la UE o de la LDC, sino un mero análisis preliminar de las posibles distorsiones que sobre la competencia pudieran surgir del texto, así como tampoco condiciona ni vincula las actuaciones sancionatorias que en su caso pudieran disponerse en el futuro.



Y entre las observaciones particulares, se hace referencia a las siguientes cuestiones: intervención de la Comisión Paritaria Sectorial Estatal (CPSE) en la contratación de nuevos trabajadores (arts. 3.3, 15.1 y 28); limitaciones a la contratación temporal de trabajadores (art. 12); sistemas de organización y distribución del trabajo (art. 13); oferta de empleo al personal de los CPE. (art. 15); promoción profesional (arts. 18 y 19); condiciones de contratación y calidad en el empleo (art. 29); adecuación dinámica de la plantilla a las necesidades operativas (art. 31); medidas de recolocación y subrogación convencional (arts. 35 a 37 y disposición transitoria única); jubilación forzosa y tasa de reposición (disposición adicional 2ª); y forma-

ción y prácticas no laborales (arts. 53 a 55).

Estas observaciones pueden suponer el bloqueo y que, *de facto*, por una parte los representantes de las organizaciones empresariales más representativas, así como sindicales, no quieran continuar realizando la negociación colectiva, ante la espada de Damocles que supone las sanciones a imponer a sus organizaciones, o simplemente eliminar posteriormente una parte importante de los acuerdos ya alcanzados, que resta credibilidad a todos los actores, Puertos del Estado, sindicatos, y empresarios. En la actualidad, un efecto inmediato ha sido la negociación y consenso de un texto que ya se encuentra en manos de Puertos del Estado, y en un momento crucial, en el que la Audiencia Nacional ha suspendido el señalamiento para dictar resolución en una acción interpuesta frente a dicho Acuerdo Marco.

El sistema de control de competencia por parte de Puertos del Estado y las propias Autoridades Portuarias está en entredicho, con polémicas como los pliegos reguladores de servicios tan importantes como el remolque en Las Palmas.

Es preciso, por parte de todos los actores del sector, acometer medidas certeras y valientes para adecuar nuestros servicios portuarios, y en concreto la estiba, en línea a las realizadas en nuestro entorno de la UE, como autoprestación, libertad de contratación y libre acceso a la formación.

Hace poco, en cumplimiento de la normativa de aplicación, se ha iniciado en algunos puertos la posibilidad de contratación a tráfico como es el transporte horizontal fuera de los trabajadores portuarios.

Todas las partes deberán sacrificar parte durante la travesía, porque en caso contrario, seguiremos viendo a Mr. Hyde aceptando acuerdos laborales en virtud de la paz social, y al Dr. Jekyll, cuando Competencia haga saltar por los aires una gran parte de dichos acuerdos, para conseguir una regulación nueva que haga nuestros puertos competitivos y sean garantía de continuidad del sector, pasando los tests de la Unión Europea en materia de competencia.

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

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

Esperemos que, antes de poner en marcha las 44 toneladas, el Gobierno se sienta con los principales implicados

Automoción

La situación económica que dejará el COVID19 es preocupante, especialmente para aquellos sectores en los que España es especialmente fuerte como el turismo y la industria de automoción. Es comprensible que, en la situación actual, el Gobierno haga un esfuerzo por estimular la demanda interna. Fomentar la renovación del parque de vehículos es un modo de lograrlo, especialmente cuando dicha medida contribuirá a reducir la contaminación. A tal fin, el Consejo de Ministros acaba de aprobar el Plan de Impulso a la Industria de la Automoción con un presupuesto de 3.750 millones, de los que 1.535 millones se movilizarán en 2020.

El Plan incluye cinco pilares clave: la renovación del parque de vehículos para fomentar la reducción de emisiones; inversiones para fomentar la competitividad y la sostenibilidad, dentro del cual se incluye un programa para mejorar la competitividad en la logística del transporte; investigación, desarrollo e innovación; fiscalidad para impulsar la competitividad del sector; y medidas de formación. El Plan impone como requisito el compromiso del sector de abordar una transformación que garantice la descarbonización fomentando la atracción de nuevos modelos eléctricos para su fabricación en España.

En el ámbito del transporte de mercancías, sorprende que el programa para mejorar la competitividad en la logística introduzca como medida la utilización de camiones de 4,5 metros de altura y 44 toneladas. Aunque es cierto que aumentar la dimensión de los vehículos contribuirá en cierta manera a aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones, hubiera sido más razonable aprobar dicha medida tras lograr un amplio consenso entre todos los agentes involucrados (fabricantes, cargadores y transportistas). Además, la eficacia de esta medida no dependerá tanto de que la apruebe el Gobierno, como de que exista un nicho de mercado lo suficientemente amplio para que su impacto sea relevante. Esto pasa por llegar a un acuerdo en la UE que permita dichos pesos y dimensiones para tráfico intracomunitario. Esperemos que, antes de poner en marcha esta medida, el Gobierno se sienta con los principales implicados, los transportistas también, para lograr una solución que beneficie a todas las partes.

javassallo@caminos.upm.es

REVOLERA



Ramón Valdivia

Este sector ya no tiene que demostrar que sabe sacrificarse para ayudar. Ahora toca que se le reconozca

La gota

Hace justamente un mes cerraba esta Revolera con la frase “si una gota puede rebosar un vaso, esta ‘lluvia’ puede que haga reventar la presa y en el peor momento”. Lo que no esperaba es que fuese una gota de 44 toneladas con “ITV” incorporada; la V de vinagre.

Tres días después, por fin el Sr. Ministro de Transportes (y parte de su equipo) se reunió con los representantes del sector.

Él creía, en principio, que para “escuchar”, aunque pronto se percató que, de este lado, estaba todo dicho y repetido por escrito; era a él al que esperábamos escuchar, como ministro del ramo y miembro destacado del gobierno (no en vano, ha sido uno de los cuatro ministros que conformaron, por orden del presidente Pedro Sánchez, el “mando único” durante los cien días del Estado de Alarma).

Aunque tarde, todo parecía encauzarse por fin para el sector. Escucha mutua y compromisos claros para seleccionar temas coyunturales que habrían de tratarse como prioritarios por su urgencia y, también, establecer bases para buscarle solución a asuntos de fondo, estructurales, que se vienen arrastrando desde hace años, en buena medida debidos al enorme desequilibrio del mercado del transporte y que ha permitido prosperar a la idea de que es posible avanzar en el abuso por parte de los contratantes del servicio sin ningún límite.

Parecía un “punto y aparte” en la acostumbrada historia de “oídos sordos”. Sin embargo, pasaban las fechas y no se percibía el menor atisbo de cambio.

La prensa nos anunció por sorpresa que el Gobierno aprobaba las famosas 44 toneladas y además la altura máxima de 4,5 metros con la peregrina excusa de mejorar la competitividad de la industria de automoción nacional y a espaldas y a despecho de lo que opinasen los dueños de los camiones.

Un toque más del acostumbrado desprecio exhibido por el Ministerio de Industria en el tema de las ITV y ya está la grieta bien visible en la presa y se anuncian riadas.

Restañar esta rotura está todavía al alcance del Gobierno si el ministro de Transportes se lo propone.

Este sector ya no tiene que demostrar que sabe sacrificarse para ayudar. Ahora toca que se le reconozca.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

A fecha del 3 de junio del presente año, la línea ICO-COVID 19 había activado un total de 84.500 millones de euros en avales, de los que 49.800 millones ya estaban aprobados. Dentro de ese total, el sector del transporte había recibido avales por valor de 2.939 millones de euros, lo que suponía una financiación total de 3.941 millones. El número de empresas beneficiarias serían 11.900, según los datos aportados por el secretario de Estado de Transportes, **Pedro Saura**, en el marco de un reciente coloquio *online* organizado por Executive Forum. El transporte terrestre recibió, hasta esa fecha, avales por valor de 1.523 millones de euros dentro de las citadas líneas ICO específicas para la crisis sanitaria, lo que han dado lugar a 1.938 millones de financiación total. Por su parte, el transporte marítimo accedió a avales por valor de 149 millones y un montante total de financiación de 209 millones de euros. A su vez, el transporte aéreo, uno de los más afectados por la crisis del coronavirus, obtuvo avales por un valor de 1.039 millones de euros para un total de financiación de 1.495 millones. Mientras, las actividades anexas al transporte, vinculadas a la logística, alcanzaron avales por valor de 228 millones de euros y un total de financiación de 299 millones, según los datos facilitados por el secretario de Estado de Transportes. Por otro lado, Saura señaló que la cifra de trabajadores afectados por ERTES en el transporte al 30 de abril de 2020 se elevaban a 130.411, mientras que a fecha de 8 de junio alcanzaban las 128.709 personas. En la práctica, esto suponía un mínimo descenso del 1,3 por ciento. En el total de sectores, los trabajadores afectados por ERTES pasaron de 3,38 millones el 30 de abril a 2,67 millones el 8 de junio. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

Es curioso como la palabra ‘momentum’, de origen inglés, aun teniendo la misma raíz latina que la española ‘momento’, viene a significar algo totalmente diferente. La pandemia del Covid-19 ha sido el momento de demostrar lo estratégico que son las Cadenas de Suministro en todos los sectores y en todas las economías mundiales. Toca definir y diseñar distintos escenarios

‘Momentum’

La pandemia ha sido el momento de demostrar lo estratégico que son las Cadenas de Suministro en todos los sectores y economías mundiales. Ha sido el momento de ver dónde estaban los cuellos de botella y puntos críticos que desconocíamos. El momento de ver que el mundo no es tan global como pensábamos con el cierre de sus fronteras. El momento de poner en valor todos los procesos, herramientas y profesionales que forman parte de la Cadena de Suministro. Momento por lo tanto, de poner en valor lo estratégico y clave que es la Logística. Hemos visto grandes potencias mundiales y grandes sectores económicos comprometidos por una mala planificación, un mal diagnóstico de dónde estaban sus riesgos a mitigar y unos malos planes de contingencia. La deslocalización, la reducción de *stock*, la dependencia de ciertos *hub* productivos, la única visión global vs local ha demostrado que no todo estaba bajo control y desde luego que muy pocos tenían una gran estrategia.

China ha demostrado una vez más su fortaleza y los demás la dependencia de ellos. Es curioso como a pesar de las señales y la información en semanas previas a la epidemia, pocos o nin-

guno actuamos. Nadie entendió la necesidad del *momentum*.

Es ahora el *momentum* de recoger todos los aprendizajes que esta crisis nos está dejando. Es el *momentum* de reflexionar y repensar nuestras estrategias, es el *momentum* de hacer ver que las operaciones y las cadenas de suministro son mucho más que coste en la cuenta de resultados de las compañías. Es por lo tanto, el *momentum* de liderar estrategias que garanticen una recuperación sustentada en modelos sólidos y eficientes ante posibles situaciones críticas e inesperadas.

No dejemos que el momento permita que la logística renuncie al *momentum* de ganar peso en la definición de esas estrategias para nuestras compañías de cara al futuro. Toca definir y diseñar distintos escenarios, optimistas, normales, pesimistas y catastrofistas. Revisarlas tantas veces como haga falta, pero todos ellos con la Cadena de Suministro como una prioridad clave y diferencial. La crisis del Covid-19 nos ha traído una revolución del tamaño de la revolución industrial, pero con la velocidad de la revolución digital.



Blog: felogdecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

España es el país de la Unión Europea que menos recursos públicos dedica a I+D+i y, a la larga, se nota

I+D+i

Nuestro país sufre de males endémicos. Las debilidades son muchas y, cuando llegan las crisis, siempre somos los que salimos peor parados de nuestro entorno. El sector del transporte no escapa a esta realidad. También tiene debilidades estructurales, si bien es cierto que cuenta con fortalezas que lo mantienen en posiciones de liderazgo. Entre las debilidades, destacan dos: el tamaño medio de las empresas (demasiado pequeñas para competir en mercados globalizados) y la baja tecnificación.

En este sentido, resultan de gran ayuda las asociaciones, plataformas y clústeres, que promueven la innovación colaborativa para canalizar proyectos de I+D+i y acceder a fondos para desarrollarlos. Es el caso de Logistop o CITET, entre otras.

A pesar de los discursos grandilocuentes con los que nos riegan con frecuencia los oradores profesionales, la realidad es cruda y dura. España es el país de la Unión Europea que menos recursos públicos dedica a I+D+i y, a la larga, se nota. Hablando de tecnología aplicada, envejecemos sin haber sido nunca jóvenes.

Las pymes españolas tienen muy difícil conseguir financiación para innovar. Para acceder a proyectos subvencionados (principalmente europeos) se requiere una estructura y conocimientos de los que no disponen. Aquí es donde pueden ser muy útiles los clústeres, plataformas tecnológicas y asociaciones.

Por otra parte, las ayudas nacionales son básicamente préstamos con un porcentaje pequeño “no reembolsable”, canalizadas por el CDTI. Ahí las pymes no lo tienen tan difícil, pero la trampa está servida. La exigencia de avales (hasta el 100 por ciento) hace inviable que estas pymes puedan conseguirlas, ya que ningún banco da avales financieros a tan largo plazo (10 años), y las Sociedades de Garantía Recíproca, que también exigen avales personales, ni están ni se las espera. De esta forma, las pequeñas empresas (el autónomo con uno o dos camiones, el logístico que tiene una nave o el pequeño operador de transporte) no pueden innovar, porque no tienen capacidad económica ni recursos para ello.

Las pymes de transporte y logística necesitan líneas de financiación especiales, sencillas y fáciles de tramitar, sin penalizarlas con avales disparatados.

jmmartinez@eurogestion.eu

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Las administraciones deben establecer un marco normativo en favor del crecimiento empresarial de las empresas”.

Marcos Basante
Presidente de Astic

“Si paran los barcos, se para el comercio y la economía mundial”.

Alejandro Aznar
Presidente de Anave

“Me gustaría desanclar el puerto de Santander de la rigidez administrativa para conseguir un puerto innovador siglo XXI”.

Jaime González
Presidente del Puerto de Santander

“La reforma de la Ley del Contrato de Transporte es clave para la supervivencia”.

José Miguel López
Consejero delegado Grupo Europa

“El uso de drones en última milla tardará tiempo en ser realidad”.

Alicia Fuentes
Quaternium Technologies

“El futuro del tren España-China pasa por el transporte refrigerado para exportar carne”.

Carlos Santana
Director general de YXE España

“Cada cambio en la sociedad, en situaciones económicas o políticas, se refleja en la logística”.

Nadezhda Chura
Grupo corporativo AsstrA

“Todas las aerolíneas vamos a salir de esta crisis más pequeñas y más endeudadas”.

Luis Gallego
Presidente de Iberia

“No se puede poner en peligro la viabilidad financiera de los puertos”.

Isabelle Ryckbost
Secretaria general de la ESPO

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Enric Ticó**
Pte. Feteia-Oltra

La Fundación Feteia y Blockchain Customs Technology (que opera con el nombre comercial de E-customs) han cerrado un acuerdo de colaboración para promover la plataforma E-customs entre las empresas asociadas a las Ateias que integran Feteia-Oltra, presidida por Enric Ticó. Se trata no solo de facilitar el acceso de las transitarías a la tecnología *blockchain*. El objetivo es que la citada plataforma incluya el trabajo y la visión de las transitarías.



↑ **Antonio Torregrosa**
Dir. Fund. Valenciaport

Los proyectos europeos Green C Ports y Loop-Ports, coordinados por la Fundación Valenciaport, que dirige Antonio Torregrosa, y en los que participa la Autoridad Portuaria de Valencia, han sido galardonados en los Premios Mundiales de Sostenibilidad Portuaria 2020 de la Asociación Internacional de Puertos y Terminales (IAPH), en las categorías de “Infraestructura Resiliente” y “Clima y Energía”, respectivamente.



↑ **Enrique López Veiga**
Pte. Puerto de Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo se ha propuesto reducir al 30 por ciento los gases contaminantes en 2021 y dejar de emitirlos en un plazo de unos diez años. La rada, que preside Enrique López Veiga, va a acometer un plan de inversiones valorado en 5,5 millones de euros con el objetivo de convertirse en 100 por ciento autosuficiente y renovable en lo que a demanda eléctrica se refiere apostando por la energía fotovoltaica.



↓ **José Luis Ábalos**
Ministro Transportes

La paciencia tiene un límite y la del transporte por carretera se ha agotado. El sector, en situación límite, presentó en marzo al ministro de Transportes varias medidas para paliar los efectos del Covid-19, y, de momento, no ha tenido respuesta. Es más, el 4 de junio el Comité mantuvo una reunión con Ábalos y pese a su compromiso de contestar con rapidez sigue sin dar señales de vida. Un desprecio que esta industria no se merece.

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

FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE AECOC

Conferencia
29 de septiembre de 2020 - Madrid
www.aecoc.es

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*

Cainiao mejorará la logística de Alibaba

El brazo logístico de Alibaba, la Red de Logística Inteligente de Cainiao, avanzó que cuadruplicará su red de vuelos chárter como parte de los esfuerzos para acelerar los tiempos de entrega. La compañía señaló que planeaba aumentar los vuelos de 260 a 1.260 en los próximos nueve meses para ayudar a reducir los tiempos de entrega de los 10 días actuales a entre cinco y tres días. En el pasado, ha utilizado las compañías Atran y Avistar-TU para llevar a cabo vuelos. Alibaba ya había declarado que su

objetivo era reducir los tiempos de entrega a 24 horas en China y a 72 horas a escala internacional. También tienen planes para duplicar el espacio de almacenamiento en el extranjero a alrededor de 2 millones de metros cuadrados.

Seatrade
Maritime News

Día Internacional de la gente de mar

Con motivo de esta efeméride, el Gobierno del Reino Unido ha anunciado que organizará la primera cumbre internacional sobre el impacto del Covid-19 en los cambios de tripulación. La gente de mar ha trabajado incansablemente durante

esta pandemia”, dijo el ministro de asuntos marítimos del Reino Unido, Kelly Tolhurst, “pero miles se han quedado sin forma de desembarcar frente a las restricciones fronterizas”. El Gobierno ya ha ayudado a más de 7.000 tripulantes de cruceros a llegar a casa, señaló el ministro, ya que el Reino Unido ha permanecido abierto para que la gente de mar venga y se quede en los barcos, desembarque, se vaya a tierra o sea repatriado, respetando los requisitos nacionales de salud pública y distanciamiento social. Se estima que hay más de 1,2 millones de marinos en todo el mundo y actualmente hay 200.000 paralizados, incluyendo 2.000 del Reino Unido.



GSM amplía su presencia en el Golfo de México

Gulf Stream Marine anunció que ampliará su presencia en los Estados Unidos con dos terminales adicionales, el terminal Care en el Puerto de Houston, Texas, y en el Puerto de Pascagoula, en Mississippi. Lo hará a través de una adquisición de activos de Coastal Cargo of Texas y de Gulf Coast Storage, respectivamente. Con estas adquisiciones, la compañía GSM amplía su relación con el puerto de Houston y espera su nueva relación con el puerto de Pascagoula. Estas dos terminales marinas ubicadas estratégicamente

complementarán la creciente red de GSM en todo el Golfo de Estados Unidos, que ahora opera en diez terminales en tres estados de la costa del Golfo. Estas operaciones tienen una larga historia en el Golfo de Estados Unidos con buena reputación en la experiencia de la estiba y manejo de la carga. La terminal Care en Houston es una instalación de 121.400 metros cuadrados de superficie enfocada en la manipulación de productos de acero, cargas a granel y cargas semitransformadas. Por su parte, la terminal del puerto de Pascagoula brinda servicios a clientes de carga de madera y elaborado y tiene el potencial de acomodar otras mercancías.

JABER BRINGAS

PRESIDENTE DE UNIORTBILBAO

“Las empresas de la comunidad portuaria de Bilbao mantienen su previsión inversora”

IÑAKI CALVO. Bilbao

– **El transporte de mercancías, como actividad esencial, ha estado en primera línea durante la pandemia. ¿Cómo se ha vivido esta situación en el puerto de Bilbao?**

– La comunidad portuaria de Bilbao ha mantenido la actividad en todo momento, como servicio esencial, orientado a que se mantenga el suministro, tanto a la industria como a la distribución. El sector ha trabajado en remoto todo lo que ha podido, pero no siempre es factible y las dificultades para realizar el trabajo con las medidas preventivas estipuladas y las lógicas complicaciones han sido grandes, especialmente en el transcurso de las primeras semanas. Por ello, hay que reconocer públicamente la gran labor de los que han estado en primera línea de este negocio. Gracias, con mayúsculas, a todos ellos.

– **¿Cómo está incidiendo en la actividad portuaria la crisis del Covid?**

– En cifras, entre los meses de enero y mayo de este año, comparativamente con 2019, ha decrecido en un 5,5 por ciento el conjunto de toneladas por el puerto de Bilbao. Más se han resentido las empresas que trabajan en el segmento de los pasajeros por el cierre de las fronteras y la cancelación de la llegada de cruceros. En carga, no son cifras extremadamente negativas, pero llevan aparejadas, según el segmento de mercado en el que se mueva cada empresa, caídas en la facturación de más del 40 por ciento, lo cual sí lleva a la preocupación.

– **¿Cómo cree que será la recuperación?**

– La nueva realidad es la de una industria a la que le costará tiempo tomar velocidad de crucero y, por tanto, a nuestro sector, que está siempre al servicio y acompañando al sector industrial, también le costará volver a la situación previa al Covid. La incertidumbre y la inquietud es importante.

– **¿Mantendrán las empresas asociadas a UniortBilbao sus inversiones previstas para este año pese a la pandemia?**

– La previsión que nos transmiten es la de mantener la actividad inversora programada. Con la información disponible se puede hablar de cerca de 140 millones de inversión por parte de las empresas privadas. La última, la anunciada por nuestra asociada Petronor de puesta en marcha de dos proyectos punteros para avanzar en la descarbonización.

Las empresas asociadas a Uniort, a pesar del impacto que tendrá en su actividad la crisis del Covid-19, esperan invertir cerca de 140 millones este año. El presidente del clúster del puerto de Bilbao, Jaber Bringas, hace balance del primer cuarto de siglo de vida de la entidad y adelanta a qué retos futuros tendrá que enfrentarse el sector en los próximos años, poniendo el foco en “la incertidumbre comercial internacional”, un “reto en mayúsculas para las empresas”.

nización. A esta cifra hay que añadir las inversiones anunciadas para este año por la Autoridad Portuaria por valor de más de 60 millones de euros. Habrá que ir viendo cómo se desarrolla el medio año que queda.

– **Otro de los temas encima de la mesa es el ‘Brexit’. ¿Cómo afectará a la comunidad portuaria de Bilbao la salida de Reino Unido de la UE?**

– Las empresas con intereses en Reino Unido, dado el importantísimo volumen de comercio por el puerto de Bilbao, llevan tiempo preparándose contemplando varios escenarios. El más complejo, la falta de acuerdos de reciprocidad podría dar lugar a inspecciones en frontera para aquellos productos (un amplio rango) sujetos a controles comerciales, sanitarios o fitosanitarios, por ejemplo. El más favorable -acuerdos

bilaterales- no evitaría que el comercio con Reino Unido fuera ya con un tercer país. Esto conlleva declaraciones en frontera, comenzando por las aduaneras. Nuestro sector está más que acostumbrado a trabajar en comercio con terceros países, pero los exportadores e importadores se tienen que hacer a la idea de que los trámites, y los tiempos, cambiarían, y ser conscientes de la importancia de preparar la documentación necesaria con la mayor antelación que sea posible. Operativamente, también conllevará cambios en los flujos de vehículos, principalmente en los asociados a los servicios de los ferris, que, afortunadamente, cogen al puerto con espacio disponible para el periodo de adaptación.

– **¿En qué líneas trabaja en estos momentos Uniort para incrementar la competitividad de las empresas de la comunidad portuaria?**

– UniortBilbao mantiene actualmente varios grupos de trabajo en distintos sectores o tráfico, en los que participan las empresas y las administraciones correspondientes, cuyos logros, hay que decirlo, significan generalmente un largo tiempo de trabajo. Se puede decir que el logro más valioso consiste en poder sentar en una misma mesa, con un mismo objetivo, aunque con intereses diversos, a todos los implicados en una cadena de valor. Por otra parte, debemos apoyar el desarrollo de las empresas en un mundo cambiante y de ahí que cada vez tenga un peso más importante la realización de estudios, análisis y formación en áreas donde no existe oferta. Detectamos la carencia o la demanda de ese análisis o formación específica y buscamos a los especialistas que puedan cubrir esa demanda.

– **¿Qué valores aporta el clúster del puerto de Bilbao a sus asociados?**

– Los valores que ha aportado Uniort son los de la cooperación entre competidores, el trabajo riguroso en los detalles y el de la constancia en los retos de larga duración. Hemos logrado aportar equilibrio para respetar la identidad de todos los socios hacia un resultado. Es sencillo decirlo, pero complejo lograrlo. Por lo tanto, hemos llegado hasta aquí con cooperación, entendida como aquella que genera sinergias por ser ordenada, alineada y con estrategia, como demanda un sector tan complejo como el logístico industrial del puerto de Bilbao.

