

El impulso europeo al ferrocarril pone las pilas al Ministerio de Transportes

Ábalos anuncia que ultima el plan 'Mercancías 2030', siguiendo la estela de países como Francia y Alemania



Bruselas apuesta de forma decidida por impulsar el ferrocarril. Foto: KOMBIVERKEHR GMBH & CO KG PAG.10



Julio Villaescusa
Presidente de Fenadismer

"SI EL GOBIERNO INCUMPLE LOS COMPROMISOS, PRESIONAREMOS"

Páginas 8-9

CARRETERA / 15

La red Abian Service refuerza su estructura

CARRETERA / 18

Areatrans focaliza su crecimiento en la última milla

OPER. LOGÍSTICOS / 24

Katoen Natie dobla su capacidad en Tarragona

Grupo Fuentes afianza su carga internacional con 200 nuevos 'frigos'

Grupo Fuentes fortalecerá su negocio de transporte internacional con la incorporación de 200 conjuntos articulados frigoríficos. Las nuevas unidades forman parte de un pedido de 350 tractores a Volvo, de las que 150 son renovaciones. Al mismo tiempo, su filial Serfrial duplicará la capacidad de su plataforma refrigerada ubicada en Murcia, con una inversión de 15 millones de euros. PAG 12

Tramesa estrecha su relación comercial con el grupo Network Steel

Transportes Mixtos Especiales (Tramesa) suma un nuevo servicio de transporte para el grupo siderúrgico Network Steel tras hacerse con el suministro de bobinas por ferrocarril desde el puerto de Gijón hasta la planta de León Coated Solutions, en el polígono de Villadangos del Páramo. El operador realizará dos trenes diarios desde la dársena asturiana, bajo la tracción de Low Cost Rail. PAG 23

El transporte portuario de contenedores sigue en crisis en Barcelona

La nueva crisis pilla al transporte terrestre de contenedores del puerto de Barcelona sin haberse recuperado de la anterior. Los créditos ICO han sido la tabla de salvación ante la caída de actividad y de la facturación, que en 2018 se situó en 176 millones (-7 por ciento). Una situación que todavía mengua más los ya exiguos márgenes del sector. Y, para rematar, sigue la presión a los precios. PAG 26-32

Welcome to a new mean of transportation, leaders thanks to you, let's continue !!

Salgar

CONTAINER - LAND - RAIL

Algeciras - Barcelona - Bilbao - Cádiz - Castellón - Gijón - Leixoes - Lisboa - Madrid - Málaga - Santander - Setubal - Sevilla - Sines - Tarragona - Valencia - Vigo - Zaragoza

MESA de Redacción

Disfrimur ha puesto en marcha un estudio en colaboración con la consultora 2RK para mejorar la aerodinámica de una tractora y un semirremolque, reduciendo las turbulencias y disminuyendo las emisiones de CO₂. El objetivo de la empresa murciana es llevar a cabo una investigación que verifique la eficacia de los diferentes deflectores para evitar el desprendimiento de la capa límite, es decir, la lámina de aire que corre sobre la superficie del vehículo. Para ello se utilizan hilos de fibra de carbono pegados a la carrocería, cuya dinámica a diferentes velocidades marca el comportamiento de la capa límite.

La patronal Aldefe, que reúne a las principales empresas de la logística frigorífica de España, reivindica que el Gobierno considere esta actividad como "industria" para aminorar los costes de la energía que supone un 40 por ciento de sus gastos. Esta asociación explica que la fiscalidad ligada a la energía es altísima y la actividad logística está excluida de las ayudas en bonificación del impuesto eléctrico, aparte de no conseguir ayudas a la eficiencia energética de forma directa. Aldefe solicitará una entrevista con la ministra de Industria para subsanar estos problemas.

La actividad del transporte por carretera se redujo en el segundo trimestre un 11,3 por ciento en las toneladas transportadas y del 10,8 por ciento en las toneladas-kilómetro producidas, una bajada que fue especialmente significativa en el transporte internacional, con caídas del 15,3 por ciento, según la encuesta permanente del Ministerio de Transportes. El precio del carburante se incrementó un 3,9 por ciento y la financiación bancaria un 23,3 por ciento. El coste unitario por kilómetro para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,02 euros/kilómetro, habiéndose producido un incremento medio de los costes en un 1,7 por ciento, que se eleva al 1,8 por ciento en el caso del vehículo articulado frigorífico y de solo el 0,5 por ciento en el caso de las furgonetas.

OBITUARIO

Carlos Bouza

Al cierre de esta edición, recibimos la triste noticia del fallecimiento de Carlos Bouza, el padre de nuestra compañera Clara Bouza, responsable del Departamento Comercial de Transporte XXI. Desde estas líneas, queremos trasladar nuestro cariño y pesar de todo el equipo en estos momentos tan duros. Descanse En Paz.

JONÁS



SE MUEVEN



Pedro Sánchez

Pedro Sánchez es el nuevo director general de la red Abian Service. Máster por IE Business School (AMP) y por Instituto Internacional San Telmo, cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector del transporte y logística.



Elena Seco

Elena Seco, directora general de Anave desde el 1 de agosto, tras la jubilación voluntaria de Manuel Carlier, también toma su testigo al frente de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.



Jordi Trius

Jordi Trius (Marítima del Mediterráneo) ha sido reelegido presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, durante un periodo de cuatro años, por la junta directiva surgida de las últimas elecciones.



Carolina García

Carolina García de la Rasilla Arambarrí, con más de 17 años de experiencia profesional, se ha incorporado a CBRE, firma internacional de consultoría y servicios inmobiliarios, como directora Legal de CBRE España.



Pablo Romaní

Savills Aguirre Newman ha nombrado a Pablo Romaní director de Desarrollo de Negocio de la compañía en Barcelona. Romaní inició su carrera profesional en el sector inmobiliario en 2005, trabajando en diferentes empresas.

DEBATE

SÍ

Alejandro Sánchez
Dir. de Cadena de Suministro de Aecoc

Ingeniería de Guipúzcoa de la Universidad del País Vasco, señalar que el impacto sería únicamente del 2 por ciento de la flota actual de transporte, ya que no todas las operaciones de transporte en la actualidad van con la carga máxima. La implantación de las 44 toneladas supondría una mejora de la productividad para ambas partes como lo demuestra la experiencia piloto que hubo en Cataluña. Los transportistas obtuvieron un precio diferencial por llevar más toneladas. Por ello, no se entiende como el sector se opone a esta medida, siendo uno de los pocos países europeos que no la tiene, lo que ha provocado la deslocalización de producciones a otros países. Además, están los beneficios medioambientales, que darían margen al sector del transporte por carretera para cumplir sus compromisos de reducción de emisiones.

¿La experiencia piloto de las 44 tm en España fue positiva?

En cuanto a las repercusiones que tendría la implantación de las 44 toneladas recogidas el estudio de la Escuela de

Ante la presentación del estudio técnico sobre las repercusiones del aumento de la Masa Máxima Autorizada en los vehículos

pesados a 44 toneladas, elaborado por la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa de la Universidad del País Vasco, señalar que en España ya hubo una experiencia en la aplicación de las 44 toneladas: el proyecto piloto que estuvo vigente en Cataluña durante casi dos años. Y el resultado fue muy negativo desde el punto de vista económico, ya que los únicos beneficiados de dicha medida fueron las empresas cargadoras, sin que los transportistas obtuviera ninguna mejora por el hipotético beneficio de implantar las 44 toneladas. Además, los pocos países que las han implantado en Europa, en concreto solo una tercera parte lo hicieron en un momento de expansión de la actividad económica. En las actuales circunstancias económicas, ni siquiera es planteable iniciar el debate sobre la conveniencia o no de introducir las 44 toneladas en la flota de camiones española.

Julio Villaescusa
Presidente de Fenadismer

NO

OPINIÓN


Transporte
 El periódico del transporte y la logística en España

Director General
 Javier Miranda Descalzo
 jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
 Alfonso Alday
 a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

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

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

Plan de impulso al ferrocarril

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, anunció recientemente que ultiman la presentación de un nuevo plan de impulso al ferrocarril de mercancías. Denominado 'Mercancías 2030', el nuevo plan tratará de poner los medios para que el tren de carga incremente su cuota modal, según explicó el ministro. La puesta en marcha de un plan maestro de impulso al ferrocarril de mercancías es una vieja reivindicación del sector. A diferencia de otros países de nuestro entorno, España no ha contado con un plan eficaz en esta materia, pese a algún que otro intento que no ha pasado del papel, como el protagonizado por el entonces ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. De los 27 países que componen la UE, tan solo cinco no cuentan actualmente con una política para incentivar la intermodalidad. Cuatro de ellos son países de menos de 5 millones de habitantes y con cuotas modales del ferrocarril elevadas, por encima del 30 por ciento. El quin-

to país es España. Poco más que añadir. Luego parece claro que la necesidad de un plan que incentive la intermodalidad es acuciante. Del futuro plan, no obstante, nada se sabe, más allá de que se está cocinando en los despachos de Nuevos Ministerios. Adif, como adelantó este periódico, también estaba preparando su propio plan, que previsiblemente se acabe integrando. Sería deseable que para la elaboración del citado plan, además de con las públicas Adif y Renfe Mercancías, también se cuente con el resto de actores del sector, desde empresas ferroviarias privadas a terminalistas que explotan instalaciones del Adif, pasando por operadores intermodales. La puesta en marcha de un ferrobono que haga más atractivo el tráfico ferroviario para cargadores y operadores de transporte por carretera es una de las medidas más urgentes, según señalan desde el sector y la puesta en marcha de una Agencia de la Intermodalidad dotaría de mayor peso específico, sin duda, a esta especialidad.

Energía renovable y transporte

El camino hacia la movilidad sostenible en el transporte de mercancías no se va a alcanzar con un único combustible. Este hecho aparece ya como meridianamente claro. El objetivo de la electrificación total en el transporte no dejará de ser algo utópico en muchas décadas. Para llevar a cabo la necesaria transición hay que pensar en un 'mix' tecnológico que contemple también al gas natural, los gases renovables y el hidrógeno verde. Los expertos apuntan hacia un período transitorio en el que el gas natural será la alternativa más sólida al diésel en la carretera y el marítimo, principalmente. El siguiente paso debería focalizarse en las energías renovables. Aún así, el diésel seguirá teniendo una cuota significativa en el transporte de mercancías por carretera en los próximos años. Desde la Comisión Europea se

avanza que incluso en el horizonte de 2050 convivirán los camiones con tecnologías gaseosas e híbridadas con aquellos que seguirán utilizando la tecnología diésel, bien es cierto que utilizando ya combustibles sintéticos o eléctricos. El recorrido en torno a los combustibles del futuro en el transporte es complejo y no estará exento de vaivenes en los próximos años. Por eso, algunos grandes fabricantes de camiones apuestan por seguir trabajando de manera simultánea en estas cuatro principales tecnologías: diésel, eléctrica, gas natural e hidrógeno. Las energías renovables contribuirán a la descarbonización en el transporte, pero de manera simultánea permitirán también una reducción de la dependencia exterior de nuestro país, reforzarán la economía circular y generarán empleo, según confían en el Ministerio de Transición Ecológica.

LA ROSCA



Alfonso Alday

Como en los equipos de fútbol con malos resultados, es más fácil cambiar al entrenador que a los jugadores

Dar con la tecla

Si Renfe Mercancías no existiera, no haría falta inventarla. No se trata solo de un clamor de los operadores privados, que lamentan los escasos avances del proceso de liberalización, una realidad desde 2003, sino que algo muy parecido vino a decir un antiguo presidente de Renfe. Según me confirmaron en su día fuentes del sector, el entonces máximo responsable de la pública confesó a un grupo de empresarios en 'petit comité' que lo que quería era deshacerse de la división de mercancías. Casi una década después, quitarse el muerto de encima es más difícil. Ni siquiera con un bonito papel de regalo y un lazo. El tráfico continúa en caída, en niveles del año 2010, y solo ha logrado frenar sus pérdidas gracias a la venta parcial de Logirail 'in extremis'. El 30 de diciembre. Una operación que permitió a Renfe Mercancías cerrar el pasado ejercicio con números negros.

Europa apuesta de forma decidida por el ferrocarril para construir un modelo integrado e inteligente de movilidad y luchar contra el cambio climático, mientras España continúa en el furgón de cola. Urge un plan de impulso. Pero de verdad. No otro PowerPoint de colorines, sino uno con la participación del sector, que lleva años poniendo negro sobre blanco los problemas que impiden coger velocidad al transporte de mercancías por ferrocarril. Y es que con pocas inversiones se lograría mejorar las condiciones del negocio, lo que dispararía los tráfico. No hace falta inventar la rueda, pero sí voluntad política.

De momento, Renfe ha colocado al frente de Mercancías a Joaquín del Moral, el sexto director general en diez años. Sustituye a María del Carmen Rincón, quien a su vez le releva a él en la dirección general de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, conocida como la 'Rosca', donde también hay mucha tela que cortar. Como en los equipos de fútbol con malos resultados, es más fácil cambiar al entrenador que a los jugadores. Esperemos que el nuevo 'mister' dé con la tecla.

a.alday@grupoxxi.com



SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

La pandemia ha demostrado que cualquier desafío que se nos plantea, por pequeño que sea, nos supera

Estancamiento

Un conocido empresario ha definido las prioridades de la economía española en esta hora tan difícil: habría que digitalizar la economía, descarbonizar la energía, e investigar. Ninguna mención a las espadas de Damocles que penden sobre nuestras cabezas: pensiones, deudas, empleo, etc.

El arte de definir grandes objetivos que nadie sabe cómo llevar a cabo en un escenario caracterizado por dos fracasos sucesivos -la gran recesión de 2008 y la pandemia-, la quiebra de un Estado abrumado por una deuda impagable y la incapacidad del tejido empresarial para evolucionar.

Tenemos una renta per cápita apenas un poco mayor que hace doce años, lo que cambia de manera radical la naturaleza de nuestros problemas.

No se trata de distribuir el crecimiento, cuando todos ganan, sino de repartir la escasez, en la que unos ganan y otros pierden. Más de la mitad de la población activa española está subempleada en trabajos temporales, empleos a tiempo parcial o mantenida en un paro de larga duración.

Aunque los datos digan que esa es la realidad, la visión mayoritaria de nuestra sociedad es completamente distinta. Los españoles compraron la imagen de sí mismos cuando salieron del subdesarrollo y la pobreza, cambiaron la dictadura por la democracia, y entraron en Europa. Cuando creyeron que todo era posible. Luego se han negado a reconocer que hemos fracasado a la hora de actuar de acuerdo con las esperanzas que habíamos despertado. La prometedora nación de hace cincuenta años no ha funcionado y ha dado paso a una huida hacia adelante. No ha sido capaz de reaccionar ni siquiera cuando una serie de crisis sucesivas la han puesto contra las cuerdas. La pandemia ha demostrado que cualquier desafío que se nos plantea, por pequeño que sea, nos supera.

Viviremos de lo que Europa tenga a bien darnos, pero si condicionan su ayuda, como han prometido, nos veremos obligados a enfrentarnos a nuestros demonios, esos que no queremos ver ni en pintura: pensiones insostenibles, estado sobredimensionado, productividad estancada, economía desindustrializada, juventud marginada, mercado de trabajo dual. Y ni sabemos, ni queremos hacerlo.

transporte@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Mercè Conesa, presidenta del puerto de Barcelona, y su homólogo del puerto coreano de Busan, **Ki-chan NAM**, han firmado un acuerdo para promover un centro logístico dirigido a las empresas que hagan intercambios comerciales entre el nordeste asiático y el sur de Europa.



PIE A TIERRA



Jon Larrinaga

El confinamiento económico durante el segundo trimestre se hizo notar en todos los sectores de actividad y también contribuyó a una importante caída del consumo y la inversión, en ambos casos por encima del 25 por ciento

Economía española

El INE nos acaba de informar que al finalizar el mes junio nuestra economía había caído un 21,5 por ciento en relación con la misma fecha en 2019. Este descenso se asemeja al de Reino Unido (-21,7 por ciento), se acerca a los de Francia (-18,9 por ciento) e Italia (-17,7 por ciento), y se aleja del de Alemania (-11,3 por ciento). El peso en nuestra economía de los servicios ligados al turismo, como la hostelería, el transporte y el comercio, cuya caída se cifra en un 44,9 por ciento, explican dicho impacto diferencial. El confinamiento económico durante el segundo trimestre se hizo notar en todos los sectores de actividad y también contribuyó a una importante caída del consumo y la inversión, en ambos casos por encima del 25 por ciento.

Estamos en manos de la covid-19 y de su evolución dependen el inicio de la recuperación y la intensidad de la misma en los próximos dos años. Así lo entiende el Banco de España, que en un reciente informe estima que al finalizar 2022 el PIB de la economía española alcanzará un nivel entre un 2 y un 6 por ciento inferior al del año 2019. El crecimiento de los próximos dos años se fundamenta en la progresiva recuperación de la demanda interna y también de un sector exterior que se beneficiará de la recupera-

ción de nuestros principales clientes. El acierto de estos cálculos dependerá en gran parte de que se cumpla el supuesto principal de los mismos, que la pandemia tenga una respuesta médica suficiente a mediados de 2021.

Se detiene también el BE en estimar la evolución de la deuda pública cuyo nivel al finalizar el año 2022 se situará en un intervalo entre 118,7 y 128,7 por ciento sobre el PIB. Si bien en el corto plazo, los bajos tipos de interés aliviarán la carga de la deuda, lo previsible es que tanto en España, como en todos los países de nuestro entorno, la recuperación económica tendrá que venir acompañada de un esfuerzo fiscal.

Hay que reseñar que la actual crisis ha provocado la creación de un Fondo de inversión europeo como el *Next Generation*, que en opinión de Lagarde pasará a ser un Fondo para siempre, y que por fin Alemania ha abierto el grifo de su gasto público, con un esfuerzo fiscal cercano al 30 por ciento de su PIB, iniciativas ambas que se venían reclamando desde la crisis financiera. Este impulso expansivo, unido a la relajación monetaria del BCE, facilitará la salida de la crisis también a la economía española, que disfrutará de liquidez a buen precio y de apoyos exteriores a la demanda.

Jon Larrinaga es economista

QUÉ bien

La Organización Europea de Puertos (ESPO) ha seleccionado las candidaturas de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, con su programa "Travesía a la Innovación" y el proyecto Puertos 4.0 del Organismo Público Puertos del Estado como dos de los cuatro finalistas para optar al premio ESPO 2020. Los organismos españoles compiten con las propuestas presentadas por los puertos de Ámsterdam (Holanda) y Lisboa (Portugal), proyectos seleccionados en la duodécima edición de este galardón cuyo objetivo es reconocer el papel que juegan los puertos de Europa como motores para la innovación y la integración social. La edición de 2020 busca "fomentar que emprendedores y empresas locales formen parte del ecosistema portuario, con el ánimo de dinamizar las relaciones entre los puertos y su entorno". ESPO dará a conocer el nombre del ganador el próximo 10 de noviembre en el transcurso de una ceremonia que, debido a las medidas sanitarias contra la pandemia, se celebrará de forma virtual.



Imagen del puerto de Bahía de Algeciras.

QUÉ mal

La dirección del Centro Portuario de Empleo (CPE) del puerto de Valencia ha denunciado que los sindicatos han paralizado el plan de formación previsto para la adaptación de los trabajadores al nuevo sistema de gestión Navis N4, programa que tienen previsto poner en marcha las tres terminales de contenedores del enclave gestionadas por CSP Spain, MSC y APM Terminals. El proceso formativo tenía previsto haberse iniciado a principios de año, pero el comité de empresa del CPE viene negándose a ello. Desde la dirección del CPE de Valencia se ha advertido de que "si los sindicatos persisten en su bloqueo, lastrarán el desarrollo tecnológico de las terminales y mermarán su competitividad", por lo que pide a los sindicatos que "reconsideren su postura y faciliten que continúe el plan de formación previsto" en las tres terminales.

TRIBUNA LIBRE



Alberto Camarero

Las Autoridades Portuarias de Ceuta y Melilla no pueden tener la misma consideración que el resto de las Autoridades Portuarias de nuestro sistema portuario de titularidad estatal. A sus

funciones básicas, como puertos de interés general, se suman otras que van más allá de las competencias del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El nuevo Marco Estratégico y la gobernanza portuaria: el caso de Ceuta y Melilla

Lo primero de todo es felicitar a Puertos del Estado, y en particular al director de Planificación y Desarrollo, Álvaro Rodríguez Dapena, por el brillante trabajo realizado para la elaboración del documento, presentado oficialmente en julio de 2020, sobre el Marco Estratégico del Sistema Portuario Español.

Se trata de un documento muy bien estructurado, sólido, riguroso y eficaz, con un objetivo claro, que no es otro que pensar cómo queremos que sean nuestros puertos en un futuro próximo.

Independientemente de los efectos que la pandemia que estamos viviendo está ocasionando a nuestros puertos, se trata de un documento fundamental para los gestores, políticos, consultores, estudiosos, y demás profesionales relacionados con el sector marítimo portuario.

El documento plantea una serie de líneas estratégicas, 16 en total, así como objetivos generales de gestión asociados a cada una de las líneas. Todo un trabajo de análisis que plantea líneas como puertos innovadores, con proyección internacional, ambientalmente sostenibles, comprometidos con su ciudad, seguros y protegidos; todos ellos acordes con el desarrollo que los puertos y el transporte están experimentando en el mundo.

En este contexto, se echa en falta una apuesta más clara sobre si es necesario o no cambiar el modelo actual de gobernanza, que puede sentar las bases para el cumplimiento de las líneas estratégicas planteadas. Bien es cierto, que el modelo de gobernanza se estudia en detalle, así como el concepto de fachada marítima, lo que supone, desde mi punto de vista, la constatación real de su existencia y desarrollo.

Sin pretender entrar en discusiones sobre la eficiencia del sistema actual del ordenación de nuestro sistema portuario, y si otros modelos de gestión, agrupando diversas Autoridades Portuarias, serían más eficientes y exitosos en un

mundo tan globalizado y competitivo como es el marítimo-portuario, creo que ante la situación geopolítica y económica actual es necesario hacer alguna consideración especial sobre las Autoridades Portuarias de Ceuta y Melilla. Los tráficos de Ceuta y, particularmente de Melilla vienen descendiendo en los últimos años, sobre todo desde que el Reino de Marruecos decidió cerrar las fronteras terrestres al comercio atípico e imponer unilateralmente una serie de medidas que afectan a los intercambios comerciales, como las restricciones terrestres a la salida de mercancías impuestas por el gobierno marroquí y el cierre de la oficina de aduana en Melilla.

Si a esta situación se añade la pandemia que estamos actualmente viviendo, la situación para nuestra ciudades de Ceuta y Melilla está siendo, francamente, dramática. Marruecos, aprovechando la COVID-19, ha reconducido hacia sus propios puertos los flujos de la Operación Paso del Estrecho



Ceuta y Melilla son dos ciudades españolas situadas en el continente africano, que pertenecen a España desde hace más de cinco siglos. Tienen una situación geoestratégica envidiable, y que además sirve de complemento a nuestro posicionamiento en la otra ribera del Mediterráneo.

Como ciudades autónomas del Estado Español, nuestro Gobierno debe mantener la comunicación marítima de la población, el abas-

tecimiento de todas sus necesidades, la dotación de los servicios sociales y la seguridad, especialmente, entre otras.