– **UniortBilbao celebró el pasado año su primer cuarto de siglo. ¿Qué hitos destacaría en este tiempo?**

– Además del propio nacimiento de la asociación en 1994, con una fórmula público-privada pionera en nuestro país, en 2001 creamos nuestro primer grupo de trabajo sobre Inspecciones en Frontera, que dio lugar a un nuevo y modélico PIF. En 2005 elaboramos el primer Referencial para Mercancía en Convencional y Granel de España con un UNE propio, que cambió los procedimientos administrativos y operativos que dieron lugar a importantes mejoras en la productividad. Y en el año 2016, pusimos en marcha el grupo de trabajo de Transporte Especiales. Además, los procesos siguen activos. El mes pasado incorporamos una nueva mejora en la identificación de otro circuito en el Levante Sin Papeles con lector BIDI en las áreas de mercancías a granel. En estos 25 años, hay otro indicador a destacar. Hemos promovido cerca de 200 acciones de internacionalización y más de 145 acciones de promoción nacional. En este papel de promoción, Uniort ha hecho que el puerto de Bilbao, Vizcaya y el País Vasco sean más conocidos y reconocidos en el mundo, de la mano de las empresas.

– **¿Y cuáles cree que son los retos para los próximos 25 años?**

– Como Uniort, seguir aportando valor. En esta aportación de valor también se encuentra el ir por delante en aquellos retos de la sociedad en general, como por ejemplo la sostenibilidad. En nuestro caso es un reto en una triple vertiente. Una, la derivada de minimizar viajes en vacío, las dobles entregas, los tiempos de espera o las entregas físicas de documentos. Otra vertiente, la eficiencia energética tanto en las propias terminales o almacenes como en buques (navegando y en

COVID-19

El descenso de la carga lleva aparejado caídas en las ventas de más del 40% para algunas empresas

'BREXIT'

El sector lleva tiempo preparándose para varios escenarios

RECUPERACIÓN

La nueva realidad es la de una industria a la que le costará tiempo coger velocidad de crucero

LA ENTREVISTA



El personaje

Vida: Jaber Bringas lleva más de cuarenta años de vida laboral vinculado al sector logístico portuario de Bilbao.

Obra: Con una dilatada trayectoria profesional, desde 1975 hasta 1981 ocupó diversos cargos de responsabilidad en los departamentos terrestre, aéreo y marítimo de la firma Schenker Bilbao. Desde 1981, es socio fundador de Sparber Group, CEO del grupo y presidente de Sparber Lineas Maritimas, empresa transitaria y operador logístico, que realiza actividades de depósito aduanero y fletamento marítimo. En enero de 2017, fue nombrado, asimismo, presidente de UniportBilbao, la asociación clúster para la promoción y mejora competitiva del puerto de Bilbao.

Milagros: Mantener vivos los valores de Uniport: "cooperación entre competidores, el trabajo riguroso en los detalles y el de la constancia en los retos de larga duración".

socios sobre las líneas a seguir y en qué ejes quiere que centremos nuestro trabajo. Tras esa consulta elaboraremos el próximo plan estratégico sectorial, de acuerdo con sus intereses, pero con visión de conjunto. Salvo que surgiera de la reflexión un cambio de misión y visión (no parece probable), los objetivos de Uniport son de largo recorrido. Como señala Michael Porter, promotor del valor de los clústeres, "la competitividad es un maratón, no una carrera de 100 metros lisos".

—¿Qué representan en términos cuantitativos las empresas asociadas a Uniport?

— Su facturación conjunta es de aproximadamente 19.000 millones de euros. Por dar una magnitud de referencia, se puede decir que el comercio a través del puerto de Bilbao equivale al 95 por ciento del comercio exterior del País Vasco y en términos de valor el equivalente a 50.000 millones anuales de euros en mercancías. El 71 por ciento de las empresas asociadas en Uniport tienen presencia internacional y el 41 por ciento mantiene oficinas en el exterior. Durante el pasado año, las empresas asociadas invirtieron alrededor 100 millones de euros en sus instalaciones de la zona portuaria, cifra que se eleva hasta los 2.000 millones de euros a lo largo de la última década.

— Por último, ¿cree que los puertos de Bilbao y Pasaia funcionan bien como están o sería partidario de acometer una fusión, dada su proximidad geográfica?

— Partiendo de la base de que compiten las empresas, de que los terminalistas que están en el puerto de Pasaia están también en Bilbao, el modelo no es relevante, siempre y cuando sea eficaz y eficiente.

puerto), en camiones (renovación de la flota) o en trenes (electrificación limpia). Y la tercera aglutinaría las operaciones de carga y descarga más limpias, y la trazabilidad alimentaria. Otro reto compartido con las empresas es la innovación en procesos o la financiera, dadas las garantías públicas o privadas que se exigen en prácticamente todos los eslabones de la cadena logística.

— Y junto con la sostenibilidad y la innovación. ¿A qué otros retos de futuro se enfrenta el sector?

— Para las empresas, un reto en mayúsculas es la incertidumbre comercial internacional, al que se ha sumado el Covid-19. También existe la preocupación por la estabilidad normativa y por mantener los centros de decisión cercanos a la realidad del País Vasco y del propio puerto de Bilbao, aun cuando, por la propia definición de sector plenamente internacionalizado, físicamente estén cada vez más alejados.

— Sin olvidar el nuevo marco estratégico del sector de la estiba...

— Las empresas estibadoras y terminales comerciales tienen ante sí el reto de llegar a acuerdos que provean de flexibilidad y agilidad a los clientes (navieras) y al resto de servicios asociados.

— ¿Considera que el actual modelo de gestión portuaria es el adecuado o vería más acertado su transferencia a las Comunidades Autónomas?

— Soy partidario de eficacia y la eficiencia. Si con ello logramos que sean mayores, bienvenido sea, como también podrían venir de la mano de organismos autónomos

— Este año concluye el actual plan estratégico de Uniport ¿Cómo valora el nivel de cumplimiento de los objetivos marcados en el mismo?

— Podemos decir que en el ámbito de la promoción todas las acciones identificadas se han realizado e, incluso, bastantes más de las previstas y además innovando constantemente. El propio Covid-19 lo

hemos convertido en una palanca para la innovación y en junio llevamos a cabo nuestra primera misión comercial digital, en esta ocasión a México, donde teníamos previsto haber viajado en el mes de mayo. En el ámbito de la competitividad, se han resentido algunas de las acciones previstas en el área de análisis, como la armonización de horarios o análisis de nuevas rutas, siempre porque otros temas más urgentes han ocupado sus recursos, como el trabajo realizado con la Diputación de Bizkaia para la adaptación a las necesidades de la logística de las obras en la Autovía del Puerto N644. Una tarea que ocupó más de medio año y por la que estamos muy agradecidos a la entidad foral por el resultado. Creo que nos podemos felicitar por el grado de cumplimiento sobre lo planificado.

— ¿En qué líneas tienen previsto incidir en el próximo plan?

— A finales de este año iniciaremos el habitual proceso de consulta a los



El sector comenzó a mostrar en 2018 las primeras señales de desaceleración, según refleja el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI

El ferrocarril de mercancías reclama ayuda estatal urgente para las empresas del sector

Las asociaciones AEF, UOTC, CETM Multimodal y Faprove demandan al Ministerio de Transportes un bonus para aquellos cargadores que apuesten por el tráfico ferroviario

► El ferrocarril de mercancías reclama ayuda estatal urgente para las empresas del sector. Las asociaciones AEF, UOTC, CETM Multimodal y Faprove demandan en una carta conjunta dirigida al Ministerio de Transportes que se establezca un bonus destinado a aquellos cargadores que apuesten por el tráfico ferroviario.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El sector ferroviario de mercancías reclama ayuda estatal urgente para sus empresas y operadores ante la situación dramática por la que atraviesan en la actualidad.

Así lo han puesto de manifiesto la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), CETM Multimodal y la Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones de España (Faprove) en una carta dirigida a la secretaria general de Transportes, María José Rallo.

La misiva, a la que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, no había obtenido respuesta por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al cierre de la presente edición.

“La crisis sanitaria ha puesto al sector al borde del abismo”

En el documento, que aparece rubricado por Juan Diego Pedrero, presidente de AEF; Juan Castellet, presidente de CETM Multimodal; Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC; y Luis del Campo, presidente de Faprove; se solicita formalmente “la adopción de medidas económicas de ayuda urgentes a favor de las empresas y operadores ferroviarios”. Esta petición de ayuda urgente “se apoya en lo previsto en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y recientes recomendaciones dadas al respecto por los órganos responsables de la Comisión Europea, que recuerdan a los Estados miembros la necesidad de conceder ayudas específicas destinadas a apoyar nuestro sector”, reza el documento.



El sector considera vital apoyar al transporte de mercancías por ferrocarril en estos momentos para garantizar su viabilidad.

Foto: Adif

Las asociaciones del sector recuerdan en el escrito que el transporte de mercancías por ferrocarril también ha sido vital para asegurar el abastecimiento, así como el funcionamiento continuo de las cadenas de suministro en España y la Unión Europea.

Sin embargo, “lamentablemente las empresas del sector se están viendo fuertemente impactadas por una caída sin precedentes en los volúmenes transportados, siendo negativamente afectada la rentabilidad del negocio”, se advierte en la carta. Los firmantes recuerdan, en este sentido, que el sector cuenta con unos márgenes habitualmente ajustados y que debido a la crisis del coronavirus se han vuelto negativos “hasta el punto de hacer insostenible” la situación de las empresas, que siguen estando obligadas a la prestación de los diferentes servicios ferroviarios, “por ser de carácter esencial para garantizar la cadena de suministro”.

Las asociaciones alertan de que “todas las compañías vinculadas al ferrocarril de mercancías en España están afrontando pérdidas gravísimas, que comprometerán seriamente la viabilidad futura del sector”. En este aspecto, la crisis sanitaria ha puesto al sector “al borde del abismo, comprometiendo la supervivencia del ferrocarril como alternativa sostenible para el transporte de mercancías, si no se adop-

Demandas del sector

El sector considera necesaria la suspensión de cánones, tasas y cargos por servicios básicos del Adif, así como del alquiler de espacios y naves de su propiedad hasta el final del año 2020.

Empresas y operadores reclaman un bonus liquidable para aquellos cargadores que entreguen sus mercancías a empresas ferroviarias u operadores logísticos intermodales. El citado bonus ascendería a 0,004 euros por tonelada neta por kilómetro, lo que representaría, en base a los 11.000 millones anuales que se realizan, un coste de aproximadamente 44 millones de euros anuales para el Estado.

El ferrocarril de mercancías solicita un plan específico de medidas de alivio financiero. “La competencia en el transporte por ferrocarril proporciona una mayor calidad del servicio a menores precios y el proceso de liberalización del sector no puede verse ahora interrumpido”. Además, sería “muy útil” la creación de una unidad administrativa específica de Intermodalidad en el Ministerio.

tan medidas económicas inmediatas”, matizan.

Ante esta situación, el sector del ferrocarril de mercancías reclama la adopción de medidas concretas para garantizar su supervivencia en los próximos años.

Entre esas medidas, las asociaciones consideran que “es urgente el establecimiento de un bonus, en base al parámetro toneladas-kilómetro, liquidable a aquellos cargadores que entreguen sus mercancías a cualquier empresa ferroviaria u operador logístico ferroviario”. En concreto, las asociaciones del sector ferroviario de mercancías consideran apropiada la cantidad de 0,004 euros por tonelada neta por kilómetro, lo que representaría, “en base a los 11.000 millones anuales que se realizan, un coste total para el Estado de aproximadamente 44 millones de euros, semejante o inferior al promedio de pérdidas anuales que viene registrando la empresa pública Renfe Mercancías durante los últimos 15 años”.

El bonus tendría un coste anual de unos 44 millones de euros

La puesta en marcha de este tipo de bonus favorecería, según los firmantes de la misiva, la intermodalidad e incentivaría el uso del ferrocarril, “como hacen la mayoría de los países de nuestro entorno”. Actualmente, de los 28 países de la UE solo cinco no tienen ningún plan incentivador del uso del ferro-

carril y la intermodalidad. Además, de esos cinco, cuatro tienen menos de 5 millones de habitantes. “El quinto es España”, se lamentan desde el sector.

A su vez, otra de las peticiones del sector se centra en “la suspensión inmediata de cánones, tasas y cargos por servicios básicos, auxiliares o complementarios, costes de dispensación y gestión de la energía, emitidos por Adif, así como del alquiler de espacios y naves de su propiedad hasta fin del año 2020”.

El sector reclama un plan de medidas de alivio financiero

Esta demanda se realiza en base a las recomendaciones de las autoridades europeas relativas a la aplicación del Artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU). Al mismo tiempo, se reclama la eliminación de los costes de almacenaje y manipulación consecuente en terminales intermodales del Adif, originados por la disminución de actividad, procediendo además la pública a la devolución de las cantidades que pudiera haber ingresado desde la fecha del 14 de marzo, en que entró en vigor el estado de alarma, “todo ello con el

El sector ferroviario de mercancías tiene más motivos para sentirse molesto. En las últimas semanas se han concretado dos novedades que representan sendos reveses. Por un lado, el Gobierno, en una medida que también ha soliviantado los ánimos del sector del transporte por carretera, ha avanzado que acometerá la modificación de los pesos y dimensiones para el transporte ligado a la automoción. La entrada en vigor de las 44 toneladas también recibe “una rotunda negativa y nula receptividad por parte del sector ferroviario e intermodal”, afirman fuentes del negocio ferroviario a TRANS-

PORTE XXI. “Va a suponer la puntilla para nuestro sector”, sentencian de manera gráfica. “Es auténticamente una vergüenza que, además de ningunear al transporte ferroviario de mercancías y al intermodal, se aprueban medidas completamente en el sentido contrario”, denuncian. Por otra parte, la reciente aprobación del estudio informativo del Corredor Mediterráneo que dejará sin ancho ibérico el tramo Castellón-Vandellós tampoco es buena noticia. “Dábamos por hecho que saldría adelante el plan de poner vía única de ancho UIC. Por eso planteamos la necesidad de un sistema de compensaciones para

los operadores que utilizan actualmente esas vías”, apuntan desde el sector. El objetivo pasa por obtener ayudas por los desvíos, lo que conlleva la realización de más kilómetros. “Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana nos dicen que se han puesto a trabajar en el asunto, pero no sabemos nada concreto. No tenemos ninguna confirmación más allá de buenas palabras”, se quejan las mismas fuentes. “No tenemos seguridad ninguna de que se nos vaya a ayudar. Es un tema que nos preocupa. Las empresas se ven afectadas y es precisa una compensación”, inciden. Sin embargo, “la realidad

es que no tenemos la misma fuerza que otros sectores, que pueden amenazar con paros”, aseguran. El desvío provoca un incremento del 20 por ciento en los costes, según los estudios que ha llevado a cabo la patronal AEF. La consecuencia es que “alguna empresa afectada puede acabar con dificultades patrimoniales con toda esta situación. Por eso queremos un plan de compensaciones”. Además, “es algo lógico si se quiere potenciar la intermodalidad”. No obstante, “parece que a este Ministerio no le interesa el ferrocarril de mercancías ni la intermodalidad”, concluye un directivo consultado.

fin de alejar el horizonte de quiebra que se cierne sobre gran parte de empresas del sector”.

Por otro lado, las asociaciones del sector demandan que se articule un plan de medidas específicas de alivio financiero e igualmente se haga extensiva al resto de entidades privadas del sector la aplicación de

cualquier medida de esta índole que pudiera arbitrarse para Renfe Mercancías, “a fin de evitar una distorsión de las condiciones de competencia en favor del operador público”. Las asociaciones firmantes consideran también que “muy útil sería la creación de una unidad administrativa específica de Inter-

modalidad en el seno de esa Secretaría General”, afirman en su carta a María José Rallo.

Las entidades firmantes han enviado también copia de la citada misiva al Ministerio para la Transición Ecológica, así como a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

El grupo nos hace fuertes



Nace el GRUPO TRACOSA.
Dos grandes empresas transitarias
y aduaneras nos unimos para seguir creciendo.
Más de un siglo de experiencia
bajo un mismo grupo para afianzar
nuestro liderazgo y ser más competitivos.
El grupo nos hace fuertes
y a nuestros clientes también.



www.basjosa.com - www.tracosa.com

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	20	2.585,09	56,2%	21	2.570,41	57,6%	-1	+14,68	+0,6%	14	1.959,72	51,0%	+6	+625,37	+31,9%
PYME (< 50 mill.)	344	2.012,26	43,8%	350	1.888,61	42,4%	-6	+123,65	+6,5%	377	1.886,21	49,0%	-33	+126,05	+6,7%
49,9 - 10 millones	63	1.166,63	25,4%	60	1.043,04	23,4%	+3	+123,60	+11,8%	53	972,62	25,3%	+10	+194,01	+19,9%
9,9 - 2 millones	150	731,05	15,9%	148	723,41	16,2%	+2	+7,64	+1,1%	164	784,68	20,4%	-14	-53,63	-6,8%
< 2 millones	131	114,57	2,5%	142	122,16	2,7%	-11	-7,59	-6,2%	160	128,90	3,4%	-29	-14,32	-11,1%
Extinguidas / Inactivas	41	-	-	34	-	-	+7	-	-	14	-	-	+27	-	-
Total	405	4.597,35		405	4.459,02		+0	+138,33	+3,1%	405	3.845,92		+0	+751,43	+19,5%
Empresa tipo (mediana)		3,63			3,47						3,06				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI.

Edición 2020 del Libro Blanco de Operadores Logísticos

El sector quita el pie del acelerador y reduce a la mitad su ritmo de crecimiento en 2018

Los operadores logísticos sumaron unas ventas de 4.597 millones de euros en dicho ejercicio, lo que supone un avance del 3,1%, frente al 6% registrado en los últimos años

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Los operadores logísticos levantaron el pie del acelerador en el año 2018. Las empresas de este segmento de mercado sumaron un total de 4.597 millones de euros, con un avance del 3,1 por ciento, cuatro décimas por debajo de la media del transporte de mercancías en España, según se recoge en la Edición 2020 del Libro Blanco de los Operadores Logísticos, publicado recientemente por TRANSPORTE XXI.

El sector reduce así a la mitad el porcentaje de crecimiento que había experimentado en los ejercicios precedentes, siempre situado por encima del 6 por ciento. Con todo, el aumento de las ventas de los operadores logísticos en los últimos cinco años se eleva hasta el 19,5 por ciento, un período en el que solo el transporte aéreo consiguió crecer más (+20 por ciento).

El 'operador logístico tipo' español factura 3,63 millones de euros

Un viento de cola que continuó en 2019, según avanzó a este periódico el presidente de la patronal UNO, Francisco Aranda, que puso el foco en las ventas *online* y las actividades logísticas vinculadas. "Batieron todos sus récords e hicieron historia". Aranda destacó que "2019 fue un año marcado por la consolidación de crecimiento, las inversiones en plataformas logísticas, en automatización y en flota ecológica para tratar de cumplir con las cada vez más exigentes normativas y plazos medioambientales". El informe sectorial de TRANSPORTE XXI también refleja que el 'ope-

TOP 40 OPERADORES LOGÍSTICOS ESPAÑA 2018

Rk	Empresa	2018	2017	2014	%18/17	%18/14
1	DHL Exel Supply Chain Spain SL	403,12	394,46	396,54	+2%	+2%
2	Gefco España SA	241,43	322,66	314,87	-25%	-23%
3	Logiters Logística SAU	212,44	203,49	221,60	+4%	-4%
4	STEF Iberia SA	191,54	174,79	152,52	+10%	+26%
5	XPO Supply Chain Spain SL	157,50	120,66	72,17	+31%	+118%
6	Madrid Eco Platform SL	144,48	127,57	38,38	+13%	+276%
7	Salvesen Logística SA	s/d	142,39	133,68	-	-
8	CAT España Logística Cargo SL	119,40	117,08	93,03	+2%	+28%
9	Alfil Logistics SA	108,79	98,63	83,24	+10%	+31%
10	Beralan SL	102,50	102,36	112,32	+0%	-9%
11	Información Control y Planificación SA	96,92	91,47	57,51	+6%	+69%
12	Logintegral 2000 SA	94,08	109,95	162,08	-14%	-42%
13	Logista Pharma SA	91,13	76,09	18,43	+20%	+394%
14	Ceva Logistics España SL	77,22	72,07	52,13	+7%	+48%
15	FM Logistic Ibérica SL	73,54	51,28	38,36	+43%	+92%
16	Molinero Logística SL	71,29	65,13	45,95	+9%	+55%
17	Sdad. Meridional Ejercicio de Tte. SMET SA	70,52	60,54	28,65	+16%	+146%
18	Taisa Logistics 1960 SA	65,31	63,52	49,92	+3%	+31%
19	DSV Solutions Spain SA	60,92	55,91	17,76	+9%	+243%
20	Dachser Spain Logistics SA	60,57	62,39	29,14	-3%	+108%
21	Severiano Servicio Móvil SA	44,85	41,87	36,56	+7%	+23%
22	Airpharm SA	41,99	38,27	31,15	+10%	+35%
23	Serintr de Cuenca SL	s/d	41,28	24,67	-	-
24	Factor Cinco Solución SL	39,44	35,51	20,97	+11%	+88%
25	Servicios Logísticos Martorell Siglo XXI SL	36,15	30,21	27,10	+20%	+33%
26	Logística Jit Aragón SL	34,06	13,05	6,30	+161%	+440%
27	Schnellecke Logistics España SA	31,32	57,95	55,42	-46%	-43%
28	Celeritas Transporte y Logística SL	30,29	22,81	7,31	+33%	+314%
29	Operadores Logísticos del Mediterráneo SA	29,45	28,82	23,72	+2%	+24%
30	Groupe Logistics IDL España SA	26,56	32,90	52,60	-19%	-50%
31	Longitud 3M SL	26,01	27,68	23,04	-6%	+13%
32	Logisfashion SA	26,00	21,98	9,35	+18%	+178%
33	Ingram Micro Services Spain SL	23,55	25,17	22,95	-6%	+3%
34	Coral Transports & Stocks SL	23,08	20,61	10,63	+12%	+117%
35	Actividades Logísticas Centralizadas SL	22,15	16,97	5,37	+31%	+312%
36	Montfrisa SA	21,96	16,82	15,90	+31%	+38%
37	Movianto España SL	20,76	17,97	17,46	+16%	+19%
38	OIA Global SL	19,76	12,90	0,00	+53%	-
39	Picking Farma SA	19,53	17,73	15,02	+10%	+30%
40	Organización Farmacéutica SA	19,12	13,29	10,22	+44%	+87%

Datos en millones de euros. Elaboración: TXXI.

rador logístico tipo' en España, identificado a través de los cálculos de la mediana de las 405 empresas recogidas en el estudio, ingresa 3,63 millones de euros, un 4,6 por ciento

más que en 2017.

En cuanto al análisis por tramos de facturación, solo 20 empresas, el 4,9 por ciento del censo, mantienen una cifra de negocio por encima de los

50 millones. En total, sumaron 2.585 millones (+0,6 por ciento), lo que supone el 56,2 por ciento del negocio. El crecimiento del conjunto de estas empresas se ha disparado un 31,9 por ciento desde 2014. Por su parte, el resto de empresas de este mercado con actividad, el 85 por ciento del censo, registraron unas ventas conjuntas de 2.012 millones de euros, el 43,8 por ciento del total, con un crecimiento del 6,5 por ciento. El grupo de las empresas medianas, con unas ventas entre 10 y 49,9 millones, es el menos numeroso de las pymes, con solo 63 operadores, pero es el que más creció en facturación, un 11,8 por ciento.

Las diez primeras empresas controlan el 40% del negocio

El Libro Blanco revela igualmente que los indicadores principales de rentabilidad de los operadores logísticos españoles sufrieron un parón por primera vez desde 2014. A pesar de que crece el resultado neto agregado del ejercicio, todos los indicadores caen o crecen residualmente. 2017 fue el mejor en rentabilidad desde 2008. El año 2018 parece poner fin a la racha. El estudio al detalle se puede consultar en el Libro Blanco de los Operadores Logísticos, que está ya a disposición de los lectores de TRANSPORTE XXI y se puede adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com

Al frente del ranking por facturación se mantiene el gigante DHL Exel Supply Chain Spain, único operador logístico con unas ventas de más de 400 millones de euros en el mercado español.

► Cumbre empresarial de la CEOE

El transporte presenta su 'hoja de ruta' para activar la recuperación de la economía tras el Covid-19

El sector coincide al subrayar la necesidad de mantener el tejido empresarial y el empleo

ALFONSO ALDAY. Madrid

El transporte, pieza clave para potenciar la competitividad de otros sectores, ha llevado su voz a la cumbre empresarial de la CEOE "Empresas españolas liderando el futuro", que fijará la 'hoja de ruta' para reactivar la economía, castigada por la crisis del Covid-19.

Los representantes de esta industria coincidieron al señalar la necesidad de mantener el tejido empresarial y el empleo, para lo que reclamaron flexibilidad laboral, ampliación de los ERTE hasta finales de este año, seguridad jurídica, liquidez financiera y una política fiscal adecuada, entre otras medidas dirigidas a garantizar su viabilidad.