Por todo ello, las Autoridades Portuarias de Ceuta y Melilla no pueden tener la misma consideración que el resto de las Autoridades Portuarias de nuestro sistema portuario de titularidad estatal. A sus funciones básicas, como puertos de interés general, se suman otras que van más allá de las competencias del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Además, no parece lógico que su viabilidad financiera se sostenga con el reparto anual del Fondo de Compensación, que según mi juicio debería desaparecer en el marco del nuevo marco estratégico.

Por ello, independientemente de que sea necesario estudiar y discutir un nuevo modelo de gobernanza que acompañe al futuro de nuestro sector portuario con base en el nuevo marco estratégico, si que debe plantearse, urgentemente, un nuevo modelo de gobernanza para las Autoridades Portuarias de Ceuta y Melilla, que den respuesta a su particular idiosincrasia y a su crítica situación actual.

En este sentido, ¿por qué no sacar a las dos Autoridades Portuarias del sistema portuario de titularidad estatal actual y darles un estatuto diferente? Se trataría de que estos dos puertos se financiaran con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, eliminando la autosuficiencia financiera, y dependiendo de una Comisión Interministerial, donde están presentes responsables de los Ministerios con responsabilidades claras en dichas plazas.

Si no se actúa urgentemente, y dejamos que la pasividad se apodere de nuestro comportamiento, el futuro de estos dos territorios españoles no será halagüeño.

Alberto Camarero Orive es profesor de la Universidad Politécnica de Madrid

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

El 'ecommerce' se enfrenta a importantes retos en el futuro a fin de lograr un crecimiento sostenible

'Ecommerce'

La COVID-19 va a acelerar cambios que la sociedad iba adoptando lentamente debido a la resistencia que todos tenemos a salir de nuestra rutina. Las dos tendencias que mayor impacto van a tener en las pautas de movilidad gracias a las nuevas tecnologías son el aumento del teletrabajo y el crecimiento del comercio electrónico. En EEUU, las ventas realizadas mediante *ecommerce* superaron los 600.000 millones de euros en 2019, representando un 17 por ciento del total del comercio; cifra muy superior al 5 por ciento de 2007. Globalmente, se estima que el *ecommerce* ha crecido anualmente en el entorno del 15 por ciento. Además, la situación pos-COVID-19 está aumentando su uso, debido a que permite realizar compras reduciendo el riesgo de contagio.

El comercio electrónico, fruto del desarrollo tecnológico de la sociedad, tiene sin lugar a dudas importantes ventajas para los consumidores en la medida en que les permite acceder a una gama casi ilimitada de productos, conociendo con anticipación su disponibilidad, y ahorrándose el tiempo y el coste de ir a comprarlos. Con los años, las generaciones familiarizadas con las tecnologías digitales irán adquiriendo un mayor poder adquisitivo, por lo que es esperable anticipar que el *ecommerce* continuará su senda de crecimiento. No obstante, se enfrenta también a importantes retos en el futuro a fin de lograr un crecimiento sostenible, que haga compatible la calidad de servicio a los consumidores con el respeto al medioambiente y la calidad de vida en las ciudades. La fuerte competencia existente entre las empresas de comercio electrónico, materializada en ofrecer cualquier servicio a coste cero, está llevando a que los clientes adquieran hábitos de compra irresponsables que redundan en un mayor coste medioambiental y social para todos los ciudadanos. La solución pasa porque las empresas trasladen los sobrecostes producidos por los compradores electrónicos; o, al menos, porque incentiven comportamientos sostenibles para disuadir a los clientes de prácticas poco razonables. Estas medidas ayudarán a evitar compras y devoluciones innecesarias, a la vez que premiarán a los consumidores más flexibles por recoger sus envíos en lugares próximos al hogar, o en horas de reparto más eficiente.

jvassallo@caminos.upm.es

REVOLERA



Ramón Valdivia

Es motivo de satisfacción y alivio ver que, por fin, Bruselas ha dado luz verde a un marco regulatorio armonizado

¿Gato encerrado?

La entrada en vigor del Paquete de Movilidad sigue trayendo cola. La comisaria europea de Transportes, la rumana Adina Valean, para muchos en demasiada "sintonía" con los intereses de los países de Europa Oriental, quiere poner en cuestión una significativa parte del texto. Para ello, ha invocado que dos de sus normas no tienen, como es obligatorio, el correspondiente informe de impacto, pues no formaba parte de la propuesta inicial de la Comisión. Es cierto y Valean está en su derecho, casi es su obligación, pero no puede evitar que desde otros países de la UE, los transportistas sospechen que hay "gato encerrado" y que con este ardid y la "fiebre anti-CO2", que todo lo justifica, se esté emprendiendo una cruzada contra el *Mobility Package*, cuajado tras intensos años de negociaciones. No es razonable pensar que los sectores de países como Bulgaria, Lituania o Rumania no hagan todo lo que legítimamente esté en su mano para defender sus intereses. Sin embargo, veo muy difícil que los informes de impacto que está preparando la cámara que preside Von der Leyen, por muy sesudos que puedan ser, tengan capacidad para desmoronar el complejo consenso alcanzado en el Consejo y en el Parlamento Europeo. El revuelo formado puede generar alboroto o sembrar incertidumbre, pero resultaría muy complicado que lograra dar cabida a un mínimo cambio del texto, ni de un solo punto o coma, tras la ingente y longeva negociación que ha entrñado este paquete legislativo. Sería una auténtica locura y supondría dinamitar un edificio cuyos cimientos, pilares y vigas han costado tanto esfuerzo y tiempo engarzar. Creo que este texto registrará las decisiones de expansión, inversión y contratación empresarial durante la próxima década y habrá que cumplirlo, guste más o menos a unos u otros. Es motivo de satisfacción y alivio ver que, por fin, Bruselas ha dado luz verde a un marco regulatorio armonizado -aún con sus sombras-, que aporta el marco jurídico a las empresas, en complejos temas como el desplazamiento de los trabajadores y el transporte bilateral. En brevísimas síntesis, el texto favorece que el tamaño de las flotas de cada país sea proporcional a su capacidad exportadora/importadora. Una regulación equilibrada, que ha venido para quedarse.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El comercio electrónico sigue disparando sus cifras. Nuestro país es el segundo del mundo, tras la India, en el que más han crecido porcentualmente las ventas *online* en los últimos meses. El 30 por ciento de la población española comprará a partir de ahora por internet y para 2023 se espera una participación del *ecommerce* en el total de las ventas del 22 por ciento. Son datos de la patronal UNO que puso sobre la mesa su presidente, **Francisco Aranda**, en el curso del reciente congreso de Gasnam. En este contexto, resulta fundamental la evolución hacia un modelo de transporte sostenible y eficiente. Pero no solo en la última milla. También en la larga distancia. La duda está en si esto realmente se paga. "Los clientes no están dispuestos a pagar más por un vehículo ecológico", deja claro el director de Consultoría de Grupo Carreras, **Héctor Benito**. Los *tender* de los fabricantes y *retail* ya exigen, prácticamente en su totalidad, como condición *sine qua non* la utilización de vehículos Euro 6 en las flotas de los transportistas y en algunos casos, la utilización de camiones propulsados por gas natural. Además, reclaman, cada vez más, vehículos aligerados, megacamiones e incluso *duotrailer*, estos últimos aún en fase piloto. Adicionalmente, "se nos exige invertir en vehículos sostenibles, pero a la vez no hay infraestructuras para poder utilizarlos", advierte Aranda. "Al margen de Madrid y Barcelona, existen otras áreas en las que todavía se tiene que desarrollar mucho la infraestructura para los vehículos sostenibles", asegura **Julie Urban**, responsable de RSC de Seur. Mientras, **Javier Ballesteros**, CEO de Gas2Move, hace hincapié en que "también tenemos que llegar a la España vaciada de forma eficiente y sostenible". **Casius**

TOP LOGÍSTICA

El informe "Perú megatendencias julio 2020" hace referencia, entre otras, a tres tendencias que resultaría interesante abordar desde una visión logística. La primera es la Descarbonización. La segunda es el crecimiento de los regionalismos y nacionalismos. Y la tercera es la necesidad de reparar el tejido social, debilitado por la disminución de los vínculos en las comunidades

¿Dónde está el balance óptimo?

La primera tendencia recogida es la Descarbonización, que, según predice, será una de las más grandes transformaciones económicas de la historia y conllevará la electrificación de todo con energía limpia, así como el reemplazo del carbono de fuentes fósiles por carbono capturado del aire o reciclado para limitar el calentamiento global a 1,5° Celsius en los próximos 10 años, lo cual obliga a los países a reducir el 8 por ciento anualmente la emisión de CO2.

La segunda es el crecimiento de los regionalismos y nacionalismos, que llevará a una mayor regionalización y, por tanto, más fragmentación de la cadena de valor. Volver a la regionalización exigirá más almacenes y más *stock* a igualdad de consumo para asegurar así el nivel de servicio al que el consumidor actual, cada vez más acostumbrado a obtener los bienes a un click de APP, no va a querer renunciar. Si analizamos como varía la demografía entre países, encontramos que las regiones desarrolladas (Japón, Europa, Estados Unidos tienen al 50 por ciento de la población por encima de 40 años, mientras que las regiones menos desarrolladas como África e Indonesia tie-

nen al 75 por ciento de la población por debajo de esa edad. Es presumible que países en vías de desarrollo, que son los países jóvenes, demandarán más cantidad y variedad de bienes y servicios de todo tipo que los países desarrollados, que son los envejecidos, que normalmente reducirán la movilidad y sus necesidades básicas estarán más concentradas en productos como el ocio y la salud.

La tercera tendencia que menciona es la necesidad de reparar el tejido social, debilitado por la disminución de los vínculos en las comunidades: familiares, vecinales, de grupos de interés como consecuencia de la disminución de la natalidad, el fomento cultural del individualismo y la nomofobia (adicción a los móviles).

La soledad será considerada un problema de salud pública y anima a las empresas a asumir ese rol de crear conexiones.

La pregunta a hacerse es: ¿dónde está el correcto balance entre el teletrabajo y la asistencia presencial? Porque de lo que no hay duda es que el roce hace el cariño.



Blog: felogdecalentamiento.com

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

De los tres meses que nos dieron para elaborar el borrador del plan, llevamos dos mirando a las estrellas

Bienvenida Europa

Con la soga al cuello, así es como nos sentimos la mayoría de los ciudadanos de este país. Nos ocurre mucho a los asalariados de las empresas privadas de algunos sectores como hostelería, transporte de personas (especialmente líneas aéreas y autobuses), pequeño comercio o restauración. También a los empresarios, sobre todo autónomos y pequeñas empresas. Menos a las grandes empresas de otros sectores, y poco o muy poco a las públicas. Entonces viene Europa y pone encima de la mesa 750.000 millones, 140.000 para España. En cómodos plazos anuales (2021 a 2027) y de los cuales 70.000 son a fondo perdido (eso sí, la mitad ya la habremos tenido que aportar al fondo). Para los próximos tres años serán 125.000.

Tres son los vectores que persigue la UE para la transformación de nuestra estructura económica: la transición ecológica (Pacto Verde), la transición digital y la reindustrialización. Como nada es gratis en la vida, nos ponen condiciones que no parecen duras ni difíciles de cumplir. Básicamente, requieren que este dinero se destine a las líneas de actuación aprobadas y que serán finalistas, o sea, para financiar directamente proyectos concretos en inversiones productivas que transformen el país. Para lo cual hay que presentar un plan de Estado, y hay que hacerlo ya.

Aquí es donde todo se complica, porque de repente surgen 17 actores adicionales peleándose por decidir quién va a manejar los euros (quieren hacerlo ellos, obviamente) y cómo se van a repartir.

De los tres meses que nos dieron para elaborar el borrador del plan, llevamos dos mirando a las estrellas. Mientras, Francia, Italia y Alemania ya han publicado sus planes. Los primeros borradores hay que presentarlos antes del próximo 15 de octubre, y los proyectos antes del 30 de abril. A día de hoy, no se conocen los movimientos del Gobierno para preparar el plan. Sin embargo, sí es conocida la iniciativa de CEOE para poner en marcha una oficina de proyectos que coordine las iniciativas empresariales nacionales, cuyo objetivo es plantear grandes proyectos tractores. Se llama 'CEOEXEuropa' y ya ha empezado a rodar.

Como suele suceder en España, la iniciativa privada va por delante de lo público.

jmmartinez@eurogestion.eu

PICOS *de oro*

"Los puertos manejan mucha más información de la que usan actualmente en su gestión".

Antonio Torregrosa

Dir. gral. Fundación Valenciaport

"La innovación es la forma de hacer competitiva a una empresa".

Pablo García

Dir. Proyectos de Flota de Baleària

"La conducción automatizada y conectada es una herramienta que mejora la movilidad, la seguridad y la accesibilidad".

José Luis Ábalos

Ministro de Transportes

"La logística requiere nuevos perfiles y muchas empresas del sector se ven limitadas a crecer debido a la falta de talento".

Gabino Diego

Director de Foro de Logística

"El GNL es la solución que apoyará el desarrollo de otros combustibles marinos alternativos".

Reetta Kaila

Wärtsilä

"Terminar las redes transeuropeas de transporte y potenciar el tren son claves para combatir el cambio climático".

Izaskun Bilbao

Eurodiputada

"La nueva sentencia del Tribunal General de la UE sobre el antiguo 'tax lease' es totalmente injusta en contra de la industria naval española".

Javier López De Lacalle

Foro Marítimo Vasco

"Cualquier empresa con producción y distribución de productos tiene como actividad clave la logística para desarrollar sus funciones".

Santiago Bassols

Director general del BCL

EL ASCENSOR *del transporte*

Juan Riva

Pte. Grupo Suardiaz

Grupo Suardiaz ha recuperado la extensión completa de la autopista del mar que enlaza los puertos de Brujas, Nantes, Vigo, Tángier, Casa Blanca, Las Palmas y Tenerife, que fue interrumpida por el estado de alarma. El grupo, bajo el timón de Juan Riva, ha volcado todos sus esfuerzos para el restablecimiento de la línea regular marítima que permite el aprovisionamiento de las plantas de Grupo PSA y la distribución de vehículo terminado.



Geert Van Kerckhove

Dir. gral. Katoen N. Ibérica

El operador logístico Katoen Natie Ibérica ha doblado capacidad en sus plataformas de Tarragona en apenas una década, hasta contar con 107.000 metros cuadrados de almacenes para mercancía paletizada y 300 silos para graneles. La filial española de la multinacional belga no se quedará aquí. Proyecto continuar la expansión en 2021. España es el país europeo donde más ha crecido en capacidad la multinacional en los últimos años.



Rafael Fuentes

Dir. gral. Grupo Fuentes

Grupo Fuentes ampliará su flota de transporte internacional en 200 nuevos conjuntos articulados frigoríficos, dentro de un pedido con Volvo que incluye otras 150 renovaciones de tractores en los dos próximos años. Junto a eso, el flota destinará una inversión de 15 millones de euros en la ampliación de su plataforma frigorífica ubicada en Murcia, duplicando su actual capacidad y posibilitando acoger otros 200.000 palés más.



Boris Johnson

Primer mto. Reino Unido

Más de una treintena de asociaciones de empresas de transporte de mercancías por carretera, entre las que se encuentran las españolas CETM y Astic, han publicado una "carta abierta" a las autoridades europeas y del Reino Unido urgiéndoles a llegar a un acuerdo sobre el 'Brexit' que evite los previsibles efectos perniciosos al sector a partir del 31 de diciembre. El gobierno de Johnson sigue dilatando las negociaciones con Europa.

AGENDA

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK (BNEW)

Conferencia

6-9 de octubre de 2020 - Barcelona

www.bnewbarcelona.com/

TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición

27-29 de octubre de 2020

Lima (Perú)

www.tocevents-americas.com

SMART CITY LIVE

Cumbre internacional

17-18 de noviembre de 2020

digital

www.firabarcelona.com

FRUIT LOGISTICA

Conferencia y Exhibición

3-5 de febrero de 2021

Berlín (Alemania)

www.tocevents-europe.com

MARITIME WEEK LAS PALMAS

Conferencia y Exhibición

8-12 de marzo de 2021

Las Palmas de Gran Canaria

www.petrosport.com/events

TOC ASIA

Conferencia y Exhibición

20-21 de abril de 2021

Singapur

www.tocevents-asia.com

TRANSPORT LOGISTIC

Conferencia y Exhibición

4-7 de mayo de 2021

Múnich (Alemania)

www.transportlogistic.de/en/

TECH4FLEET

Congreso y Exhibición

19-20 de mayo de 2021

Madrid

www.tech4fleet.com

CONGRESO NACIONAL DE CETM

Congreso

27-29 de mayo de 2021 - Alicante

www.cetm.es

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

Servicio multimodal entre Kazajstán y Alemania

United Transport and Logistics Company-Eurasian Railway Alliance (UTLC ERA) y la subsidiaria de Belarusian Railways (BC) Belintertrans-Germany (BIT-Germany) han puesto en marcha un nuevo servicio multimodal desde Altyntkol, en la frontera entre Kazajstán y China, vía Kaliningrado (Rusia), a Hamburgo (Alemania). El nuevo servicio de transporte tiene como objetivo proporcionar un tiempo de tránsito predecible de entre 12 y 14 días para diferentes volúmenes de carga. UTLC ERA pro-

porcionará transporte ferroviario a través de la red de ancho de 1520 mm entre Altyntkol y Kaliningrado, mientras que BIT-Alemania organizará los servicios de transporte marítimo entre los puertos de Kaliningrado y Hamburgo.

Seatrade Maritime News

La industria naviera pide ayuda en la ONU

Con la crisis del cambio de tripulación que ahora afecta a unos 800.000 marinos, la International Chamber Shipping (ICS), advirtió, durante una comparecencia en el pleno de ONU, de que si no se resuelve la situación, se podría provocar un atas-

co en el comercio mundial. Guy Platten, secretario general de ICS, señaló que era "un problema que, si no se resuelve, tiene el potencial de interrumpir las cadenas de suministro y aumentar los costos para todos los países en un momento en el que menos pueden permitírselo". Recordó que "el transporte marítimo lleva mercancías por valor de más de 6.000 millones de euros al año", por lo que "sin una resolución, podríamos comenzar a ver un atasco que afectará a todos y cada uno de los países en su capacidad para comerciar a escala mundial". Platten concluyó que "este es un problema que no podemos solucionar sin la ayuda de los gobiernos".



Reino Unido prevé colas kilométricas en la frontera

El Gobierno del Reino Unido ha advertido a los transportistas que si no se preparan para las operaciones fronterizas posteriores al 31 de diciembre en servicios de cruce del canal se podrían producir retrasos de hasta dos días y colas de hasta 7.000 camiones en Kent, para cruzar a la UE. Sin embargo, los grupos de transporte han acusado al gobierno de intentar echar la culpa a otros y recordaron que habían estado pidiendo al gobierno durante meses detalles sobre los protocolos posteriores al 'Brexit'. El

director general de la Asociación Británica de Carga Internacional (BIFA), Robert Keen, señaló que "con poco más de 14 semanas antes del final del 'Período de Transición Brexit', los comerciantes y proveedores de logística todavía están esperando todo tipo de información y están conmovidos por la falta de coherencia en las políticas gubernamentales, la planificación y los procedimientos". Por su parte, la directora de Política de Logistics UK, Elizabeth de Jong, señaló que "se ha advertido durante mucho tiempo al gobierno sobre la posibilidad de retrasos en frontera. Aún hay tiempo, pero será un desafío que el gobierno y la industria lo logren".

JULIO VILLAESCUSA IZQUIERDO

PRESIDENTE DE FENADISMER Y DE LA ASOCIACIÓN EUROPEA UETR

“Si el Gobierno incumple sus compromisos, ejerceremos la presión correspondiente”

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

– El ministro de Transportes ha dado el pistoletazo de salida a la mesa de negociación con transportistas y cargadores. ¿Cómo fue la primera reunión del 24 de septiembre?

– Se ha iniciado el trabajo estableciendo voluntades y el perímetro de negociación. No fuimos más allá, pero es bastante que las tres partes decidan que vamos a hacer tantas reuniones como hagan falta. El Ministerio ha propuesto en un documento la forma de actuar. Cada semana nos reuniremos unos y otros y cada dos tendremos una de pleito, digámoslo así, de las tres partes juntas. Se ha establecido, por tanto, una agenda y los estudios o informes en los que nos debemos basar para presentar nuestras posturas, basadas, a su vez, en hechos.

– Uno de los puntos calientes de la mesa de negociación es el aumento de la MMA de los camiones hasta las 44 toneladas. ¿Solo existe la posibilidad de que los cargadores reconozcan el sobre coste que asumen los transportistas?

– No puede ser de otra forma. El transporte ha evolucionado en los últimos años y a nadie se le ocurre parar la progresión, pero si se quiere mejorar la eficiencia, debe ser compartida. No puede ser que haya eficiencias para unos y para otros el sufrimiento de las ineficiencias. Además, el transporte ya acumula un histórico de ineficiencias que ningún otro colectivo ha soportado. En 2008 ya convocamos un paro porque la diferencia entre el coste del transporte y el pago real era inasumible. Luego volvió a empeorar. Y hoy estamos en una situación en la que el coste casi supera al precio. Si no se garantiza que cualquier eficiencia es compartida, tendrá nuestro rechazo absoluto.

– Pero el precio lo fija el mercado.

– Sin duda. Siempre hay quien ofrece precios a la baja. Estamos en el desamparo por parte del organismo regulador, que no vigila que los mercados intermedios trabajen por debajo del coste del servicio. Competencia solo trabaja impidiendo los grandes monopolios u oligopolios. La obligación de las asociaciones es establecer los medios para que esa situación se pueda defender legalmente. Otra cosa es lo que haga cada empresa.

– Encima de la mesa también está la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores. ¿Se podrá borrar la coetilla ‘salvo pacto

El presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, en plenas negociaciones con el Ministerio de Transportes a través del Comité Nacional para mejorar la situación del sector, lanza un aviso para navegantes: “Si el Gobierno incumple sus compromisos, ejerceremos la presión correspondiente”. En clave internacional, Villaescusa pone el foco en las llamadas ‘empresas buzón’. “Desde el punto de vista español, aunque fuera legal, no era leal, no era moral, ni era patriótico”.

en contrario’, como demandan los transportistas?

– En la primera oleada de la COVID-19, el transporte ha sido esencial para mantener la cadena logística, pero el sector ha sido afectado al mismo nivel que el sanitario y somos vector de transmisión por el contacto de los conductores. Un riesgo que aumenta con las operaciones de carga y descarga. La recomendación de la UE sobre que no es conveniente que los transportistas realicen estas labores lo llevaremos a un escalón superior. Hay que prohibirlo. Cuando pase esta situación, ya veremos.

– ¿Fenadismer cree que se va a mantener por mucho tiempo el compromiso del Gobierno de Sánchez a no subir la fiscalidad del transporte, por ejemplo, a través de una “euro-

viñeta” o la subida del precio del combustible?

– La cuestión es muy simple y muy escueta: el Ministerio no modificará la normativa de pesos y dimensiones, no implantará ninguna ‘euroviñeta’ y no subirá la fiscalidad, sin el consenso del sector. Más claro, agua. Hacer pueden hacer lo que quieran, pero lo que está claro es que han firmado un compromiso y lo vamos a reclamar. En caso de incumplimiento, ejerceremos la presión correspondiente. No puede ser de otra manera.

– También se podría subir otro tipo de impuestos que afecten al transporte.