El presidente de Astic, Marcos Basante, tras remarcar el carácter estratégico del sector para la reconstrucción económica, destacó que "las administraciones deben establecer un marco normativo en favor del crecimiento empresarial de las empresas, evitando la destrucción masiva de empleo". Además, el empresario abogó por

impulsar una Ley de Contrato de Transporte que desarrolle un nuevo marco legislativo en el que "las relaciones con los clientes sea *face to face*". Por último, destacó la estratégica posición de España para el desarrollo de una plataforma logística mundial, que permitiría generar empleo y riqueza. "Tenemos la oportunidad histórica de cambiar un concepto que es el de transporte como servicio a transporte como industria".

Ampliar los ERTE y liquidez financiera, principales medidas

En la misma línea se había pronunciado con anterioridad Juan Pablo Lázaro, presidente de Sending y expresidente de la patronal UNO. "España está en una situación geoestratégica privilegiada, donde podemos ser un foco de atracción de

inversiones importantes, porque estamos en un lugar donde controlamos la canalización para el norte de África, tenemos líneas de conexión importantes con Latinoamérica y podemos ser un centro de distribución para Europa en un sector donde se crea empleo y se genera riqueza", explicó. En este sentido, demandó mayor flexibilidad laboral, impulsar el espíritu emprendedor y agilizar los trámites administrativos, entre otras medidas.

Más crítico se mostró el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera, Carmelo González, que denunció "el ninguneo que nuestro sector viene sufriendo, demostrando la falta de sensibilidad hacia una actividad que en boca del propio Ministerio es imprescindible para el desarrollo económico". González reiteró que "no es el momento de cambios legislativos sin contar con el sector -en clara alusión a las 44 toneladas-, que se enfrenta a una crisis sin precedentes".

Por su parte, el presidente de Anave, y del Clúster Marítimo Español, Alejandro Aznar, reclamó la necesidad de reforzar la competitividad de la bandera española, alineando la normativa nacional, especialmente en materia laboral, a los estándares de los convenios internacionales y centralizando todas las competencias administrativas relativas a los buques de bandera española en un ente público empresarial dotado de gran autonomía de gestión, como reiteró días después en la Asamblea General de la patronal Anave. Además, Aznar pidió "reconocer el carácter estratégico de los servicios marítimos regulares con los territorios no peninsulares" y "ampliar la cuantía y, sobre todo el ámbito temporal, de las reducciones de tasas portuarias", aprobadas para paliar los efectos de la pandemia.

Marcos Basante

Presidente de Astic



«Las administraciones deben establecer un marco normativo en favor del crecimiento empresarial»

Alejandro Aznar

Presidente de Anave



«El Covid-19 ha puesto a muchas navieras en una situación comprometida»

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



ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

POLÍTICA

Ultimátum del Comité a Transportes ante la falta de respuesta al sector

Carmelo González anuncia un paro el 27 y 28 de julio si no se ofrecen “soluciones inmediatas” y se eliminan las 44 toneladas

► El Comité Nacional ha planteado un ultimátum al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ante la falta de respuesta a las reivindicaciones del sector. Carmelo González anuncia un paro empresarial los días 27 y 28 de julio si no se ofrecen “soluciones inmediatas” y se eliminan las 44 toneladas y los 4,5 metros de altura.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El Comité Nacional de Transporte por Carretera ha puesto sobre la mesa un ultimátum al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El presidente del Comité, Carmelo González, ha anunciado un paro empresarial para los días 27 y 28 de julio si Transportes no ofrece “soluciones inmediatas” al decálogo de demandas presentadas por los transportistas en marzo.

Además, los representantes sectoriales reclaman que “se eliminen taxativamente” las 44 toneladas de MMA y 4,5 metros de altura aprobadas para los tráficos del sector de la automoción. El presidente del Comité considera que esto supondrá, en la práctica, un efecto llamada para otros sectores, por lo que su eliminación será “un punto de inflexión” en el marco del conflicto planteado. Y es que esta modificación unilateral de los pesos y dimensiones, más la problemática que tiene el sector con el colapso en las ITV, han supuesto “la gota que ha desbordado el vaso”.

Así lo puso de manifiesto González tras su encuentro el 22 de junio con el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura; la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo; y la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, a los que entregó una carta dirigida al ministro constatando el acuerdo del pleno del Comité para convocar el paro. El acuerdo no es unánime, ya que al mismo no se unieron ni la patronal logística UNO ni la de los transitarios Feteia. En este sentido, UNO hizo público un comunicado en el que puso de manifiesto su oposición al paro con-

“Las 44 toneladas han sido la gota que ha desbordado el vaso”, señaló González



C. González, presidente del Comité, a la salida de la reunión en el Ministerio.

Foto: C.S.

vocado por el Comité. La patronal logística señala que “no podemos hacerle esto a los ciudadanos” en un contexto de crisis. UNO considera que “una convocatoria de paro en el transporte en estos momentos carece de sentido alguno” y matiza que “el diálogo con la Administración, a través de la mesa creada por el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, debe ser la vía para introducir mejoras continuas en el sector”.

El presidente del Comité admitió a la salida de la reunión que los representantes ministeriales se mostraron “sorprendidos” ante el planteamiento de “un conflicto de esta envergadura”. Además, González

dejó constancia en la reunión de que el Comité no va a formar parte de la mesa de negociación que propuso el Ministerio con transportistas, operadores logísticos y cargado-

“Una convocatoria de paro carece de sentido alguno”, según UNO

res. “Hemos dicho que no, porque para esas reuniones ya está el Comité Nacional, que representa a todos esos sectores, tiene la interlocución con la Administración y es

Decálogo de medidas

Oposición a la tarificación de las infraestructuras, exigiendo la presencia del Comité en las mesas de debate que se abran, así como al desvío obligatorio a vías de peaje.

Modificación de la Ley de Contrato de Transporte que incluya la derogación de la posibilidad del pacto en contrario, así como la carga y descarga por parte del conductor.

Oposición a la modificación de la normativa de pesos y dimensiones, lo que incide directamente en las 44 tm y los 4,5 metros de altura.

Medidas eficaces en la lucha contra las empresas buzón.

Coordinación de los distintos planes de movilidad.

Armonización fiscal en el sector del transporte.

Elaboración y desarrollo de planes de áreas de descanso seguras en toda la red viaria.

Mantenimiento del régimen de gasóleo profesional y creación de régimen alternativo para vehículos de menos de 3,5 toneladas.

Mantenimiento de las ayudas al abandono de la actividad y a la formación.

Medidas legislativas para conseguir garantizar la viabilidad del sector transporte, incorporando al ordenamiento normas ya existentes en derecho comparado.

el que, por tanto, tiene la potestad para sentarse en una mesa con cargadores y el propio Ministerio”, aseguró González.

Cuestionado por TRANSPORTE XXI sobre si confiaba en la presencia del ministro Ábalos en la reunión como detalle o gesto de buena voluntad hacia el sector, González admitió que “yo ya ni espero ni no espero, supongo que su agenda es suficientemente apretada, pero hubiera sido importante que estuviera”. No obstante, consideró que “hemos tenido una representación bastante importante por parte del Ministerio y ahora veremos a ver si han captado la idea y tenemos contestación positiva por su parte”.

Saura había anunciado el arranque de la mesa sectorial para julio

La mesa sectorial compuesta por transportistas, cargadores y operadores logísticos para abordar los principales retos de esta industria en los próximos años iba a echar a andar en julio, según anunció a preguntas de TRANSPORTE XXI, el secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura, en el marco de un coloquio *online* organizado por Executive Forum. La denominada por algunos ‘Mesa del transporte del siglo XXI’ fue, no obstante, rechazada apenas unos días después por

la mayoría del pleno del Comité Nacional de Transporte por Carretera, según transmitió su presidente, Carmelo González, al propio secretario de Estado de Transportes el pasado 22 de junio. Saura aprovechó su intervención en el mencionado coloquio para poner sobre la mesa los datos en torno a la situación actual de las operaciones de la línea de avales ICO-Covid-19 y su incidencia en el transporte y la logística. El responsable ministerial las definió como “una ayuda de políti-

ca económica no menos importante para el conjunto del sector”. En este sentido, “el número de operaciones dentro de las líneas ICO ha sido de 16.510 para empresas de transporte de mercancías”, señaló. A su vez, “el importe del aval solicitado ha sido de 1.155 millones de euros y el importe de financiación se ha elevado a 1.500 millones de euros”, afirmó. El secretario de Estado de Transportes quiso aclarar que el denominado pago por uso de las infraestructuras viarias “no es una

cuestión que esté en la mesa del Gobierno”. Además, “es un asunto que exige de un consenso en el Parlamento”, recordó. Saura también avanzó que siguen trabajando en la ‘Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada’ que dará paso al Anteproyecto de Ley de Movilidad “antes de que finalice el presente año”. Transportes tiene previsto “abrir el diálogo sobre movilidad con todas las partes interesadas en septiembre y por un período de 12 semanas”, adelantó.

POLÍTICA

Los puertos españoles afrontarán un nuevo cambio legislativo durante 2020

Toledo estima que la estiba salvará las 'líneas rojas' de la CNMC

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Puertos del Estado presentará en el último tercio de 2020 un proyecto de modificación de la actual Ley de Puertos para adaptar su contenido al Reglamento de Servicios Portuarios de la Unión Europea e introducir una serie de mejoras para aumentar la flexibilidad en la gestión de las dársenas.

Su presidente, Francisco Toledo, avanzó, en un coloquio celebrado por Executive Forum, que "a lo largo de octubre" se presentará un borrador, tras las reuniones para consensuar un Marco Estratégico que se celebrarán los próximos 22 y 23 de julio en Santander.

Toledo explicó que "los puertos españoles tienen mucha autonomía, pero hay elementos en la Ley que son ralentizadores", matizando que "para cambiar el modelo hay que ser muy cautos, y fijarse en la globalidad del sistema". Entre los elementos a mejorar citó los informes vinculantes, indicando que "hay informes que deben desaparecer, aunque, a veces, los puertos son rehenes y Puertos del Estado es un aliado", en referencia a otros organismos de las administraciones. Asimismo, Toledo se mostró partidario de resolver las ampliaciones de plazo solicitadas por los concesionarios a las Autoridades Portuarias, que llevan cinco años sin tramitarse, explicando que el 55 por ciento se ha tramitado, por valor de 300 millones de euros, pero "el otro 45 por ciento está estancado, por lo que hemos de poner el acelerador".

“Para cambiar el modelo portuario hay que ser muy cautos”

Mostró su queja con el actual sistema, indicando que "no hay que hacer reglamentos tan farragosos como el de 2015". Y, por su parte, recordó la necesidad de regular el suministro a buques (*bunkering*) como servicio portuario en lugar de comercial.

El principal objetivo de la reunión de Santander será la creación de un Observatorio de Gobernanza Portuaria "para ver los cambios que hay que introducir, ya que es fundamental observar el entorno", una reunión de la que también saldrá el borrador de la Ley de Puertos.

Toledo explicó que los puertos deberán adaptar en 2020 sus esquemas

financieros para tributar por Impuesto de Sociedades una Ley que prepara Hacienda, "con la que está todo pactado con las deducciones", explicó. "No va a restar competitividad" a las Autoridades Portuarias, matizó.

Por otro lado, anunció que las rebajas de tasas contenidas en el Real Decreto-ley 15/2020 se elevarán a rango de Ley, avanzando que "habrá diferencias", tras la refle-

xión del grupo de trabajo formado entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias. Toledo indicó que "el marco será más homogéneo y la situación de cada Autoridad Portuaria se va a tener en cuenta, tanto si gana como si pierde", en relación a lo publicado por TRANSPORTE XXI el pasado 15 de junio. Por último, Toledo espera la publicación formal del V Acuerdo Marco de Estiba, estimando que Anesco y



Francisco Toledo, presidente de OPPE.

los sindicatos "han llegado a un acuerdo que superará todas las limitaciones que señalaba el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia".

OEA		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	Operadores Económicos Autorizados	
<ul style="list-style-type: none"> • Menor número de controles físicos y documentales • Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA • Notificación previa de los controles físicos • Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección 		
<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>		
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	AIRPHARM SA Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	ADYCO ADUANAS SL Avda. de la Cañada 62 Recinto Segro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid) Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214 E-mail: direccion@adycoaduanas.com www.adycoaduanas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Agentes OEA <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte Marítimo <input type="checkbox"/> Transporte Aéreo <input type="checkbox"/> Transporte Terrestre
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRAS GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
	SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano


Carretera / 18

Moratoria para que furgonetas y camiones puedan seguir circulando por la ZBE sin etiqueta, que es insuficiente para el sector

Puerto de Tarragona mantiene el calendario de su primera terminal interior para 2021

La plataforma intermodal, que estará ubicada en el Corredor del Henares, ocupará 150.000 metros cuadrados y contará con 4 vías para convoyes de hasta 750 metros

► La Autoridad Portuaria de Tarragona mantiene el calendario de la que será su primera terminal marítima interior, que construirá en el Corredor del Henares. La plataforma intermodal estará operativa durante 2021. Ocupará 150.000 metros cuadrados y contará con cuatro vías, todas para convoyes de 750 metros de longitud.

EVA MÁRMOL. Tarragona

La Autoridad Portuaria de Tarragona mantiene el calendario para la entrada en funcionamiento de Terminal Intermodal Guadalajara, la que será la primera terminal marítima interior de la dársena catalana. La plataforma ocupará 150.000 metros cuadrados de superficie en un nudo estratégico, el Corredor del Henares. Contará con cuatro vías, dos de recepción y expedición de trenes y dos de carga y descarga, todas para convoyes de 750 metros de longitud. La inversión total prevista asciende a 20 millones de euros.

El calendario "sufrirá algún retraso debido a las circunstancias actuales, sobre todo en cuanto al inicio de las obras, pero será durante este año, con el movimiento de tierras, y se mantiene el horizonte de 2021 para su puesta en funcionamiento", señalan fuentes de la Autoridad Portuaria.

La iniciativa está en la fase de validación de los proyectos para la concesión de las licencias de obra por



Recreación de la futura terminal intermodal.

Fuente: Puerto de Tarragona

parte de los ayuntamientos afectados. La futura terminal intermodal estará en el interior de la Ciudad del Transporte Puerta Centro, ubicada entre los términos municipales de Guadalajara y Marchamalo. Sobre el modelo de gestión de la instalación, "estamos estudiándolo en estos momentos". Los responsables portuarios barajan "dar cabida a otros socios, tanto públicos como privados, pero conservando siem-

El objetivo es ampliar el *hinterland* accediendo a nuevos mercados y tráfico

pre un peso significativo la Autoridad Portuaria, tanto en el ámbito de las decisiones estratégicas como de la gestión".

La iniciativa "ha suscitado el interés de otras infraestructuras portuarias, empresas ferroviarias y del sector logístico", añaden estas fuentes. La futura instalación complementará Terminal Intermodal La Boella, ubicada en el interior de la dársena catalana, junto a la terminal de contenedores de DP World Tarragona. La conexión entre Tarragona y el centro peninsular "mediante la terminal de La Boella, a pie de muelle, y la Terminal Intermodal Guadalajara, a 70 kilómetros de Madrid, es una oportunidad para

700 posiciones

La terminal intermodal contará con cuatro kilómetros de vía en ancho ibérico. Tendrá dos vías de recepción y expedición y otras dos para carga y descarga, todas para convoyes de 750 metros de longitud.

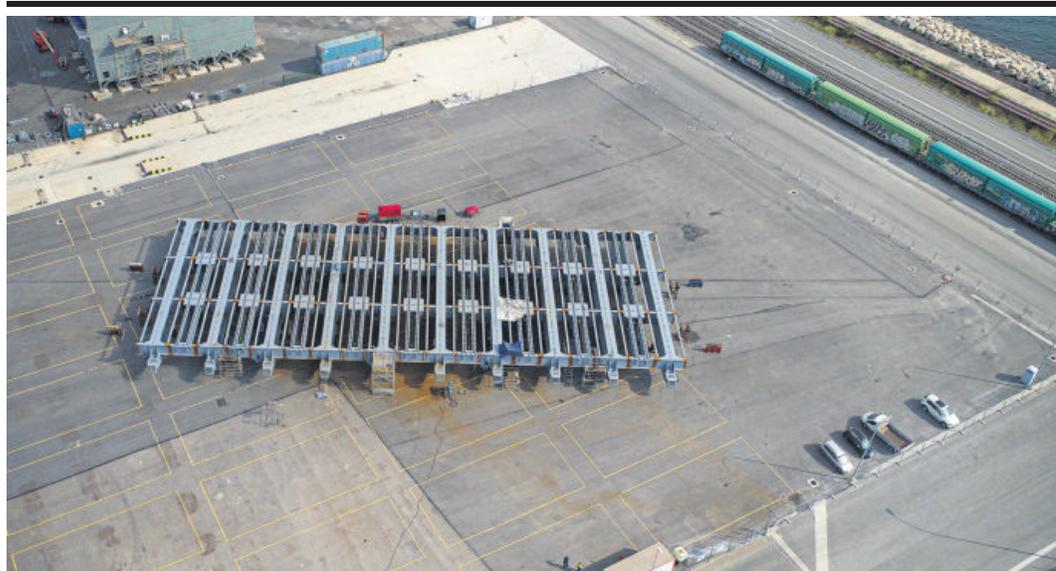
Se destinarán 60.000 metros cuadrados a patio para la carga/descarga y almacenamiento. La instalación tendrá capacidad para 700 posiciones de contenedores de 20 pies.

Incluye un aparcamiento para vehículos pesados y una nave de consolidación y desconsolidación, así como un edificio técnico

La nueva plataforma se desarrollará en dos fases que se ejecutarán consecutivamente, la segunda cuando acabe la primera.

desarrollar servicios ferroviarios entre ambas terminales".

Los responsables portuarios esperan que la nueva instalación ayude a ampliar el *hinterland* de la dársena, accediendo a nuevos mercados y tráfico, "como la carga general en contenedor, donde hay capacidad de crecimiento". El movimiento actual de contenedores en el puerto catalán son unos 50.000 TEUs al año. El objetivo es captar tanto carga de contenedores "como *breakbulk*", además de potenciar sus tráfico tradicionales de graneles líquidos (sobre todo crudo, derivados del petróleo y productos químicos) y graneles sólidos (cereales, piensos y harinas).



La guipuzcoana URSSA monta un *synchrolift* en el muelle Cantabria

La empresa guipuzcoana URSSA ha escogido el puerto de Tarragona para el montaje de un *synchrolift*, una estructura metálica para transportar embarcaciones fuera del agua para tareas de mantenimiento o reparación. El *synchrolift* contará con un total de 32 piezas y estará formado por bloques intermedios, que terminarán conformando una estructura de 2.428 toneladas. Las piezas llegan por carretera en un transporte especial desde el País Vasco hasta la dársena catalana. El elevador de barcos, una vez montado, será embarcado con destino a Argelia. Los trabajos, que se realizan en el muelle Cantabria, tienen una duración prevista de entre seis y nueve meses. Tarragona se consolida así como puerto de operaciones de *project cargo*.



Ferrocarril / 19

La terminal Pla de Vilanoveta, de APM Terminals Spain Railway, recupera la actividad tras años en desuso

Servicio ferroviario para BonÀrea

Puerto de Tarragona ha recuperado el transporte ferroviario de productos agroalimentarios a Lleida con un servicio, con tracción de Renfe, a las instalaciones de BonÀrea

Clasquin T.I. Intercargo amplía nicho a operaciones de transporte en isotanks

La transitaria, con sede en Barcelona, se marca como objetivo "salir reforzada" de la actual crisis, que generará "nuevas oportunidades"

► Clasquin T.I. Intercargo 1999 ha entrado en operaciones de transporte marítimo en *isotanks*. El nuevo departamento aduanero ha deparado a la transitaria clientes exclusivamente de estos servicios. La filial del grupo francés Clasquin estará "atenta" a crecer vía adquisiciones en el mercado español si surgen oportunidades.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La transitaria Clasquin T.I. Intercargo 1999, con sede central en Barcelona, ha entrado en una nueva actividad, operaciones de transporte marítimo en *isotanks* a principios de año. Son operaciones tanto de importación como de exportación, sobre todo de productos alimentarios y con Asia. "Es una actividad que queremos potenciar a pesar de la situación actual", señala Juan Carlos Millán, director general de Clasquin T.I. Intercargo 1999, a TRANSPORTE XXI.

La transitaria, perteneciente al grupo francés Clasquin, ya apostó por la diversificación el año pasado entrando en el contenedor *reefer* y creando un departamento de servicios aduaneros, una actividad que subcontrataba con anterioridad. "Hemos consolidado los nuevos negocios que abrimos". En el caso del contenedor *reefer*, tiene líneas regulares de grupaje con el sudeste asiático y Hong Kong, además de operaciones de contenedor *reefer* completo. En cuanto a los servicios aduaneros, "nos hemos convertido en asesores comerciales de nuestros clientes". Es más, la nueva actividad ha permitido a la transitaria atraer clientes exclusivamente para servicios aduaneros.

La compañía registró unas ventas de 27,16 millones en 2018

En cuanto a la situación provocada por la pandemia, "estamos notando la crisis como el resto del sector al bajar tanto las importaciones como las exportaciones por el descenso de la demanda interna y en los mercados internacionales", añade el directivo.

CLASQUÍN T.I. INTERCARGO 1999 SA						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	27,16	26,73	+2%	18,24	19,06	13,95
Ebitda	1,10	1,06	+4%	1,02	0,87	0,66
Resultado del ejercicio	0,82	0,69	+20%	0,74	0,61	0,45
Total activo	7,09	6,99	+1%	5,09	4,72	4,14
Patrimonio neto	2,25	2,53	-11%	2,53	1,84	1,63

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

No obstante, "nuestro objetivo es salir reforzados. Surgen oportunidades en las crisis". Es por ello que "estaremos atentos a las oportunidades que puedan salir en España de adquirir una empresa que se alinee con nuestros objetivos". Para ello, cuenta "con un grupo fuerte financieramente" como es Clasquin, que cerró una operación de

compra de la transitaria canadiense Cargolution el pasado otoño.

La actual Clasquin T.I. Intercargo 1999 ha pasado de una facturación de 22,17 millones de euros en 2016 a los 27,16 millones en 2018, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. El año pasado cerró con unas ventas de 29,5 millones, de acuerdo con los datos del propio operador.

MARÍTIMO

Las autopistas del mar del puerto de Barcelona sortean mejor la crisis

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las autopistas del mar de Grimaldi que conectan el puerto de Barcelona con Italia están saliendo mejor paradas que otros tráficos de la dársena catalana a raíz de la pandemia provocada por el coronavirus. El armador italiano ha mantenido la regularidad de los servicios para las mercancías durante el estado de alarma, aunque las

fronteras estaban cerradas para los pasajeros procedentes de Italia.

Las autopistas del mar con Italia han registrado una actividad de 59.582 UTIs en los primeros cinco meses del año, lo que supone un descenso del 4,7 por ciento en relación con el acumulado de 2019, según se desprende del análisis de las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Una caída que contrasta con la bajada de dos dígitos, el 17,2 por

El origen de la actual compañía es Tránsitos Internacionales Intercargo 1999, que fue adquirida por Clasquin en 2012. Continuó operando en el mercado español a través de Clasquin España y Tránsitos Internacionales Intercargo hasta 2018, cuando se fusionaron. Grupo Clasquin está presente en 21 países a través de 66 delegaciones.

ciento menos, del conjunto de tráficos, incluidos los contenedores, que acumularon un retroceso del 20 por ciento durante este periodo.

Es más, el total del transporte marítimo de corta distancia, incluido el cabotaje y los tráficos con el norte de África, ha sumado 136.965 UTIs en los primeros cinco meses del año, es decir, el 19,2 por ciento menos en relación al mismo periodo del ejercicio precedente.

La otra cara de la moneda: la exportación de automóviles a través de las autopistas del mar con Italia, que experimentaron un retroceso del 47,3 por ciento, hasta las 34.157 unidades, un parón lógico ante el cierre de las plantas de producción.



Juan Carlos Millán.



Medatlantic Management sl.

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

Airfreight Services Specialist

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



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

www.medatlantic.es



Next Generation Logistics



Ewals Cargo Care

Let's take your transport to the next level!



Ewals Cargo Care

ewals.es

CARRETERA

Prórroga “insuficiente” para seguir circulando los camiones por la ZBE

Moratoria a furgonetas sin etiqueta ambiental de tres meses y a camiones de seis con la posibilidad de ampliarla a estos últimos

EVA MÁRMOL. Barcelona

De “totalmente insuficiente” califica el sector la prórroga a furgonetas y camiones para poder seguir circulando sin etiqueta ambiental por la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), acordada por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Generalitat, que vencía inicialmente en enero de 2021. Las furgonetas han obtenido una gracia de tres meses, es decir, podrán seguir transitando sin distintivo ambiental hasta el 1 de abril del próximo año en un área de 95 kilómetros cuadrados alrededor de las rondas de Dalt y del Litoral, que afecta a Barcelona y cuatro municipios limítrofes.

En el caso de los camiones, la prórroga es de seis meses, hasta el 1 de julio. La Generalitat hubiera preferido “un periodo más largo de nueve meses” para los vehículos pesados, señaló Mercè Rius, directora general de Calidad Ambiental de la Generalitat. No obstante, hay un acuerdo de las Administraciones para que la prórroga se pueda ampliar a los camiones.

La opción para evitar el cambio de vehículo es la instalación de filtros de partículas para seguir circulando por la ZBE. El filtro ya ha sido homologado, “pero se tiene que implementar y ahora las ITV están colapsadas”.

La prórroga más allá de los seis meses “sería en proporción” al tiempo de espera para colocar el filtro, añadió Mercè Rius. El nuevo calendario coincide “con las Medidas del Plan Renove del Estado y con el Plan Renove de la AMB que ya está en funcionamiento para ayudar a los autónomos”, señaló



Las Administraciones presentaron el pasado día 17 el nuevo calendario.

El calendario

Las furgonetas (NI): moratoria de tres meses, hasta el 1 de abril de 2021. Vehículos pesados, camiones y autocares pequeños (N2 y M2), de seis meses, hasta el 1 de julio de 2021. Autobuses y autocares (M3) destinados al transporte colectivo, de 12 meses, hasta el 1 de enero de 2022.

En el caso de vehículos pesados, camiones, autobuses y autocares, la moratoria será prorrogable durante un plazo de tiempo proporcional si no se dan las condiciones legales y técnicas para instalar filtros.

Antonio Poveda, vicepresidente del Área Metropolitana de Barcelona. La prórroga es “totalmente insuficiente tanto para furgonetas como para camiones”, señalan fuentes de Transcalit. En el caso de los camiones, “no hay oferta suficiente en el

mercado para la renovación”. Y lo que es peor, “falta una absoluta definición de cuál será el vehículo pesado del futuro”. Sobre los filtros, “no tenemos información para valorar esa opción”, añaden. En cuanto a las furgonetas, “los pedidos también tardan seis meses (como los camiones) y la furgoneta eléctrica cuesta el doble o el triple que una diésel”. Para Astac Condal, “es un agravio comparativo que a los autobuses se les dé un año. Se nos tendría, como mínimo, que haber dado el mismo plazo a nosotros”.

Las asociaciones del sector piden unos plazos de transitoriedad más escalonados y que los transportistas cercanos a la jubilación sigan con sus vehículos hasta el fin de la vida útil de los mismos sin posibilidad de transmitirlos. La ZBE entró en vigor para turismos y motos el 1 de enero. Las restricciones son de 7 a 20 horas, de lunes a viernes.

SERVICIOS

Agility, nueva inquilina de la ZAL del puerto con una nave de 10.264 m²

Agility Spain ha estrenado instalaciones en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona. Cilsa, sociedad que gestiona la plataforma, ha entregado una nave de 10.264 metros cuadrados, así como 957 metros cuadrados más de oficinas, a la transitaria. Las nuevas instalaciones responden “a las necesidades de crecimiento que Agility está experimentando durante los últimos años”, señala un comunicado de Cilsa. Agility Spain es una de las principales transitarías en el mercado español con un volumen de negocio de 109,48 millones de euros en 2018, frente a los 104,72 millones de 2017 y los 98,06 millones de 2016, de acuerdo con el Libro Blanco del sector de TRANSPORTE XXI. Por otra parte, la entrega de la nueva nave se enmarca en los proyectos de nueva construcción que Cilsa, participada en un 51,5 por ciento por la Autoridad Portuaria de Barcelona y en un 48,5 por ciento por Merlin Properties, desarrolla actualmente en la ZAL, que ya tiene colgado el cartel de ‘completo’.

CARGADORES

Bayer centraliza la gestión de la cadena de suministro en Barcelona

La multinacional química Bayer ha anunciado que centralizará la gestión de la cadena de suministro y la logística de todo el grupo en las instalaciones que tiene en Sant Joan Despí (Barcelona). Se trata del Centro de Excelencia de Barcelona, donde ya trabajan cerca de 600 personas y se incorporarán otros 100 profesionales a lo largo de este año para asumir el crecimiento derivado de las nuevas labores.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Los contactos entre las asociaciones de transporte y la Administración por la Zona de Bajas Emisiones no han llegado a buen puerto

Ni en forma ni en fondo

Los contactos de las asociaciones catalanas de transporte por carretera con las administraciones públicas, sobre todo con el Ayuntamiento de Barcelona, por la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), no han llegado a buen puerto. Ni en la forma ni en el fondo

a tenor del resultado. Después de reuniones postpuestas y finalmente celebradas con el Ayuntamiento, las asociaciones acabaron enterándose del *habemus* prórroga por los medios de comunicación tras rueda de prensa mediante. Unas formas que dejan que desear.

Vayamos al fondo: la prórroga se ha quedado corta, muy corta, frente a la moratoria propuesta y argumentada por las asociaciones. Las furgonetas tendrán tres meses de gracia para seguir circulando sin etiqueta ambiental por el área de 95 kilómetros cuadrados alrededor de las rondas. Esperemos que en tres meses se hayan multiplicado como los peces las estaciones para recargar los vehículos eléctricos. Esperemos que haya suficientes furgonetas eléctricas en el mercado para que las entregas sean rápidas. Y esperemos, sobre todo (y principal), que el transportista ten-

ga capacidad para asumir el pago de la letra del nuevo vehículo una vez descontada la ayuda (que debería haber recibido).

Los camiones cuentan con seis meses de gracia. Y en este caso con posibilidad de ampliar la prórroga, eso sí, una moratoria en estricta proporción a lo que tenga que esperar el transportista (por causas ajenas a su voluntad) para colocar el filtro de partículas que permite la obtención de la etiqueta ambiental sin cambiar de vehículo. Ante la fuerte inversión que requiere la compra de un camión y ante la incerteza de si ese vehículo adquirido seguirá cumpliendo las normas ambientales que se exijan dentro de 10 años o menos, el filtro es una opción cerrada para las furgonetas. No obstante, los plazos siguen siendo demasiado justos.

FERROCARRIL

APM Terminals Spain Railway reactiva la terminal Pla de Vilanoveta de Lleida

Un servicio monocliente, traccionado por Renfe, conecta el nodo intermodal y el puerto de Barcelona con convoyes de 66 TEUs

► La terminal Pla de Vilanoveta (Lleida) ha recuperado la actividad al adjudicarse la instalación APM Terminals Spain Railway, tras años en desuso. Reinicia operaciones con un servicio monocliente con el puerto de Barcelona. Los convoyes, con tracción de Renfe, tienen capacidad para 66 TEUs en formaciones de 500 metros de longitud.

EVA MÁRMOL. Lleida

La terminal Pla de Vilanoveta (Lleida) ha recuperado la actividad después de adjudicarse la instalación del Adif, a riesgo y ventura, APM Terminals Spain Railway. Se trata de un servicio ferroviario monocliente de transporte de alfalfa, que gestiona la misma filial del grupo perteneciente a A.P. Moller-Maersk, con el puerto de Barcelona.

La conexión empezó a finales del pasado mes de mayo. Su entrada en funcionamiento estaba prevista antes, pero se retrasó por unos desperfectos en las vías debido a un temporal. Se ha iniciado con una periodicidad de dos frecuencias semanales, martes y jueves, "en función de la demanda, se podría ampliar", señalaron fuentes del sector. Los convoyes son de 500 metros con capacidad para unos 66 TEUs. Renfe pone la tracción.



APMT Spain Railway, uno de los principales operadores ferroviarios del puerto de Barcelona.

La terminal Pla de Vilanoveta llevaba años en desuso. Precisamente, la antigua TCB Railway, antes de su compra por parte del Grupo Maersk, tuvo el último tráfico regular de esta terminal.

La instalación cuenta con una superficie total para uso logístico de unos 18.000 metros cuadrados y dos

La conexión, con trenes de 500 metros, tiene dos frecuencias semanalmente

vías en ancho ibérico. El Adif adjudicó la terminal, el pasado año, por un montante de 269.112 euros (IVA no incluido). La duración del contrato es de cinco años, con la posibilidad de prorrogarse, como máximo, dos años y medio más. Gestiona la terminal Go Transport.

APM Terminals Spain Railway se hizo recientemente con la terminal Tarragona Mercaderies en UTE con Transportes Portuarios. El año pasado gestionó 240.000 TEUs por ferrocarril en España, según ya informó TRANSPORTE XXI en la anterior edición.

SERVICIOS

Los centros gestionados por Cimalsa están al 90% de actividad normal

La actividad en los centros de transporte y plataformas intermodales gestionados por Cimalsa se acerca al 90 por ciento de la actividad normal, según señaló Enric Ticó, presidente de la empresa pública de la Generalitat, en el último consejo de administración. El consejo dio luz verde a licitaciones programadas para apoyar la recuperación de la economía, que superan los ocho millones de euros. Además, el último consejo de administración de Cimalsa aprobó la Agenda de Acción Climática 2020-2025, que está centrada en diferentes ejes estratégicos y "muy especialmente en la promoción de la multimodalidad". En movilidad sostenible, el plan recoge medidas como promover pruebas piloto de nuevas soluciones y tecnologías que faciliten la movilidad sostenible de trabajadores y mercancías.

CARGADORES

Smart Baby internaliza sus operaciones logísticas en una nave en Gavà

Smart Baby, distribuidora de productos para bebés, que ha alquilado una plataforma en Gavà (Barcelona), que supone la internalización de las operaciones logísticas que subcontractaba con anterioridad. Las instalaciones cuentan con 4.907 metros cuadrados. Consulta Navesbarcelona ha asesorado la operación.

FERROCARRIL

Go Transport prueba un transporte de graneles desde los puertos catalanes

EVA MÁRMOL. Barcelona / Tarragona

El operador ferroviario Go Transport ha realizado una prueba piloto de transporte de harina de soja desde los puertos de Barcelona y Tarragona con destino a Zuera (Zaragoza) para fabricantes de piensos de la zona de Aragón.

La multinacional Bunge, proveedora de los fabricantes, importa el producto desde los puertos de Tarragona y Barcelona, teniendo también una planta de producción en el segundo. La operativa piloto en el puerto de Barcelona ha consistido en la expedición de un tren formado por 17 vagones con aproximadamente 850 toneladas de harina de soja, que ha salido de la terminal de Bunge en la dársena catalana

hacia Zuera, según informa la Autoridad Portuaria.

En el caso del puerto de Tarragona, las instalaciones del muelle Castilla acogieron la operativa de carga de 250 toneladas de harina de soja en

Serán flujos que sacarán camiones de la carretera

un convoy de cuatro trenes. De acabar desembocando la prueba piloto en un tráfico regular ferroviario desde una de las dársenas o desde ambas, serán flujos que sacarán



Operativa piloto en el puerto de Barcelona.

camiones de la carretera. Go Transport ya opera desde el puerto de Tarragona un servicio regular de transporte de graneles sólidos a Zuera. El nuevo operador ferroviario puso en marcha esta conexión para el fabricante de piensos Ars Alendi en septiembre del año pasado. Comenzó con una

periodicidad de tres frecuencias semanales, que ha ampliado a cinco desde el pasado mes de abril. Transporta alrededor de 860 toneladas de cereales por viaje en convoyes de 325 metros de longitud. Opera en las terminales de graneles sólidos Ership y Euroports del puerto de Tarragona.



Las grandes compañías integradoras movieron un tercio de la carga aérea en Madrid-Barajas durante el estado de alarma

Low Cost Rail incorpora nuevas locomotoras a su parque móvil

Recibe tres unidades que forman parte del lote de 21 adquiridas a Renfe Mercancías y que se irán entregando hasta el año 2022

► Low Cost Rail ha incorporado nuevas locomotoras a su parque móvil en los últimos meses. La empresa ferroviaria ha recibido tres unidades que forman parte del lote de 21 que fueron adquiridas a principios del pasado año a Renfe Mercancías y que se irán entregando siguiendo un calendario previsto hasta el año 2023.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Low Cost Rail sigue reforzando su flota de material de tracción con la incorporación de nuevas locomotoras. En lo que va de año, la firma ha recibido tres nuevas unidades, que se suman a otra más que le fue entregada a finales de 2019. Estas locomotoras forman parte del lote que se adjudicó la compañía ferroviaria privada hace un año procedente de la venta de material excedentario de Renfe Mercancías. “Hay un calendario de entregas previsto con Renfe Mercancías”, reconoce Pablo Torresano, director general de Low Cost Rail, a TRANSPORTE XXI. “La primera locomotora nos la entregaron a finales del pasado año 2019 y las otras nos las irán entregando a lo largo de 2020, 2021 y 2022, según ese calendario estipulado”, matiza. Por tanto, la compañía ferroviaria ha recibido hasta este momento cuatro unidades de las 21 previstas.



Low Cost Rail dispone de nueve locomotoras en su flota de material de tracción. Foto: LCR

Si bien, se trata de “máquinas de la serie 19 fuera de uso y nosotros las tenemos que preparar y ponerlas a punto para volver a funcionar”. Esto quiere decir que Low Cost Rail no contará con 21 locomotoras más, sino que media docena de ese total ya se conoce que irán destinadas directamente al achatarramiento, si bien se obtendrán piezas que se van a poder utilizar en las otras 15. Low Cost Rail, que inició actividad hace apenas dos años, cuenta en la actualidad con un parque compuesto por nueve locomotoras, algunas de las cuales están sujetas a próxi-

mas renovaciones de contrato con Renfe Alquiler de Material Ferroviario, la popularmente conocida como ‘Rosco’. Low Cost Rail realiza, sobre todo, “tráficos a la carta, es decir, nos adaptamos a las necesidades del cliente”, apunta Torresano. En este sentido, la compañía ha experimentado una caída del 50 por ciento en sus tráfico como consecuencia de la crisis del coronavirus. De cara al futuro, “tenemos sobre la mesa posibilidades de nuevos tráfico, pero la situación de incertidumbre nos hace ser cautos”, asegura.

CARGADORES

Amazon roza el medio millón de metros cuadrados de naves logísticas en Madrid

C. SÁNCHEZ. Madrid

Amazon reforzará su estructura en Madrid y área de influencia con la apertura de su octava y novena instalaciones logísticas. La compañía superará los 450.000 metros cuadrados de superficie logística en este entorno. El primer centro, que verá la luz en otoño, cuenta con 75.000 metros cuadrados y se ubica en Alcalá de Henares. La instalación complementará la actividad del primer centro logístico que puso en marcha en 2012 en San Fernando de Henares (Madrid) y que cuenta con 77.000 metros cuadrados de superficie. Además, la compañía sumará una nueva estación logística de 24.767 metros cuadrados en Leganés también en otoño. En el entorno de Madrid, Amazon dispone también de una estación logística y un centro de distribución en Getafe, que suman 55.000 metros cuadrados, así como sendas estaciones logísticas de 15.000 y 7.000 metros cuadrados en Alcobendas y Vicálvaro, respectivamente. Además, la firma tiene un almacén urbano de 3.000 metros cuadrados en Madrid capital y un megacentro logístico de 200.000 metros cuadrados en Illescas (Toledo), en el límite con Madrid. Al margen de la zona centro peninsular, Amazon dispone de tres centros logísticos más en Barcelona y otro en Sevilla, así como una docena de instalaciones logísticas repartidas por toda la Península entre estaciones logísticas y centros de distribución.

OPER. LOGÍSTICOS

Airpharm alcanza el 98% de capacidad en su plataforma logística de Madrid

CARLOS SÁNCHEZ. San Fernando de H.

Airpharm alcanzó un 98 por ciento de capacidad de estocaje en su plataforma logística de San Fernando de Henares (Madrid) en junio, tras dejar atrás el pico de la pandemia durante las dos primeras semanas de abril, en las que llegaron a registrar un incremento del 50 por ciento en el volumen de trabajo, según confirma su director, Carlos Coca, a TRANSPORTE XXI. Airpharm dispone de dos naves de 5.000 metros cuadrados con rango de temperatura de 15 a 25 grados, con 14 metros de altura, ocho mue-

lles de carga y cuatro de descarga de camiones, además de muelles para furgonetas. Las instalaciones cuentan también con dos cámaras de entre 2 y 8 grados con capacidad para 200 palés y un muelle precámara. El primero de los almacenes está dedicado a producto farmacéutico terminado y el segundo para complementos alimenticios, materia prima, etc.

Airpharm mueve el 80 por ciento de la mercancía que le llega de fábrica hacia el mercado internacional y el 20 por ciento restante lo distribuye en el nacional. La exportación se



Plataforma logística de Airpharm en San Fernando de Henares (Madrid).

Foto: C.S.

dirige principalmente al mercado europeo, con países como Alemania e Italia a la cabeza, además del mercado iberoamericano, con un fuerte crecimiento de México en los últi-

mos tiempos. Por modo aéreo se mueve entre un 10 y un 15 por ciento, mientras que el marítimo representa un porcentaje similar y el resto se concentra en la carretera.

Arganda reactivará su proyecto logístico

El pleno del ayuntamiento de Arganda del Rey (Madrid) ha acordado agilizar y potenciar el desarrollo del proyecto de la futura plataforma logística del sureste de Madrid

Madrid proyecta centro logístico agrario

La Comunidad de Madrid ha anunciado que tiene previsto poner en marcha un centro logístico para los productos agroalimentarios de las pymes del sector en la región

Albatros Logistic adapta su operativa ante el incremento del ecommerce

El descenso en volúmenes por el coronavirus se vio amortiguado por el auge del *online*, salvo en los sectores retail y promocional

► Albatros Logistic adapta su operativa ante el significativo incremento del comercio electrónico durante la crisis sanitaria. La caída en volúmenes registrada por sus principales clientes se vio amortiguada por la apuesta de estos por el canal *online*, salvo en los casos de los sectores retail y promocional, los más afectados.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Albatros Logistic, operador logístico de Grupo Sermicro, a su vez propiedad del grupo ACS, registró un impacto importante en su actividad en el inicio de la crisis sanitaria provocada por el coronavirus.

El impacto se concretó en reducciones de actividad que fueron “desde el 50 al 100 por ciento” en una parte de sus clientes, señalan a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía. Sin embargo, desde el mes de mayo, algunos de las grandes compañías para las que trabaja Albatros Logistic decidieron apostar por el *ecommerce*, incrementando de esta forma su actividad, “lo que nos ha obligado a realizar un esfuerzo adicional para cumplir con los requisitos y adaptar las operativas de forma rápida y satisfactoria para alcanzar sus expectativas”, afirman desde la compañía.

Desde Albatros se reconoce que, si bien, “no en todos los clientes se ha tenido el mismo impacto, al ser productos de consumo pero no de primera necesidad, ha habido un descenso importante de la actividad, sobre todo en las semanas con más



Albatros Logistic fue fundada en 1987 y tiene su sede central en Getafe (Madrid).

restricciones debido al estado de alarma”. En este sentido, “el sector del retail y los relacionados con temas promocionales han sido los más afectados”, señalan desde la compañía. Por su parte, “en el resto de clientes, el descenso se ha visto amortiguado gracias a la apuesta por el *ecommerce*”, matizan.

Albatros cuenta con más de 15.000 m2 de almacenes logísticos

El operador logístico trabaja para compañías de los sectores de la informática, electrónica, telecomunicaciones, telefonía móvil, electró-

nica de consumo, cosmética, editorial y los mencionados retail y promocional. Además de clientes como Samsung, DELL, Movistar, Philips, L'Oréal, Gillette o Sony, la firma ofrece servicio a su matriz Sermicro, una compañía especialista en soluciones y servicios de tecnologías e informática.

Albatros Logistic, que dispone también de una filial desde hace dos décadas en Marruecos (Albatros Maroc), alcanzó unas ventas de 5,25 millones de euros en 2018, calcando la cifra del ejercicio anterior, si bien acumula un crecimiento del 36 por ciento en el último lustro, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. Además, el pasado año su cifra de ventas se elevó a 6,65 millones de euros, según datos de la propia compañía.

CARGADORES

Carrefour apuesta por el gas natural para la distribución en su red de 25 hiper de Madrid

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Carrefour ha decidido apostar por el gas natural en la flota de transporte que ofrece servicio a sus centros de Madrid.

La compañía dispone actualmente de una red de 25 hipermercados en la región, según confirman fuentes del grupo a este periódico. El transporte asociado a esos centros ya se realiza al 90 por ciento por medio de camiones propulsados a gas, lo que permite una reducción anual de emisiones de 7.000 toneladas de CO2. La firma señala que estos vehículos reducen también hasta en un 95 por ciento la emisión de óxidos de nitrógeno (NOx) y apenas generan emisiones de partículas. ATDL, proveedor de transporte de la compañía, alcanzará las 30 unidades de camiones a gas en 2020.

Carrefour dispone de cuatro plataformas logísticas en Madrid y su área de influencia, ubicadas en Torrejón de Ardoz, Azuqueca de Henares y dos en la localidad alcañena de Alovera, según señalan desde la compañía a este periódico. Carrefour cuenta, en total, con cinco regiones logísticas que suman 366.000 metros cuadrados a temperatura ambiente y 82.500 metros cuadrados a temperatura controlada, “que permiten optimizar las entregas a todo el parque de tiendas de Carrefour”, afirman desde la compañía.

Además de las cuatro mencionadas de Madrid, el grupo de distribución dispone de plataformas logísticas en Sevilla, Villanueva, Valencia, ZAL de Barcelona, ZAL Prat y Santander, así como una plataforma de pescado de 1.500 metros cuadrados en A Coruña.

Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Suscripción
anual
161,92 €
IVA incluido

FORMA DE PAGO

(Al recibo de la factura)

- Cheque adjunto
Transferencia bancaria
Recibo domiciliado

IBAN

Deseo suscribirme por un año a TRANSPORTE XXI

(21 ediciones + libros + suplementos)

Nombre del titular

Nombre empresa

CIF Actividad

Domicilio

Teléfono Email

Madrid Air Cargo / Flash

LOS INTEGRADORES MUEVEN UN TERCIO DE LA CARGA EN BARAJAS

Las compañías integradoras movieron un tercio de la carga total del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas durante los meses de abril y mayo. La suspensión de vuelos de pasajeros y el incremento de los volúmenes ligados al comercio electrónico hicieron que las grandes compañías integradoras acaparasen un 30,56 por ciento de la carga que se movió en Barajas durante esos dos meses, tras sumar conjuntamente 13.860 toneladas. DHL lideró los tráficos totales del aeropuerto durante la crisis del coronavirus. En conjunto, la multinacional del transporte *express* movió 5.308 toneladas en los meses de abril y mayo en Barajas. Por su parte, ASL, aerolínea heredera de la división aérea de TNT y que se encarga de parte de los tráficos de carga aérea para la integradora estadounidense FedEx, movió 4.504 toneladas en ese mismo período, mientras que UPS registró un tráfico de 2.383 toneladas y la propia FedEx 1.485. En mayo, último mes del que se tenían datos oficiales de tráfico



LA CERTIFICACIÓN DE PERROS DETECTORES DE EXPLOSIVOS SE CONSOLIDA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Aesa), que aplazó por causa del coronavirus la decimoséptima convocatoria para equipos de perros detectores de explosivos en



Iberia recuperó en junio vuelos de carga entre Madrid y Lima (Perú). Iberia recuperó el pasado mes de junio sus vuelos en la ruta entre Madrid y Lima (Perú). Inicialmente, los vuelos tienen una frecuencia semanal y se han estado centrando en el apartado de carga. La aerolínea del grupo IAG está empleando para realizar esta ruta un Airbus A350-900, considerado "el avión más silencioso del mundo", según la compañía.

el ámbito de la carga aérea que debería haberse celebrado en abril, ha consolidado la certificación de este tipo de equipos. Tras un total

de dieciséis convocatorias, Aesa mantiene activos en torno a medio centenar de binomios caninos (perro más guía). La entidad ha conseguido en las últimas convocatorias poner velocidad de cruce en estas autorizaciones, puesto que en las primeras convocatorias el número de aspirantes que suspendía en el proceso era elevado. La falta de equipos aprobados generó preocupación y malestar en el sector de la carga aérea, como adelantó este periódico en su día. Pese a que la utilización de perros de inspección en la carga aérea fue autorizada por el Reglamento europeo 573/2010, no fue hasta el verano de 2014, tras la cuarta convocatoria de pruebas por parte de Aesa, cuando se empezaron a utilizar equipos certificados en las terminales de carga de los aeropuertos españoles. Esta es una vieja reivindicación del sector por su contribución al ahorro de costes operativos en las aerolíneas, *couriers* y empresas de *handling*, frente al

escáner tradicional. Compañías como Securitas, ICTS Hispania o Mega-2 Seguridad, entre otras, cuentan con binomios caninos.

EL CORREDOR CON CHINA DISPARA LOS VOLÚMENES DE MATERIAL SANITARIO

El corredor entre China y Madrid ha disparado los volúmenes de carga aérea durante la pandemia, centrados en la importación de material sanitario. En el mes de mayo, esta conexión registró un tráfico de 3.627 toneladas, lo que significa multiplicar por seis los volúmenes que se movían antes del inicio del estado de alerta en nuestro país y los que se registraron en el mismo mes del pasado año. El aeropuerto de Shanghai concentró cerca de la mitad de los tráficos totales (1.346 toneladas), seguido por Shenzhen (948 toneladas).