– Bueno, pero eso ya no es tan relevante. Para nosotros, lo que es crucial es que el transportista pueda recibir la compensación por la prestación de un servicio. Que el coste esté mínimamente asegurado. Los demás asuntos son complementarios.

– La crisis sanitaria ha pasado factura al transporte por carretera. ¿Es partidaria Fenadismer de ampliar el plazo para declarar ERTes?

– En el transporte por carretera estamos en la misma situación que cualquier otra actividad empresarial, con una diferencia, y es que nosotros estamos financiando a los que más tienen por razón de la morosidad que se permite en nuestro sector. Soy presidente de la Fundación Quijote, que lleva años analizando la morosidad del sector, y el 65 por ciento de las empresas cargadoras incumple la Ley de morosidad, quedándose con nuestro dinero entre 85 y 90 días. Nos vienen bien los ERTes, como a cualquier otro sector, pero lo fundamental es que nuestro dinero, que está en manos de otros, nos lo den para poder atraer este bache.

– Una Ley que se incumple constantemente.

– El asunto es que la Ley de morosidad no lleva aparejada un régimen sancionador. Ahora, con los acuerdos en la mesa de negociación con el Ministerio, pretendemos que se establezca con carácter de urgencia por el Gobierno un régimen sancionador para el sector del transporte, con independencia de que se acuerde también un régimen sancionador para la Ley General de Morosidad. Son cosas distintas.

– Hablemos del Comité Nacional del Transporte por Carretera, del que forma parte Fenadismer. ¿Representa con justicia a todas las asociaciones españolas del sector?

– Hay bastantes asociaciones presentes en el Comité, lo que no es normal es que el que vaya por su cuenta, o con una representación muy exigua, tenga cabida como grupo individual. Podría ser inmanejable. Es lo mismo que se da en el propio Parlamento. Todos individualmente podemos expresar una opinión, pero a la hora de debatir y llegar a una decisión, se debe aglutinar en entidades de cierta dimensión. No creo que se deba ni reducir ni ampliar el nivel de representatividad para formar parte del Comité que, aunque todo es mejorable, lleva funcionando décadas bastante bien.

– ¿En qué se puede mejorar?

– En muchas cosas. Una de ellas es que los empresarios son muy libres de pertenecer a una o a varias asociaciones profesionales, pero a la hora de prestar su representación no deberían hacerlo a la vez a varias de las que forman el Comité Nacional. Una empresa puede tener frigoríficos, cisternas y bañeras, y pertenecer a dos o tres organizaciones distintas, pero para la representación de sus intereses en el Comité debería decidir qué entidad le representa. Eso es algo que hay que arreglar.

– ¿El Comité es una buena herramienta para la negociación?

– Salvo asociaciones de presencia minoritaria, sorprendentemente hay una gran unanimidad en el seno de Comité. Un nivel de coincidencia nunca antes visto. Aparte de las diferencias puntuales que pueda haber entre algunas asociaciones, las entidades de transporte pasamos por un momento de coincidencia plena. Los cargadores están fuera de este foro, aunque alguna asociación muy pequeña puede tener intereses más cercanos a los del cargador, que a los del transportista.

MERCADO

Estamos transportando al precio más bajo de toda Europa en términos relativos

COMITÉ NACIONAL

Debemos cambiar el que una empresa esté representada en dos o más asociaciones

‘PAQUETE DE MOVILIDAD’

No hay nada que pueda perjudicar a las empresas españolas de transporte

LA ENTREVISTA



– ¿Cómo está el nivel de asociacionismo entre los profesionales de la carretera?

– A los transportistas, por lo general, les cuesta formar parte de una asociación. El índice de afiliación es bastante bajo, aunque es mayor que el que hay en el mundo sindical. Lo que sí está claro es que las asociaciones están pasando por una situación complicada. Pero no creo que haya un declive porque la gente piense que no son útiles, al contrario, gracias al asociacionismo se han tomado decisiones y se han creado sinergias para que los empresarios reciban ayudas y dinero que de otra forma no hubieran llegado.

– ¿Los compromisos firmados por el Ministerio en verano se pueden considerar un logro de este entendimiento en el Comité?

– El Comité estuvo debatiendo durante dos años las necesidades del sector y el Ministerio tenía sobre la mesa un listado de doce puntos consensuados por las asociaciones. En febrero se pasó otro resumen en 10 puntos. Luego vino la pandemia y cuando nos volvimos a juntar ya tuvimos que mostrar una posición fuerte anunciando que el Comité en pleno convocaba un paro de dos días. Así, el Ministerio se avino a comprometerse en una serie de aspectos que ahora en septiembre hemos empezado a debatir.

– En clave internacional, el recién aprobado 'Paquete europeo de Movilidad' pone el foco en las llamadas

'empresas buzón'. ¿Hay muchas en España como para desestabilizar el mercado?

– Hay muchas. Demasiadas. Pero además, haciendo beneficios extraordinarios por la diferencia de costes. Hay empresas que tienen desplazados más de 1.200 conductores y administrativos, con sueldo de los países en los que han entrado, con unas condiciones más ventajosas. Con esa cantidad de asalariados, al mes están teniendo un ahorro de más de 7 millones de euros, comparado con otros países. Supone más de 80 millones de euros al año. Esa mala competencia es tan brutal que no solo se lo llevan ellos, sino que le están rebajando el precio al cargador de turno y rebajando el precio del transporte en España. Estamos transportando al precio más bajo de toda Europa en términos relativos.

– ¿Fenadismar tiene entre sus socios alguna 'empresa buzón'?

– En nuestro caso, eso no ocurre. Y si ocurriera, no contaría con nuestro apoyo. Fenadismar, dentro de la organización UETR, ha defendido a escala europea el cambio de situación, ahora falta que se entre en ejecución de la norma y que se controle su cumplimiento.

– ¿Qué se quedó en el tintero a la hora de la negociación del 'Paquete de Movilidad' y qué puede perjudicar a las empresas españolas?

– Yo creo que no hay nada en el 'Paquete de Movilidad' que pueda perjudicar a las empresas de trans-

El personaje

Vida: Julio Villaescusa Izquierdo nació en el año 1951, en Mota del Cuervo, Cuenca.

Obra: Hijo de una familia transportista, inició su trayectoria profesional en la empresa de su padre. Ha ejercido como transportista más de 40 años, compatibilizando su trabajo con la defensa de los intereses del sector. Fue fundador de Tradiscu, territorial de Cuenca, en tiempos de la dictadura, y de Fenadismar en 1977, cuando la ley de asociaciones lo permitió. Desde entonces ha permanecido ligado al Comité Ejecutivo de la organización, que preside desde 1997. También está al frente de la asociación internacional de transportistas UETR, uno de los grupos de interés en la Unión Europea

Milagros: Incombustible, continúa en activo, defendiendo, contra viento y marea, los intereses del transporte por carretera y ha logrado consolidar la 'marca Fenadismar', integrada en el seno del Comité Nacional del Transporte.

aunque lo que le falta es un mayor nivel de ejecución, porque van a ir entrando los plazos de las distintas medidas y tenemos la incertidumbre de ver cómo surte su efecto.

– ¿Algún transportista de los que están deslocalizados ha llegado a criticar el 'Paquete de Movilidad', por no hablar de empresas ubicadas en los países del Este, lugares habituales de contratación de chóferes?

– Y la propia comisaria europea de Transportes, la rumana Adina Valean, ha empezado a maniobrar con encuestas sobre los posibles efectos del 'Paquete de Movilidad' sobre el medioambiente, cuando acaba de empezar. Es lógico que los que se han estado beneficiando de esta situación de competencia desleal se nieguen al cambio. Hay que recordar que aquí se han despedido conductores para poder contratar en esos países por menos de la mitad del sueldo. Desde el punto de vista español, aunque fuera legal, no era leal, no era moral, ni era patriótico.

– De las ayudas europeas para superar la crisis, ¿han sopesado pedir una línea de crédito o ayuda específica para el sector?

– Si hay que tener un plan específico, será el de la flota. Tenemos un buen parque, pero ahora es un de los más envejecidos de Europa. Esas inversiones hay que hacerlas, para contaminar menos y para mejorar el servicio. Veremos qué parte nos toca de esa lluvia en ayudas, si es que finalmente llueve.

porte españolas, más allá de las que están funcionando de forma desleal fuera de España. ¿Qué las medidas contempladas podrían haber sido incluso más duras...? Probablemente. Pero tal como está nos sirve,



Grupo Fuentes reforzará su negocio de transporte internacional por carretera con la incorporación de 200 nuevos 'frigos'

La hoja de ruta para impulsar el ferrocarril de mercancías en Europa moviliza a Transportes

Ábalos anuncia que ultima el plan 'Mercancías 2030', a rebufo de Francia y Alemania, mientras la UE confirma medidas de apoyo para evitar el desplome de la cuota modal

► La hoja de ruta para impulsar el ferrocarril de mercancías en Europa acaba por movilizar al Ministerio de Transportes. El ministro José Luis Ábalos ha anunciado que su cartera ultima el plan 'Mercancías 2030', a rebufo de países como Francia y Alemania, mientras Bruselas confirma medidas de apoyo para evitar el desplome de la cuota modal.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que estaba mostrándose impasible hasta ahora frente a las demandas del sector del ferrocarril de mercancías de ayuda urgente ante el descenso dramático de los volúmenes operados como consecuencia de la crisis del coronavirus, anuncia por sorpresa la inminente presentación de un plan sectorial específico.

El plan, denominado 'Mercancías 2030', tendrá como objetivo el impulso del transporte ferroviario de mercancías y el incremento de su cuota modal, según avanzó el ministro Ábalos durante la reciente presentación de la 'Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada'. Transportes dará respuesta así a una vieja reivindicación del ferrocarril de mercancías. No obstante, fuentes del sector han apuntado a este periódico que este futuro plan, del que nada más se conoce por el momento, tiene relación directa con la hoja de ruta para impulsar el ferrocarril de mercancías que se impone en Europa.

Reglamento europeo

Bruselas permitirá a los Estados miembro la reducción, exención o aplazamiento de los cánones de acceso a las vías y los recargos aplicables a los trenes de mercancías.

Renunciar a los cánones de reserva a las empresas ferroviarias por la capacidad adjudicada pero no utilizada durante el período de referencia.

El período de referencia de aplicación del citado reglamento se extiende desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2020.

Una vez que Bruselas compruebe "una reducción persistente del nivel de tráfico" entre el 1 de marzo y el 30 de septiembre de 2020, se prorrogará el período de referencia.

En este sentido, Bruselas quema etapas para la entrada en vigor del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible a la vista de la pandemia del coronavirus. El Reglamento establece normas de emergencia específicas que tienen por objeto "garantizar la continuidad del transporte por ferrocarril al reducir el riesgo de quiebras motivadas por la COVID-19 en el sector, que se ha visto gravemente afectado por la ausencia temporal de demanda de servicios de transporte".

Las medidas temporales de ayuda se centrarán en la reducción de los cánones sobre las infraestructuras ferroviarias, que se aplicarán desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 31 de



José Luis Ábalos, ministro de Transportes.

diciembre de este mismo año con carácter retroactivo y, si es necesario, serán prorrogables en 2021, según reza en el proyecto de reglamento. Estas normas consisten en suavizar las obligaciones relativas a los cánones de acceso a las vías, los cánones por reserva y los recargos.

Alemania y Francia apuestan por planes sectoriales de impulso

Como ha venido avanzando este periódico, España es uno de los pocos países europeos cuyo administrador de infraestructuras ferro-

viarias (Adif) no solo no ha aplicado suspensión o reducción alguna de los citados cánones en los tráficos de mercancías, sino que ha proyectado un incremento medio en los mismos del 36 por ciento de cara a 2021. Por el contrario, Adif sí ha propuesto modificaciones en los tráficos de pasajeros de alta velocidad y larga distancia y acaba de obtener el visto bueno de la CNMC.

Los planes europeos de apoyo al ferrocarril de mercancías en tiempos de crisis tienen relación con una de las prioridades de la presidencia alemana, que ha remarcado que "un sector del ferrocarril sostenible es clave para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión". A este respecto, la Unión Internacional del Transporte Combinado Ferrocarril Carretera (UIRR) recuerda que "es fundamental que los beneficios que se aplican a las empresas ferroviarias de mercancías se compartan con los operadores de transporte combinado, que son los que asumen el riesgo comercial de los trenes intermodales". Por su parte, el Gobierno francés, en el marco de su plan 'France Relance', tiene previsto destinar 4.700 millones de euros hasta 2022 al sector ferroviario. Una parte sin determinar del mismo estará dirigida al negocio de las mercancías. A su vez, el Gobierno alemán ha puesto en marcha un plan denominado 'Transporte ferroviario de mercancías del futuro' que cuenta con una dotación anual de 30 millones de euros y un período de vigencia hasta finales de 2024.

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

Medatlantic Managements SL

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

Airfreight Services Specialist

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

IATA AEO

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

AMETRACI

ASOCIACIÓN MEDITERRÁNEA DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES E INTERMODAL

Passeig cantunis 18 - 30 | 08038 Barcelona

T. 93 442 69 87 | M. 619 00 99 15
F. 93 329 27 66 | email: info@ametraci.org

www.ametraci.org



Oper. Logísticos / 13

Ontime, con sede central en Madrid, potencia su red de distribución con la adquisición de Transportes Gallastegui



Carretera / 15

La red Abian Service refuerza la estructura para impulsar su actividad de transporte ligero inmediato y directo

Renfe Mercancías frena sus pérdidas gracias a la venta parcial de Logirail

Volvió a los números negros en 2019 tras deshacerse *in extremis* del 66% del operador con rumbo a otras sociedades del grupo

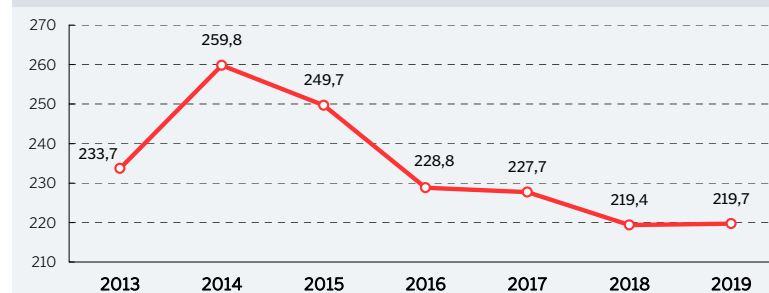
► Renfe Mercancías logra poner freno a su espiral de pérdidas gracias a la venta parcial de Logirail. La pública volvió a los números negros en 2019 tras deshacerse *in extremis* del 66 por ciento del operador logístico, que han pasado a repartirse otras dos sociedades del grupo: Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

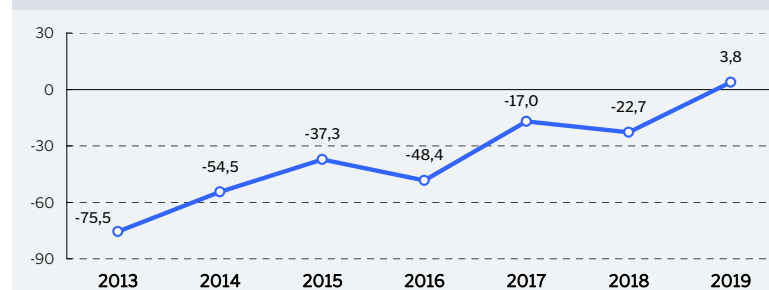
Renfe Mercancías salvó los muebles el pasado año con la venta *in extremis*, con fecha 30 de diciembre, del 66 por ciento del capital de su filial Logirail. Gracias a esta venta parcial, la pública cerró el ejercicio con un beneficio de 3,79 millones de euros frente a las pérdidas de 22,71 millones del año anterior.

La venta de sendas participaciones del 33 por ciento de Logirail a otras dos sociedades del grupo, Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento, representó una inyección de 17,16 millones de euros en total para las arcas de la pública, según refleja su memoria de cuentas anuales. Sin esta operación ejecutada a última hora, Renfe Mercancías hubiera cerrado el ejercicio 2019

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE RENFE MERCANCÍAS



EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS DE RENFE MERCANCÍAS



Datos en millones de euros. Fuente: Renfe Mercancías. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

una vez más con pérdidas millonarias, tal y como viene siendo tendencia desde hace años. Como adelantó TRANSPORTE XXI en su momento, Renfe Mercancías justifica la venta parcial de Logirail

en una reorganización de las participaciones de esta sociedad filial dentro del grupo Renfe. Según la pública, el operador ha incrementado los trabajos realizados para Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y

Mantenimiento, por lo que la decisión permitirá que estas sociedades puedan realizarle encargos como medio propio.

Renfe Mercancías volvió a registrar el pasado año un descenso en sus ingresos por tráfico del 2,7 por ciento, después de sumar un total de 201,10 millones de euros por este concepto. La percepción media se situó en 3,25 céntimos de euro por tonelada-kilómetro, lo que supuso un retroceso del 0,7 por ciento.

La pública ha ido reduciendo sus ingresos por tráfico de manera sostenida en los últimos ejercicios desde que en 2014 alcanzara los 248,96 millones de euros por este concepto. Esto representa una pérdida de 47,86 millones de euros en un periodo de cinco años y un descenso porcentual del 19,22 por ciento.

La pública redujo un 2,7% sus ingresos por tráfico en 2019

En el lado positivo, Renfe Mercancías ha anunciado que los 17 millones de toneladas que transportó el pasado año representaron un ahorro de costes externos de 350 millones de euros, lo que representa un 37,5 por ciento más que en el ejercicio anterior. Este incremento tiene que ver con el aumento del empleo de la electricidad de origen renovable certificado y emisión de carbono nula, que supuso el 100 por ciento del total de energía eléctrica que Renfe Mercancías consumió en 2019, según señala la compañía.



Ership
Grupo

OPERADORES PORTUARIOS
CONSIGNATARIOS
ARMADORES
BROKERS DE FLETAMENTOS
AGENTES DE ADUANAS
TRANSITARIOS





Alvargonzález



Ership



MARSHIP



RONCO



PEREZ TORRES MARITIMA SL



COMPAS



COMSHIP



TME

www.ership.com | +34 914 263 400

CARRETERA

Grupo Fuentes fortalecerá su negocio internacional con 200 nuevos 'frigos'

Su filial Serfrial duplicará su plataforma dedicada a almacenaje refrigerado en Murcia con una inversión de 15 millones de euros

► Grupo Fuentes fortalecerá su negocio de transporte internacional con la incorporación de 200 conjuntos articulados frigoríficos, que situarán su flota propia por encima de las 1.300 unidades para la campaña de 2021. Además, su filial Serfrial duplicará la capacidad de su plataforma de Murcia con una inversión de 15 millones de euros.

ANTONIO MARTÍNEZ. Murcia

Grupo Fuentes fortalecerá su negocio de transporte internacional con la incorporación de 200 conjuntos articulados frigoríficos. Las nuevas unidades situarán la flota propia del operador murciano por encima de las 1.300 tractoras para la próxima campaña de 2021.

Las 200 unidades forman parte de un pedido de 350 tractoras que el operador ha cerrado con el fabricante Volvo Trucks para su entrega durante los años 2021 y 2022, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI el director general del grupo, Rafael Fuentes.

De las 350 unidades, 150 son renovaciones de material y 200 de ampliación de la flota actual formada por 1.158 camiones. A este pedido se unirá la incorporación de 200 semi-remolques frigoríficos, que serán entregados al flotista murciano por el fabricante Schmitz.

El 85 por ciento de la flota de la compañía está dedicada a operaciones de transporte a temperatura dirigida, mientras que un 15 por ciento del parque está formado por remolques con lonas.

El objetivo del grupo es dotar a su empresa de transporte "de la última tecnología medioambiental", y ante el lanzamiento del modelo Volvo FH con la solución I-Save, la empresa decidió ralentizar algunas renovaciones "para poder incorporarlo". Esta nueva tractora reduce el consumo de combustible en un 10 por ciento, suponiendo una mejora de tres puntos porcentuales respecto a la generación anterior, una situación que Antonio Fuentes, director de Operaciones y Logística, valora, indicando que "los datos del nuevo modelo son prometedores y confía-

La ampliación de flota de Grupo Fuentes permitirá reforzar sus flujos internacionales



Grupo Fuentes reforzará su negocio internacional con nueva flota.

Foto: Martínez

mos en que cumplan ese ahorro de costes de combustible tan significativo en nuestras rutas así como en la reducción de la huella de carbono".

Junto a la inversión en flota, Serfrial, la filial que opera su división de almacenaje, duplicará la capacidad de su plataforma refrigerada ubicada en Murcia, con una inver-

sión de 15 millones de euros. Serfrial acometerá una 'réplica' de las actuales cámaras frigoríficas capaces de acoger otros 200.000 palés más y un segundo congelador.

Grupo Fuentes alcanzó unas ventas de 154 millones de euros en 2018, según el informe '¿Quién manda en el transporte y la logística en España?', que edita TRANSPORTE XXI.

POLÍTICA

Transportes destaca el papel de los puertos para reactivar el tráfico de carga ferroviaria

IÑAKI EGUIA. Madrid

El director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, advierte de que la carga ferroviaria en España se encuentra en una situación de "cuidados paliativos", al estar con una cuota del 5 por ciento, frente a la media del 17 por ciento de la Unión Europea y del 40 por ciento en Estados Unidos.

Así lo puso de manifiesto en un coloquio online organizado por Executive Forum, con la colaboración de Indra y Portel, tras apuntar que el ferrocarril en España en las últimas décadas "se ha centrado en el transporte de viajeros quedando las mercancías en una situación de falta de compromiso institucional y abandono, que nos ha situado

los últimos en Europa". Como nota positiva, recordó que "la carga en tren con origen o destino un puerto ha ido creciendo y continuará aumentando". En la década de 1990, el tráfico ferropuerto no llegaba al 30 por ciento de la carga total y

"El tren tiene que replicar el éxito de las autopistas del mar"

en la actualidad ronda el 50 por ciento. En este sentido, el responsable de Puertos del Estado subrayó que "el futuro del ferrocarril pasa por enlazarse con los puertos y por generar carga marítimo-ferroviaria con destino a otras latitudes".

POLÍTICA

PIPE reclama una mayor representación del sector en la gestión portuaria

TXXI. Madrid

La Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE), que celebró recientemente su Junta de Socios con la presencia del presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, para evaluar el impacto de la pandemia, reclama una mayor participación de los operadores en la gestión portuaria. "La iniciativa privada es clave y contribuye a favorecer al desarrollo de la actividad portuaria", destacan desde PIPE, que valora positivamente la necesidad de "repensar el modelo portuario, analizar los retos y definir las estrategias de cara a los próximos años". Los socios de PIPE aprovecharon el encuentro para trasladar a Puertos del Estado las propuestas que el sector considera "vitales" para fomentar la competitividad y reactivar la economía. En este sentido, piden la aplicación de la reducción prevista de las tasas portuarias de manera estructural. "Las medidas adoptadas por Puertos del Estado y el Ministerio de Transportes requieren de una adaptación al verdadero horizonte temporal del impacto de la pandemia", aseguró el vicepresidente ejecutivo de PIPE, José Luis Almazán.

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, también reconoció el papel de los operadores y pidió elevar las inversiones.