ACUERDO DE NAVEGACIÓN TRANSFRONTERIZA ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha firmado un acuerdo de coordinación con su homóloga francesa Direction de la Sécurité

de l'Aviation Civile (DSAC) sobre la supervisión de la prestación de servicios transfronterizos en los servicios de navegación aérea de ruta y aproximación de ambos países. Este acuerdo es similar al que ya mantenía en vigor AESA con su homóloga lusitana Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), según ha anunciado la agencia española. Este acuerdo, adaptado al nuevo marco establecido por el Reglamento de la UE 2017/373, supone que las autoridades de los dos países cooperarán para garantizar la supervisión adecuada en la prestación de los ser-



vicios transfronterizos en espacio aéreo designado del otro Estado.

AIR EUROPA SE DEJA UN 37% DE CARGA EN 2020

Air Europa, una de las aerolíneas líderes en tráfico de carga en el aeropuerto de Madrid-Barajas se ha visto seriamente afectada por el parón del tráfico aéreo como consecuencia de la crisis del coronavirus. La compañía española registró de enero a mayo un tráfico de 16.998 toneladas en Barajas, con una caída del 37,8 por ciento.

POLÍTICA

Madrid actualiza las recomendaciones de seguridad para el sector

La Comunidad de Madrid ha actualizado las recomendaciones de seguridad y limpieza para los profesionales del transporte de mercancías y la logística tras la salida del estado de alarma. El Ejecutivo regional recuerda, en este sentido, que el uso de mascarillas es obligatorio para los ocupantes de vehículos de transporte de mercancías en los que viaje más de una persona. Además, el Gobierno regional recomienda el uso de la mascarilla durante los procesos de carga y descarga y el intercambio de documentación, siendo obligatorio en caso de no poder garantizar la distancia de seguridad interpersonal establecida por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid. Al mismo tiempo, el Gobierno regional recuerda que los vehículos de transporte de mercancías podrán ocuparse por tantas personas como plazas tengan los mismos.

POLÍTICA

Madrid participa en un proyecto europeo de logística digital urbana

El ayuntamiento de Madrid participa en el proyecto LEAD destinado a crear gemelos digitales de redes de logística urbana en seis ciudades europeas. El proyecto, en el que también participan Oslo, La Haya, Lyon, Oporto y Budapest, apoyará la investigación y la toma de decisiones en operaciones de logística bajo demanda en un entorno urbano público-privado. El proyecto, que cuenta con un presupuesto de cuatro millones de euros aportados prácticamente en su totalidad por la UE, servirá para probar soluciones innovadoras de logística urbana en dichas ciudades.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El comercio electrónico se ha convertido en el principal elemento tractor de la logística y la paquetería en esta recién estrenada década

El impacto del *online*

El 43 por ciento de internautas españoles realizó alguna compra *online* en el segundo semestre del pasado año. A su vez, el 93 por ciento de estos clientes de comercio electrónico recibieron un paquete asociado a esas compras, lo que significa dos puntos más que el ejer-

cio anterior. Estos son dos datos del último 'Panel de hogares' de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) que acaba de hacerse público. Los datos son anteriores, por tanto, a la crisis sanitaria, en la que todos los expertos y empresas implicadas han reconocido un repunte espectacular de las ventas *online*. Habrá que esperar al próximo informe de la CNMC para conocer con más detalle el impacto real. Lo que queda claro es que el comercio electrónico se ha convertido en el principal elemento tractor del mercado de la logística y la paquetería de esta segunda década del siglo. En este contexto, Amazon sigue sumando metros cuadrados destinados a usos logísticos. Tan solo en Madrid, el gigante del comercio electrónico se acerca a toda velocidad al medio millón de metros cuadrados destinados al almacenaje y distribuidos

en nueve emplazamientos, uno de ellos en la localidad toledana de Illescas, limítrofe con la región. El potencial del comercio electrónico es indiscutible y los propietarios de instalaciones logísticas así lo han detectado, destinando buena parte de su músculo inversor para satisfacer las necesidades de este pujante negocio. El siguiente capítulo pasa por la última milla. Los *hubs* urbanos tienen mucho que decir. Hasta el momento, el volumen de envíos no había alcanzado un nivel lo suficientemente elevado como para justificarlos en el caso del *ecommerce* y sí más bien para el Horeca o el retail, pero esto cambia a velocidad de vértigo. El proyecto de creación de una red de *hubs* urbanos por parte del ayuntamiento de Madrid se debería de acelerar lo máximo posible. La evolución del mercado así lo requiere.

Zaragoza mantiene el tipo pese al descenso de tráficos de Inditex

El aeropuerto frena la caída en volúmenes de productos textiles durante la pandemia gracias al incremento del material sanitario

► El aeropuerto de Zaragoza ha logrado mantener el tipo pese al descenso de los tráficos ligados a Inditex. La pista aragonesa ha frenado la caída experimentada en los volúmenes de productos textiles durante la crisis del coronavirus gracias al incremento de los movimientos de productos perecederos y, sobre todo, de material sanitario.

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El aeropuerto de Zaragoza registró un tráfico de 47.138 toneladas en los primeros cinco meses de 2020. Esta cifra representa una caída del 35 por ciento respecto al mismo período del año pasado, pero aún mantiene a la pista en un volumen de toneladas manipuladas por encima del registrado hace cuatro años.

El tráfico de enero a mayo del presente año solo se ve superado por los alcanzados en los tres ejercicios anteriores, en los que se batió récord tras récord.

Zaragoza es un aeropuerto directamente ligado a los tráficos de Inditex, que concentra en el mismo dos tercios de sus volúmenes por vía aérea. Como adelantó en su día este



periódico, la multinacional reparte dos veces por semana en sus tiendas de todo el mundo y el avión resulta clave en su modelo logístico. Con el cierre de la actividad de la multinacional textil durante los meses más duros de la crisis sanitaria (marzo, abril y mayo), las consecuencias podrían haber sido terribles de no haber sido por el empleo

Qatar Airways, líder en tráficos, redujo sus volúmenes a una cuarta parte en mayo

de los aviones cargueros que utiliza regularmente Inditex, pero en este caso para el traslado de material sanitario procedente de China.

En conjunto, las importaciones en la pista aragonesa alcanzaron las 19.919 toneladas en los primeros cinco meses del año frente a las 27.225 toneladas registradas en fase de exportación.

Además de los volúmenes totales, también se redujo notablemente la oferta de operaciones durante los meses más duros de la pandemia. La pista, que inició el ejercicio con nueve aerolíneas operando regularmente vuelos cargueros, ha visto

Terminales de carga

El aeropuerto de Zaragoza cuenta con cinco terminales de carga operativas.

La compañía de handling Groundforce dispone de dos parcelas. En una de ellas tiene una nave de 1.500 metros cuadrados y en la otra una instalación de 1.730 metros cuadrados.

ASL Airlines, heredera de la antigua TNT Airways, dispone de otra parcela con una nave de 1.000 metros cuadrados.

ACL Handling opera en otras dos parcelas, una de ellas tiene un almacén de 1.450 metros cuadrados y la otra una nave de 1.000 metros cuadrados.

La sexta terminal, aún en fase de proyecto, contará con una nave de 3.000 metros cuadrados.

reducida la oferta a solo cuatro durante el mes de mayo. Qatar Airways, líder en tráficos de carga en el aeródromo aragonés, ha reducido sus volúmenes a una cuarta parte respecto a los primeros dos meses del año. Fuentes próximas al aeropuerto señalan que la vuelta a la actividad de las tiendas del grupo Inditex provocará un repunte significativo de los volúmenes en Zaragoza a partir de junio.

Por otro lado, la construcción de la sexta terminal de carga, que estaba previsto inaugurar este mismo año, se retrasará finalmente, al verse obligada Aena a volver a iniciar el proceso de licitación de las obras tras el desacuerdo con el anterior adjudicatario, según apuntan las citadas fuentes. Las obras fueron adjudicadas a Acciona Construcción por 3,72 millones de euros.

FERROCARRIL

España presiona a Francia con avances en el proyecto de corredor transfronterizo de Canfranc

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El Gobierno español presiona al Ejecutivo francés con nuevos avances en el proyecto de corredor transfronterizo Zaragoza-Canfranc-Pau. Así se interpreta desde el sector la reciente decisión de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de licitar la redacción del 'Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Pau-Canfranc con la plataforma logística de Zaragoza Plaza'.

Como adelantó este periódico en pasadas ediciones, el Gobierno de Macron mantiene congelado el proyecto, en el que sí que se está implicando directamente el Gobierno de la región gala de Aquitania. El Eje-

cutivo francés es partidario de que sea la propia Administración regional la que lleve adelante el proyecto, aunque con especial incidencia en el ámbito de los viajeros y no en el de las mercancías.

La conexión pirenaica permanece inactiva desde 1970

La licitación del citado estudio informativo se enmarca dentro de los informes de acondicionamiento de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, de 310 kilómetros de longitud, que cuentan con financiación del Meca-

nismo Conectar Europa (CEF) 2016. En este contexto, Ineco presentó hace un año el 'Documento de identificación de las actuaciones y tramitaciones necesarias para la actualización y preparación para la futura operación del tramo ferroviario Zaragoza-Canfranc' en el que establecía la ejecución del mismo en una primera fase que debería estar lista para 2025 y una segunda fase con vistas a 2040. En el contexto de esta primera fase se enmarca la reciente licitación.

Como adelantó este periódico, la línea ferroviaria de Canfranc aspira a captar un trasvase modal de entre 160 y 220 camiones diarios, según el 'Libro Blanco sobre palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza'.



POLÍTICA

Transportes resucita una década después el nodo intermodal de León

Sepes adquirió por 8,5 millones en el año 2010 unos terrenos de 198 hectáreas sobre los que se asentará la plataforma logística

► El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana impulsará una plataforma intermodal en León. La entidad pública Sepes se encargó hace una década de la adquisición por 8,5 millones de euros de unos terrenos de 198 hectáreas de superficie sobre los que se asentará el futuro nodo logístico multimodal de Torneros-Grulleros.

CARLOS SÁNCHEZ. León

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado la licitación del proyecto de urbanización de la plataforma intermodal Torneros-Grulleros en León. La licitación, que se realiza a través de la Entidad Estatal de Suelo (Sepes) asciende a un importe de 304.920 euros, según ha avanzado el Ministerio.

La actuación viene a reactivar una década después un convenio que parecía enterrado. En julio de 2010, la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, los ayuntamientos de Onzonilla y Vega de Infanzones y la mencionada Sepes, acordaron la puesta en marcha de la plataforma logística intermodal.



Simulación del Ministerio de Transportes del proyecto de plataforma intermodal de León.

La entidad pública del suelo adquirió por aquel entonces unos terrenos de 198 hectáreas sobre los que está previsto que se asiente el futuro nodo logístico, cuyo desarrollo estaba inicialmente previsto en distintas fases. De esa superficie total, 87 hectáreas corresponden al municipio de Onzonilla y las restantes 111 al de Vega de Infanzones.

Transportes ha avanzado que el proyecto se mantiene exactamente donde se dejó en su día, con el desa-

rollo previsto de una plataforma con 54 hectáreas destinadas a la puesta en marcha de la plataforma ferroviaria, mientras que las restantes 144 hectáreas conformarán la plataforma logística.

Eso sí, en el curso de estos diez años transcurridos desde la firma del convenio para impulsar la plataforma, el proyecto cuenta ya con un estudio de viabilidad y ha obtenido la aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

SERVICIOS

Axis comercializa una plataforma logística de Prologis en Azuqueca de Henares

TXXI. Guadalajara

La consultora inmobiliaria Axis Property ha recibido el encargo para la comercialización exclusiva de una plataforma logística de Prologis en Azuqueca de Henares (Guadalajara).

La instalación cuenta con 13.000 metros cuadrados divididos en dos módulos, uno de 11.313 metros cuadrados y el otro de 1.506. La plataforma cuenta con 24 muelles de carga y descarga y tiene una altura libre de 12,30 metros.

POLÍTICA

La Junta de Castilla y León subvencionará a la red Cylog para potenciar su marca

TXXI. Valladolid

El Gobierno de Castilla y León ha aprobado la concesión de una subvención directa para potenciar la marca Cylog.

La ayuda asciende a 100.000 euros y está destinada a la Asociación de Sociedades Gestoras de Enclaves Logísticos Cylog. Además de para impulsar la marca Cylog, la ayuda está destinada a distintos proyectos de la asociación y para financiar los gastos extraordinarios ligados al coronavirus.

POLÍTICA

El Gobierno de Aragón aspira a convertir la comunidad en un hub logístico farmacéutico

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El Gobierno de Aragón pretende que la región se convierta en los próximos años en un hub logístico farmacéutico mundial.

Este es el objetivo en el que trabaja en el marco de la inminente convocatoria de nuevas ayudas a la I+D aplicada al sector farmacéutico. En este sentido, el Gobierno regional está manteniendo distintas reuniones y trabajará de la mano con la sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL) y la Asociación Logística Innovadora de Aragón (ALIA), a la par que con el Clúster de la Salud de Aragón (Arahealth) y Aragón Exterior (Ares).

El Ejecutivo aragonés apuesta por fortalecer a las empresas del sector farmacéutico ya instaladas en la región y atraer nuevas inversiones

en esta materia. Según ha anunciado el propio Gobierno regional, el primer paso será la publicación de una manifestación de interés para que las empresas puedan trasladar proyectos innovadores que podrían acceder a esta nueva convocatoria de subvenciones. Una vez convocadas, las empresas contarán con un plazo de cuatro meses para presentar sus proyectos innovadores, en solitario o mediante alianzas con otras empresas o con organismos investigadores.

El Gobierno de Javier Lambán considera que el potencial logístico de la región puede servir de polo de atracción para la captación de nuevas inversiones por parte de un sector farmacéutico en el que se vislumbra "un gran potencial de crecimiento en Aragón".

En esta región, el sector farmacéutico registró exportaciones por valor de 24,04 millones de euros en abril de 2020, último mes registrado, mientras que el valor de las importaciones en este ámbito se situó en 20,48 millones de euros, según datos oficiales del Departamento de Aduanas de la Agencia Tributaria.

CARGADORES

Tendam alcanza los 150.000 m2 de naves logísticas tras reactivar su centro de Toledo

C. SÁNCHEZ. Toledo

El grupo Tendam, propietario de firmas del sector del textil como Pedro del Hierro, Women'Secret, Cortefiel y Springfield, ha reactivado la operativa en su antiguo centro logístico de Yuncos (Toledo), según ha informado la compañía.

Con la puesta en marcha de nuevo de estas instalaciones, el grupo textil roza los 150.000 metros cuadrados de superficie logística tanto en España como en el exterior.

La plataforma de Yuncos, que cuenta con 12.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje, se venía utilizando por la firma textil para la operativa de logística inversa hasta su cierre. Con su reincorporación, el grupo Tendam da un paso adelante en la línea de reforzar su capacidad logística.

La plataforma logística principal del grupo se encuentra ubicada en Aranjuez (Madrid). Estas instalaciones automatizadas cuentan con una capacidad de almacenaje de 10.000 metros cuadrados y están preparadas para recibir mercancía de proveedores de todo el mundo y a partir de ahí distribuir el producto hacia su red de más de 2.000 tiendas repartidas por 70 países, que son tanto propias como franquiciadas. Por su parte, la tercera instalación logística del grupo textil se encuentra enclavada en la localidad conuense de Tarancón. Esta plataforma dispone de una superficie de almacenaje de 25.000 metros cuadrados y está diseñada para atender a las necesidades del negocio de comercio electrónico del grupo.

Por su parte, fuera de nuestras fronteras el grupo Tendam también dispone de infraestructura logística propia. Así, en el mercado asiático cuenta con un centro logístico de 6.000 metros cuadrados que está ubicado en Hong Kong. Además, la firma cuenta igualmente con unas instalaciones logísticas de 3.500 metros cuadrados en México.

Valencia


Carretera / 27

Grupo ESK gestionará 800 operaciones de 'bunkering' de GNL en España en 2020 con un flujo de 80.000 metros cúbicos

Trasmediterránea retoma su oferta de carga anterior a la crisis entre Valencia y Baleares

La naviera, que redujo sus operaciones en la línea en un 45% durante el estado de alarma, reincorpora su carguero "Super Fast Levante", que estuvo amarrado tres meses

▶ Trasmediterránea ha retomado su oferta de carga rodada anterior a la crisis entre el puerto de Valencia y las Islas Baleares. La compañía, que redujo sus operaciones en la línea en un 45 por ciento durante el estado de alarma, ha reincorporado su carguero "Super Fast Levante", que llevaba amarrado tres meses en el enclave portuario valenciano.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Trasmediterránea ha retomado su oferta de carga rodada anterior a la crisis entre el puerto de Valencia y las Islas Baleares, devolviendo a una 'nueva normalidad' el tráfico regular que realiza en el enclave. El armador decidió suprimir a finales de marzo las operaciones con su rolón "Super Fast Levante", que permite una oferta de transporte de 1.580 metros lineales de carga, agrando durante el periodo del estado de alarma todos sus tráficos de mercancías en los buques ro-pax.

Durante los últimos tres meses, la naviera, propiedad de Grupo Armas, concentró sus tráficos de carga en los buques ro-pax, el "Tenacia", con 2.623 metros lineales, y el "Forza", con 2.200 metros lineales de bodega. A estos se unió a finales de mayo el "Ciudad de Ibiza", con 1.400 metros lineales, como refuerzo para los tráficos con la isla, mientras que en la última semana de junio incorporó el "Volcán de Tijarafe", con 1.057 metros lineales de bodega. Por último, al cierre de esta edición, la naviera situaba el "Tenacia" en la línea de Barcelona, aunque con una escala

Hasta mayo, la carga Valencia-Baleares se redujo en un 11%

semanal en Valencia, y restablecía los flujos con el "Super Fast Levante", según ha confirmado a TRANSPORTE XXI Arturo Orfila, jefe de carga y operaciones portuarias de la naviera. Este buque, que viene operando en los últimos años con notable regularidad el servicio, con altos volúmenes de carga y doce escalas mensuales en Valencia, solo permite el acompañamiento de 12



Trasmediterránea recupera mayor regularidad en su oferta de carga rodada. Foto: Armas

TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE EL PUERTO DE VALENCIA Y BALEARES

	Carga contenerizada			Carga convencional		
	1 CT 2020	1 CT 2019	%20/19	1 CT 2020	1 CT 2019	%20/19
Ibiza	12.991	18.469	-29,7%	187.793	194.318	-3,4%
Mahón	3.181	4.899	-35,1%	10.438	15.261	-31,6%
Palma	94.033	108.500	-13,3%	616.697	702.087	-12,2%
Total	110.205	131.868	-16,4%	814.928	911.666	-10,6%

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Datos en toneladas sin taras. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

conductores en literas, una circunstancia que llevó a la naviera a consolidar durante el estado de alarma los flujos de carga en sus buques mixtos, de pasaje y carga. Estas unidades sí disponen de un mayor número de camarotes para los transportistas, aparte de reducir la oferta por la caída de flujos de mercancías entre Valencia y Baleares, indican fuentes de la compañía.

Los transportistas que operan en los servicios regulares de carga están teniendo que cumplir exigentes protocolos de higiene y desinfección a bordo de los buques para evitar el impacto del Covid-19.

De esta forma, todos los conductores de camiones vienen viajando en camarotes individuales para minimizar el riesgo de contagio, una medida que se mantiene superado el estado de alarma, periodo que redujo en un 30 por ciento la actividad de mercancías entre el puerto de Valencia y las Islas Baleares.

La falta de actividad del carguero puro de Trasmediterránea durante el estado de alarma tuvo una especial afección a las mercancías en contenedores, con una bajada de un 13,7 por ciento, registrando un flujo de 17.040 TEUs. Por su parte, la carga convencional bajó un 11 por ciento, con 814.928 toneladas.

En el periodo enero-mayo, las operaciones de Armas Trasmediterránea

te, al buen arranque del año, ya que en abril y mayo las escalas cayeron una media del 15 por ciento respecto al primer trimestre.

Trasmediterránea realizó el 48 por ciento de las 520 operaciones entre Valencia y Baleares hasta mayo, 197 menos que en idéntico periodo de 2019, según los datos de la Autoridad Portuaria a los que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.

Trasmediterránea realizó 253 escalas entre enero y mayo

Con la nueva oferta, Trasmediterránea responde a la fuerte presencia de Baleares en el puerto valenciano, que, al cierre de esta edición, sumaba el ro-pax "Hypatia de Alejandría", de 2.184 metros lineales y el "Hedy Lamarr", con una bodega de 2.860 metros lineales. La naviera, que preside Adolfo Utor, tenía previsto incorporar a partir del 1 de julio al servicio con Baleares el buque "Rosalind Franklin", con 3.100 metros lineales.



Grupo Mestre

Consignación y Fletamento s.l.
Logística integrada marítimo portuaria



- 
Servicio Semanal directo desde Barcelona y Valencia a Grecia, Turquía, Egipto, Rusia, Georgia.
- 
Servicio regular y directo desde Castellón y Valencia para SFAX (Túnez), MISURATA (Libia) y EL KHOMS (Libia)
- 
Servicio a buques tramp.
- 
Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.
- 
Servicio Reefer en contenedores para Norte de África, Mediterraneo y Mar Negro.
- 
Servicio de transporte integral; marítimo, aéreo o terrestre desde cualquier origen o destino.
- 
Embarques de cargas consolidadas, contenedores completos, Break-Bulk, mercancías sobredimensionadas, animales vivos...
- 
Servicios propios de carga consolidada de exportación hacia Rep. Dominicana (Rio Haina/Caucedo).

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

FERROCARRIL

Railsider Mediterráneo amplía negocio intermodal con mercancía paletizada

Lanza servicio en camión hasta su terminal de Perpignán, donde redistribuye la carga en trenes de ancho europeo hasta Alemania

► Railsider Mediterráneo está ampliando su negocio intermodal con nuevos flujos de mercancía paletizada. El operador logístico ferroviario, con base en Sagunto, ha lanzado un servicio, con 3 salidas semanales, en camión hasta su terminal de Perpignán, donde redistribuye las cargas en trenes de ancho europeo hasta Alemania.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto

Railsider Mediterráneo ha ampliado su negocio intermodal con el transporte de mercancía paletizada entre España y Alemania prestando un servicio puerta a puerta.

El operador logístico ferroviario, con base central en Sagunto, ha lanzado el servicio, con 3 salidas semanales, en camión hasta su terminal de Perpignán (Francia), donde dispone de una plataforma de 4.500 metros cuadrados.

Desde la instalación gala, el operador realiza el trasvase de las cargas de camión, procedentes de cualquier punto de carga en España, a vagón de ancho internacional hasta su destino en Alemania, donde las cargas son entregadas por transporte convencional hasta el cliente. “La idea es ofrecer un transporte ecológico con menos huella de carbono y a precio competitivo”, según ha indicado a TRANSPORTE XXI, Jessica Montero, directora comercial de Railsider Terminals Sagunto.

Los trenes entre Francia y Alemania están traccionados por la empresa ferroviaria Euro Cargo Rail, que realiza un transporte por convoy de 1.300 toneladas de peso.



Railsider Mediterráneo manipuló en Sagunto 203.033 toneladas en 2019.

Foto: RM

Railsider Mediterráneo está aceptando en el servicio cualquier mercancía apta para la carga en transporte ferroviario. En los flujos de exportación se están operando tráfico de gran consumo, bebidas alcohólicas y siderúrgicos, mientras en

“La idea es ofrecer un transporte ecológico y a precio competitivo”

importación a España los tráfico son de bobinas de papel y productos siderúrgicos, fundamentalmente. En este sentido, Montero ha indicado que “estamos abiertos a ampliar la gama de productos tanto de

exportación como de importación, siempre que se adecuen al transporte ferroviario”.

Con el nuevo servicio para carga paletizada, Railsider Mediterráneo ofrece un tiempo de tránsito de entre 7 y 10 días entre España y Alemania, según el destino final de la mercancía en el país germano. Este tiempo incluye la recogida en España, manipulación, carga sobre tren, transporte ferroviario y entrega final al cliente en Alemania.

Railsider Mediterráneo, formada por Algeposa (51 por ciento) y Renfe Mercancías (49 por ciento), facturó 25,92 millones de euros en 2018. Su terminal de Sagunto, en pleno corazón del Corredor Mediterráneo, generó un tráfico de 203.033 toneladas con la operación de 298 trenes de mercancías durante 2019.

CARRETERA

Grupo Layna expande actividad en Valencia para el transporte y gestión de residuos

A. MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Layna ha expandido su negocio en Valencia para el transporte y gestión de residuos industriales. La compañía, con central en Madrid, está procediendo a la puesta en marcha de una planta para la gestión de residuos que se ubicará en la localidad valenciana de Silla, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI Iñaki Rubio, delegado de Grupo Layna.

La instalación, que estará operativa en el último trimestre del presente ejercicio, permitirá una capacidad de tratamiento de residuos no peligrosos de 61.513 toneladas anuales. La planta procederá al triaje y clasificación de residuos, fundamentalmente cartón y plástico de empresas industriales, para su posterior almacenaje y gestión por empresa autorizada para su destino final.