Álvaro Rodríguez apuntó que "en los últimos años, el tráfico ferropuerto se ha ido escorando hacia los puertos de Barcelona y Valencia", especialmente tras la desaparición de los grandes volúmenes de graneles energéticos destinados a las centrales térmicas, muchas de ellas situadas en el norte peninsular. No obstante, recalcó que el objetivo es "recuperar el ferrocarril para el conjunto del sistema portuario". De hecho, el responsable de Puertos del Estado defiende que el ferrocarril tiene que replicar el éxito logrado con las autopistas marítimas en el transporte intrarregional. A su juicio, el puerto de Algeciras cuenta con potencial para "canalizar, a través de autopistas ferroviarias, el fuerte crecimiento de tráfico de la carga rodada procedente de otros puertos del Estrecho".

OPER. LOGÍSTICOS

Ontime refuerza su red de distribución con la compra de Transportes Gallastegui

Establece las bases de su nuevo 'Servicio XL' para mercancías voluminosas y especiales

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El operador logístico Ontime, con sede central en Madrid, refuerza su red de distribución en la Península Ibérica con la incorporación de Transportes Gallastegui, con sede en Elgóibar (Guipúzcoa).

Transportes Gallastegui, que cuenta con más de 80 años de experiencia en el sector logístico, dispone de una red propia formada por más de 75 delegados repartidos entre España y Portugal y gestiona ocho plataformas de removido nocturno.

La compañía, que opera una flota de más de 80 trailers, será la base para el nuevo 'Servicio XL' de mercancías voluminosas y especiales de más de tres metros que verá la luz en los próximos meses, según avanzan desde Ontime.

La incorporación de la compañía guipuzcoana viene a consolidar la marca Ontime, tras la suma de Murciana Transportes hace unos meses, avanzando en sus planes de convertirse en "el mayor integrador logístico multimodal del mercado ibérico". Según fuentes de la compañía, las sinergias que reportará esta nueva integración en la red potenciarán la figura de operador logístico integral en la cadena de suministro de Ontime, "convirtiéndose en un modelo ibérico exporta-

Gallastegui dispone de una red propia de más de 75 delegados en España y Portugal



El grupo Ontime cuenta con más de 30 años de experiencia en el mercado.

ble a escala europea". Como adelantó este periódico en pasadas ediciones, Ontime se encuentra inmersa en plena fase de expansión "que durará 24 meses y se concretará con la incorporación de entre 70 y 90 delegaciones en España y Portugal", según avanzó el presidente de la compañía, Carlos Moreno de Viana-Cárdenas. La firma conjugará la actividad de sus 19 delegaciones propias, con la compra de compañías y las cesiones de marca en todo el territorio peninsular.

Transportes Gallastegui alcanzó unas ventas de 20,10 millones de euros en 2018, con un crecimiento

del 6 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. Por su parte, Ontime cerró el pasado ejercicio 2019 con una cifra de ventas de 80 millones entre todas las sociedades que componen el grupo, según datos facilitados por la propia compañía. Ontime opera una flota compuesta por 950 vehículos de transporte y dispone de 22 centros logísticos. El operador logístico mantiene una oferta de servicio diversificada, con cinco líneas de negocio: logística, mensajería del futuro, paquetería y paquetería industrial, cargas completas y grupajes, así como servicios auxiliares.

► VIII Congreso de Gasnam ‘Green Gas Mobility’

El ‘mix’ tecnológico es la “clave” en el camino hacia la movilidad sostenible

Los expertos consideran que gas natural, gases renovables e hidrógeno son las alternativas a la electrificación en el transporte

► El ‘mix’ tecnológico resultará “clave” en el camino hacia la movilidad sostenible, según se puso de manifiesto en el marco del VII Congreso Gasnam. Los expertos consideran que gas natural, gases renovables e hidrógeno verde son las alternativas a una electrificación que no puede llegar a todos los ámbitos del sector del transporte.

C. SÁNCHEZ/A. ESCOLAR. Madrid

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, hizo hincapié en la importancia del ‘mix’ tecnológico en un contexto de transición ordenada hacia la movilidad sostenible, en el marco del VIII Congreso de Gasnam, en el que distintos expertos se manifestaron en esta misma corriente. Maroto incluyó en ese ‘mix’ a “las tecnologías que están y las futuras”, destacando a gas natural, gases renovables e hidrógeno como alternativas a la electrificación en el sector del transporte. “Es preciso resolver el desequilibrio que se genera entre la creciente demanda de transporte y la necesidad de la reducción del impacto ambiental”, señaló el presidente de Gasnam, Francisco López. En este sentido, “tenemos una solución real y tangible a través de una tecnología madura, limpia y competitiva



La octava edición del congreso de Gasnam se celebró de manera virtual.

como es el gas natural”, apuntó. Por su parte, el director global de Fabricación en Iveco para Vehículos Comerciales y Especiales, Ángel Rodríguez Lagunilla, recordó que los objetivos de la Unión Europea

“El gas natural es una solución real y tangible” (Fco. López)

pasan por una reducción de las emisiones de CO2 del 15 por ciento en 2025 y del 30 por ciento en 2030. “Para poder llegar a esas cifras no existe otro camino que a través de

tecnologías alternativas, por eso en Iveco hemos apostado por trabajar de manera simultánea en cuatro tecnologías: diésel, gas natural, eléctrica e hidrógeno, que no son excluyentes, sino que se complementan unas a otras”, afirmó Rodríguez. Alfonso Sancha, vicepresidente ejecutivo de Compras de SEAT, se refirió al gas natural como “la tecnología que ayuda a acelerar el empuje hacia la movilidad sostenible” y refrendó la necesidad de aumentar la competitividad y modernizar el tejido productivo español en relación con el biocombustible, el hidrógeno y la electrificación de los vehículos. A su vez, Antonio Tricas, miembro de la Dirección General de Movili-

La Ley de Movilidad es la ‘hoja de ruta’ para Transportes

La secretaria general de Transportes, María José Rallo, pormenorizó, durante su intervención en el VIII Congreso de Gasnam, los objetivos de partida de la próxima Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, que reconoció “reviste un grado de complejidad alto”. “Debemos reorientar las prioridades de inversión y centrarnos en nuevas políticas de movilidad y oportunidades para el sector privado. La herramienta principal será la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada”, señaló Rallo. La secretaria general manifestó que la Estrategia de Movilidad se debe prolongar a lo largo de los próximos diez años, aunque las medidas que lleva aparejadas deberían implementarse en los próximos tres. La normativa regulará la financiación de las infraestructuras del transporte, la fiscalidad y la financiación del propio sector o la regulación de la logística y la distribución urbana. En lo que queda de año, se deberá tener esbozada la Ley que “deberá contar con un amplio consenso de todas las administraciones y sectores profesionales y de mayoría política y social o no verá la luz”.

dad y Transporte de la CE, avanzó las previsiones de Bruselas en torno al escenario de la movilidad en el transporte en 2050. En este sentido, “predominarán los camiones con tecnologías gaseosas e híbridas, si bien se mantendrá un porcentaje significativo de motores diésel que circularán utilizando combustibles sintéticos y eléctricos”.

Sara Aagesen Secr. Estado de Energía 	Marcelino Oreja Cons. delegado de Enagás 	Thomas Hilse Presidente de Iveco 	Adrián Valverde Resp. I+D+i de Primafrio 	Francisco Aranda Presidente de UNO 
«En el transporte por carretera, el marítimo y la aviación, los gases renovables van a ser fundamentales»	«El gas natural puede que esté protagonizando una transición, pero será larga, sobre todo para el marítimo»	«El gas natural es un puente hacia una tecnología que jugará un papel clave: el hidrógeno»	«Todos los combustibles tienen ventajas y desventajas y la colaboración será clave para su optimización»	«La última milla tiene el reto de apostar por una flota más sostenible, pero sin perder competitividad»

CARRETERA

Abian Service refuerza la estructura para impulsar su actividad de transporte ligero inmediato y directo

La 'hoja de ruta' apuesta por la diversificación y la apertura de nuevos centros de respuesta

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Abian Service, especializada en transporte ligero inmediato y directo, nacional e internacional, refuerza su estructura para implantar su estrategia de expansión, que apuesta por la potenciación de los servicios corporativos a sus centros de respuesta y aumentar la imagen de la 'Marca Abian Service'. El objetivo es "ser reconocidos como líderes para el servicio de transporte inmediato y directo en el ámbito nacional e internacional, que ya ofrecemos a nuestros clientes". Así lo señaló a TRANSPORTE XXI Pedro Sánchez, nuevo director general de Abian Service, marca que reúne en su red a más de 35 empresas del sector, cuya misión es posicionar vehículos con conductor "en tiempo récord" para servicios inmediatos, además de realizar doblajes de rutas o cubrir imprevistos.

La nueva 'hoja de ruta', plasmada en el marco de una reunión de 'kick off', celebrada los días 15 y 16 de septiembre en el Centro de Transporte de Bizkaia (Aparkabisa), su

sede central, pone el foco en el capital humano, la transformación digital y la puesta en marcha de nuevos servicios, "pilares fundamentales para aportar valores diferenciales al mercado", explicó Sánchez.

La estrategia de cara a los próximos años, en este sentido, incluye el desarrollo de "proyectos a medida", en función de las necesidades de los clientes, "aportando soluciones más eficaces y eficientes de las que pue-

La red prevé crecer a doble dígito en los próximos tres años

de ofrecer un transporte convencional", añadió el director general. Para el desarrollo de esta nueva oferta de servicios, que sumará a su 'core business', ha creado divisiones especiales, como temperatura controlada, entre otras. Al mismo tiempo, dentro de su apuesta por la



Pedro Sánchez, director general de Abian Service, en las instalaciones de Aparkabisa.

mejora continua para seguir creciendo, ha obtenido la certificación GDP (*Good Distribution Practice*) para el transporte directo de productos farmacéuticos en ocho de sus centros de respuesta, incluyendo las instalaciones ubicadas en Rumania desde septiembre, que dan cobertura a toda Europa.

El plan estratégico también contempla un crecimiento de doble dígito en los próximos tres años, a pesar del impacto de la crisis sanitaria en el sector, que ha logrado sortear. "Al ser una actividad esencial, el transporte de mercancías no ha parado e, incluso, en los momentos más críticos de la pandemia hemos dado cobertura a clientes del sector farma y salud, gracias al enorme esfuerzo de toda nuestra red, habiendo contribuido a la sociedad con nuestra aportación en la distri-

bución de mascarillas y respiradores, entre otro material sanitario", subrayó Sánchez.

En cuanto a la puesta en marcha de nuevas instalaciones, Abian Service avanza con paso firme en su plan de expansión para reforzar la red. Tras la reciente apertura de un segundo centro de respuesta en Madrid y la ampliación de Barcelona, con una nave logística, proyecta abrir nuevos centros en Zaragoza, Andalucía, y en Lisboa y Oporto (Portugal). La red, que arrancó su actividad en 2015, cuenta con presencia física en Vizcaya, Álava, Guipúzcoa, Barcelona, Madrid, A Coruña, Vigo, Cantabria, Cádiz, Málaga, Sevilla y Valencia. Los centros disponen de cerca de un millar de vehículos, con una clara apuesta por la sostenibilidad, sumando de forma progresiva nuevas unidades ecológicas a su flota.

"TE AYUDAMOS A CUIDAR DE TUS CLIENTES"

Soluciones logísticas

moldstock.com

POLÍTICA

El V Acuerdo Marco de Estiba retorna a la CNMC con 'cláusula suspensiva'

Anesco y los sindicatos pactan que el convenio no entrará en vigor hasta que el organismo se pronuncie sobre su legalidad

► La patronal Anesco ha firmado con los sindicatos Coordinadora, UGT y CCOO un nuevo texto del V Acuerdo Marco de Estiba que contiene una 'cláusula suspensiva'. El convenio, que presenta modificaciones respecto a sus dos anteriores versiones, no entrará en vigor hasta que Competencia se pronuncie sobre su legalidad.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) revisará, por tercera vez, el texto propuesto por patronal y sindicatos del V Acuerdo Marco de Estiba. El borrador, ratificado por Anesco y los sindicatos Coordinadora, UGT y Comisiones Obreras, contiene una 'cláusula suspensiva' por si el organismo entiende que no cumple con la legislación. Los representantes de los sindicatos LAB, ELA y CIG no ratificaron el acuerdo, como si hicieron con anterioridad.

El objetivo de esta cláusula es que Empleo no disponga la publicación del convenio sin la emisión de análisis de la CNMC. En consecuencia, "el V Acuerdo no se considerará adoptado por las partes, no producirá ninguna clase de efectos y no entrará en vigor hasta que la CNMC no emita su análisis", indican patronal y sindicatos.

Entre las modificaciones realizadas, dentro de la necesidad estipulada por Competencia de asegurar el carácter voluntario de la asunción



Más de 6.000 estibadores integran los 'pools' en los puertos españoles.

Foto: Martínez

del mecanismo de subrogación o recolocación, es la ampliación de tres a seis meses el plazo de materialización para ejecutar la salida de una estibadora de un Centro Por-

limita a comunicar la decisión en un mes y a un máximo de seis para ejecutar la salida. La CNMC ya criticó la existencia de plazos.

RESOLUCIÓN DEL IV ACUERDO

En este sentido, la CNMC, certificó recientemente, al abordar el aspecto de la subrogación obligatoria y la contratación en los puertos, que la liberalización en el modelo laboral en España ha fracasado, de acuerdo a lo estipulado en su resolución sancionadora del 18 de septiembre por las modificaciones del IV Acuerdo de 2017. Este pacto de Anesco con UGT, CCOO, Coordinadora, CIG, LAB y ELA, ha sido calificado como "muy grave" por la CNMC, califi-

La modificación del IV Acuerdo impuso "severas condiciones"

tuario de Empleo, si bien la comunicación deberá producirse en 30 días desde la publicación en el BOE del V Acuerdo. Es decir, se permite el abandono de un 'pool', pero se

La estiba, 'caso abierto' para la Audiencia Nacional

Mientras la patronal estibadora Anesco emprende acciones judiciales en la Audiencia Nacional contra la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), al considerar que la misma "no se ajusta a derecho", los abogados de Asoport velan 'armas' para la contienda legal que se prepara en el órgano jurisdiccional ubicado en Madrid por el conflicto de la subrogación obligatoria y la posibilidad abierta de salida de los actuales Centros Portuarios de Empleo. Por un lado, Anesco entiende que su único interés al suscribir la modificación del IV Acuerdo Marco, "fue garantizar el empleo en aras de preservar la estabilidad laboral en los puertos", y, por otro lado, los asesores jurídicos de Asoport se apuntan a la doctrina administrativa de la CNMC que viene a clarificar que la liberalización en la estiba fracasó en España tres años después del primer decreto del Gobierno que trataba de facilitar la transición desde el "viejo régimen de exclusividad" hacia un contexto de libre competencia. La Audiencia Nacional analizará el modelo laboral que tienen los muelles, donde se echa de menos, a juicio de destacados empresarios, un papel 'más activo' de la Administración. El sector debe abandonar años de incertidumbre legal y apostar por transformarse en un sector convencional de la economía española.

cando como "severas condiciones" las modificaciones que resultaron ser "prácticas anticompetitivas, al imponer una limitación injustificada de la libertad de la estibadora que optase por separarse de la Sagep, vía subrogación obligatoria".

POLÍTICA

Transportes inicia la vía para 'mejorar' las leyes de Puertos y Marina Mercante y de Navegación

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha lanzado a consulta pública los anteproyectos de Ley de modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima. La cartera que dirige José Luis Ábalos entiende que en ambas leyes hay "determinadas carencias de carácter normativo que permitan atender determinadas cuestiones de importancia para la seguridad de la

vida humana en el mar, de la navegación y la protección del medio ambiente marino, incluida la propia eficacia de las autoridades marítimas y portuarias".

El proceso iniciado agrupará bajo una única norma las dos leyes actuales, promulgadas en 2010 y 2014, manteniendo la adecuación a las necesidades del sector y la propia práctica de la legislación, adaptando la misma al Reglamento Europeo de servicios portuarios.

Transportes estima que "la obsolescencia de determinadas normas perjudican la actuación de la administración marítima y portuaria, dificultando la competitividad de nuestro sistema frente a los de los países de nuestro entorno". Entre los problemas detectados se destaca la importación y exportación de buques, la falta de cobertura legal en las obligaciones de aseguramiento o la exigencia de avales y las tasas de Marina Mercante. La admi-

nistración marítima quiere mejorar el abanderamiento de buques en España, mejorando la competitividad y eficacia de la flota y contribuir a la mejor preservación de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

En el escenario portuario, la modificación pretende adoptar las decisiones oportunas sobre los aspectos que el Reglamento Europeo no declara obligatorios, sino de aplicación potestativa, y la adaptación de los procedimientos administrativos a la normativa actual del sector público.

Por último, la futura legislación pretende incorporar correcciones técnicas puntuales que se aconseja desde la experiencia acumulada de la aplicación del actual texto legal en los últimos diez años.

CARRETERA

El transporte frigorífico por carretera urge poner fin al intercambio de palés

Atfrie cifra en 3.000 euros el coste anual de este sistema por conductor y camión

ALFONSO ALDAY. Madrid

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), que preside José María Arnedo, ha vuelto a poner encima de la mesa la necesidad de suprimir el intercambio de palés. Una "lacra" que lastra la competitividad del sector.

Así de contundente se mostró el vicepresidente de la patronal, Pedro Conejero, en el marco de la Asamblea General de la asociación, celebrada el pasado 25 de septiembre de forma telemática, debido a las circunstancias excepcionales motivadas por la crisis sanitaria.

La organización empresarial cifra en 3.000 euros el coste anual por conductor y camión de este sistema, tras poner el foco en la reducción

del tiempo efectivo de conducción, la pérdida de equipos por robos, los problemas de salud laboral por las labores de carga y descarga o los mayores recorridos de ida y vuelta para su gestión. Atfrie aboga por otros sistemas, consistentes en el alquiler y su posterior tratamiento para garantizar su salubridad por parte de las empresas dedicadas a este negocio, más si cabe en el actual escenario, marcado por la COVID-19. La patronal, en este sentido, adelantó que ultima un infor-

Atfrie pone el foco en la transformación digital, "un reto primordial"



José María Arnedo, presidente de Atfrie.

me sobre la "Situación actual y posibles soluciones a los problemas higiénicos y logísticos de la manipulación de palés usados en el transporte por carretera de alimentos refrigerados y otros productos en la UE", avanzado en la asamblea por el profesor Fulgencio Helenio Marín, de la Universidad de Tecnología de Alimentos. Conejero también aprovechó su intervención para repasar los aspectos prioritarios a mejorar en el transporte frigorífico por carretera, haciendo hincapié en la transformación digital, "un reto primordial en el nuevo paradigma de nuestro sector". El vicepresidente de Atfrie repasó

igualmente el recién aprobado 'Paquete de Movilidad', con especial atención a los tiempos de conducción y descanso, un "parche" para la 'vuelta a casa' defendida por las principales organizaciones españolas de transporte, "aunque mejora lo que había". Además, animó a seguir avanzando hacia la unidad de mercado y la armonización europea, en clara alusión a los diferentes costes y condiciones, que abren la puerta a la competencia desleal y el *dumping*. Llegados a este punto, volvió a reivindicar la implantación de un convenio colectivo propio para el transporte frigorífico, frente a los 52 convenios existentes en España, un "ejemplo de distorsión inadmisibles". Conejero tampoco pasó por alto otras "urgencias" como el pago a 30 días, la prohibición de la carga y descarga o las 44 toneladas, principales escollos en las negociaciones entre transportistas y cargadores. En cuanto al 'Brexit', mostró la preocupación del sector ante una salida del Reino Unido de la UE sin acuerdo, por el impacto que podría tener en los tráficos de productos hortofrutícolas.

En la asamblea también intervino Alfonso Roig, coordinador de Transformación Digital en Foro de Logística, que destacó aspectos como la colaboración, la priorización de proyectos y la experimentación y el aprendizaje, "claves" en la transformación digital de una empresa.

SI QUIERES LLEGAR LEJOS,
ACOMPÁÑANOS

Y DESCUBRE TODO LO QUE
ONTIME PUEDE HACER POR TI

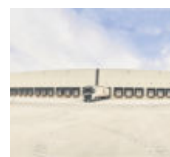
LOGÍSTICA INDUSTRIAL | PAQUETERÍA
PALETERÍA INDUSTRIAL | GRUPAJE
CARGAS COMPLETAS | MENSAJERÍA DIGITAL
SERVICIOS AUXILIARES



902 20 20 28

Ontime
LOGÍSTICA INTEGRAL

ontime.es



Pall-Ex Iberia estrena *hub* central en Madrid con 2.000 m² de frío para su futura red de transporte a temperatura controlada

Areatrans pone el foco de su crecimiento en la última milla ante el auge del ecommerce

La compañía incrementa sus volúmenes con la gestión en exclusiva de la paquetería de Amazon en zonas de Madrid y en las provincias de Castellón, Cantabria y Navarra

► Areatrans pone el foco de su crecimiento en la última milla ante el auge experimentado por el comercio electrónico en los últimos meses. La compañía incrementa sus volúmenes con la gestión en exclusiva de la paquetería de Amazon en determinadas zonas de Madrid y en las provincias de Castellón, Cantabria y Navarra.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Areatrans ha focalizado su nicho de crecimiento en la actividad de paquetería vinculada al comercio electrónico, un negocio en pleno auge desde el inicio de la pandemia y que apunta a que mantendrá esta tendencia en los próximos años.

Así lo confirman a este periódico fuentes de la compañía de transportes madrileña, que ha consolidado esta línea de negocio con la gestión en exclusiva de la logística y reparto de paquetería de Amazon en determinadas zonas de Madrid capital y localidades de la región, así como en las provincias de Castellón, Cantabria y Navarra.

Areatrans se hace responsable de todos los procesos logísticos de la multinacional del comercio electrónico en los citados ámbitos geográficos, lo que conlleva la puesta en marcha de instalaciones de almacenaje, equipos informáticos adaptados a los parámetros que demanda Amazon, camiones, furgonetas de reparto y personal.



Areatrans opera una nave logística en Prologis Park San Fernando de Henares.

AREATRANS SA						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	20,14	21,79	-8%	21,08	18,83	15,18
Ebitda	0,34	0,32	+4%	0,34	0,46	0,49
Resultado del ejercicio	0,02	0,02	-0%	0,01	0,14	0,22
Total activo	7,52	7,99	-6%	8,85	8,53	6,98
Patrimonio neto	0,88	0,86	+2%	0,84	0,91	0,80

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Además, desde Areatrans, firma que ofrece también servicio a compañías express como Seur o DHL, apuntan su confianza en que la relación con Amazon se amplíe en los próximos ejercicios.

El incremento de volúmenes en el ámbito de la paquetería vinculada al comercio electrónico está compensando la caída en la actividad de transporte internacional de Areatrans en los últimos meses, según

reconocen las mencionadas fuentes. De hecho, “la última milla crece en volúmenes y también en precios, mientras que el transporte ha perdido nivel de actividad y sigue reduciendo sus tarifas”, matizan desde la compañía.

En este sentido, la división de transporte internacional de Areatrans, compuesta por una flota de 30 *trailers* frigoríficos, ha reducido su actividad desde el inicio de la pandemia. Además, Areatrans también lleva a cabo operaciones de almacenaje para algunos de sus clientes desde la nave que puso en marcha hace apenas dos años en las instalaciones de Prologis Park de San Fernando de Henares (Madrid).

La paquetería compensa la caída de tráfico en transporte

Areatrans, que alcanza hasta el medio millar de furgonetas y furgones de distribución de paquetería en flota en función de los picos de actividad, tiene la intención de potenciarla con vehículos ecológicos. En todo caso, la apuesta por este tipo de vehículos, habida cuenta de su mayor coste, “está vinculada a la firma de contratos de tres o cuatro años de duración como mínimo, para hacer rentables las inversiones”, apuntan desde Areatrans.