La intención del grupo es “ser un referente en la gestión de residuos en la Comunidad Valenciana”, indica Rubio. Para ello, Layna ha incorporado nuevos equipos para el acondicionamiento y transporte de los residuos, disponiendo en la instalación de Valencia contenedores de diferentes tamaños, desde 5 a 40 metros cúbicos, equipos autocompactadores y estáticos de mayor capacidad, volteadores de contenedores y prensas verticales. Asimismo, la compañía ha incorporado en Valencia contenedores con tapa de mil litros para la segregación de residuos y ecopapeleras para la gestión de residuos en oficinas. El operador dispone de un parque de vehículos para el transporte y movimiento de los desechos industriales.

Grupo Layna registró un volumen de negocio de 11,2 millones de euros en el ejercicio 2018. Dispone de delegaciones en Madrid, Guadalajara, Valencia y Córdoba.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Los armadores enfilan la proa para acelerar la cadena de suministro, incluso con compromisos de entrega de 24 horas al llegar a puerto

La velocidad del mar

Si en anteriores tormentas económicas, los armadores ya habían procedido a ajustar sus servicios para lograr cierta salud financiera a largo plazo, el Covid-19 ha vuelto a sacar a la palestra el tema de la velocidad del mar. El gran objetivo de los *megacarriers* es compatibili-

zar las frecuencias de sus servicios a la logística del cargador. Algo que no siempre tiene éxito. Asistimos a un periodo inédito e histórico de cancelación de escalas (*blank sailings*) por parte de las tres alianzas mundiales. Maersk Line y MSC, en su consorcio 2M, hicieron 88 viajes en blanco en el primer trimestre, mientras que la *Ocean Alliance* canceló 104 viajes y *The Alliance* dejó de operar 99 salidas, según los datos de la consultora Sea-Intelligence. Entre los tres consorcios marítimos retiraron una bodega de 3,3 millones de TEUs, situación que tenderá a extenderse en los próximos meses, de acuerdo a las previsiones de los analistas fruto del debilitamiento de la economía mundial. Navegamos hacia una desorbitada e incierta crisis de consumo. Los puertos españoles están notando el golpe de esta crisis. ¿Pasaremos de los ERTes en las

empresas de transporte y transitarias, a ver regulaciones de empleo entre los estibadores? El tiempo dirá. Mientras tanto, la batalla se vive en el mar. Los armadores enfilan la proa para acelerar entregas, un rumbo que redefinirá el número de escalas en las rutas, incluso con compromisos de entrega de 24 horas al llegar un buque a puerto y reduciendo los tiempos de tránsito de sus servicios ‘extremo a extremo’. No se trata de acelerar la velocidad del buque, sino la operativa en tierra, porque van a flexibilizar la cadena de suministro, manteniendo la política de “slow steaming”, la navegación lenta, para seguir atenuando los costes de combustible. Para ello, las navieras ya están priorizando procesos de integración de la cadena de suministro en sus negocios. Todo un aviso de tormenta para los intermediarios.

valencia@grupoxi.com

VALENCIA

CARRETERA

Grupo ESK gestionará 800 operaciones de 'bunkering' de GNL en España en 2020 con un flujo de 80.000 m³

El flota, que abastece a la naviera Baleària, planea extender su negocio al arco atlántico

► Grupo ESK gestionará 800 operaciones de *bunkering* de GNL a buques en los puertos españoles en 2020 con un flujo de 80.000 metros cúbicos. El flota valenciano, que centra su actividad en el abastecimiento de la naviera Baleària, planea extender su negocio al arco atlántico donde participa en un proyecto con Repsol y Enagás en el puerto de Santander.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo ESK realizará alrededor de 800 operaciones portuarias de suministro de *bunkering* de gas natural licuado (GNL) a buques en 2020. La actividad está centrada en la compañía Baleària, "ya que es la única naviera con líneas regulares en España que ha realizado una clara apuesta por esta energía", según ha explicado a TRANSPORTE XXI, Francisco Corell Quiles, director adjunto del flota valenciano especializado en transporte de gases licuados y criogénicos. Opera una flota de 380 unidades de transporte para el tratamiento de múltiples mercancías de la clase 2 del ADR. El operador, que también hace suministros puntuales (*spot*) a navieras extranjeras, ha abierto un nicho de notable crecimiento.

El grupo arrancó con operaciones regulares el pasado 1 de enero. Actualmente dispone de licencia y autorización para operar en los puertos de Barcelona, Valencia, Huelva y Málaga, mientras que hace operaciones *spot* en los enclaves de Cartagena y Algeciras.

ESK ampliará su servicio a los puertos de Denia y Almería

La compañía, que inició en 2015 operaciones *spot*, ha aumentado considerablemente la actividad, cuyos planes a corto plazo pasan por extenderla a Almería y Denia.



Grupo ESK, que celebra su 50 aniversario en 2020, dispone de 380 cisternas. Foto: ESK

ESK estima completar alrededor de 300 operaciones hasta junio, una actividad donde el sistema *Multi Truck to Ship* (MTTS) "cada vez va a tener más peso", explica Corell, "desplazando a las *Truck-to-ship* (TTS) casi por completo".

El sistema MTTS permite un suministro simultáneo de varias cisternas. Para ello, ESK viene utilizando dos modelos de colector, fabricados por CMC-Cerezuela y Kosan Crinsplant, con capacidades de descargar 3 y 2 cisternas simultáneas respectivamente, alcanzando altos caudales de descarga en poco tiempo.

La pandemia del Covid-19 ha afectado de forma directa a las previsiones que manejaba el grupo logístico valenciano, "tanto por la reducción de frecuencias de los buques, al estar restringido el pasaje, como por la demora en la incorporación de nuevos barcos que ya deberían estar consumiendo GNL", indica Corell. El grupo confía en que la

situación se vaya normalizando durante el segundo semestre para superar un flujo de suministro previsto de 80.000 metros cúbicos.

Grupo ESK inicia la carga de cisternas en las regasificadoras más próximas a los puertos donde opera, realizando operaciones en las plantas de Enagás, en Sagunto, Barcelona y Huelva, aunque la compañía dispone de capacidad para cargar en cualquier otra instalación.

Las cisternas que utiliza pueden transportar un máximo de entre 42 y 44 metros cúbicos, pero "todas están diseñadas para poder trasladar más cantidad si se aprobase una ampliación a 44 toneladas".

El flota, con central en Valencia, quiere extender sus operaciones al atlántico. Para ello, ESK está participando, junto a Repsol y Enagás, en un proyecto en el puerto de Santander para abrir una terminal para suministrar GNL a buques que operen en el Cantábrico.

CARGADORES

Cemex aumentará a 5 megatrucks su flota para carga en palés entre Alicante, Almería y Toledo

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

Cemex planea aumentar a 5 *megatrucks* su flota para carga en palés que está trabajando entre sus almacenes ubicados en Alicante, Almería y Toledo, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la cementera. La compañía ha apostado por Alicante como nexo de unión entre sus almacenes para iniciar un transporte más sostenible, con mayor eficiencia, dentro de su compromiso de rebajar las emisiones de CO₂ al 35 por ciento en 2030.

Cemex arrancó, con dos megacamiones a mediados de junio, los primeros tráficlos en composición de *megatruck*, bajo la tracción del flota con quense Transportes Iniestenses (Trainsa), entre su fábrica ubicada en Castillejo (Toledo) y la

emplazada en Alicante, un trayecto de 385 kilómetros, así como entre Alicante y su almacén de Almería, un itinerario de 295 kilómetros. El servicio con Almería es diario, mientras que la ruta Toledo-Alicante se realiza una vez cada seis días. Las unidades, a la que se ha unido recientemente una tercera en la ruta Alicante-Almería, disponen de una cabeza tractora de Mercedes-Benz y dos semirremolques suministrados por Lecitrailer y Schmitz Cargobull. El modelo de *megatruck*

Los primeros tráficlos han arrancado bajo tracción del flota con quense Trainsa

elegido es un camión con semirremolque *link-trailer*, de 25,25 metros de longitud. Esta composición, con doble *semitrailer*, permite un rápido desenganche de los remolques y resulta muy eficiente en las operaciones de carga y descarga, al realizarse estas por vía lateral.

Los megacamiones, que ahorran hasta 10 toneladas de CO₂ mensuales, transportan en cada viaje hasta 39,2 toneladas de cemento y otros materiales, carga ensacada y paletizada. Dependiendo del tamaño del palé caben entre 25 y 27 palés en cada transporte, según ha explicado Cemex a este periódico. El objetivo de la cementera es cubrir todos los envíos regulares de carga paletizada a sus almacenes con la utilización de megacamiones.

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

CARRETERA
 ADUANAS
 FERIAS
 AIRE
 MAR

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

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

El grupo inicia la cuenta atrás para operar en el puerto de Bilbao con el primer remolcador dual-fuel LNG de España, tras desarrollar Astilleros de Murueta las pruebas de mar

Transbiaga, después de cuatro años, vuelve a operar en EEUU de la mano de Grupo Acciona

El operador acometerá este año los trabajos de izado y montaje de un parque eólico en Texas, al tiempo que desarrolla nuevos proyectos en El Salvador, México y Sudáfrica

► Transbiaga, después de cuatro años, vuelve a operar en Estados Unidos de la mano de Grupo Acciona. El operador acometerá los trabajos de izado y montaje de un parque eólico en Texas, al tiempo que desarrolla nuevos proyectos en El Salvador, México y Sudáfrica, en el marco de su firme apuesta por la expansión internacional.

ALFONSO ALDAY. Arama

La guipuzcoana Transbiaga-Transportes Usabiaga, que centra su actividad en el transporte y montaje de parques eólicos y el traslado de maquinaria de gran volumen, mantiene su expansión internacional con el desarrollo de varios *project cargo* en los continentes americano y africano.

Por un lado, la compañía vuelve a operar, cuatro años después, en Estados Unidos de la mano de Nordex Energy Spain, del grupo Acciona Windpower. El operador acometerá este año los trabajos de izado y montaje del parque eólico Reloj del Sol, ubicado en las afueras de San Ygnacio, en el condado de Zapata (Texas), según avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables de Transbiaga. La instalación estará compuesta por 63 turbinas del modelo AW132, con una capacidad instalada de 209,4 MW.

Por otra parte, la empresa colaborará en la construcción del parque eólico Ventus en El Salvador, localizado en el municipio de Metapán en Santa Ana. Dispondrá de 15 torres de 120 metros de altura, con tres aspas de 67 metros, que generarán al año alrededor de 170 gigavatios-hora.

Además, Transbiaga sigue reforzando su presencia en México con nuevos proyectos. Tras los trabajos realizados en el municipio de Llera de Canales, al noroeste de Tamaulipas, cerca de la Costa del Golfo de México, y del proyecto eólico 'Dolores' en el municipio de China, Nuevo León, el operador guipuzcoano ha iniciado la construcción de un megaparque en los municipios de Villagrán

El continente americano, principal eje de expansión de la compañía Transbiaga



Construcción del parque eólico Ventus en El Salvador.

Foto: Transbiaga

y San Carlos en el estado de Tamaulipas, que ocupará una superficie de más de 171 hectáreas. Transbiaga se ha adjudicado el izado y montaje de la instalación, que contará con 60 aerogeneradores de 3,3 MW nominales de potencia y 132 metros de

rotor, lo que permite generar 198 MW de energía, añadieron los mismos interlocutores. La duración del proyecto es de 26 años. En concreto, cuatro para la preparación y construcción de la infraestructura, 20 de operación y mantenimiento y, final-

mente, dos años para su demolición y reverdecimiento de terrenos. Cambiando de continente, la compañía se ha hecho con los servicios de izado de 47 turbinas para el parque eólico Roggeveld, en Sudáfrica, que suministrará Nordex. La instalación se localiza entre las regiones de Cabo Norte y Cabo Occidental. Está previsto que el parque eólico inicie la generación comercial en abril de 2021. Las torres para las turbinas serán fabricadas en Sudáfrica.

El parque eólico que desarrolla en EEUU tendrá 63 turbinas

Transbiaga-Transportes Usabiaga, con sede central en el municipio guipuzcoano de Arama e instalaciones en Salvatierra-Agurain (Álava) e Idiazábal (Guipúzcoa), cuenta con 5.000 metros cuadrados cubiertos y 10.000 metros cuadrados de campa para sus vehículos pesados y grúas.

políticos, ni huyen de la miseria, ponen en peligro la salud y seguridad de los trabajadores y las tripulaciones".

La preocupación entre los operadores de la dársena, que creen que "la situación seguirá igual o peor en los próximos meses" ante un 'Brexit' real previsto para el 1 de enero de 2021, es máxima. Las empresas afectadas apelan a mantener e intensificar la estrategia de colaboración con la Autoridad Portuaria, las fuerzas de seguridad y demás instituciones" para dar una "respuesta eficaz" a esta situación, con el riesgo añadido de pérdida de tráfico y el desvío de barcos a otros puertos. "Es un problema de orden público, de una frontera, en una instalación crítica, que requiere la intervención de las Fuerzas de Seguridad del Estado", recordaron operadores consultados por este periódico. En la misma línea se ha pronunciado la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco), que ya solicitó el pasado año una reunión con Interior para abordar el repunte de polizones en los puertos españoles.

MARÍTIMO

La desescalada reaviva el problema de los polizones en el puerto de Bilbao

A. ALDAY. Bilbao

El problema de los polizones vuelve a aflorar en el puerto de Bilbao con el final de la desescalada, lo que ha hecho disparar, nuevamente, todas las alarmas. "La situación presenta un claro deterioro, tanto desde la vertiente cuantitativa como desde la cualitativa", confesaron a TRANSPORTE XXI responsables de la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE), tras subrayar que "hay más incidentes y de mayor gravedad".

No se trata de un tema menor. "Ralentizan las operaciones, incrementan los costes operativos de las terminales y, por lo tanto, afectan muy negativamente a la rentabilidad, la competitividad y la imagen de nuestro puerto", advirtieron desde

ACBE. La patronal que preside Carlos Lobato pone el foco en la "gravedad creciente de la situación", sobre todo "al comprobar que algunos intrusos portan armas o suplantán al personal portuario utilizando su indumentaria", destacaron los

ACBE advierte de que "hay más incidentes y de mayor gravedad"

mismos interlocutores. Además, la organización señala que "tampoco respetan ninguna norma sanitaria relativa a la pandemia", lo que puede acabar derivando en un foco importante de contagio y expansión del coronavirus.

La asociación insiste en que "los polizones, que no son refugiados

Curso de mercancías peligrosas por avión

La Cámara de Comercio de Álava organizará los días 6 y 7 de julio un curso de transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, acreditado por AESA e IATA

Adif se refuerza en la terminal Bilbao puerto

Adif adquiere a la empresa UP Lifting Vertical, por un importe de cerca de 409.000 euros, una grúa móvil reach-stacker para la terminal de mercancías del puerto de Bilbao

Erhardt diversificará su actividad en el puerto de Bayona con el *project cargo*

El operador, a través de su filial Erhardt France, registró un tráfico de 800.000 toneladas en la rada francesa en 2019, su primer año

ALFONSO ALDAY. Bayona

Erhardt, a través de su sociedad en Francia, Erhardt France, reforzará su apuesta por el puerto de Bayona, cerca de la frontera con España, con la puesta en marcha de nuevos servicios y tráficos.

Tras su desembarco en enero de 2019 como terminalista, y sumar desde entonces la consignación de buques, la actividad de transitarios, con soluciones de marítimo y terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, y, más recientemente, actuar como fletador, prevé arrancar en breve con operaciones de carga de proyectos.

Así lo avanzó a TRANSPORTE XXI el director de Erhardt France, Raymond Ruigrok, que puso el foco en el "crecimiento muy dinámico" experimentado en su primer año y medio de operaciones en la dársena francesa. "La intención de la compañía es la de incorporar nuevas actividades y servicios con el objetivo de consolidar nuestra posición en el 'hinterland' del puerto, ofreciendo soluciones completas, innovadoras y de calidad a los clientes", destacó Ruigrok.

En esta línea, la compañía adelantó que utilizará la experiencia de su matriz para implantar soluciones integradas de transporte y logística, gestión y aseguramiento del riesgo y servicios de valor añadido, como la gestión de procesos logísticos y su digitalización.

El último hito de la compañía en



Erhardt France movió 800.000 toneladas el pasado año en el puerto de Bayona.

Bayona ha sido el reciente lanzamiento de una línea regular con el puerto africano de Dakar (Senegal), para carga general, en la que Erhardt France actúa como fleta-

Erhardt France dispone de 170.000 m2 en el puerto francés

dor, consignatario y estibador de la carga. El servicio, con una frecuencia mensual, inició su actividad el pasado mes de mayo con un primer

viaje desde la dársena francesa con un cargamento de madera.

En principio, el tráfico será directo, aunque el operador contempla la posibilidad de realizar escalas en diferentes puntos del trayecto. La compañía destacó las "nuevas oportunidades para el intercambio comercial entre Senegal, sur de Francia y norte de España".

La terminal de Bayona en la que opera dispone de 170.000 metros cuadrados, con una línea de atraque de 1.600 metros y un calado entre 6 y 11 metros. En 2019, su primer año de actividad, movió 800.000 toneladas, fundamentalmente, de productos siderúrgicos.

CARRETERA

Saavedra transporta equipos eólicos desde la planta de Haizea Wind hasta Palencia

I. EGUIA. Bilbao

Intertransportes Saavedra está gestionando la operativa para trasladar siete torres de aerogeneradores, fabricados por Haizea Wind para General Electric, desde la terminal del puerto de Bilbao al parque eólico de Encinillas, que promueve Iberdrola en el término municipal de Paredes de Nava (Palencia). El operador de transportes especiales, con sede en Madrid e instalaciones en Burgos, moverá las 35 secciones que conforman las siete torres eólicas. El equipamiento, fabricado por Haizea Wind en su planta de la zona de ampliación del puerto de Bilbao, dispone de unas longitudes que van desde los 31 metros en los tramos más largos hasta los 12,6 metros de los más pequeños. Sus diámetros se sitúan entre los 4,5 metros y los tres. Por su parte, el peso de cada sección de las torres de los aerogeneradores oscila entre las 55,6 y 44,3 toneladas.

CARGADORES

Repsol proyecta invertir 80 millones de euros en dos plantas de energía renovable

TXXI. Bilbao

Repsol acometerá una inversión inicial de 80 millones de euros en dos proyectos industriales de descarbonización cuyas instalaciones estarán situadas, como primera opción, en el entorno de la refinería de Petronor y del puerto de Bilbao, según ha revelado su consejero delegado, Josu Jon Imaz.

El primer proyecto, en el que se invertirán inicialmente 60 millones, consiste en la construcción de una planta de producción de combustibles sintéticos cero emisiones netas a partir de hidrógeno verde, generado con energía renovable. La instalación, que estará totalmente operativa en un plazo de cuatro años, incorporará tecnología puntera que combinará el hidrógeno verde, generado a partir de fuentes renovables, con el CO2 capturado en la refinería de Petronor, ubicada en las inmediaciones del puerto de Bilbao. El segundo proyecto, que supondrá una inversión inicial de 20 millones, consistirá en una planta de generación de gas a partir de residuos urbanos.

MARÍTIMO

El puerto de Pasaia despeja el camino para los proyectos de expansión de varios operadores

ALFONSO ALDAY. Pasaia

La Autoridad Portuaria de Pasaia empieza a encajar las piezas del puzle que garantizará el futuro del puerto, a través de una inversión de 23 millones de euros y una optimización del aprovechamiento de los espacios portuarios.

En una primera etapa, el Consejo de Administración de la entidad que preside Félix Garcandía ha dado luz verde a los nuevos espacios dibujados en los muelles para consolidar los principales tráficos de la

dársena, siderúrgicos y automoción, y captar nuevos negocios, dentro de su apuesta por la diversificación, como la carga ro-ro y los contenedores. El objetivo: alcanzar los 5 millones de toneladas, frente a los 3,2 registrados en 2019.

La decisión adoptada por el organismo portuario, en sintonía con el plan de mejora operativa del puerto guipuzcoano, presentado a principios de este año, permitirá dar salida a los proyectos de expansión presentados por Estibadora Algepos,

Noatum UECC Terminal Pasajes y Sobrinos de Manuel Cámara, a través de todos los trámites que requiere la legislación portuaria. Como ya adelantó este periódico, los citados operadores han solicitado varias concesiones que se solapan entre ellas. La solución final se adoptará en un próximo consejo extraordinario. Así lo avanzaron a TRANSPORTE XXI fuentes de la Autoridad Portuaria, tras apuntar que varios de los proyectos terminarán pasando por concurso.

Reganosa refuerza su digitalización

La multinacional gallega de la energía ha puesto en marcha un departamento para impulsar los procesos digitales en su operativa con las redes de gas



Las nuevas oficinas de Cogitrans Plataforma Logística en el polígono Puente Seco de Gijón.

Cogitrans se refuerza en Gijón con unas nuevas oficinas y almacenes

El operador asturiano añade 1.300 metros cuadrados edificadas cerca de su 'depot' de 9.000 metros cuadrados de superficie

► Cogitrans Plataforma Logística ha ampliado sus instalaciones en Asturias con 1.300 metros cuadrados destinados a oficinas y almacenes. La nueva superficie edificada del operador referente en el transporte de contenedores en el puerto de Gijón se localiza en las inmediaciones de su 'depot', que ronda los 9.000 metros cuadrados de extensión.

ÑAKI EGUIA. Gijón

Cogitrans Plataforma Logística ha ampliado sus instalaciones en el polígono industrial gijonés de Puente Seco con la incorporación de unas oficinas de 300 metros cuadrados y unos almacenes de 1.000 equipados con puente grúa y carretillas. El complejo se sitúa en la calle La Juvería, en las inmediaciones de su 'depot', que tiene 9.000 metros cuadrados, y está localizado en el polígono industrial La Peñona.

El operador referente en el transporte de contenedores en el puerto de Gijón también emplea un patio de 3.000 metros cuadrados para el vaciado de contenedores y otros 1.000 de almacenes en el polígono industrial Somonte de Gijón. Para la operativa de acarreo, Cogitrans dispone de una flota formada por 60 cabezas tractoras, 80 plataformas convencionales y dos de elevación lateral.

La empresa familiar asturiana

genera cerca del 80 por ciento de su actividad con la manipulación de la carga en contenedor, realizando el transporte, depósito, consolidación, desconsolidación, trincaje, soldaduras o distribución de TEUs. En su cartera de clientes presta servicio a Maersk, MSC, CMA CGM, WEC Lines, Marmedsa, Vasco Shipping Services, Hiasa Grupo Gonvarri, Thyssenkrupp o grupo Roxu. Cogitrans, fundada en 1987 pero cuyo origen se remonta a 1982 como cooperativa, también ofrece los servicios de transporte especial y de mercancías peligrosas. El operador asturiano generó en 2018 una cifra de negocio de 3,6 millones de euros, según la última edición del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

MARÍTIMO

Suardiaz recupera las tres frecuencias semanales en la línea marítima Vigo-Nantes

I.EGUIA. Vigo

Grupo Suardiaz ha recuperado el ritmo de actividad anterior a la aparición del Covid-19 en la autopista del mar entre los puertos de Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia). La naviera que preside Juan Riva ha activado las tres frecuencias semanales de este servicio destinado a la carga rodada, tras la vuelta a la normalidad de la factoría del grupo PSA en Vigo. El buque "Suar Vigo" se ha sumado, desde el pasado 20 de junio, a la operativa del "Bouzas", que desde el 22 de mayo reactivó las dos salidas semanales desde el puerto gallego. El regreso del Grupo Suardiaz a la actividad previa a la crisis en la conexión con Nantes se inició siete días antes.

La normalización de la producción de las fábricas de Renault en Castilla y León, otro de los principales clientes de la autopista del mar de Suardiaz, también ha impulsado el refuerzo de las conexiones del grupo con Nantes.

La pandemia, que provocó desde mediados de marzo la suspensión de la producción de automóviles durante 60 días, también obligó a paralizar la autopista del mar.

El enlace con Tánger (Marruecos) todavía está pendiente para su reactivación. La naviera confía en que próximamente se recuperen los volúmenes de carga que permitan la vuelta de este enlace a la línea marítima ro-ro. Para dar servicio a las plantas automovilísticas del país norteafricano, Suardiaz retomó a principios de junio la ruta atlántica, que conecta los puertos de Zeebrugge (Bélgica), Nantes (Francia), Vigo, Tánger y Casablanca (Marruecos), Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

FERROCARRIL

Transfesa y Renfe mueven en tren el 56% de los coches de VW Navarra

Transfesa y Pecovasa, filial de Renfe Mercancías, han distribuido el 56 por ciento de los vehículos producidos en Volkswagen Navarra durante los cinco primeros meses de este año. El porcentaje récord se logró durante la pandemia, con un 67 por ciento del total de las unidades que salen de la factoría del fabricante en Landaben (Pamplona). Transfesa y Pecovasa, movieron 7.273 vehículos de los 10.799 distribuidos en mayo. Los puertos de Santander y Barcelona, con 3.285 y 2.288 vehículos, respectivamente, fueron los principales destinos de las unidades movidas por tren en dicho mes.