Segro adquiere ocho activos en Madrid y Barcelona que suman más de 240.000 m²

Segro sigue con su plan de expansión en España con la reciente adquisición de ocho activos en ubicaciones en la primera corona de Madrid y Barcelona que sumarán más de 240.000 metros cuadrados de superficie edificable. La socimi británica, presente en el mercado español desde 2015, ha incorporado suelo logístico en San Fernando de Henares, Paracuellos y Villaverde en Madrid, además de Polinyà, Palau-Solità i Plegamans, Cerdanyola del Vallès, Viladecans y Terrassa en Barcelona, que se orientará a la distribución urbana (última milla, logística inversa y *cross-docking*). “Estas adquisiciones responden a la primera fase de expansión en el mercado español, con una inversión total prevista de mil millones de euros en la primera corona de Madrid y Barcelona”, señala David Alcázar, director general de Segro España.

POLÍTICA

La Comunidad de Madrid da continuidad a su plan de subvenciones para la formación en el sector

La convocatoria del presente año cuenta con una dotación similar a la de años anteriores

EVOLUCIÓN DE LAS SUBVENCIONES A LA ACTIVIDAD FORMATIVA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD DE MADRID							
Asociación	2019	2018	2013	2012	2010	2009	Acumulado
Aecaf	0	0	4.171	14.394	40.000	0	58.565
Aetram	12.342	12.342	0	0	0	0	24.684
Astic	13.214	9.910	0	0	0	0	23.124
ATA Madrid	11.174	12.314	0	0	40.000	40.000	103.488
Ateia Madrid	0	0	0	19.961	18.990	1.529	40.480
Atrascon	0	0	0	0	24.652	28.285	52.937
CETM-Madrid	12.316	12.316	0	0	0	0	24.632
Feintra (ATG)	13.739	12.078	6.999	15.796	25.020	15.990	89.622
Femet	12.316	12.316	14.793	19.675	0	3.263	62.723
Fenadismer Madrid	12.078	12.202	14.904	19.719	33.819	9.470	102.192
Fetransa	0	0	0	0	0	23.044	23.044
Lógica	0	0	0	0	1.903	20.153	22.056
SLT	12.342	14.000	0	0	0	0	26.342
Tradisfed	8.259	8.259	0	0	0	0	16.518
Tradisma	8.259	8.259	3.194	0	40.000	40.000	99.702
Total	116.039	113.996	44.061	89.545	224.384	182.094	770.109

Nota: En los años 2011, 2014, 2015, 2016 y 2017 no hubo subvenciones. Datos en euros. Fuente: Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid. Elaboración: Transporte XXI.

► La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid apuesta por dar continuidad a su plan de subvenciones para la realización de actividades formativas en el sector. La convocatoria correspondiente a 2020, que se ha publicado recientemente, incluye una dotación de 120.000 euros, muy similar a las de los dos ejercicios precedentes.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha hecho pública la Orden por la que se convocan subvenciones para la realización de actividades formativas en el sector del transporte público por carretera en el año 2020.

La Administración regional da así continuidad a este plan de ayudas, que mantiene una dotación similar para estas subvenciones que en los últimos ejercicios. En el caso de las ayudas para el presente año 2020, la dotación asciende a 120.000 euros. En los últimos tres ejercicios, las subvenciones regionales a la actividad formativa en el sector se han concentrado en la formación continua relacionada con el certificado de aptitud profesional (CAP), desestimando expresamente otros cursos y jornadas organizados por las aso-

ciaciones en torno a distintas materias, como el tacógrafo digital o normativas aplicables, y sobre los que también se había solicitado apoyo económico.

Las ayudas del Gobierno regional a la formación en el transporte por carretera se pusieron en marcha en 2009 y tras una breve interrupción en 2011, se mantuvieron en marcha hasta 2013. A partir del ejercicio 2014 el plan de subvenciones a la formación específico para el sector quedó congelado durante cuatro ejercicios consecutivos. Las reiteradas reclamaciones por parte del Comité Madrileño del Transporte por Carretera (CMTC) durante ese período para que se retomasen dieron su fruto hace dos años con el retorno de las mismas.

Desde que la política regional de ayudas a la formación en el sector del transporte por carretera en Madrid se pusiera en marcha en 2009, el Ejecutivo madrileño ha destinado cerca de 770.000 euros a este capítulo, distribuidos en seis ejercicios (ver cuadro).

En este citado período, las asociaciones que han obtenido un mayor respaldo económico a sus acciones formativas han sido la Asociación de Transportistas Autónomos de Madrid (ATA Madrid) y Fenadismer Madrid, ambas con más de 100.000 euros concedidos.

CARRETERA

Palletways Iberia incorpora un camión híbrido para realizar rutas a través de su miembro Santos Logística

Palletways Iberia ha incorporado un nuevo camión ECO híbrido a sus rutas diarias a través del miembro de su red en Asturias, Santos Logística. La compañía de palettería express reducirá de esta manera sus emisiones en el marco del compromiso del Grupo Palletways con el medioambiente. Las características del nuevo camión ECO le permitirán circular por cualquier zona de las grandes ciudades, incluso en periodos de alta contaminación atmosférica, garantizando así la continuidad de la distribución express de mercancía paletizada de Palletways a través de su Red.

POLÍTICA

La Comunidad de Madrid amplía los fondos del plan para la compra de vehículos de energías alternativas

La Comunidad de Madrid ha decidido ampliar en más de un millón de euros los fondos del Plan Moves II destinados a la compra de vehículos de energías alternativas, tras recibir en la primera quincena de su entrada en vigor un total de 852 solicitudes de ayuda. El Gobierno regional destinó inicialmente 4,3 millones de euros a esta línea de incentivos para adquirir vehículos más ecológicos.

EXPRESS

Correos Express alcanza la plena operatividad en su nueva plataforma logística de 10.000 m2 en Getafe

Correos Express alcanzó en septiembre la plena operatividad en su nueva plataforma logística de 10.000 metros cuadrados de Getafe, que fuera inaugurada el pasado mes de julio. Esta nueva nave logística tiene capacidad para procesar 12.000 envíos al día (6.000 paquetes y 6.000 sobres) y se convierte en el tercer centro logístico de la paquetera en la región.



ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG

spain@asstra.com
asstra.es

Madrid Air Cargo / Flash

IBERIA SIGUE LIDERANDO EL TRÁFICO DE CARGA, PERO SE DEJA UN 56% EN 2020

Iberia sigue liderando el tráfico de carga en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, aunque se dejó un 56,73 por ciento en los primeros ocho meses del año respecto al mismo período del año anterior, tras sumar 41.648 toneladas. Los tráficos de Iberia tocaron fondo en la pista madrileña el pasado mes de abril, cuando apenas sumaron 651 toneladas frente a las más de 11.000 de media en los dos primeros meses del año. Estos tráficos se concentraron principalmente en productos sanitarios y hospitalarios. A partir de julio, la evolución de los movimientos de carga de Iberia ha sido positiva, si bien sigue estando muy lejos de los niveles previos a la pandemia. En este contexto, la aerolínea reorganizaba recientemente su estructura organizativa tras el nombramiento de Jesús Sánchez-Prieto como nuevo presidente. La nueva estructura "valora la solvencia y experiencia en estos momentos de dificultad para la economía en general y para el transporte aéreo en particular", apuntan desde la compañía. Iberia centraliza su estrategia en "la contención de costes necesaria para superar los efectos de la crisis sobre los negocios". Así, la aerolínea ha reducido las direcciones del Comité al fusionar cuatro direcciones en dos, al frente de las cuales se sitúa a personas con experiencia previa en dichas áreas.



DELTA, VUELOS DIARIOS ENTRE ATLANTA Y MADRID EN VERANO DE 2021

Delta Airlines ha anunciado que pondrá en marcha vuelos diarios directos entre el aeropuerto estadounidense de Atlanta y los españoles de Madrid y Barcelona a partir del verano de 2021. La aerolínea estadounidense reanudó sus tráfi-



Barajas pierde un tercio de sus tráficos domésticos de carga. El aeropuerto de Madrid se ha dejado en el camino cerca de un tercio de sus volúmenes de carga domésticos como consecuencia de la pandemia. En los primeros ocho meses de 2020, Barajas movió un tráfico de 17.338 toneladas de carga con el resto de pistas del sistema aeroportuario español, lo que supone un descenso del 29,3 por ciento. (Foto: Comunidad de Madrid)

cos con España en septiembre en una conexión desde Nueva York, tras el obligado parón de los pasados meses como consecuencia de

la crisis sanitaria del coronavirus. La compañía norteamericana mantendrá cinco frecuencias semanales entre Nueva York y Barajas durante las temporadas de otoño, invierno y primavera y sumará en verano de 2021 otras siete conexiones semanales entre Atlanta y Madrid. Delta Airlines, representada en España por el agente general de carga (GSA) Aviation Consulting, registró un tráfico de 909 toneladas en el primer trimestre de 2020. El pasado ejercicio 2019, sumó 5.710 toneladas de tráfico en Barajas, situándose en el vigésimo puesto de la clasificación de aerolíneas por carga en la pista madrileña.

SINDICATO BRITÁNICO, CONTRA LA INTEGRACIÓN DE AIR EUROPA POR IBERIA

El sindicato británico Unite, mayoritario en British Airways, ha anunciado que tomará medidas en caso de que la adquisición de Air Europa por parte de Iberia se presente oficialmente ante la Dirección Gene-

ral de Competencia de la Comisión Europea. Unite advierte de que ya presentó pruebas ante dicho organismo que, según ellos, demuestran incompatibilidades en materia de competencia. Además, el sindicato británico amenaza con seguir muy de cerca las ayudas que pueda aportar el Estado español a Air Europa y avanzan que se opondrán en caso de que se demuestre que se utiliza dinero público para favorecer la adquisición por parte de Iberia. Air Europa registró un tráfico de 19.203 toneladas en los primeros ocho meses del año en

EMIRATES, TURKISH Y QATAR RECUPERAN TRÁFICOS PRECOVID

Emirates, Qatar Airways y Turkish son las únicas grandes aerolíneas que habían conseguido recuperar los volúmenes de carga pre-COVID en el aeropuerto de Madrid-Barajas, al cierre de esta edición. Las tres compañías alcanzaron el pasado verano volúmenes de mercancías en la pista madrileña similares a los de los dos primeros meses del pre-

sente año. Las citadas aerolíneas han compensado con los tráficos de productos sanitarios y médicos el descenso experimentado durante la pandemia en otro tipo de mercancías. Además del material sanitario, estas aerolíneas están recuperando tráficos de productos farmacéuticos, perecederos y textiles, según confirman a este periódico fuentes del sector.

LA CONEXIÓN CON EEUU, LA MÁS AFECTADA POR EL DESCENSO EN TRÁFICOS

La conexión entre Madrid y los diferentes aeropuertos de Estados Unidos ha sido la que se ha visto más afectada en volúmenes como consecuencia de la crisis del coronavirus. Estados Unidos, que cerró 2019 como principal socio comercial con Barajas, ha pasado a ocupar la tercera posición por detrás de Alemania y Emiratos Árabes Unidos. Los tráficos con Estados Unidos registraron un volumen de 17.548 toneladas en los primeros ocho meses del año, lo que representó un descenso del 57,73 por ciento frente al mismo período del año anterior.



MARÍTIMO

Los 'smart ports' predicen el impacto ambiental provocado por agua, aire y ruido

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Envirosuite ha diseñado una plataforma tecnológica que permite monitorizar y modelizar los impactos ambientales (aire, agua, ruido y vibraciones) en los puertos. La compañía, que presentó esta plataforma en una reciente 'webinar', aplica una base científica a todos los datos que se obtienen a través de diferentes sensores, lo que le permite "convertirlos en información para los operadores y la operativa portuaria", según explicó Álex Mateo, responsable de Desarrollo de Negocio de Envirosuite.

La plataforma monitoriza en tiempo real lo que sucede en los puertos en el plano ambiental a través del análisis de varios parámetros, elabora informes al respecto y pronostica futuros impactos con hasta 72 horas de antelación, "lo que nos permitirá mejorar la relación del puerto con la ciudad", apuntó Mateo.

En el marco del 'Fondo Puertos 4.0' que impulsa Puertos del Estado, Envirosuite tiene abiertas conversaciones con distintos puertos españoles. "Nuestra idea es compartir esta idea de futuro y ver si encaja lo que proponemos con lo que necesita el puerto, a la par que recogemos esas necesidades para adaptar nuestra plataforma a las mismas", matizó el directivo de Envirosuite.

Mateo hizo referencia también a uno de los proyectos materializados de la plataforma de Envirosuite, que ofrece servicio tanto a la multinacional del sector siderúrgico Tata Steel como al puerto de Talbot, al sur de Gales. La plataforma tecnológica ha permitido monitorizar el impacto del viento y su repercusión en la emisión de partículas al puerto y el núcleo urbano más cercano.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Cuando el ayuntamiento de Madrid optó por poner en marcha 'Madrid Central', lo hizo sin el consenso necesario con el sector

Por el artículo 33

La realidad nos demuestra de manera constante que las decisiones tomadas de forma arbitraria y sin el deseable consenso con todos los sectores afectados acaban por ser un fiasco. No parece lógico que se impongan ciertos criterios por el famoso artículo 33. Esto corres-

ponde más con otros tiempos felizmente olvidados. Cuando el ayuntamiento de Madrid, en tiempos de Manuela Carmena, optó por poner en marcha 'Madrid Central', lo hizo sin el consenso necesario con el sector del transporte de mercancías. Solo por eso, esa normativa estaba llamada al fracaso. Pero es que tampoco ha sido capaz de pasar el filtro de los jueces. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid anulaba en plena canícula esta ordenanza por la omisión del trámite de información pública y por carecer de una memoria económica. Parece que muerto el perro se acabó la rabia, aunque las consecuencias no se van a detener ahí. Empresas especializadas en reclamar multas ya están obteniendo la anulación de sanciones vinculadas a 'Madrid Central' por parte de distintos Juzgados de lo contencioso administrativo. En definitiva, ha sido hacer un

pan como unas hostias. Ahora, el equipo de Gobierno actual del consistorio ha apostado por su propio plan, 'Madrid 360'. Vamos a ver el recorrido que tiene y si realmente pone interés en las necesidades del sector. De momento y a la espera de su ejecución definitiva, el Comité Madrileño de Transporte por Carretera ya anunció la intención, trasladada por el Departamento de Medio Ambiente y Movilidad del ayuntamiento, de poner en marcha una partida de 4 millones para la renovación de flota por vehículos más ecológicos en el ámbito del reparto urbano de mercancías. Estas subvenciones a la compra de vehículos limpios, tachadas de "necesarias" por el sector, vendrían a complementar las ayudas procedentes del Estado y la Comunidad de Madrid en este apartado. Buen inicio.

madrid@grupoxxi.com

MADRID

CARRETERA

Pall-Ex abre *hub* en Madrid con 2.000 m² de frío para su futura red de transporte a temperatura controlada

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Pall-Ex Iberia ha puesto en marcha un nuevo *hub* central en San Fernando de Henares (Madrid), que cuenta con un área específica para atender las necesidades de su futura red de transporte a temperatura controlada (DTC), que verá la luz en enero de 2021.

El nuevo *hub* central, desde el que se atenderá a toda la Península, cuenta con una superficie total de 12.546 metros cuadrados y dispone de 94 muelles para carga y descarga. Dentro de la plataforma de *cross-docking*, Pall-Ex Iberia ha dedicado un espacio a la división DTC de 1.950 metros cuadrados y 13 muelles de carga y descarga, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía.



El nuevo *hub* central de Pall-Ex en Madrid cuenta con 12.546 metros cuadrados.

transporte de mercancía refrigerada entre 2 y 8 grados centígrados", avanzan desde la compañía.

El nuevo *hub* central de Pall-Ex en Madrid, que incrementa en más de un 50 por ciento la capacidad del anterior y dispone también de oficinas, salas de reuniones y un área de formación, se pone en marcha en un momento en el que la compañía está próxima a cumplir su primera década en funcionamiento.

Para Enric Estruch, director gerente de Pall-Ex Iberia, la puesta en

marcha de las nuevas instalaciones van a marcar "un antes y un después en nuestra historia". En este contexto, la compañía contempla esta apuesta como el punto de partida de nuevos proyectos que podrán empezar a verse materializados en los próximos meses, como el mencionado de la futura red de transporte a temperatura controlada.

Además del *hub* central en Madrid, Pall-Ex Iberia dispone de otros cuatro centros de *cross-docking* regionales, ubicados en Jaén, Zaragoza, Valencia y Sant Esteve Sesrovires (Barcelona). Pall-Ex Iberia cerró el pasado ejercicio 2019 con un movimiento de 600.000 palés, mientras que el Grupo Pall-Ex transportó 4,2 millones de palés en toda Europa.

La compañía dispone de otros cuatro *hub* regionales en España

Este nuevo espacio de almacenaje en frío viene de esta forma a complementar la actividad de la futura red de transporte a temperatura controlada que ultima la compañía. En este contexto, desde la compañía confirman que esta red contará con una flota diferenciada de la actual, que está especializada en seco. Se tratará de "una flota completamente equipada y preparada para el

POLÍTICA

Madrid exime al sector de restricciones en aquellas áreas confinadas

La Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid ha dictado una instrucción que aclara el carácter esencial del transporte y la distribución de mercancías, por lo que se elimina cualquier tipo de restricción para el desarrollo de su actividad. Tal y como se reclamaba desde el sector, esta instrucción desarrolla la orden por la que se decidió el confinamiento de ciertas áreas de la región como consecuencia del rebrote del coronavirus.

OEA Operadores Económicos Autorizados		
Empresas de servicios a las Empresas	- Menor número de controles físicos y documentales - Prioridad en los controles - Reducción de la garantía del IVA - Notificación previa de los controles físicos - Despacho centralizado - Elección del lugar de la inspección	Transporte Internacional de Mercancías
La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.		
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS ☐ OEA ☐ ADR-SQAS-Sandach ☐ Proyectos llave en mano ☐ Transportes terrestre FTL/LTL ☐ Operadores Logísticos ☐ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez ☐ Almacenes aduaneros ☐ Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111, Edificio Auditori, Planta 7 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com	NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales ☐ Fletamentos ☐ Agentes de aduanas ☐ Transporte marítimo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte aéreo ☐ Seguros ☐ Outsourcing ☐ Transporte terrestre ☐ Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales ☐ Transporte marítimo ☐ Agentes de aduanas ☐ Transporte aéreo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte terrestre ☐ Fletamentos ☐ Proyectos llave en mano
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales ☐ Consignaciones ☐ Operadores Logísticos ☐ Estiba ☐ Fletamentos ☐ Aduanas ☐ Transporte marítimo ☐ 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 ☐ Transporte terrestre ☐ Aduanas ☐ Almacenamiento logístico ☐ Almacenes Aduaneros ☐ 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 ☐ Transitarios internacionales ☐ Proyectos llave en mano ☐ Agentes de aduanas ☐ Transporte marítimo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte aéreo ☐ Seguros ☐ Fletamentos ☐ Transporte terrestre ☐ Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santaiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS ☐ Transitarios internacionales ☐ Fletamentos ☐ Agentes de aduanas ☐ Transporte marítimo ☐ Operadores Logísticos ☐ Transporte aéreo ☐ Seguros ☐ Transporte terrestre ☐ Proyectos llave en mano

El ayuntamiento de Zaragoza participa en un proyecto de la UE en el que se analizará el uso de drones en aspectos como el movimiento de mercancías en la última milla

Aragón trabaja en la privatización de Plaza Desarrollos Logísticos

La sociedad pública autonómica se creó en 2007 y es propietaria de la parcela y las instalaciones de Caladero en Plaza Zaragoza

► El Gobierno de Aragón mantiene en marcha el proceso para la privatización de Plaza Desarrollos Logísticos. La sociedad pública autonómica fue creada en el año 2007 y es propietaria de la parcela y las instalaciones que explota la compañía del sector de la alimentación Caladero en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza).

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El Gobierno de Aragón está trabajando en la enajenación de la sociedad mercantil autonómica Plaza Desarrollos Logísticos (PDL).

Esta sociedad es propietaria de una parcela de 99.714 metros cuadrados en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza), sobre la que se asienta un complejo logístico industrial de 57.227 metros cuadrados también de su propiedad. PDL otorgó en 2010 un contrato de arrendamiento de estas instalaciones a la compañía del sector de la alimentación Caladero por un plazo de duración inicial de 27 años que expira el 31 de marzo de 2037 y que podrá ser prorrogado por un nuevo y único período de tres años más.

Para llevar a cabo esta privatización, el Ejecutivo regional puso en marcha a principios del presente año un proceso de licitación para la enajenación de la sociedad pública y sus activos por un importe de 4,85 millones de euros, sin incluir el IVA. Esta subasta, que tuvo que ser suspendida al poco de iniciarse como consecuencia de la declaración del estado de alarma por la cri-



Imagen de las instalaciones de Caladero en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza).

sis del coronavirus, acabó declarándose desierta este verano. A partir de ahí, el Gobierno regional deberá decidir si procede a la venta directa, o bien pone en marcha un nuevo

La nave de 57.227 m² está arrendada a Caladero hasta 2037

proceso de licitación pública en el curso de los próximos meses. Plaza Desarrollos Logísticos fue constituida en agosto de 2007 y actualmente está participada por

Aragón Plataforma Logística, que es propietaria del 60 por ciento de las acciones, y por Corporación Empresarial Pública de Aragón, que cuenta con el 40 por ciento restante. La sociedad pública firmó en los años 2008 y 2011 sendos créditos hipotecarios que gravan su propiedad por un importe total de 57,6 millones de euros, de los que a fecha de 31 de octubre de 2019 aún quedaban por devolver 38,59 millones de euros, según consta en el pliego de la licitación.

PDL nació en su día con el único objetivo poner en marcha unas instalaciones llave en mano para Caladero, la empresa proveedora de pescado de Mercadona.

FERROCARRIL

Adif quema etapas para la nueva terminal intermodal en la plataforma de Badajoz

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Adif sigue quemando etapas en su objetivo de que la futura terminal ferroviario de mercancías de la plataforma logística de Badajoz eche a rodar en el verano del próximo año.

Tras la adjudicación en primavera de las obras de construcción de las citadas instalaciones a la UTE integrada por Sehuca Construcciones y Servicios, Martín Casillas y Comsa, por un importe de 11,64 millones de euros, el Adif adjudicaba este verano el contrato de consultoría y asistencia técnica para el control de las obras a la compañía Eurocontrol por un montante de 222.361 euros.

La futura terminal intermodal de la plataforma logística de Badajoz, que estará conectada con la Línea 508 que llega hasta la frontera, está diseñada para atender al tráfico de ferrocarriles de 750 metros de longitud. Las obras contemplan la instalación de dos vías de recepción y expedición de trenes de 993 y 911 metros de longitud, respectivamente, así como otras dos vías de carga y descarga de 863 y 990 metros, respectivamente. Además, las instalaciones contarán tras las obras con una vía mango de maniobra para locomotoras en la cabecera del lado Portugal de 50 metros, así como una vía que servirá para realizar maniobras entre el haz de recepción y expedición y el haz de carga y descarga. Por otro lado, entre las vías de carga y descarga está previsto que se construya una zona pavimentada de 36 metros de ancho, que servirá como zona de almacenamiento y de manipulación de mercancías, con una franja para apilado de contenedores.