OPER. LOGÍSTICOS

Disayt crea una filial para operar con los productos de gran volumen

Grupo Logístico Disayt ha constituido la filial Disayt Voldom para su actividad de carga fraccionada y completa con productos de gran volumen. El operador, con sede en la Ciudad del Transporte de Pamplona, trabaja desde hace 25 años en el almacenaje, logística y transporte de mercancías voluminosas, con entregas domiciliarias de electrodomésticos, equipamiento de descanso, mobiliario o material deportivo. Junto con esta línea de negocio, el grupo desarrolla paquetería general y urgente, dentro de las redes DB Schenker y Tipsa; carga completa y grupaje; y distribución de farma y bebidas.

MARÍTIMO

El tráfico del puerto de Avilés cayó un 24% durante el mes de mayo

El puerto de Avilés ha registrado una caída del 24 por ciento de su tráfico en mayo. El crecimiento de los graneles sólidos y líquidos en un 19 y 9 por ciento, respectivamente, no pudieron compensar la disminución de la carga general en un 70 por ciento. En el acumulado anual, la caída se sitúa en el 19,4 por ciento, con 1,8 millones de toneladas. La mercancía general, con 340.780 toneladas, cayó un 57 por ciento. En este segmento, los muelles de ArcelorMittal reflejan un retroceso del 56,6 por ciento, y los de Alcoa no tienen ninguna actividad, frente a las 8.542 toneladas en el mismo periodo de 2019.

Margutsa reorganiza su estructura

La empresa de transporte por carretera, con sede en Medio Cuyo (Cantabria), crea Grupo Margutsa, con un capital social de un millón de euros, para gestionar sus filiales

"K" Line aumenta escalas en Santander

La naviera japonesa, representada por Bergé, intensificó su presencia en el puerto de Santander en junio con tres escalas en sus rutas con destino al continente asiático

Galigrain doblará la capacidad de la terminal de cereales en A Coruña

La compañía del Grupo Nogar invertirá 14 millones de euros en concentrar su tráfico de graneles en la dársena del puerto exterior

► Galigrain ha presentado un proyecto para doblar la actual capacidad de su terminal de cereales en la dársena exterior de A Coruña. La estibadora del Grupo Nogar acometerá una inversión de 14 millones de euros en 2021 y 2022 para concentrar su operativa de graneles agroalimentarios tras la ampliación y mecanización de sus instalaciones de Punta Langosteira.

IÑAKI EGUIA. A Coruña

Galigrain, empresa que mueve las dos terceras partes del tráfico de graneles agroalimentarios del puerto de A Coruña, ha presentado un proyecto para doblar la actual capacidad de su terminal de cereales en la dársena exterior. La estibadora del Grupo Nogar invertirá 14 millones de euros, en los dos próximos años, para concentrar la operativa de esta mercancía tras ampliar y mecanizar sus instalaciones de Punta Langosteira.

Galigrain cuenta en la actualidad en el puerto exterior de A Coruña con 36.700 metros cuadrados de superficie en concesión, que acogen 23.000 metros cuadrados de naves dedicadas al almacenamiento y distribución de mercancía. Además, el operador del Grupo Nogar dispone de otros 30.000 metros cuadrados de instalaciones cubiertas en la dársena

interior de la entidad portuaria que preside Enrique Losada. La estibadora del Grupo Nogar iniciará durante el segundo semestre de este año el proyecto para incorporar una parcela de 26.888 metros cuadrados en el puerto exterior de A Coruña. En esta nueva concesión habilitará un módulo de almacena-

La estibadora del Grupo Nogar operará con 63.000 m2

miento de 2.600 metros cuadrados, un pasillo de servicio y una nave de 17.400 metros cuadrados, con 242,5 metros de longitud por 71,80 de anchura. Galigrain prevé completar en 2021



Operativa de Galigrain en el puerto exterior de A Coruña.

GALIGRAIN SA						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	33,35	34,64	-4%	32,46	30,08	28,61
Ebitda	14,70	10,36	+42%	8,03	8,32	8,34
Resultado del ejercicio	37,61	5,68	+562%	4,37	5,35	8,61
Total activo	103,11	91,17	+13%	84,15	75,92	80,95
Patrimonio neto	95,71	78,93	+21%	72,98	68,63	73,23

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

la nueva superficie de almacenamiento en Punta Langosteira para equiparla durante el siguiente ejercicio con un sistema mecanizado de descarga y transporte de la mercancía desde los buques hasta los almacenes. Esta automatización, que incluirá un circuito cerrado de cintas, tolvas y torres de transferencia, permitirá incrementar la productividad y eficiencia de las labores de estiba, así como mejorar las condiciones medioambientales de todo el proceso, destacan desde el grupo. Con el último proyecto de inversión presentado por Galigrain para la

dársena exterior de A Coruña, su desembolso en Punta Langosteira alcanzará los 27 millones de euros en su terminal de descarga de cereales.

Este desarrollo del Grupo Nogar consolidará la posición del puerto de A Coruña como referente del noroeste de España en el ámbito de los graneles alimentarios. La dársena exterior está jugando un papel principal en este tráfico al concentrar cerca de la mitad de su volumen, con 4,5 millones de toneladas de las 10 registradas desde su puesta en marcha en 2012.

CARRETERA

Bodegotrans reforzará los servicios para sus camiones en la nueva base en Cantabria

I.EGUIA. Torrelavega

Bodegotrans proyecta ampliar la oferta de servicios en sus nuevas instalaciones de Torrelavega (Cantabria) con la incorporación de un surtidor de gasóleo para uso propio. Este equipamiento, cuya tramitación administrativa ha sido solicitada por la compañía, permitirá el suministro de carburante para una flota que ronda el centenar de cabezas tractoras.

El operador de transporte por carretera opera desde el pasado ejercicio en el polígono industrial de Tanos-Viérnoles de Torrelavega, a través de una parcela de 18.915 metros cuadrados que acoge una nave de unos

8.000 metros cuadrados, destinada principalmente al almacenamiento de graneles sólidos. Bodegotrans también dispone de una superficie cercana a los 9.000 metros cuadrados en Hinojedo (Cantabria), que hasta el pasado año era su base logística.

Las nuevas instalaciones de Torrelavega han supuesto una inversión de más de cinco millones de euros. Además, el transportista tiene en curso un plan plurianual para destinar otros 6,5 millones en la modernización de su flota de vehículos y remolques con el objetivo de mejorar sus servicios y reducir el coste energético y su impacto ambiental. Bodegotrans es una de las empresas referentes en el transporte de graneles sólidos de Cantabria, a través de una flota propia de 130 remolques basculantes, una cartera de clientes diversificada en los sectores industrial, agrícola y portuario y una trayectoria familiar en el sector que supera los 50 años.

MARÍTIMO

Aceites Abril proyecta ampliar en un 21% su superficie logística en el puerto de Vilagarcía

I.EGUIA. Vilagarcía

Aceites Abril ha presentado a la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, que preside Sagrario Franco, un proyecto para ampliar en un 21 por ciento la superficie de su centro logístico. La empresa gallega de alimentación contempla alcanzar una extensión total de concesión de 2.260 metros cuadrados para su operativa de recepción, almacenamiento y distribución de aceites vegetales. La compañía se ha consolidado entre los cargadores más dinámicos del puerto desde que instaló su centro logístico en 2015. La evolución de su tráfico ha pasado de las 8.024 toneladas en dicho ejercicio hasta

rondar las 91.500 toneladas en 2019, situándose como el principal operador de graneles líquidos de la dársena gallega.

El centro logístico de Aceites Abril ha ido ampliando su capacidad para dar respuesta al avance de su tráfico. Las instalaciones estaban conformadas en 2015 por cinco tanques con capacidad para almacenar unas 4.800 toneladas, tras acometer unas inversiones próximas a un millón de euros. En los dos últimos años, ha aumentado el volumen de los tanques para poder albergar en la actualidad cerca de 8.000 toneladas. Además de la expansión de su centro logístico portuario, Aceites Abril tiene en curso planes de crecimiento para sus instalaciones industriales de San Cibrao das Viñas (Orense). Este complejo alberga actualmente una planta de refinado con 30 tanques con una capacidad de almacenaje total de 12,2 millones de litros y una producción de 280 toneladas diarias.

ONE reafirma su apuesta por Algeciras

La naviera Ocean Network Express (ONE) abre oficina en el puerto de Algeciras para reforzar su apuesta por la carga local y los transbordos con el norte de España y Portugal

El puerto de Algeciras flexibilizará los flujos a Estados Unidos mejorando las inspecciones

Levantará una nueva base de control aduanero para la supervisión de los contenedores que transitan por TTIA y APM Terminals, bajo un plan inversor de 6,7 millones de euros

► El puerto de Bahía de Algeciras flexibilizará los flujos de carga a Estados Unidos mejorando las inspecciones. El enclave, por el que transitaron 43.300 TEUs de carga con el mercado estadounidense en 2019, va a levantar una nueva base de control aduanero para la supervisión de los contenedores, con 6,7 millones de euros de inversión.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

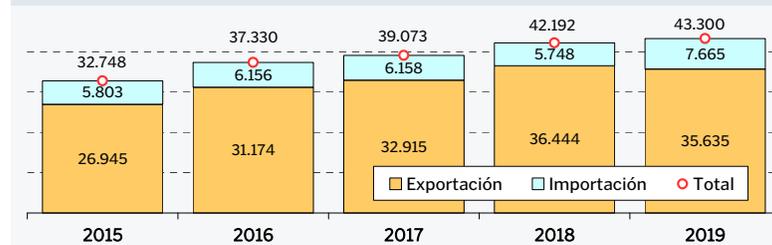
El puerto de Bahía de Algeciras flexibilizará los flujos de carga a Estados Unidos mejorando sensiblemente las inspecciones que se realizan en la rada al hilo del programa *Container Security Initiative* (CSI). Esta iniciativa, que comenzó a implantarse en 2004 por la autoridad aduanera estadounidense, obliga al escaneo en origen de todos los contenedores que llegan a los puertos de Estados Unidos, aparte de aquellos que la administración española considera susceptibles de control.

En concreto, el enclave, que preside Gerardo Landaluce, está en proceso de adquirir un nuevo equipo portátil de Rayos X para la inspección no intrusiva de vehículos y contenedores. El aparato se instalará en una parcela de 8.120 metros cuadrados en Isla Verde Exterior, un espacio que se acondicionará para establecer una base de control aduanero. Esta reemplazará a la situada en el



La nueva zona de inspección aduanera estará ubicada en Isla Verde Exterior. Foto: Martínez

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO CON ESTADOS UNIDOS EN PUERTO DE ALGECIRAS



Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras. Datos en TEUs. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Tinglado del Muelle Juan Carlos I. Para la mejora de la supervisión de las inspecciones de los flujos de contenedores que transitan por las instalaciones de TTIA y APM Terminals, la Autoridad Portuaria va a activar un plan inversor de 6,7

millones de euros. El mismo consiste en la adquisición del escáner, con una valoración de 4,37 millones, y la puesta en servicio de la zona de inspección, que supone 2,3 millones de euros. La base podrá contar con un segundo escáner en el futuro.

Algeciras es uno de los tres puertos españoles, junto a Valencia y Barcelona, que forma parte de una red de 58 radas que manejan más del 80 por ciento de toda la carga marítima importada a Estados Unidos.

El tráfico con Estados Unidos creció un 32% en los últimos 5 años

Con las inversiones anunciadas, el puerto andaluz, primero de España en tráfico de mercancías, quiere ofrecer "una mayor seguridad y agilizar los trámites necesarios para la inspección de mercancías", al tiempo que da un servicio de calidad y garantiza el cumplimiento de la normativa aduanera". El nuevo escáner deberá procesar un mínimo de 30 contenedores a la hora, mejorando la fluidez del actual aparato adquirido en 2006.

TTIA y APM Terminals Algeciras manejaron 43.300 TEUs de carga import-export con Estados Unidos en 2019, un 3 por ciento más. Durante el pasado año las importaciones crecieron un 33 por ciento y las exportaciones se redujeron en un 2 por ciento. En los últimos cinco años, Algeciras mejoró un 32 por ciento los flujos pese al fuerte escenario de competencia del entorno.

MARÍTIMO

Boluda y Containerships reaniman los tráficos de Concasa en Bahía de Cádiz

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

Las navieras Boluda Lines y Containerships han reanimado con sus nuevos servicios regulares a Canarias y el norte de Europa, respectivamente, los flujos de contenedores en la terminal de Concasa en el puerto de Bahía de Cádiz.

Fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Teófila Martínez, han confirmado que en mayo el tráfico de contenedores en operaciones lo-lo aumentó un 295 por ciento, con 7.438 TEUs, mostrando un cambio de tendencia en el envío de mercancías al mercado canario con la nue-

va línea de Boluda con cargas de Mercadona, ya iniciado en abril, cuando se movieron 3.928 TEUs, un 69 por ciento más. Entre enero y mayo, la terminal de Concasa totalizó un tráfico lo-lo de 16.380 TEUs, un 9,4 por ciento más que en idéntico periodo del pasado ejercicio.

Y es que el transporte de contenedores por vía rodada en el puerto gaditano, en manos de Armas Transmediterránea, acusaba un descenso del 3 por ciento en el periodo enero-mayo, con 12.208 TEUs, según la estadística de la rada. En abril se redujo un 32 por ciento, mientras



El buque "Charo B" de Boluda Lines operando en la terminal de Concasa en Cádiz. Foto: APC

que la caída en mayo fue más moderada con una reducción de los flujos del 18 por ciento. Sumando ambas modalidades de transporte, el puerto de Bahía de

Cádiz gestionó un volumen de 28.588 TEUs en los cinco primeros meses de 2020, una cifra que supone un crecimiento del 5 por ciento respecto a idéntico periodo de 2019.

Transgranada afianza tráfico en Motril

Transgranada solicita operar tráfico de nitrato amónico en su almacén de 4.212 metros cuadrados, ubicado en el Muelle de Graneles del puerto de Motril

Hapag-Lloyd aumenta negocio en Algeciras

La naviera Hapag-Lloyd desplaza de Noatum en Málaga a APM Terminals Algeciras su servicio entre Mediterráneo y Canadá, en el que también carga la danesa Maersk Line

Noatum retoma tráfico de Renault y Dacia en Málaga tras el parón de abril

El puerto, que agrupó un volumen de 74.493 unidades en 2019, reduce un 63% las operaciones durante el primer cuatrimestre

► Noatum ha retomado los tráfico de unidades import-export de Renault y Dacia en su terminal polivalente del puerto de Málaga tras el cierre industrial de abril, en el que no hubo operaciones marítimas. El enclave, que concentró 74.493 unidades en 2019, ha visto reducir en un 63 por ciento las operaciones durante el primer cuatrimestre.

ANTONIO MARTÍNEZ. Málaga

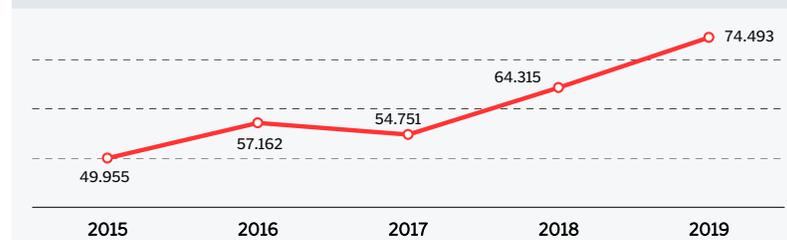
Noatum ha retomado parte de los flujos de unidades *import-export* de Renault y Dacia en su terminal polivalente del puerto de Málaga tras el cierre industrial del pasado mes de abril, en el que no hubo operaciones de automoción por vía marítima en la dársena, según los datos estadísticos de la Autoridad Portuaria. Durante el primer cuatrimestre, los tráfico de vehículos nuevos por el enclave andaluz se redujeron un 63 por ciento, agrupando un movimiento de 10.044 unidades. La cifra registrada por el enclave supone un descenso de más de 17.000 unidades, principalmente originado porque en abril no se manipuló ninguna unidad por la rada, mientras que en idéntico mes de 2019 se movieron 7.728 vehículos.

Los tráfico de automoción vienen siendo uno de los motores del negocio marítimo-portuario en Málaga, una actividad que experimentó un crecimiento del 15,8 por ciento en 2019. Durante el pasado año, por la rada transitaban 74.493 unidades,



Campa de vehículos en la terminal de Noatum en el puerto de Málaga. Foto: Málagaport

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS NUEVOS EN EL PUERTO DE MÁLAGA



Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga. Datos en unidades. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

colocando al recinto entre los diez primeros puertos españoles en el tráfico de vehículos nuevos.

De hecho, durante el pasado ejercicio ante el crecimiento de los tráfico, el espacio reservado en el muelle 9 para el almacenamiento y su posterior distribución se incrementó de 70.000 a 100.000 metros cuadra-

dos para dar respuesta a los tráfico de importación y exportación generados en el enclave. Hay que recordar, que aparte del motor que suponen los tráfico de Renault y Dacia para la rada, por Málaga también transitan flujos de unidades de Ford y Nissan para su redistribución a los mercados europeos y africanos.

FERROCARRIL

Renfe tracciona tren para Yilport entre Elvas y su terminal del puerto de Huelva

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

Renfe ha iniciado la tracción de un tren con carga en contenedores para Yilport entre la instalación intermodal ubicada en Elvas (Portugal), situada a 10 kilómetros de Badajoz, y su terminal polivalente del puerto de Huelva.

El tráfico, arrancado por la filial transitaria Transitex del grupo turco, es novedoso, ya que supone el primer tren que llega a la rada con mercancía de importación desde Portugal en contenedores de las navieras CMA CGM y APL. Asimismo, el tren de contenedores es el primer convoy de tráfico regular que circula por la línea ferroviaria entre Zafra y Huelva. El servicio, traccionado por máquinas diésel-eléctricas del modelo 333.3, supone también la entrada de la española con locomotora y personal en la citada terminal ubicada en territorio portugués.

La puesta en marcha del nuevo enlace supone una clara apuesta del grupo turco Yilport por desarrollar tráfico intermodales en el puerto de Huelva, dentro de su objetivo de trasladar a través de las líneas regulares que operan en la rada tráfico de exportación e importación procedentes de Andalucía, Extremadura y Portugal gracias a su terminal ferroviaria junto a su plataforma marítima. Transitex opera en la plataforma de Elvas desde 2005, donde ha venido realizando servicios con los puertos de Sines, Setúbal, Lisboa y Leixões. La transitaria gestionó en 2019 un volumen de Ford y Nissan para su redistribución a los mercados europeos y africanos.

CE Motril refuerza sus flujos de productos eólicos con una segunda grúa móvil

La empresa estibadora Consignaciones y Estibas Motril (CE Motril) reforzará sus flujos de productos eólicos en el Muelle de las Azucenas del enclave andaluz con la puesta en servicio en las próximas semanas de una segunda grúa móvil. La cabria, fabricada por Fantuzzi, es similar a la unidad que ya tiene operativa la compañía. Ambas grúas disponen de una capacidad de izado de hasta 63 toneladas. El objetivo de CE Motril es lograr situar al enclave como puerto de referencia en el Mediterráneo para la carga *breakbulk*. De hecho, la flexibilidad de la rada y la eficiencia de la estibadora han permitido fidelizar en Motril la exportación de palas de aerogeneradores de 74 metros que la multinacional Vestas fabrica en Ciudad Real, las de mayores dimensiones que existen en España, según destaca la Autoridad Portuaria.



Diamond S se alía con Norden

La alianza estratégica de estos dos operadores de petroleros para el transporte de crudo y productos derivados gestionará cerca de 150 buques tanque

Dominio absoluto de Mammoet en el mercado mundial de operadores de grandes grúas

La española Eurogrúas vuelve a situarse entre las 35 primeras empresas del ranking, aunque desciende tres puestos en la lista por la bajada de la capacidad de carga total

► La empresa consultora International Cranes and Specialized Transport ha publicado una nueva entrega de su análisis sobre las empresas de servicio de grúas *heavy lift*, en la que se destaca Mammoet como líder mundial. Varios operadores se caen de la lista, al tiempo que se producen nuevas entradas en el Top 35.

ALFREDO ESCOLAR. Londres

La empresa holandesa Mammoet se ha distanciado todavía más de sus competidores y, actualmente, ofrece un 42 por ciento más de capacidad de carga que su inmediato seguidor, el operador belga Sarens. Una vez consumada la absorción de la británica ALE en 2019, Mammoet añadió a su capacidad total de carga cerca de un 38 por ciento respecto a 2018, con lo que ahora dispone de casi 4 millones de toneladas de capacidad con sus más de 1.300 grúas. En el tercer puesto, que antes ocupaba ALE, se sitúa Maxim Crane Works, empresa estadounidense de alcance global que en el último ejercicio añadió 78.000 toneladas de capacidad, gracias a la incorporación de 50 grúas móviles y 15 de celosía.

El mismo camino de mejora siguieron empresas como Sinopec Heavy Lifting, Marmon Crane, TopKran, Schmidbauer, Fagioli, Alareedh o Mediaco Leverage, que se han incorporado este año a la lista de las 35 primeras empresas de operadores de grúas, gracias a fusiones, crecimiento o simple movimiento en la lista que elabora anualmente la empresa International Cranes and

■ RANKING DE LAS EMPRESAS PROPIETARIAS DE GRÚAS MÁS GRANDES DEL MUNDO

Rk	Compañía	Sede	Depós.	Área operac.	Grúas móv.	Grúas celosía	Mayor grúa	Cap. total
1	Mammoet	Holanda	130	Global	1022	281	5.000	3.924.174
2	Sarens	Bélgica	90	Global	1.098	416	5.000	2.760.331
3	Maxim Crane Works	EE.UU.	58	Global	2.750	515	2.300	2.348.000
4	Lampson International	EE.UU.	8	Global	65	389	2.722	1.277.500
5	Sanghvi Movers	India	27	Nacional	309	294	650	1.020.360
6	Buckner Heavy Lift Cranes	EE.UU.	3	Global	9	150	1.815	740.170
7	Bigge Crane and Rigging	EE.UU.	18	Nacional	746	252	1.000	632.826
8	All Erection & Crane Rental	EE.UU.	36	Continental	1.807	337	907	592.103
9	BMS	Dinamarca	24	Global	375	54	1.350	589.438
10	Deep South Crane & Rigging	EE.UU.	8	Global	262	28	2.700	495.220
11	Sinopec Heavy Lifting & Transpor.	China	7	Global	68	49	4.000	490.303
12	Weldex	Reino Unido	2	Global	-	132	1.350	490.250
13	Denzai Holdings Corporation	Japón	24	Continental	248	125	1.350	489.807
14	Al Faris	Dubai, UAE	10	Continental	867	70	1.000	473.002
15	MIC	Japón	14	Nacional	251	178	1.600	472.270
16	Tat Hong	Singapore	35	Global	157	479	700	466.050
17	Al Jaber Heavy Lift	UAE	8	Global	175	87	3.200	410.000
18	Barnhart Crane and Rigging	EE.UU.	51	Nacional	530	49	1.250	374.505
19	Tiong Woon Crane and Transpor	Singapur	11	Global	221	167	1.600	363.398
20	Hovago Cranes	Holanda	2	Global	137	49	1.250	361.225
21	Marmon Crane Service	EE.UU.	47	Global	1.102	103	750	359.329
22	TopKran	Rusia	5	Continental	61	71	1.350	354.166
23	Prangl	Austria	15	Continental	199	11	1.000	349.730
24	SOP&G	Rusia	5	Continental	37	46	1.600	343.100
25	Schmidbauer	Alemania	25	Global	376	16	1.350	338.120
26	Integrated Logistics	Kuwait	3	Continental	588	93	1.600	321.981
27	TNT Crane & Rigging	EE.UU.	42	Nacional	633	53	750	310.398
28	Wasel	Alemania	15	Nacional	208	19	1.000	225.000
29	Fagioli	Italia	10	Global	28	18	1.350	200.783
30	Felbermayr	Austria	46	Nacional	411	33	1.000	189.268
31	Alareedh. Mohammad Abdulah	Arabia Saudí	9	Continental	519	7	650	183.415
32	Eurogrúas	España	25	Continental	383	10	1.350	180.301
33	Chu Kai Public Company	Tailandia	6	Nacional	499	107	1.250	174.519
34	PVE Cranes & Services	Holanda	4	Global	4	84	1.250	173.725
35	Mediaco Leverage	Francia	75	Continental	800	15	800	171.840

Datos de mayor grúa y de capacidad total en toneladas. Fuente: International Cranes and Specialized Transport. Elaboración TRANSPORTE XXI.

Specialized Transport con los principales operadores de grúas. Entre las 35 primeras vuelve a incluirse a la española Eurogrúas que, durante 2019, bajó tres puestos

de la lista general debido a una caída de casi 9.000 toneladas de capacidad de carga global, a pesar de que ha mantenido tanto la cantidad de depósitos y la cantidad de grúas

móviles y con celosía. La unidad sobre orugas Liebherr LR 1800-1, adquirida por Eurogrúas en 2019 sumará carga al grupo para el próximo análisis.