POLÍTICA

Castilla y León reclama un impulso al Corredor Atlántico en la región

La Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior de Castilla y León demanda que en la próxima cumbre hispano-lusa, que tendrá lugar a principios de este mes de octubre, se produzcan avances de cara al desarrollo de las infraestructuras asociadas al Corredor Atlántico a su paso por los territorios de Castilla y León y las regiones Centro y Norte de Portugal. En este contexto, el Ejecutivo regional reclama que se plantee la potenciación de la plataforma logística intermodal de Salamanca ante la Comisión Mixta Luso-Española de Cooperación Transfronteriza.

CARGADORES

Lactalis refuerza la sostenibilidad de sus operaciones logísticas

Lactalis ha anunciado que reducirá al menos el 50 por ciento de la electricidad que se consume en su centro logístico de Marchamalo (Guadalajara) en 2021. Además, la multinacional del sector lácteo avanza que trabaja con sus clientes para optimizar rutas de reparto con el fin de disminuir las emisiones de CO₂. El centro logístico de Lactalis en Guadalajara cuenta con más de 10.000 metros cuadrados de superficie dedicada al almacenaje de 900 referencias de productos lácteos a temperatura controlada (5 grados centígrados). El centro distribuye 2.500 palés diariamente a toda España.

POLÍTICA

Ávila crea un grupo de trabajo para desarrollar una red logística local

La Diputación de Ávila impulsa un grupo de trabajo denominado Plataforma Logística Alimentaria. El objetivo es que sirva para incrementar las relaciones comerciales dentro de la provincia, "desarrollando una red logística que facilite el almacenamiento, la distribución y gestión de los productos agroalimentarios". Al mismo tiempo se pretende "generar un espacio de colaboración que ayude a las empresas abulenses a exportar" y que "preste servicios como los de almacenamiento de productos agroalimentarios, distribución y logística, *ecommerce* y los propios servicios para la exportación".

El aeropuerto de Teruel tendrá nueva nave

El aeropuerto de Teruel ha puesto en marcha la licitación de la construcción de una nueva nave logística de 2.000 m2 y 7 metros de altura y un puente grúa de dos toneladas

Lupiñén, instalación de 2.000 m2 en Plhus

La compañía oscense Talleres Lupiñén proyecta una nueva nave de 2.000 m2, que será construida sobre una parcela de 7.950 m2, en la plataforma logística de Huesca (Plhus)

Tramesa afianza su relación comercial con el grupo siderúrgico Network Steel

Suma un nuevo servicio para el transporte de bobinas por tren desde el puerto de Gijón a la planta de León Coated Solutions

► Tramesa suma un nuevo servicio para el grupo siderúrgico Network Steel tras hacerse con el transporte de bobinas por ferrocarril desde el puerto de Gijón a la planta de León Coated Solutions, en el polígono de Villadangos del Páramo. El operador realizará dos trenes diarios desde el puerto de Gijón, bajo la tracción de Low Cost Rail.

ALFONSO ALDAY. León

Transportes Mixtos Especiales (Tramesa), que centra su actividad en el transporte ferroviario de productos químicos y siderúrgicos, refuerza su relación comercial con Network Steel Resources. El operador, que ya gestiona el suministro de materias primas a varias plantas del grupo siderúrgico en la Península, ha sumado un nuevo servicio, según ha podido saber TRANSPORTE XXI de fuentes de toda solvencia. El acuerdo alcanzado, con una vigencia de tres años, consiste en el transporte de bobinas desde el puerto de Gijón a la fábrica de León Coated Solutions -antiguas instalaciones de Vestas-, localizada en el polígono de Villadangos del Páramo, cuya producción arrancará próximamente con una línea de decapado de acero.

La previsión inicial de tráfico apunta a un movimiento de cerca de 40.000 toneladas este año, volumen que podría alcanzar las 200.000 toneladas en 2021, según fuentes del grupo Network Steel, que incorporará en la planta una línea de laminación en frío y otra de galvanizado.



Tramesa realizará dos trenes diarios con vagones 'shimms' (portabobinas),

Para el desarrollo de este servicio, Tramesa realizará dos trenes diarios con vagones 'shimms' (portabobinas), desde el puerto de Gijón hasta la Terminal de Villadangos del Páramo. "Ya se ha comenzado a realizar los primeros trenes de manera spot, siendo los resultados satisfactorios, bajo la tracción del operador ferroviario Low Cost Rail", explicaron los mismos interlocutores.

Las primeras toneladas de acero con destino a la nueva planta de León llegaron a finales del pasado

El tráfico podría alcanzar a lo largo del próximo año las 200.000 toneladas

mes de agosto al apartadero provisional de Villadangos, hasta que entre en servicio el previsto ramal ferroviario definitivo. Una infraestructura que "será un apoyo logístico fundamental" para el grupo siderúrgico, subrayaron responsables de Network Steel. De hecho, para impulsar este proyecto, que ya ha superado la fase de trámite ambiental, la siderúrgica ha creado la sociedad Villadangos Intermodal.

APUESTA INTERMODAL

La apuesta de Network Steel por el ferrocarril viene de lejos. El ramal ferroviario que enlaza el puerto de Bilbao con las plantas de Aranda Coated Solutions y Todoaceros, en el polígono Prado Marina, en Aranda de Duero (Burgos), también del grupo, es un claro ejemplo.

El operador Tramesa, que gestiona el envío de bobinas a estas fábricas, así como a Tubos Aranda, movió el pasado año más de 212.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 30 por ciento, según destacaron fuentes del grupo siderúrgico.

Desde la creación de este ramal ferroviario, hace más de cuatro años, el volumen transportado se acerca a las 750.000 toneladas, lo que ha permitido evitar la circulación de más de 31.000 camiones por carretera, lo que ha permitido una importante reducción de emisiones de CO2. Las previsiones para este año, antes de la crisis sanitaria, apuntaban a un movimiento de 250.000 toneladas. En este tramo ferroviario, la tracción de los trenes corre a cargo de Captrain.

Tramesa dispone de un parque de más de 500 vagones

El nuevo acuerdo de Tramesa con el grupo Network Steel, llamado a convertirse en uno de los principales actores del acero en la Península Ibérica, forma parte de los planes de expansión del operador de transporte.

Dentro de las líneas fijadas en su 'hoja de ruta', Tramesa está procediendo a la renovación de la flota de vagones y contenedores, con una inversión de más de 6 millones de euros en los últimos seis años. "El propósito es buscar una flota más segura, eficiente y de calidad", destacaron desde Tramesa. El objetivo de la compañía es que en 10 años la flota sea toda de última generación. El operador Tramesa, con sede en Torrelavega (Cantabria), dispone actualmente de una flota formada por más de 500 vagones, entre cisternas; tolva para graneles sólidos, cok, carbonato y arenas; y plataforma para productos siderúrgicos y contenedores.

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

Planta fotovoltaica en Logis Montblanc

Cimalsa ha sacado a concurso un terreno junto al futuro Logis Montblanc (Tarragona) para instalar una planta de energía fotovoltaica que alimentará la plataforma

Katoen Natie dobla la capacidad en Tarragona y proyecta continuar la expansión en 2021

El operador logístico amplía nicho entrando en operaciones de *ecommerce* y en las *comodities*, sin descartar crecer a través de adquisiciones en el mercado peninsular

EVA MÁRMOL. Tarragona

El operador logístico Katoen Natie Ibérica ha doblado capacidad en sus plataformas de Tarragona en apenas una década, hasta contar con 107.000 metros cuadrados de almacenes para mercancía paletizada y 300 silos para graneles repartidos entre los polígonos de Constantí (Tarragona) y Entrevies (a caballo entre los municipios de Tarragona y La Canonja).

La filial española de la multinacional belga no se quedará aquí. La última ampliación en el polígono Entrevies, una nave de 25.000 metros cuadrados y 24 silos, que estrenó el pasado julio, ya tiene colgado el cartel de 'completo'. Y es por ello que el operador logístico seguirá creciendo en un terreno limítrofe de 6,5 hectáreas de extensión, que compró este año.

De cumplirse las previsiones, empezará a construir la primera fase a principios de 2021: "Esperamos que estén completamente desarrolladas las 6,5 hectáreas en cinco años", señala Geert Van Kerckhove, director general de Katoen Natie Ibérica, a TRANSPORTE XXI. El crecimiento de los últimos años ha supuesto una inversión de "casi 60 millones de euros".

Esta expansión responde al crecimiento de los tres sectores en los que está especializado: productos químicos (plásticos), bienes de consumo y, desde finales del año pasado, *comodities*. La compañía ha ampliado nicho a operaciones de *ecommerce* del sector del bricolaje, que ha reforzado su actividad en



Silos para graneles de Katoen Natie en Entrevies.

KATOEN NATIE IBÉRICA SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	15,89	16,00	-1%	15,31	11,24	11,51
Ebitda	5,80	7,01	-17%	6,66	4,23	4,94
Resultado del ejercicio	2,39	3,92	-39%	4,25	2,14	1,47
Total activo	44,20	41,10	+8%	36,59	36,48	38,69
Patrimonio neto	14,77	16,63	-11%	15,08	12,08	10,66

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

bienes de consumo. Y más recientemente ha entrado en dos *comodities*, cacao y café. Una apuesta que ha dado resultado: esta nueva actividad ya aporta actualmente el 10 por ciento a su volumen de negocio, mientras que el sector químico tiene un peso del 60 por ciento y el de bienes de consumo supone el 30 por ciento restante. Las instalaciones del polígono de Constantí, con el

cartel de 'completo' desde hace años, están dedicadas a los tres sectores, mientras que las de Entrevies concentran exclusivamente productos químicos. El objetivo de la compañía es que estos productos liberen espacio en Constantí, a medida que sea necesario para dejar sitio a bienes de consumo y *comodities*, para seguir concentrándolos en Entrevies.

Desde 1998

Katoen Natie Ibérica empezó operando en el polígono de Constantí en 1998. Entró en el mercado español siguiendo a un cliente de la multinacional belga, Leroy Merlin.

España es el país europeo donde más ha crecido en capacidad la multinacional en los últimos años. Es su tercer mercado en importancia, por detrás de Bélgica y Francia, en Europa.

Los orígenes de la compañía, perteneciente a la familia Huts, se remontan a 1854. Actualmente, cuenta con 180 plataformas, todas en propiedad, en 35 países. Suma 13.000 empleados y una facturación de casi 2.000 millones de euros al año. Es también estibadora en los puertos de Amberes, Le Havre y Montevideo.

El operador ha compensado, y con diferencia, la bajada de actividad en algunos sectores, como la automoción, con el incremento de otros, como el *ecommerce*, los plásticos para productos sanitarios o el nuevo nicho de *comodities*. Hasta el punto que prevé mantener el volumen de negocio que proyectaba antes de la pandemia. Registró unas ventas de 17,5 millones de euros en 2019, según la propia compañía. Espera llegar a los 20 millones en 2020. A diferencia de otros países, Katoen Natie siempre ha crecido orgánicamente en el mercado español. "En tiempos de crisis hay más oportunidades y no descartamos crecer a través de adquisiciones", añade el directivo.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

La bajada de actividad en los muelles está haciendo más mella en las empresas de transporte por carretera de contenedores

La tabla del ICO

Que la bonanza en los muelles no llegue con la misma intensidad al lado tierra es una queja recurrente por parte de las empresas de transporte por carretera de contenedores que trabajan habitualmente en el puerto de Barcelona. Ahora, que van mal dadas en los muelles,

la situación es todavía más complicada para el sector, aseguran las propias compañías.

Y es que la actividad en el puerto ha bajado alrededor del 9 por ciento (contenedores llenos excluyendo el transbordo). En el lado tierra: entre el 30 y el 35 por ciento de la flota parada y hasta el 40 por ciento menos de ingresos, según las patronales del transporte. Ante la caída de la actividad y de la facturación, se ha reducido todavía más el exiguo margen con el que trabaja habitualmente el sector.

Encima, la crisis actual, provocada por la situación sanitaria, pilla acabando de salir por la puerta la anterior. Hay empresas que aprendieron la lección, pero otras no. Para rematar, han hecho su aparición los precios COVID-19, unos descuentos de entre el 3 y el 3,5 por ciento sobre las tarifas habituales.

Hay empresas que han dicho "no" a bajar precios, pero cruzan los dedos por poder mantenerlos en 2021, porque lo peor (en este aspecto) puede estar por llegar cuando salgan los nuevos *tenders*. Algo positivo, la morosidad, por el momento, no ha hecho su aparición. Los pagos sí se han atrasado.

Los EREs, no renovación de contratos y ajustes de flota han sido inevitables ante esta situación. Como ha sido inevitable echar mano a los créditos ICO. Y suerte que había esta tabla de salvación a la que se ha agarrado masivamente el sector. Una tabla de salvación textual para alguna empresa, que no lo estaría contando sin los préstamos del banco público.

Queda cruzar los dedos para que la situación mejore y no empeore más. Por el bien de todos.

barcelona@grupoxi.com

URSSA culmina el synchrolift en Tarragona

URSSA ha culminado la construcción del elevador de barcos en el muelle Cantabria del puerto de Tarragona que ha embarcado con destino a Argelia

Caprabo se traslada a la ZAL

La plataforma de Caprabo en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, su nueva sede corporativa, ya está completamente operativa

Digitalización, oportunidad para nueva relación entre cargador y transportista

No afectará a la presión sobre los precios, pero sí mejorará los costes de las empresas



Piden que el autónomo y la microempresa no se quede atrás.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La digitalización abrirá una oportunidad para una nueva relación entre cargadores y transportistas. Y es una oportunidad para hacer más atractivo el sector. Así lo coincidieron en señalar representantes de cargadoras y de empresas de transporte por carretera en una jornada sobre la digitalización en el sector, organizada por la Generalitat.

El coronavirus ha sido el “detonador” para que el transporte, como tantos sectores, se subiera en mayor o menor grado al carro de la digitalización. Y no se puede dejar atrás ni al autónomo ni a la microempresa, señaló Carlos Folchi, secretario general de AGTC, que pidió a la Administración líneas de financiación y que acompañe a estas compañías al salto tecnológico.

La digitalización “es una necesidad y no podremos seguir sin ella”, añadió Jesús Lozano, presidente de Transcalit. “Seremos más rápidos y más ágiles (con la digitalización), pero no afectará a los precios”, apuntó Joaquim Salvat (Salvat

Logística), presidente del Clúster Catalonia Logistics. La digitalización no quitará presión a los precios, pero “sí mejorará los costes”, añadió el empresario.

Sin embargo, el representante de las empresas cargadoras quiso dejar claro que los contratos de transportes “no se licitan en base al precio”. Se licitan en base a “al servicio, la transparencia y la confianza”, aseguró Jordi Espin, secretario general de Transprime. La digitalización “aportará más transparencia” y, quien aporte más transparencia, “generará más confianza”, añadió.

Todos valoraron positivamente la nueva guía de digitalización para el sector, elaborada por el CENIT (Centro de Innovación en Transporte) por encargo de la Generalitat. Es una herramienta para orientar sobre todo a las pymes a que seleccionen las mejores tecnologías a adoptar. Por otra parte, el departamento de Territorio y Sostenibilidad está desarrollando un proyecto de digitalización del documento de control y de la carta de porte.

EVENTOS

Cuenta atrás para la primera misión híbrida, virtual y presencial, del puerto de Barcelona a Colombia

La misión empresarial de la Autoridad Portuaria de Barcelona a Colombia ya tiene fecha: los días 4 y 5 de noviembre. Y ha empezado la cuenta atrás con el lanzamiento de la web (<https://trademission.portdebarcelona.cat>) para las inscripciones. Como no puede ser de otra forma con la pandemia, la acción comercial se desarrollará de forma híbrida, tanto presencial como virtual. Eso sí, mantendrá la misma estructura que las misiones que lleva organizando desde hace más de 20 años la Autoridad Portuaria para generar y fomentar oportunidades de negocio a su comunidad portuaria. La inauguración contará con la presencia *online* de la ministra de Transportes de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, y el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, Damià Calvet, así como la anfitriona, la presidenta del puerto de Barcelona, Mercè Conesa, entre otras autoridades. Tampoco faltará la tradicional jornada empresarial ni el menos esperado seminario técnico aduanero. Un plato fuerte de las misiones empresariales son los contactos empresariales bilaterales, que también estarán presentes en esta edición. Es más, el formato *online* permitirá que los contactos “se puedan alargar entre 10 y 15 días más”, señaló Manel Galan, responsable de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria. Además, el formato virtual facilitará la conexión no solo con la comunidad logística colombiana, también con el resto de Latinoamérica. Aunque es difícil hacer cálculos a priori, “podemos llegar a multiplicar por cinco los participantes” respecto a las misiones presenciales. En cuanto a la participación presencial, se barajan entre 50 y 55 profesionales y empresarios si se mantienen las actuales circunstancias sanitarias.

POLÍTICA

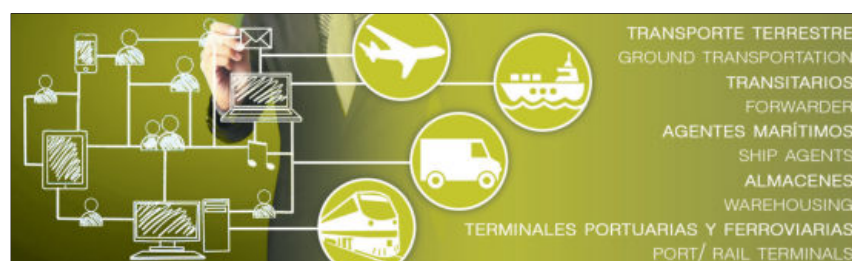
BCL crea un nuevo grupo de trabajo para favorecer la descarbonización del sistema logístico en Cataluña

BCL (Barcelona Centre Logístic Catalunya) ha creado una nueva comisión de trabajo, Logistics Green New Deal BCL, cuyo objetivo es favorecer la descarbonización del sistema logístico catalán para que sea uno de los más sostenibles. Presidida por Xavier Sabaté, responsable de Proyectos de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la nueva comisión trabajará en cuatro ámbitos: la eficiencia energética y economía circular, las energías renovables y despliegues de puntos de conexión, la movilidad sostenible y la innovación en materia de nuevas fuentes de energía.

POLÍTICA

Área Metropolitana de Barcelona promueve la bicicleta para la ‘última milla’ dentro del Plan de Movilidad

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha anunciado una inversión de 900.000 euros en subvenciones de proyectos de ciclogística, que faciliten el uso de la bicicleta en la ‘última milla’ del reparto de mercancías. Los ayuntamientos que integran el organismo supramunicipal podrán destinar estas ayudas a los estudios previos de ubicación de los proyectos de ciclogística local, a instalaciones (espacios de intercambio de mercancías o almacenes) y a la compra de vehículos (bicicletas y triciclos de carga), así como a cursos de formación para los repartidores. Esta actuación está incluida en el Plan de Movilidad Sostenible de la AMB. Dentro de esta iniciativa, está activa la primera convocatoria de subvenciones para ayudar a los autónomos que trabajan en la distribución urbana de mercancías. El objetivo es favorecer la renovación del parque móvil por vehículos de bajas emisiones.



Software para la logística y el transporte de mercancías

TRANSKAL

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

ADUR software productions

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

El parón en los muelles pilla al sector sin haberse recuperado de la anterior crisis

Afronta la situación con ERTes, no renovando contratos, reduciendo flota y con la tabla de salvación de los créditos ICO, mientras sigue la presión a la baja de los precios

► La nueva crisis pilla al transporte terrestre de contenedores del puerto de Barcelona sin haberse recuperado de la anterior. Los créditos ICO han sido la tabla de salvación ante la caída de actividad y de la facturación. Una situación que todavía mengua más los ya exiguos márgenes del sector. Y, para rematar, sigue la presión a los precios.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Si la bonanza en el lado mar no se ha trasladado tradicionalmente con la misma intensidad al lado tierra (como refleja el análisis anual de TRANSPORTE XXI), ahora, que van mal dadas en los muelles, la situación es mucho más peliaguda para el camión que opera habitualmente en el puerto de Barcelona.

La dársena catalana cerró los primeros ocho meses del año con un descenso del 9,2 por ciento del número de contenedores embarcados y desembarcados (lentos), sin incluir el transbordo, en comparación con el mismo periodo de 2019, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria.

Un descenso de actividad que se ha traducido en una bajada media del 40 por ciento de la facturación para las empresas de transporte, según calculan las dos patronales del

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES

► AÑO COMPLETO

Tráfico	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	%19/18	%19/12
TEUs Embarcados	838	860	812	784	751	703	653	625	-2,5%	+34,1%
TEUs Desembarcados	611	605	583	542	497	456	407	401	+1,0%	+52,4%
Total	1.449	1.465	1.395	1.326	1.248	1.159	1.061	1.025	-1,0%	+41,4%

► ENERO-AGOSTO

Tráfico	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	%20/19	%20/12
TEUs Embarcados	519	549	571	538	509	486	443	435	405	-5,5%	+28,2%
TEUs Desembarcados	364	423	406	392	370	335	308	274	276	-13,9%	+31,9%
Total	883	972	977	930	879	821	751	709	681	-9,2%	+29,7%

En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración Transporte XXI.

transporte ATEC (Associació de Transportistes Empresaris de Contenedors) y Ametraci.

Lógicamente, la situación no es homogénea y hay las empresas que no salen tan mal paradas: "No trabajamos con tanta alegría como hace un año, pero no nos podemos quejar", señala uno de los empresarios consultados. Esta compañía está "salvando los trastos". Y prueba de ello es que no ha tenido que recurrir ni a despidos ni a ERTes. De no haber un nuevo confinamiento, "esperamos cerrar sin pérdidas este año", añade.

Si ha tenido que aplicar ERTes otra compañía, cuya actividad ha bajado de media un 30 por ciento, "abril todavía fue un buen mes, bajamos

en mayo y seguimos, de momento, sin atisbar una mejoría".

Es muy mala suerte que aparezca el coronavirus justo cuando se ha apostado por ampliar flota: "Nos fue muy bien el último trimestre de

El volumen de negocio ha caído de media el 40%

2019 y decimos crecer pasando de 10 a 15 camiones a principios de año". No ha quedado otra que "echar marcha atrás y no renovar los contratos temporales a los conducto-

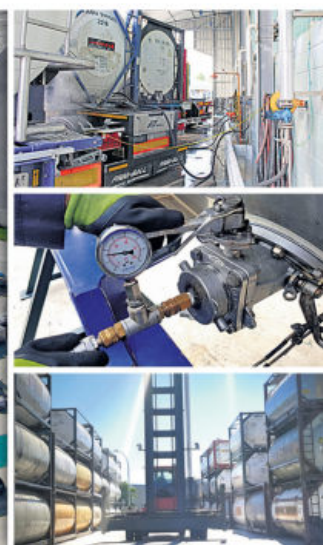
res". Ahora, con la flota ajustada, "tenemos una actividad normal".

La pandemia pilló a otro operador con la flota ampliada un año antes: "Hemos tenido que reestructurar la compañía, despidiendo a cuatro chóferes y desinvertiendo en camiones poniéndolos a la venta". Esta empresa ha registrado un descenso de la facturación de entre el 40 y el 45 por ciento, ya que el 70 por ciento de sus operaciones son de importación, más afectadas que los tráficos de exportación. "Hay autónomos que están viviendo mejor", añaden desde esta compañía.

Al margen de si la cuenta está siendo más o menos pronunciada o si la empresa tiene más o menos flota, todos los entrevistados han tenido



LACISA
CHARLES ANDRE



LAVADEROS DE CISTERNAS, S.A.
Carrer de Simón Ferrer 3
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona (España)

Tel.: (+34) 93 223 41 53
Fax: (+34) 93 223 41 02
Email: lacisa@gcatrans.com

GPS: 41°19'28.8"N, 02°09'06.8"E / 41.32468, 2.151899

www.lacisa.net

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA



Se ha sumado la falta de demanda a la sobreoferta.

que recurrir a los créditos ICO. En algún caso, han sido la tabla de salvación, “igual hubiéramos tenido que cerrar sin este crédito”, señala uno de los entrevistados.

Y suerte del ICO porque la crisis actual ha llegado acabando de salir por la puerta la anterior: “No es fácil digerir que el cinturón apriete dos veces seguidas. Los créditos ICO nos han ayudado a tener liquidez”. “Llueve sobre mojado. No nos hemos recuperado de la anterior y esta vez nos pilla más débiles”, coinciden desde otra de las compañías. Algunas empresas han aprendido la lección de la anterior crisis: “Nos pilla más preparados, ya que antes tomábamos las medidas demasiado tarde y, ahora, hemos reaccionado antes”.

Precios COVID-19 con descuentos de entre el 3% y el 3,5%

En cuanto al riesgo de que haya empresas que no sobrevivan al envite: “Habrà alguna que no aguantará. Se ha pasado de una media de un viaje y medio o dos al día a un viaje por camión, y habrá compañías que no lo podrán soportar”.

Hay un problema eterno al margen de épocas de vacas gordas o flacas, de prepandemias, pandemias y,

seguro, que pospandemias, la presión sobre los precios. “Van hacia abajo sobre todo por la competencia desleal”. Durante el estado de alarma, hubo empresas que “aprovecharon el descenso del coste del combustible para bajar precios, sobre todo, de corto radio e, incluso, por debajo de lo que cobra un autónomo”, señala uno de los entrevistados. Esta compañía ha perdido algún cliente, “no entramos en esa guerra que es pan para hoy y hambre para mañana”.

“Es imposible lograr la actualización de los precios, se ha sumado la falta de demanda a la sobreoferta que ya había”, aseguran desde otra empresa, que también ha dicho “no” a bajar precios. Lo peor puede estar por llegar, “cuando salgan los *tenders*, a finales de año, a ver qué nos encontramos. Nos damos con un canto en los dientes de poder mantener precios en 2021”, añaden. “Se están ofreciendo precios COVID-19 con descuentos de entre un 3 y un 3,5 por ciento”, aseguran desde otra firma.

Tampoco cambian los “culpables” de la presión, “las navieras siguen apretando a las transitarías para quedarse con el negocio ‘puerta a puerta’, lo que nos acaba afectando a nosotros, ya que nos contratan para menos operaciones”. Es más, los armadores “están presionando directamente a los importadores/exportadores, que son también clientes nuestros, para hacerse con el transporte”.

Entre el 30% y el 35% de flota parada

ATEC, la principal patronal del transporte en el puerto de Barcelona, calcula que entre el 30 y el 35 por ciento de la flota de sus asociados está parada actualmente. Es decir, unos 350 vehículos. “Hay mucha menos actividad que cuando el estado de alarma”, señalan fuentes de la asociación. Con una bajada media de la fac-

turación del 40 por ciento, “los ERTes, los EREs y la no renovación de contratos han sido inevitables”. Los precios se mantienen en el mejor de los casos. Unos precios que “no reflejan la realidad de los costes”. El exiguo margen con el que trabaja habitualmente el sector, lo es todavía más al disminuir la facturación. Y

ello se traduce en que “hay viajes que se están haciendo en pérdidas”. La otra asociación, Ametraci, destaca la “competencia desleal” que están sufriendo sus asociados al compartir mercado con otras empresas que pagan sueldos más bajos al estar domiciliadas fuera de Cataluña y regirse por convenios diferentes.

VAHLE

TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA UN FUTURO VERDE

SISTEMAS DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA, DATOS Y POSICIONADO PARA PUERTOS SOSTENIBLES



VAHLE ESPAÑA, S.A.U.

Ronda Industria 18 | 08210 Barberá del Vallés | España
www.vahle.es

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

El volumen de negocio bajó casi el 7% en un buen año en el muelle

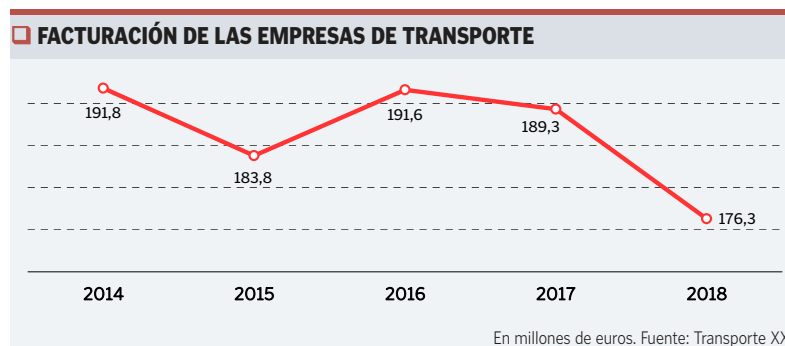
La facturación del sector acumula un descenso del 8% entre 2014 y 2018, mientras que los tráficos crecen el 26% en el lustro

► Las empresas de transporte que operan habitualmente en el puerto de Barcelona registraron un volumen de negocio de 176,29 millones de euros en 2018, casi el 7 por ciento menos que en el ejercicio anterior, mientras el tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) aumentó el 5 por ciento durante este periodo.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las empresas de transporte por carretera de contenedores que operan habitualmente en el puerto de Barcelona no tuvieron un buen año en el ejercicio 2018, después del estancamiento que registraron en 2017, de acuerdo con el estudio elaborado por TRANSPORTE XXI, que se basa en los asientos depositados por las compañías en el Registro Mercantil, estando excluidas las que no presentaron las cuentas. Además, no aparecen las transitarías por la imposibilidad de disgregar su actividad terrestre de las otras ni tampoco las empresas de transporte por carretera catalanas cuyo nicho principal no es el transporte de contenedores.

Hechas estas salvedades, el informe se basa en un total de 57 compañías analizadas, las que aparecen numeradas y el resto englobadas en el



mismo epígrafe en la tabla de la página siguiente. Estas 57 empresas sumaron un volumen de negocio de 176,29 millones de euros en 2018, lo que supone un descenso de casi el 7 por ciento (6,9 por ciento) en comparación con el ejercicio precedente, año en el que las ventas experimentaron un retroceso del 1,2 por ciento.

Como en otros ejercicios, esta evolución no reflejó la actividad registrada en los muelles, que creció casi el 5 por ciento (contenedores llenos sin incluir el transbordo) en 2018. El sector del transporte de contenedores

El 22,8% de las empresas analizadas registraron unos resultados negativos

res acumula un resultado negativo del 8 por ciento en el lustro. Es decir, ingresó 15,52 millones de euros menos en el ejercicio analizado que en 2014, cuando sumó unas ventas superiores a los 190 millones de euros.

En el mismo periodo de tiempo, entre 2014 y 2018, el tráfico de contenedores en la dársena catalana ha experimentado un crecimiento, ni más ni menos que del 26,4 por ciento (contenedores llenos sin incluir el transbordo), pasando de los 1.159.000 TEUs a 1.465.000 TEUs. Si el lado tierra reflejó la actividad del lado mar, el transporte de contenedores registró prácticamente el mismo volumen de negocio en 2019 que en 2018. Sin duda, este año será más negativo.

De las 57 empresas analizadas, un total de 13 operadores tuvieron

Ranking de empresas

Transportes Portuarios lidera la clasificación con un volumen de negocio de 39,50 millones de euros. Se sitúa en segundo lugar Butransa con una facturación de 22,29 millones y un crecimiento del 6 por ciento en comparación con el ejercicio precedente, lo que contrasta con la evolución en general del sector.

Las dos primeras, Transportes Portuarios y Butransa, suman 61,79 millones de euros, lo que supone una cuota del 35 por ciento del total de la facturación del sector.

La tercera y cuarta, Luchana Logística y Transalliance Ibérica, se sitúan en unos volúmenes por debajo de los 20 millones: Luchana Logística registró unas ventas de 12,90 millones de euros (volumen similar al de 2017) y Transalliance Ibérica se quedó en los 10,21 millones (-39 por ciento).

Por debajo de los cinco millones de euros, la quinta, Transportes Pejo (4,70 millones), y la sexta, J Mestre (4,61 millones). La que más ha crecido en el lustro es Transportes Portuarios.

resultados negativos, es decir, más del 20 por ciento del global (22,8 por ciento). Se trata de un porcentaje significativo, más teniendo en cuenta que fue del 14,3 el por ciento en el análisis correspondiente al ejercicio precedente.

La media de activos por empresa analizada se situó en los 1,57 millones de euros (1,27 millones en 2017). Mientras que el volumen de negocio medio por compañía fue de unos tres millones de euros (2,3 millones en el análisis anterior). Un total de 893 puestos de trabajo generó el transporte de contenedores del puerto de Barcelona, lo que da una media de 15,6 empleados por compañía.

La pregunta que se hace el sector: si lo peor ha pasado ya o está aún por llegar

E. M. MÁRMOL. Barcelona

La incertidumbre ante el futuro es el sentimiento dominante en el transporte por carretera de contenedores que opera en la dársena, como en gran parte de la sociedad. “No sabemos si lo peor ha pasado o está por llegar. Nuestro futuro dependerá de la evolución de la actividad económica en general”, señala uno de los consultados.

“Las consecuencias de los problemas actuales se verán el próximo año”. Y es que “habrá que empezar a devolver los créditos ICO y habrá empresas que no podrán. Habrá clientes nuestros que ahora están en ERTE y acabarán en ERE, cerrarán y nosotros iremos detrás”. “Todos los datos económicos son malos, lo que influye en el consumo y acaba reflejándose en los contenedores”. Sin embargo, “no hay que perder la esperanza de la mejora de

la de situación sanitaria, que se encuentre la vacuna y vayamos remontando, aunque sea levemente”, añaden desde otra compañía. “No veo claro el futuro. Somos una empresa modesta que ha ido creciendo poco a poco y esperamos seguir trabajando”, señala otro operador. Una de las compañías pone el acento sobre todo en la “situación incierta generada por las navieras que quieren el monopolio y hacerse con el transporte terrestre”.

Desde la patronal ATEC, ven “el futuro muy complicado hasta fin de año. Se trata de resistir”. Entre sus asociados, “hay mucha preocupación porque ya venimos de unos meses complicados con bajadas de la facturación, EREs y ERTEs”. Eso sí, la esperanza no se pierde, “confiamos en que se salga de la pandemia, se encuentre la vacuna y la situación cambie en 2021”.

TODOS TIPO DE DESCARGAS DE CONTENEDOR CISTERNA Y VOLQUETES DE 20 PIES

TRANSPORTES
Carlos Herrera Boada, S.L.
STA. EULALIA DE RONÇANA

+34 636 470 575 (Ricard Herrera) • ricard@transportes-herrera.com

TODA LA FLOTA cumple restricciones ZBE (3 ECO)

MITAD DE LA FLOTA DUAL DE GAS Y DE TRES EJES (44 TONS)

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE BARCELONA

Rk		Empresa	Asociación	Constit.	VENTAS							Resultado	Activo	Empleo
2018	2017				2018	2017	2016	2015	2014	%18/17	%18/14			
1	1	Transportes Portuarios SA	ATEC	1963	39,50	s/d	35,93	28,59	27,67	-	+43%	0,87	17,51	95
2	2	Butransa SA	ATEC	1981	22,29	21,00	20,59	18,19	18,22	+6%	+22%	0,09	8,52	66
3	4	Luchana Logística SA		2007	12,90	12,89	12,60	12,60	11,50	+0%	+12%	-0,06	6,96	112
4	3	Transalliance Ibérica SA		1999	10,21	16,66	23,89	23,28	19,58	-39%	-48%	0,25	3,70	18
5	7	Transportes Pejo SA	ATEC	1983	4,70	5,03	5,48	4,19	3,87	-6%	+22%	0,03	2,51	28
6	9	J Mestre SA	ATEC	1966	4,61	4,32	4,20	4,79	5,08	+7%	-9%	0,26	10,49	37
7	10	Mare Combinato SL		2003	s/d	4,20	4,12	4,04	4,27	-	-	-	1,65	25
8	11	Laren 2000 SL	ATEC	1999	4,17	4,07	3,98	3,73	3,35	+2%	+24%	0,00	2,23	24
9	8	La Badalonesa de Transportes SL	ATEC	1978	3,99	4,75	3,90	s/d	6,08	-16%	-34%	-0,14	1,28	17
10	6	Multilink SA		1989	3,98	5,05	5,34	s/d	5,67	-21%	-30%	-0,10	1,86	15
11	12	Transegea Valles SL	ATEC	2003	3,65	3,58	3,81	3,54	3,13	+2%	+16%	-0,01	1,56	17
12	14	Quiñonero Servicios Logísticos SL	ATEC	2002	3,60	3,26	3,00	2,71	1,36	+10%	+164%	0,02	1,12	11
13	15	Fransitrans SA	ATEC	1989	3,39	3,21	2,91	2,35	2,13	+6%	+59%	0,02	1,55	37
14	13	Transportes Ricardo Martínez SA	ATEC	1984	3,24	3,27	2,84	2,66	2,45	-1%	+32%	0,02	1,09	16
15	16	Celmar Trans SL	ATEC	1994	3,17	3,09	3,63	3,41	3,22	+3%	-1%	-0,02	2,34	17
16	18	Osgón Servicios para el Transportista SL	ATEC	2006	2,92	2,68	2,43	2,51	2,88	+9%	+1%	0,02	0,86	5
17	17	Automociones Portuarias SL		1983	2,64	2,76	2,67	2,59	2,53	-4%	+4%	-0,10	1,67	24
18	19	Containers Transportlight SL		2014	s/d	2,60	2,32	1,95	0,00	-	-	-	0,91	3
19	20	Contenedores Logísticos Comar SL	ATEC	2014	2,59	2,36	1,36	0,64	0,00	+9%	-	0,02	1,02	9
20	24	Moroco 2009 SL		2009	2,44	2,25	2,26	2,49	2,29	+8%	+6%	0,00	1,10	1
21	22	Servi Port Transporte de Contenedores SL	ATEC	2005	2,15	2,31	2,20	2,16	1,47	-7%	+46%	-0,05	0,86	15
22	32	Transporte Multimodal Logística y Servicios SL	ATEC	2014	2,08	1,45	1,49	1,33	0,00	+44%	-	0,01	1,08	16
23	21	Cont Europ Logística SL	ATEC	2005	2,06	2,35	2,34	2,14	2,35	-12%	-12%	0,00	0,79	21
24	30	Trans Cadamar SL	ATEC	2012	1,76	1,48	0,89	0,36	0,40	+19%	+337%	0,01	1,32	29
25	27	Càrrega i Transport de Contenidors SL	ATEC	2013	1,76	1,67	1,91	1,81	0,00	+5%	-	-0,02	0,71	6
26	26	Transportes Cid Camarasa SL	ATEC	1995	1,75	1,73	1,65	1,61	1,57	+1%	+12%	-0,02	1,32	16
27	25	Logic Port SA	ATEC	1997	1,69	1,87	1,75	1,69	1,65	-10%	+2%	0,00	0,81	12
28	28	Transportes Especiales Minguito SL	ATEC	2012	s/d	1,65	1,62	1,30	1,07	-	-	-	0,59	14
29	31	Transportes Carlos Herrera Boada SL	ATEC	1994	1,46	1,47	1,24	1,03	1,01	-1%	+44%	0,05	1,21	12
30	33	Trafic-Tainer SL	ATEC	1994	1,43	1,32	1,41	1,40	1,22	+8%	+17%	0,00	0,65	19
31	40	Albio Transports BCN SL	ATEC	1995	1,28	0,95	0,85	0,57	0,11	+35%	>999%	0,01	0,44	9
32	35	Eurocombi 2003 SA	ATEC	2003	s/d	1,27	1,25	1,37	1,68	-	-	-	0,46	2
33	34	Santos y Santos Garraf SL	ATEC	2010	1,26	1,29	0,47	0,00	0,00	-2%	-	0,04	0,62	10
34	38	Servi Port Intermodal SL		2008	1,25	1,03	1,08	1,18	1,22	+22%	+3%	0,01	0,84	6
35	36	Artrans 2000 SL	ATEC	1999	1,17	1,09	1,20	1,17	1,14	+7%	+2%	-0,01	0,61	20
36	49	Egardimo SL	ATEC	2001	1,13	s/d	s/d	s/d	s/d	-	-	0,08	0,90	12
37	37	Transcra SL	ATEC	1990	1,02	1,04	1,16	1,16	1,16	-2%	-12%	0,00	0,65	14
38	43	Contenedores del Puerto Germán Ocampos SL	ATEC	1999	0,93	0,82	0,71	0,77	0,85	+14%	+9%	-0,05	0,42	7
39	39	LG C Badalona Transportes SL	ATEC	2010	0,90	1,03	1,18	0,97	0,79	-13%	+13%	0,00	0,45	12
40	45	Perclau 2011 SL		2011	0,84	0,77	s/d	0,36	0,15	+10%	+471%	0,02	0,39	-
41	41	Dojitrans SL	ATEC	1996	0,82	0,90	1,18	1,26	1,20	-9%	-32%	-0,05	0,18	7
Otras empresas con actividad (17 empresas)					5,03	7,30	7,39	7,94	8,40	-31%	-40%	-0,15	4,34	56
Empresas extinguidas (5 empresas)					0,00	11,09	10,37	15,53	37,30	-100%	-100%	-	-	-
Total Empresas Puerto Barcelona					176.29	189.28	191.55	183.83	191.81	-7%	-8%	0.97	89.67	893

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

EMBALAJES PARA LA PROTECCIÓN DE MERCANCÍAS

Load Securement Products



- BOLSAS HINCHABLES
- AISLANTES ISOTÉRMICOS
- BOLSAS DESECANTES
- ANTIDESLIZANTES
- NIUPACKS
- TY-GARD
- CINTAS DE TRINCAJE
- VOID-GARD

Disponemos de una amplia gama de diferentes soluciones para proteger su mercancía durante el transporte, ya sea por carretera, marítimo, aéreo o ferroviario.



www.j2servid.com

C/ Narcís Monturiol, 25 - P.I. Salelles II | 08253 St. Salvador de Guardiola | Tel. (+34) 93 835 59 59 | comercial@j2servid.com

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA



El Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD) se empezó a implantar en el año 2013.

Más automatización en los accesos

Nuevo sistema de control aduanero en las puertas de las terminales de contenedores

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

EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona dará un salto más en la automatización de las salidas, por el lado tierra, de las terminales de contenedores con un nuevo Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD+). Se trata de una mejora del actual SICAD, que ya agiliza la salida de los camiones con mercancías de importación. Una mejora que está elaborando el Fòrum Telemàtic, grupo de trabajo integrado por representantes de la comunidad portuaria dedicado a optimizar los procesos documentales asociados a las mercancías que pasan por el recinto portuario. Con el actual sistema, alrededor del 79,2 por ciento de los contenedores de importación salen directamente de las dos terminales dedicadas a estos tráficos, BEST y APM Terminals Barcelona, una vez ha cargado el transportista, según un estudio que ha realizado el Fòrum Telemàtic. Este análisis se basa en una muestra de 22.000 preavisos de recogidas de contenedores que las empresas de transporte envían a las estibadoras. La automatización llegará al 97,1 por ciento de los contenedores con el nuevo SICAD. Aunque, “espera-

mos que el porcentaje sea prácticamente del cien por cien”, señalan fuentes de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La práctica totalidad de las salidas serán automáticas porque el SICAD+ también permitirá a las terminales, en calidad de Almacenes de Depósito Temporal (ADTs), con el nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU), tener información directa sobre la situación aduanera del contenedor, que podrán trasladar más rápidamente a la empresa de transporte que debe recogerlo.

Las herramientas que se desarrollan, de acuerdo con la Aduana, permitirán eliminar las salidas manuales “agilizando la gestión de las puertas de salida”. Es más, “el

hecho de que el proceso sea automático ahorrará tiempo y evitará los errores humanos propios de los procesos manuales”.

Ahorra tiempo y evita errores propios de los procesos manuales

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

se vuelva a producir”, añaden estas fuentes.

La primera versión del SICAD se empezó a implantar hace siete años en BEST. Estuvo operativo en la actual APM Terminals Barcelona un año después. Para que se pueda instalar el SICAD, las puertas de las terminales deben ser automáticas. Además, el transportista debe tramitar el preaviso de que va a recoger el contenedor. La terminal de Grimaldi, dedicada al tráfico rodado con Italia, es la última instalación donde se ha implantado el SICAD.

El Fòrum Telemàtic trabaja también en herramientas de intercambios documentales en el transporte ferroviario.

Primer acceso automatizado en un depósito, Barcelona Container Depot Service, para agilizar la operativa al transporte

E.M. Barcelona

Barcelona Container Depot Service ha sido, a finales del año pasado, el primer depósito de contenedores en contar con accesos automatizados en la dársena catalana. La compañía, dedicada al almacenaje, reparación, compraventa, inspección y limpieza de contenedores, instaló nueve puertas automáticas que agilizan los servicios a los transportistas y mejoran la seguridad de las

Las puertas facilitan distribuir los camiones según el servicio requerido

inspecciones. Las nueve puertas automáticas permiten distribuir los camiones según el servicio que requieran. Este sistema de acceso automatizado ha sido “el primero de estas características” en España, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. Se trata de “una innovación destacable en el ámbito de los depósitos de contenedores y es un paso adelante importante en el uso de las nuevas tecnologías por parte de este tipo de instalaciones para facilitar el desarrollo sostenible de la actividad logística y portuaria”, añade.

Los nuevos accesos al *depot* supone una mejora significativa para los transportistas frente a las anterio-

res instalaciones, dos accesos únicos. El nuevo sistema permite optimizar la entrada de los camiones y racionalizar el acceso según la tipología del contenedor (*dry*, *reefer*, *cisterna* y *isotank*) y del servicio que tengan que realizar (recogida o entrega con inspección del contenedor).

Además, la nueva configuración de los accesos agiliza y mejora las inspecciones para la elaboración del ‘informe de idoneidad’ de los contenedores, un servicio que Barcelona Container Depot Service ofrece desde el año pasado que garantiza el buen estado de los contenedores vacíos, dando respuesta así a las peticiones del sector.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat

El proyecto RePort para promover el GNL encara sus pasos finales

La iniciativa, cofinanciada por la UE, ha permitido desarrollar tecnología innovadora para transformar motores diésel en duales

► El proyecto RePort, cofinanciado con fondos FEDER, para promover el uso del gas natural como combustible alternativo para los camiones encara su recta final. El resultado: 26 camiones con motores transformados para una doble combustión, pudiendo funcionar tanto con gasóleo como con gas natural licuado o comprimido.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El proyecto RePort de impulso del gas natural como combustible alternativo para camiones que operan en el puerto de Barcelona “está en estos momentos en su última fase”, según han señalado fuentes de la Autoridad Portuaria.

El proyecto, cofinanciado por la Unión Europea a través de los fondos FEDER, se inició en 2016. El objetivo era claro: desarrollar una innovadora tecnología para transformar motores diésel en dual-fuel. Es decir, motores de doble combustible que pueden funcionar con gasóleo y con gas, contribuyendo así a mejorar la calidad del aire del puerto de Barcelona y su zona de influencia.