POLÍTICA

Alemania promueve el uso del gas en el transporte por carretera

El Gobierno alemán ha ampliado la exención del pago de peajes a todos los camiones de más de 7,5 toneladas de MMA que empleen GNC o GNL como combustible hasta el 31 de diciembre de 2023, tiempo suficiente para la recuperación de los mercados y la definición de las energías preponderantes en el transporte en las próximas décadas. Las federaciones de transporte por carretera alemanas han acogido con satisfacción la medida, aunque echan de menos un incentivo completo como las ayudas para la compra de camiones de estas tecnologías.

TRANSITARIOS

El Grupo Moldtrans refuerza sus servicios de transporte con Polonia

El Grupo Moldtrans refuerza sus servicios de transporte terrestre con Polonia mediante la firma de un acuerdo de colaboración con la empresa local Röhligh Suus. Ambas compañías ofrecen servicios en las modalidades de grupaje y carga completa entre España y Polonia, con dos salidas directas semanales y tiempos de tránsito de 5 a 6 días laborables. Röhligh Suus dispone actualmente de 17 plataformas logísticas en Polonia, que suman 245.000 metros cuadrados, y también cuenta con presencia directa en Rusia, la República Checa y Hungría.

FERROCARRIL

El ferrocarril de larga distancia transiberiano crece en mercancías

Durante el mes de mayo, los ferrocarriles rusos registraron un aumento del 1,7 por ciento en el transporte de mercancías tanto en la línea Baikal-Amur (BAM), como en la del transiberiano, enviando 15,1 millones de toneladas de carga a las estaciones de Transbaikalia y Lejano Oriente. Gran parte de los envíos, 11,3 millones, fueron flujos de exportación, principalmente carbón, que registraron un avance del 1,3 por ciento. También hubo subidas en el tráfico de metales ferrosos, petróleo y los productos derivados del petróleo, mineral de hierro y fertilizantes.

Kuehne + Nagel, con la sostenibilidad

La compañía ha revelado en su Informe de Sostenibilidad 2019 la "finalización exitosa de los objetivos ambientales" de su estrategia de sostenibilidad KN Green 2010

Shanghai Ganglu encarga dos "supramax"

El operador de envío a granel chino ha encargado a Yangzijiang Shipbuilding la construcción de dos graneleros "supramax" de 56.000 toneladas de peso muerto

CMA CGM hace caja al inicio de 2020 y se prepara para afrontar el ejercicio

La naviera ha acusado los problemas de paralización a escala global y espera mejorar los resultados en el segundo trimestre

► CMA CGM, la tercera naviera de portacontenedores del mundo, ha publicado los resultados financieros del primer trimestre de 2020, en los que se han destacado los problemas económicos a los que se ha enfrentado el grupo francés y que, en gran medida, ya previeron a finales de 2019 y terminaron confirmando en el arranque del año.

ALFREDO ESCOLAR. Marsella

Los volúmenes transportados por la francesa CMA CGM, la tercera naviera de portacontenedores del mundo, disminuyeron un 4,6 por ciento durante el primer trimestre del año debido al impacto del Covid-19, sobre todo al cierre industrial de Asia. Al mismo tiempo, los ingresos por envíos disminuyeron un 3,3 por ciento en comparación con el primer trimestre de 2019, llegando a 4.865 millones de euros. No obstante, la aplicación de recargos por el coste del combustible consiguió mejorar los ingresos por contenedor transportado. El EBITDA ajustado, sin contar las ganancias de ventas, aumentó un 31,6 por ciento en este periodo respecto a 2019 y alcanzó los 737 millones de euros. Los ingresos en el primer trimestre llegaron a 6.337 millones de euros, ligeramente por debajo de 2019.

Los ingresos de CEVA Logistics, la compañía de logística de la naviera CMA CGM, aumentaron un 0,6 por



Los ingresos de CMA CGM en el primer trimestre alcanzaron los 6.337 millones de euros.

ciento, alcanzando los 1.508 millones de euros. Según han reconocido fuentes de la compañía naviera, se logró hacer un buen trimestre gracias, en parte, al aumento de la demanda vía aérea durante la crisis del Covid-19 para el suministro de productos médicos a todos los puntos de Europa y, principalmente, desde Asia.

La crisis del Covid-19 reduce un 4,6% el tráfico de CMA CGM en el primer trimestre

Para el segundo trimestre, que se cumple con el fin del mes de junio, la compañía tomó en cuenta las medidas de bloqueo y confinamiento a escala global, por lo que se calcula una disminución de los volúmenes de carga de entorno a un 10 por ciento con respecto al primer trimestre de 2020.

La naviera CMA CGM ha señalado que espera que, en este caso, el rendimiento operativo para el segundo trimestre del año debería mostrar una mejora significativa gracias a la política de control de costes que ha aplicado el grupo francés en todas sus áreas de negocio.

POLÍTICA

La ERFA quiere introducir cambios en el reglamento de carga ferroviaria

A. ESCOLAR. Madrid

La Asociación Europea de Carga Ferroviaria (ERFA) ha elaborado una serie de peticiones para introducir en el Reglamento Europeo 913/2010, que en breve será revisado y actualizado en la UE. Entre las medidas, destaca la mejora de la calidad de las rutas de carga, permitir trenes de 750 metros, una mayor capacidad de carga y otorgar a los trenes de carga y pasajeros la misma prioridad en la asignación de franjas horarias para garantizar reglas operacionales armonizadas internacionalmente.

VEHÍCULOS

La matriculación de camiones en la UE cae un 35,4 %, según datos de la ACEA

A. ESCOLAR. Bruselas

La matriculación de vehículos de más de 3,5 toneladas en la UE ha caído un 35,4 por ciento, según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA). El mercado mostró datos muy similares en el continente. En cuanto al segmento de más de 16 toneladas, el mercado francés cayó un 39,8 por ciento durante los primeros cuatro meses del año, seguido de Alemania (-30,8 por ciento), Italia (-25,7 por ciento) y España (-23,6 por ciento).

AÉREO

IATA advierte de una subida del flete por falta de capacidad en las bodegas

A. ESCOLAR. Montreal

Las tarifas de flete aéreo han caído con la reincorporación de rutas de transporte de pasajeros y la desaparición de la necesidad de transporte urgente. Sin embargo, se mantienen a precios históricamente altos y la carga aérea se ha convertido en un objetivo de desarrollo de muchas compañías. Se estima que en 2020 las compañías alcanzarán facturaciones históricas en esta línea de negocio.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) augura que esto llevará a un encarecimiento

de las tarifas de flete. Señala que los volúmenes de carga disminuirán durante 2020 un 16,8 por ciento, no superando los 51 millones de toneladas, pero se espera que la falta de flota de aviones disponible para ofrecer capacidad en sus bodegas aumente el precio del flete aéreo hasta en un 30 por ciento hasta el final de año. Según estimaciones de IATA, los ingresos de carga alcanzarán un récord cercano a los 111.000 millones de dólares (97.700 millones de euros), un 8,3 por ciento más que el año anterior.

Las compañías aéreas, sin embargo,



IATA estima que los ingresos de carga aérea alcanzarán una cifra récord este año (+8,3%).

presentan un panorama bastante oscuro y calculan unas pérdidas mundiales de 84.300 millones de dólares (74.184 millones de euros), con una caída de ingresos de más

del 50 por ciento, lo que podría provocar un margen de beneficio negativo a escala mundial del 20,1 por ciento, una caída superior a la crisis económica del año 2008-2009.

Los Clasificados del Transporte en España



TRANSPORTE MARITIMO	100
CONSIGNATARIOS	1001
NAVIERAS	1002
TRANSITARIOS	1003
ESTIBADORES	1004
AMARRADORES Y REMOLCADORES	1005
CONSOLIDADORES MARITIMOS	1006
TTES. INTERNAC. MARITIMOS	1007
BUQUES DE SALVAMENTO	1008
TRIPULACIONES	1009
ARMADORES	1010
BROKERS	1011
TRANSPORTE TERRESTRE	110
CARGAS FRACCIONADAS	1101
CARGAS COMPLETAS	1102
TIR-GRUPAJES	1103
FRIGORIFICOS	1104
CARGAS ESPECIALES Y GRUAS	1106

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

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

TRANSPORTE AEREO	130
AGENTES DE CARGA AEREA	1301
LINEAS AEREAS	1302

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS (OPCSA)
Avda. de los Cambulloneros, s/n
Puerto de la Luz
Tel.: 928 94 45 70 / Fax: 928 94 45 71
E-mail: opcsa@opcsa.com
35008 Las Palmas de Gran Canaria

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

1401
CONTENEDORES

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

AGENCIA TALIARTE SL
LAS PALMAS
Secretario Artiles, 44 - 1ª 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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

MARÍTIMA DEL PRINCIPADO SL
Consignatario de buques, Estibador y Agente de Aduanas
Puerto de Gijón y Puerto de Avilés
Tel. +34 985 562 565
info@marprin.com / www.marprin.com

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

ARAGON

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

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

CASTILLA-LEON

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

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

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

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

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

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

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

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

TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLENCIA SA
Poligono Industrial Costa Sur
Anatolio de la Fuente, nave 36
Tel. 922 21 75 05 Fax: 922 22 13 27
E-mail: mplencia@telefonica.net
38009 Santa Cruz de Tenerife

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

TRALLERO INTERNACIONAL
Mudanzas Internacionales
Guardamuebles
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur
Tel.: 93 421 75 00 / Fax: 93 431 14 64
08908 L' Hospitalet de Llobregat

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**LOGIDOCKS / SPAIN-TIR**

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

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

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

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

Muelle Serrano Lloberas, s/n - Apdo. 82
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35
E-mail: vgimeno@vgimeno.com
12100 Grao de Castellón

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS 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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

Muelle Serrano Lloberas, s/n-Apdo. 82
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35
E-mail: vgimeno@vgimeno.com
12100 Grao de Castellón

MARITIMA VALENCIANA SA

Ampliación Sur, s/n - Puerto de Valencia
Tel. 96 393 83 00
Fax: 96 393 83 01/03 / Telex: 64555
E-mail: marval@bitmailer.net
46024 Valencia

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

Valencia - Teléfono: 96 324 16 70
Fax: 96 367 49 74
Alicante - Teléfono: 96 528 44 89
Fax: 96 528 81 39

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

Avda. Muelle Turia, s/n - Edif. Cocherón
Tel. 96 367 53 62 / Fax: 96 367 19 35
E-mail: cballester@chemaballester.com
46024 Valencia

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

Tel. Marín: 902 23 88 57
Tel. Ferrol: 902 20 01 02
Tel. 986 44 76 01/Fax: 986 43 14 30-Vigo
www.ptmar.com
(La Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-San Ciprián-Ribadeo-Cariño)

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

Avda. Fuentemar, 7
Tel. 91 660 54 00 / Fax: 91 673 31 13
E-mail: central.spain@schenker.com
www.schenker.es
28820 Coslada (Madrid)

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

MURCIA**1111
AGENCIAS DE TRANSPORTE****SECOTRANSA (GRUPO CAT)**

Transportes Nacional e Internacional
Polígono Ind. Oeste - Paraguay, Parc. 9/14
Tel. 968 80 86 00 / Fax: 968 80 94 31
30820 Alcantarilla (Murcia)

NAVARRA**1102
CARGAS COMPLETAS****TRANS-OTAMENDI SA**

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

PAIS VASCO**1001
CONSIGNATARIOS****MARITIMA CANDINA SA**

San Vicente, 8 - Edificio Albia II, Bajo
Tel. 94 424 61 10 / Fax: 94 424 61 14
E-mail: info@mcandina.com
48001 Bilbao (Bizkaia)

E. ERHARDT Y CIA. SA

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

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

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

GREEN IBERICA SA

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

CONTENEMAR BILBAO SA

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

1005

AMARRADORES Y REMOLCADORES**AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA**

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

CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA

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

1102

CARGAS COMPLETAS**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao
Edificio EX TMB
Tel.: 94 462 33 19
Fax: 94 462 61 19
48980 Santurtzi (Bizkaia)

1203

TAXIS INDUSTRIALES**ALVA TRANSPORTES T. SL**

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

CEDIS SL

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

ALDIGASA

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

1416

SERVICIOS LEGALES**ABOGADOS ELCANO**

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000



Tecnología & negocios

Setir detecta mayor interés por la digitalización durante la pandemia

La empresa de servicios de la patronal de transporte Astic pone el acento en la creciente demanda por su solución Burotrans

► Setir destaca una mayor demanda para contratar sus soluciones por parte de los transportistas durante la alarma sanitaria. Sin embargo, la empresa de servicios de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) revela que todavía falta mucho recorrido para extender la digitalización en la gestión de la documentación al conjunto del sector.

IÑAKI EGUIA. Madrid

Setir revela que la crisis del Covid-19 ha provocado una mayor demanda y un creciente interés para contratar sus soluciones por parte de los transportistas. Sin embargo, la empresa de servicios de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) subraya que aún queda camino por recorrer para extender la digitalización en la gestión de la documentación de este sector.

“El Burotrans es uno de los productos más demandado durante los últimos meses”, destacan los responsables de Setir. A su juicio, este “burofax” electrónico ofrece numerosas ventajas para los profesionales de la carretera “al ser instantáneo, seguro, confidencial y tener la misma validez que el documento tradicional”. Además, añaden, “la sencillez de su gestión, realizada desde un ordenador o un móvil mediante el correo electrónico y el servicio de mensajes cortos (SMS), es otro de sus puntos fuertes”. Desde Setir inciden en que “la utilización del Burotrans se desarrolla especialmente para la reclamación de impagos con otros proveedores, para comunicar los cambios estructurales en las empresas de forma oficial y también para realizar la firma de un contrato o presupuesto de forma remota”. Sin embargo,

desde la empresa de servicios de Astic señalan que el sector sigue empleando por costumbre el papel al considerar de forma errónea que “solo es legal este formato. Una falsa creencia muy arraigada que aún cuesta tumbar”. El perfil de los usuarios del Burotrans es muy amplio, desde autónomos hasta grandes empresas. “Algunos lo emplean puntualmente para establecer contratos y otros se están planteando enviar todos sus presupuestos por este sistema electrónico, para que queden firmados con total validez legal”, indican.

Setir también ofrece soluciones de pago para peajes en Europa

El sistema de documentación electrónico e-CMR también ha suscitado un mayor interés durante las últimas semanas protagonizadas por el estado de alarma, revelan los responsables de la compañía de Astic. Con todo, esta solución, que empezó a desplegarse en España hace tres años, ha logrado hasta el momento una menor acogida que la inicialmente prevista, inciden desde Setir. A su juicio, uno de los



Guillermo Ortiz de Zárate (Setir).

posibles motivos de este retraso en su implantación es que “hasta hace cuatro meses no se modificó el ROTT para poder aceptar también el Documento de Control en formato digital. Esta barrera obligaba a utilizar los documentos digitales y electrónicos en duplicado”. También destacan desde Setir que “aunque la pandemia ha posibilitado un interés creciente por disponer del e-CMR, lo cierto es que en estos tiempos de incertidumbre, la gran mayoría de empresas están centradas en la reestructuración de su negocio y en conseguir mantenerse a flote. Ahora la mayoría de las compañías no tienen tiempo para poder acometer un cambio operacional como el que conlleva esta transformación a la digitalización”. Setir también ofrece soluciones de pago para peajes en Europa. Los responsables de Setir avanzan que

La apuesta para extender el gas vehicular

Setir también aborda la transformación hacia una movilidad sostenible con su iniciativa para extender la flota de vehículos de GNL y GNC, así como el desarrollo de su red de abastecimiento. A través de un acuerdo con una ingeniería, la empresa de Astic ofrece servicios de desarrollo de proyectos, consultoría, financiación, construcción, operación y mantenimiento para la transformación de vehículos a gas, la instalación de puntos de suministro de gas en establecimientos ya operativos, e incluso la construcción de nuevas gasineras. Setir asegura que “aunque el coste de los vehículos a gas es bastante elevado, su inversión se rentabiliza por el menor precio de este combustible además de otras ventajas como los descuentos en los peajes. La falta de gasineras es otro factor que impedía su desarrollo. Con un crecimiento anual de la red a doble dígito, esta situación pronto dejará de ser un problema”. La empresa de servicios cree que las ayudas de la administración son fundamentales para avanzar en el desarrollo del gas vehicular. “Logran que los transportistas indecisos acaben tomando la iniciativa y se atrevan a cambiarse a gas”. Sin embargo, a su juicio “la actual dotación de ayudas es insuficiente. En alguna comunidad autónoma todavía hay buenos apoyos para la creación de gasineras, pero en general estas ayudas han disminuido mucho”.

“estamos a punto de empezar a ofrecer un dispositivo de telepeaje satelital con un nuevo proveedor, con distintas condiciones económicas que serán muy ventajosas para muchas empresas”.

MARÍTIMO

Bergé afianza su portafolio de gestión aduanera con nuevos servicios

Bergé refuerza sus servicios y soluciones para toda la cadena aduanera con la incorporación de la formación y la consultoría OEA. De este modo, sitúa la gestión aduanera como un “eslabón clave” de una única cadena de valor en los procesos logísticos, según destacan desde el grupo a través de una nota. La empresa gestiona más de 34.000 expedientes anuales en las aduanas de la Península, “siendo uno de los pocos representantes aduaneros que ofrecen servicio de consultoría aduanera y OEA, aportando su larga experiencia y cercanía diaria con la AEAT”, explican desde Bergé.

FERROCARRIL

Transfesa Logistics inicia un nuevo tráfico multimodal para Kellogg's

El operador ferroviario Transfesa Logistics ha comenzado un nuevo tráfico multimodal de alimentos para la compañía Kellogg's. Desde el pasado mes de abril, se ha incorporado un servicio ferroviario nacional e internacional de cuatro rutas directas entre España-Portugal y España-Gran Bretaña. A ellos se une un trayecto adicional para el transporte de mercancías que se realiza por carretera, informan desde Transfesa. La colaboración inicial entre ambas compañías está prevista para los próximos 12 meses, aunque el objetivo es aumentar los volúmenes de carga en una fase posterior.

FORMACIÓN

Nuevo seminario ‘online’ de Taric en el ámbito del comercio exterior

La empresa Taric, especializada en el desarrollo de *software* y servicios para la logística, la gestión aduanera y el comercio internacional, organizó un nuevo seminario *online* dedicado a los distintos procedimientos y requisitos que implica el control del comercio exterior del material de defensa y doble uso en la actualidad. La sesión, dirigida a grupos reducidos de profesionales del transporte internacional y la aduana, contó con varios ponentes, expertos en esta área, de la Secretaría de Estado de Comercio. El curso se enmarca dentro del área de formación especializada que desarrolla Taric.

POLÍTICA

El sector logístico vasco requerirá 60.000 empleos hasta el horizonte 2030

Perfiles tecnológicos, los más demandados, según el estudio del Clúster MLC ITS Euskadi

► El sector logístico vasco requerirá 60.000 empleos hasta el horizonte del año 2030. “Los perfiles tecnológicos serán los más demandados”, según un estudio presentado por el Clúster MLC ITS Euskadi, que incide en la necesidad de “talento” en todas aquellas áreas que hagan posible una logística y movilidad más eficiente.

ÑAKI EGUIA. Bilbao

El sector vasco de logística, movilidad y sistemas inteligentes de transporte (ITS) “tiene un gran futuro laboral”, según destaca el informe presentado por el Clúster MLC ITS Euskadi, que agrupa 111 asociados con una facturación de más de 13.000 millones de euros, de los que un 31 por ciento proceden de la exportación. Según sus previsiones, hasta 2030 este mercado requerirá 60.000 empleos netos debido al diagnóstico de aumento de la actividad. “Los perfiles tecnológicos serán los más demandados, mientras que los operativos tenderán a desaparecer. Se necesita talento en todas aquellas áreas que hagan posible una logística y movilidad más eficiente, inteligente, sostenible, segura y personalizada”, incide el documento

expuesto por el clúster. El informe sobre las necesidades de talento para el transporte y la logística vasca identifica un total de 145 perfiles, de los cuales 98 ya están recogidos en el Código Nacional de Ocupaciones (CNO) del Instituto Nacional de Estadística.

Otros 30 perfiles todavía no están incluidos en el catálogo del CNO, pero las empresas ya los están demandando. En este ámbito figuran algunos como ingenieros de soluciones intralogísticas, de métodos logísticos, de sistemas, de planificación y transporte, técnicos GIS de información geográfica o gestores de tráfico urbano.

Los 17 perfiles restantes son nuevos puestos identificados en el estudio y que se prevé que serán demandados hasta 2030. En esta situación están los analistas de autotransporte o ingenieros de *machine learning*.

El estudio concluye que existe una oferta formativa para atender las necesidades de talento del sector. Sin embargo, faltan las personas. Por lo tanto, el siguiente objetivo del Clúster en este ámbito será contribuir a orientar la formación, tanto profesional como de grado, para que las empresas del sector puedan reclutar los profesionales que precisen para su competitividad.

TRANSITARIOS

Feteia promueve una plataforma de tecnología *blockchain* para el colectivo

TRANSPORTE XXI. Barcelona

La Fundación Feteia y Blockchain Customs Technology (que opera con el nombre comercial de E-customs) han cerrado un acuerdo de colaboración para promover y dar a conocer la plataforma E-customs entre las asociaciones de transitarios que forman parte de Feteia-Oltra, así como a sus empresas asociadas. Se trata no solo de facilitar el acceso de las transitarias a esa plataforma con tecnología *blockchain*. El objetivo es “llegar a configurar dicha plataforma de manera que incluya el trabajo y la visión de las empresas transitarias”, señala un comunicado de la federación transitaria española, que preside Enric Ticó.

Las empresas que forman parte de las Ateias podrán acceder a la citada plataforma y sus servicios de valor añadido “teniendo en cuenta el papel facilitador que supone el transitario en el eficaz desarrollo de la cadena de suministro”. Las plataformas telemáticas con este tipo de tecnología incluyen la posibilidad de que intervengan todos los operadores de la cadena logística, con la garantía de la trazabilidad segura de la gestión y de la mercancía que permite un desarrollo bajo la capa *blockchain*. E-customs presentó el pasado mes de febrero a los transitarios de Barcelona su plataforma con tecnología *blockchain* para operaciones aduaneras.

CARRETERA

ATDL abre una nueva nave en Asturias

Almacenaje y Total Distribución Logística (ATDL), con sede en Valencia, refuerza su actividad en el norte peninsular con nuevas instalaciones en Asturias. La nave, situada en la localidad de Riaño, dispone de 10.000 metros cuadrados. Con este centro, dedicado a un cliente del sector industrial, suma 25.000 metros cuadrados en Asturias, emplazados en Avilés, Siero, Oviedo y Riaño. ATDL, con bases operativas en Alicante, Asturias, Guadalajara, Madrid, Sevilla, Valencia y Vizcaya, gestiona 40.000 metros cuadrados de almacenes. En 2018, la compañía alcanzó una cifra de negocio de 13,1 millones, lo que supone un crecimiento del 3,4 por ciento.



SERVICIOS

Global Cosmetic Technology equipa su almacén con AR Racking

Glossco Professional (Global Cosmetic Technology), especialista en la fabricación de productos profesionales para peluquerías y estética, incorpora las soluciones de almacenaje de AR Racking en su nuevo almacén. El nuevo equipamiento, ubicado en Guadassuar (Valencia), puede almacenar un total de 870 Euro-paletas. También cuenta con una zona de *picking*, preparada para almacenar aproximadamente 6.700 cajas con un total de 600 referencias. El nuevo almacén cuenta con carretillas contrapesadas eléctricas y apiladores para realizar las operaciones de carga y descarga.



SERVICIOS

Montepino proyecta el nuevo centro logístico de Eternity Technologies

La promotora Montepino Logística ha comenzado a levantar el nuevo centro logístico e industrial de Eternity Technologies en Sant Esteve Sesrovires (Barcelona). El centro, que estará finalizado en 2021, con una superficie de 10.508 metros cuadrados, permitirá a Eternity Technologies ampliar sus instalaciones y disponer de nuevas oficinas centrales. Las instalaciones, dedicadas a la fabricación de pilas y acumuladores eléctricos para uso industrial, estarán equipadas con cuatro muelles de carga y uno para productos químicos. La firma inmológica invierte más de cinco millones en este *hub* de producción. Se trata del segundo proyecto que desarrolla en Cataluña, donde ya dispone de 85.000 metros cuadrados de suelo.



SERVICIOS

OnTurtle suma ocho nuevas estaciones de gas natural a su red

OnTurtle añade ocho nuevas estaciones de GNC y GNL a su red internacional, de la mano del Grupo Molgas. Además, forma parte de la red de gasineras del Grupo HAM. En total, suman 52 estaciones de servicio de gas natural en Europa con autoservicio y sin personal, lo que agiliza el repostaje. Situadas en Hospitalet de Llobregat e Igualada (Barcelona), Benavente (Zamora), Aranda de Duero (Burgos), San Fernando de Henares (Madrid), Valencia Alaquàs (Comunidad Valenciana), Huelva (Andalucía) y La Garena (Alcalá de Henares) se encuentran en puntos estratégicos para el transporte profesional. Con estos nuevos surtidores, la compañía amplía su servicio internacional de repostaje de gas: 24 en España, 22 en Francia y 6 en Bélgica.



LA MEJOR
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
@Transportexxi



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com