El resultado: 26 vehículos han sido adaptados para el uso de gas natural gracias a esta iniciativa liderada por la Autoridad Portuaria de



La iniciativa se enmarca en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Barcelona en colaboración con la patronal ATEC, Acció (agencia para la competitividad de la empresa de la Generalitat) y Gas Natural Fenosa, entre otros participantes. Los principales objetivos de RePort han sido reducir las emisiones contaminantes y acústicas causadas por el transporte de mercancías por

El resultado ha sido 26 camiones adaptados para el uso del gas natural

los camiones que entran y salen del recinto portuario, recopilar información sobre las emisiones, mejorar la tecnología existente en los motores de doble combustible y compartir los resultados obtenidos con el fin de promover el uso del gas natural como combustible estándar en la cadena de distribución de bienes.

Cada fase del proyecto para lograr estos objetivos ha estado liderada por diferentes socios: el estudio de la calidad del aire en Barcelona y cercanías, liderado por Barcelona Supercomputing Center, el diseño

Gasínera

El puerto de Barcelona cuenta desde hace un par de años con una gasínera, una instalación que permite suministrar gas natural licuado (GNL) y comprimido (GNC) a camiones.

La gasínera está integrada en la estación de servicio de GALP. La instalación dispone de dos surtidores de gas natural comprimido para vehículos pesados y turismos, dos surtidores de gas natural licuado para camiones y un depósito criogénico de GNL de 60 metros cúbicos de capacidad.

Al igual que el proyecto RePort, esta iniciativa se enmarca en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire cuyo objetivo es reducir de manera efectiva las emisiones de la actividad portuaria.

de la conversión de vehículos a dual-fuel, por IDIADA, la logística de suministro de gas natural a los vehículos, por Gas Natural Fenosa, y, finalmente, las pruebas de vehículos con combustible a gas, seguimiento de consumos, prestaciones y emisiones, por IDIADA y ATEC.

Se han instalado depósitos de gas natural comprimido (GNC) en 25 camiones y se ha colocado un depósito de gas natural licuado (GNL), que permite una mayor autonomía, en uno.

Para mejorar los resultados de reducción de las emisiones y de ahorro económico obtenidos con el motor dual, la Escola Europea Intermodal Transport realizó, en su día, un curso de conducción eficiente a los 26 conductores de los vehículos. El proyecto está evaluado en 1,61 millones de euros, de los que unos 690.000 se financian vía FEDER. Se trata de una de las acciones incluidas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

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



ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

Valencia


Marítimo/ 35

Noatum y Algeposa fidelizarán nuevos flujos de granel agroalimentario y fertilizantes en su terminal del puerto de Sagunto

El aumento de tonelaje de los buques de MSC y CMA CGM impulsan los tráficos en Valencia

Las terminales portuarias mejoran sus flujos en el segundo cuatrimestre gracias a la masiva escala de megabuques y el crecimiento en el volumen de carga *import-export*

► El aumento de tonelaje de los buques de las navieras MSC y CMA CGM están impulsando los tráficos de contenedores en el puerto de Valencia. Las terminales están mejorando sus flujos en el segundo cuatrimestre gracias a la masiva escala de megabuques y el crecimiento en el volumen de la carga *import-export* en la dársena.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

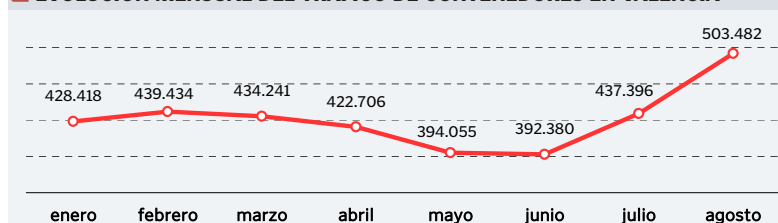
El aumento de tonelaje de los buques que emplean las navieras MSC y CMA CGM en sus servicios regulares entre Asia y Mediterráneo están impulsando los tráficos de contenedores en el puerto de Valencia, según explican varios empresarios transitarios consultados por TRANSPORTE XXI.

La aparición de los megabuques de entre 18.000 y 24.000 TEUs en las terminales del enclave, sobre todo, en las instalaciones de CSP Spain y MSC, están alimentando de nuevos flujos de carga *import-export* y tránsito internacional, "a la vez que nos permite tener un mayor colchón en los *slots* para ubicar las exportaciones, liberando presiones del pasa-



Un buque de 24.000 TEUs de MSC operando en su terminal dedicada de Valencia. Foto: APV

EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN VALENCIA



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

do", indican desde el colectivo logístico. El desembarco de estos grandes buques, unido al crecimiento en el volumen del *import-export* en la dársena como es el caso de la proge-

sión de los flujos agroalimentarios, con un aumento del 2 por ciento en las exportaciones y del 18 por ciento en las importaciones, ha permitido el pasado mes de agosto un registro

récord, con 503.482 TEUs, un dato histórico en los puertos españoles. El volumen supone una mejora del 7 por ciento respecto a idéntico mes del pasado año, cuando se manipularon 470.218 TEUs, periodo que estuvo entre los de mejor comportamiento en flujos de 2019.

MSC y CMA CGM agrupan el 52% de las escalas en Valencia

Por navieras, de acuerdo a los datos de la Autoridad Portuaria de Valencia por escalas, las operaciones de MSC crecen a un ritmo del 1,5 por ciento, mientras que las de CMA CGM, segundo cliente en volumen, aumentaron un 5 por ciento al término del segundo cuatrimestre del presente ejercicio. Entre las dos compañías totalizaron el 63 por ciento de las escalas gestionadas por la terminal de CSP Spain, mientras que la instalación dedicada de MSC recibió 424 escalas, 364 de buques de la suiza, el 43 por ciento de los que operaron en Valencia.

MARÍTIMO

Gimeno refuerza el papel de Castellón como puerto de carga agroalimentaria

ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón

Grupo Gimeno está afianzando el papel del puerto de Castellón como enclave especializado en la importación de graneles agroalimentarios. Su división marítimo-portuaria, a través de la empresa estibadora PortSur, ha acogido en las últimas semanas diversos cargamentos de maíz y trigo. Estas operativas han supuesto la consecución de nuevos récords de descarga en la terminal de graneles ubicada en la dársena sur del recinto castellonense, según ha explicado el grupo.

La estibadora de Grupo Gimeno ha gestionado dos grandes operativas en las últimas semanas. La primera de un buque con 46.000 toneladas de trigo y un segundo granelero con 65.000 toneladas de maíz, mercancía destinada a la fabricación de pienso en Castellón y zonas limítrofes.

El gran objetivo de Grupo Gimeno es ofrecer una alternativa económica y de calidad al sector agroalimentario español, gracias a la capacidad de atraque y operativa que dispone su estibadora en el puerto de Castellón.

En este sentido, la terminal de graneles tiene previsto optimizar sus instalaciones para permitir las escalas de más buques en la dársena sur y mejorar su capacidad de almacenamiento. La terminal PortSur tiene prevista la prolongación de su muelle en la dársena sur en 202 metros hacia el norte con la formación de una explanada asociada de 16.500 metros cuadrados de superficie, con una inversión de 11,9 millones de euros, y la puesta en servicio de más espacios cubiertos de almacenaje para el depósito en silos de graneles sólidos.

Grupo Mestre

Consignación y Fletamento s.l.
Logística integrada marítimo portuaria

YANG MING Servicio semanal a Singapur • Hong Kong • China • Tailandia • Indonesia • Vietnam • Filipinas • Malasia • Taiwán • Corea • Japón • India • Sri Lanka • Bangladesh • Pakistán • Egipto • Israel • Turquía • Grecia y Estados Unidos.

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

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

Fesco Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.

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

Servicio de transporte integral: marítimo, aéreo o terrestre desde cualquier origen o destino.
Embarques de cargas consolidadas, contenedores completos, Break-Bulk, mercancías sobredimensionadas, animales vivos...
Servicios propios de carga consolidada de exportación hacia Rep. Dominicana (Rio Haina/Caucedo).

Consignación y Fletamento: Edificio Mestre • Muelle 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

TRANSITARIOS

WRL Shipping apuesta por Valencia para arrancar su negocio en España

El grupo logístico está especializado en la gestión de operativas de transporte de maquinaria y equipo pesado por vía marítima

► El grupo logístico WRL Shipping ha abierto una nueva sociedad filial en Valencia para arrancar su negocio en España. El operador apuesta por el desarrollo de flujos de maquinaria y equipo pesado por vía marítima, extendiendo a la Península Ibérica su red mundial establecida en Brasil, India, Italia, Países Bajos, Turquía y Emiratos Árabes Unidos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El grupo logístico WRL Shipping, especializado en envíos industriales de carga rodada por vía marítima, terrestre y aérea, ha desembarcado en España con presencia propia y ha decidido ubicar una sociedad filial en Valencia.

La compañía, con central en Dubai (Emiratos Árabes Unidos), ha constituido una nueva sociedad mercantil bajo la denominación de WRL Shipping Spain.

La sociedad arrancó sus operaciones en Valencia el pasado 28 de julio con un capital social de 60.000 euros, de acuerdo a los asientos depositados en el Registro Mercantil. Al frente de la misma está Alejandro Cubas Prieto, según han indicado fuentes del grupo logístico. El objeto social de la compañía es la realización de todo tipo de actividades de operador o agencia de transportes, así como las actividades propias de transitario, depósito, almacenaje y distribución de todo tipo de mercancías, agencia marítima y despacho de aduanas.

El principal nicho de negocio de Grupo WRL Shipping está focalizado en la logística global de maqui-



Un embarque de maquinaria pesada realizado por WRL Shipping.

Foto: WRL Shipping

naria y equipo pesado, medios de carga y elevación para el movimiento de tierras y minería, vehículos ferroviarios y de carretera, automóviles y camiones, maquinaria estática para elevadores de personas y cargas autopropulsadas y

España es la tercera sociedad del grupo en la Unión Europea

rodantes, tráfico que vienen creciendo considerablemente en el puerto de Valencia en los últimos años de la mano de navieras como la italiana Grimaldi, en carga rodada, y por parte de 'megacarriers',

como MSC, en operaciones *lo-lo*. Por su parte, WRL Shipping ofrece soluciones para el transporte de contenedores para cualquier carga de equipos pesados y maquinarias en todo el mundo. Junto a la empresa abierta en España, el grupo tiene compañías propias en Brasil, India, Italia, Países Bajos, Turquía y Emiratos Árabes Unidos.

Fuentes del operador han explicado que el objetivo es desarrollar un importante papel en la Península Ibérica, dentro de "un mercado constantemente globalizado". WRL Shipping apuesta por ofrecer "un compromiso continuo con los más altos estándares de la industria" para cargas *ro-ro* y *lo-lo* gracias a su red mundial que "nos permite responder y adaptarnos rápidamente a los requisitos de los clientes".

SERVICIOS

La explotación de los PIF de los puertos de Valencia y Sagunto sale a concurso

A. MARTÍNEZ. Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia ha sacado a concurso los contratos de concesión del servicio de apoyo a las labores de control en las instalaciones fronterizas para el control sanitario de mercancías, conocidas como Punto de Inspección Fronterizo (PIF), en los puertos de Sagunto y Valencia por un plazo de tres y cinco años, respectivamente.

El contrato más voluminoso es el del puerto de Valencia, gestionado en la actualidad por ID Logistics, que supone una facturación de 7 millones de euros durante su ejecución, mientras que la previsión en el de Sagunto, tras haber finalizado sus obras de construcción, supondrá unas ventas para la firma que se lo adjudique de 310.000 euros, según las valoraciones de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a los niveles de prestación de servicio, en el caso de Valencia, el número mínimo de contenedores a inspeccionar será de 100 y el tiempo máximo de estancia de cada camión en el muelle de carga una vez finalizada la intervención física directa del inspector sobre la mercancía no deberá sobrepasar los 20 minutos, excepto en aquellos en los que se hayan realizado pasillos o vaciado parcial o total, cuyo tiempo máximo no excederá de dos horas.

Por su parte, en el centro del puerto de Sagunto el número mínimo a inspeccionar diariamente, en el caso de que hubiera demanda, será de al menos 50 contenedores, mientras que los tiempos máximos de estancia de los contenedores y camiones serán idénticos a los establecidos en Valencia. Los indicadores de servicio serán evaluados con periodicidad trimestral.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Estamos inmersos en un 'boom' del comercio electrónico ¿Oportunidad para los 'megacarriers'? ¿Se desordenará el sector?

La era del desorden

El mundo abandona la segunda era de la globalización para adentrarse en la 'Era del Desorden'. Es la gran conclusión de un informe elaborado por el banco alemán Deutsche Bank que sitúa el año 2020 como referencia y el punto final de un superciclo económico iniciado

en 1980, periodo lastrado por la quiebra de Lehman Brothers que desencadenó la crisis financiera de 2008. Hoy, en plena pandemia, resulta aventurado hacer predicciones. Se adivinan fusiones de todos los tipos. Las financieras y bancarias provocarán integraciones industriales y estas terminarán por entrar en la logística y la cadena de suministro. Estamos inmersos en un 'boom' del comercio electrónico, que está derivando en España en la creación de decenas de pymes de reparto de última milla y un auge en la contratación de personal, mientras sigue la consolidación de los paqueteros que operan históricamente en España. ¿Es una oportunidad abierta para los 'megacarriers'? Ahí está el caso de la francesa CMA CGM con Ceva Logistics, que ya proyecta inversiones en España, ¿en ruta hacia la última milla? Solo les queda un paso. ¿Vere-

mos a los grupos navieros o aéreos controlar toda la cadena de suministro? Es un debate abierto, sin concluir, entre transitarias, operadores logísticos y 'couriers', que pueden ver amenazados sus actuales operaciones con la creación de gigantes logísticos mundiales. ¿Se desordenará el sector? Lo que parece estar claro, es que en esta era que intentamos abrir entre todos, pese a los Gobiernos, habrá una revolución en la logística fruto del desarrollo de la tecnología, de la preocupación por el problema de la climatología y los conflictos de relación comercial entre países. Quizás la brecha que se está abriendo se lleve por delante a toda una generación que no salvará ni el 'helicóptero' del dinero de los bancos centrales. Pero, ojo, no todo desorden es malo. Es la hora de arreglar las tejas, mientras aún haya sol.

valencia@grupoxxi.com

MARÍTIMO

Noatum y Algeposa fidelizarán nuevos flujos de granel agroalimentario en su terminal de Sagunto

Levantarán dos almacenes cubiertos para atraer la importación de 450.000 toneladas

► Noatum Maritime y Algeposa Grupo fidelizarán nuevos flujos agroalimentarios en los próximos años en su terminal polivalente de Sagunto. Ambos operadores, a través de su filial conjunta Noatum Terminal Sagunto, levantarán dos almacenes cubiertos en el enclave, con un inversión de 6,7 millones de euros, para atraer la importación de 450.000 toneladas anuales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto

Noatum Maritime y Algeposa Grupo animarán en los próximos años el tráfico portuario en Sagunto con la llegada de nuevas importaciones de graneles agroalimentarios.

Ese es el compromiso que su filial conjunta Noatum Terminal Sagunto tiene de tres relevantes cargadores de flujos de granel agroalimentario y fertilizantes. Para fidelizar sus operaciones en la dársena valenciana, la estibadora va a construir dos almacenes cubiertos en el enclave. Con esta superficie de almacenamiento, el operador plantea que posibilitará la llegada de hasta 450.000 toneladas anuales de tráfico nuevos, una cifra que supondrá un crecimiento del 70 por ciento respecto a los flujos de graneles logrados en el conjunto del

enclave en 2019, que ascendieron a 659.271 toneladas. El compromiso de actividad mínima anual fijada es de 225.000 toneladas de graneles agroalimentarios y fertilizantes almacenados en las futuras naves.

La inversión en las dos naves asciende a 6,7 millones de euros

Los almacenes, ya autorizados por la Autoridad Portuaria de Valencia, dispondrán de 6.753 y 6.614 metros cuadrados de superficie, respectivamente. Cada nave quedará dividida en tres módulos independientes. Las naves, con una capacidad de



Operativa de graneles agroalimentarios en la terminal del puerto de Sagunto. Foto: Martínez

207.136 metros cúbicos, serán alimentadas por camiones desde la llegada de la mercancía a muelle, mientras que la carga a camión se realizará con palas ubicadas dentro de los futuros almacenes cubiertos. La instalación contará con dos básculas fijas para el pesado de los camiones.

La terminal realizará las descargas de mercancía en el Muelle Noroeste, ubicado a 300 metros junto a los almacenes, en tolvas que verterán el granel sobre camiones.

INVERSIÓN COMPROMETIDA

Noatum Terminal Sagunto realizará una inversión de 6,7 millones de euros en la concesión que disfrutará durante 30 años.

Dentro de su estrategia en Sagunto podrá fidelizar nuevos tráfico ante la demanda de los cargadores que entienden que “la construcción de capacidad adicional de almacenamiento es una necesidad crítica”, para poder atraer más volúmenes,

según se indica en el informe presentado por la compañía a la Autoridad Portuaria de Valencia.

El operador explica que las naves, aptas para tránsito y almacenamiento temporal de la mercancía, permitirán a los cargadores “incrementar su actividad de importación en el puerto de Sagunto, tráfico nuevos, no manejados en la actualidad en la Autoridad Portuaria de Valencia y adicionales a los que pudieran operar en la actualidad”.

Junto a las naves, el operador portuario prevé adquirir un mínimo de tres palas cargadoras de última generación para la manipulación de la carga dentro de los almacenes, con una inversión de 750.000 euros, y aumentará el número de unidades operando hasta un máximo de seis, “en los momentos en que se experimenten picos de tráfico”.

El operador tiene previsto que los dos almacenes sean autosuficientes energéticamente, con la instalación de placas fotovoltaicas.

EXPRESS

Last Mile Group abre un centro de distribución en Alicante para mejorar flujos de última milla

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

Last Mile Group ha abierto un centro de distribución en la provincia de Alicante para mejorar los flujos de última milla cubriendo la zona geográfica que va desde Gandía hasta Villajoyosa.

La plataforma, con una superficie de 4.000 metros cuadrados, está ubicada en el polígono industrial Les Galgues de la localidad alicantina de Pedreguer, junto a la Autovía del Mediterráneo. La elección de este emplazamiento fue altamente valorada por el operador gracias a su eficaz comunicación con toda la red de carreteras comarcales y nacionales de la zona.

El almacén logístico, de nueva construcción, permitirá la clasificación y la distribución de 20.000 paquetes

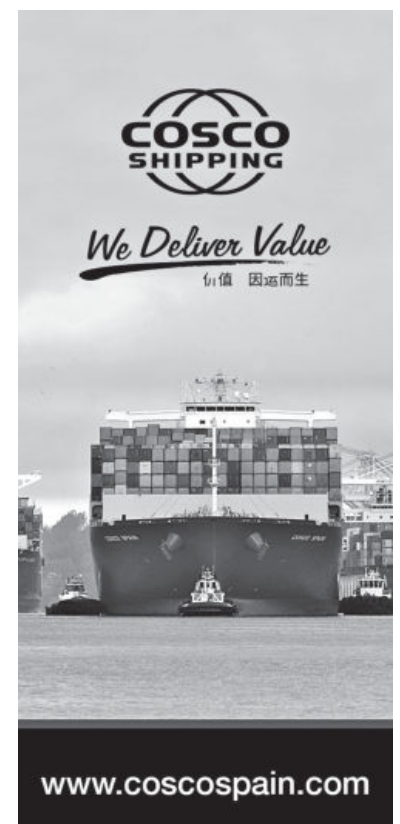
diarios, según han explicado fuentes de la compañía que dirige Carlos Moreno. Last Mile Group viene ofreciendo en España soluciones de reparto de última milla para empresas de comercio electrónico y B2C, entre los que figuran gigantes como Amazon.

La plataforma es la quinta que Last Mile Group abre en España, donde dispone de instalaciones logísticas propias en Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza, desde los que se realiza la distribución directa a

La plataforma ubicada en Pedreguer es la quinta de Last Mile en España

toda la provincia y ciudades limítrofes garantizando el servicio de entrega de última milla gracias a una amplia red de vehículos y conductores especializados.

Last Mile Group, formada por las mercantiles Jom Servicios Integrales y C&J Last Mile, viene cosechando un importante crecimiento desde su puesta en marcha en Madrid en el último tercio de 2017. Según los datos del operador, en 2019 obtuvo un crecimiento del 125 por ciento, con más de 6,5 millones de entregas y más de 60.000 rutas de reparto. La compañía logró realizar en un menos de 24 horas el 98,8 por ciento de las entregas, cumpliendo de esta forma el compromiso adquirido por sus clientes de comercio electrónico y venta directa.



Mercadona culmina su bloque logístico

La instalación, localizada en Vitoria, surte a las tiendas del País Vasco, Navarra, La Rioja, Cantabria y Burgos. El proyecto ha absorbido una inversión de 187 millones

Sibport, única oferta para explotar el puerto seco de Bilbao en Arasur

La terminal ferroviaria, de 63.440 m², cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y dos para la carga y descarga

► Sibport ha presentado la única oferta para la gestión del futuro 'puerto seco' de Bilbao en la plataforma logística Arasur, en Álava. La decisión forma parte de la estrategia de la sociedad, participada por la Autoridad Portuaria de Bilbao, CSP Spain y Transita, que ya dio sus primeros pasos como terminalista en el año 2018.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Servicios Intermodales Bilbaoport (Sibport) ha presentado la única oferta al concurso público puesto en marcha por la Autoridad Portuaria de Bilbao para gestionar el apartado ferroviario que ha desarrollado en la plataforma logística Arasur (Álava). Así lo confirmaron fuentes de toda solvencia consultadas por TRANSPORTE XXI.

La instalación, con una superficie de 63.440 metros cuadrados, cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y otras dos para la carga y descarga. Las cuatro vías tienen 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional. La decisión de optar a la licitación forma parte de la estrategia de Sibport -participada por la Autoridad Portuaria de Bilbao, CSP Spain y Transita-, que ya dio sus primeros pasos como terminalista en 2018. El objetivo de la sociedad, que cen-



Vista aérea del apartadero ferroviario que ha construido el puerto de Bilbao en Arasur.

tra su actividad en el impulso del tráfico de carga por ferrocarril con origen o destino en el puerto de Bilbao, es aunar las terminales ferroviarias que ya gestiona en Jundiz-Vitoria y Pancorbo (Burgos) con Arasur, a escasos kilómetros entre sí, bajo un único modelo de gestión. Como ya adelantó este periódico, la entidad portuaria sacó a concurso la explotación del nodo intermodal de Arasur con un presupuesto de 148.050 euros (IVA no incluido), que podría en funcionamiento entre finales de este año o principios de 2021. El contrato tendrá una dura-

ción inicial de 15 años, contados a partir de su formalización, que podrá ser prorrogado hasta cinco años adicionales, de mutuo acuerdo entre las partes. Según recoge el pliego de condiciones, la Autoridad Portuaria considera "indispensable" la disponibilidad de una *reach stacker* para realizar las labores y actividades previstas. El licitante, además, deberá acreditar estar prestando o haber realizado en los últimos 5 años la gestión y explotación de al menos una terminal logístico-ferroviaria, condición que cumple la sociedad Sibport.

Política

La eurodiputada Izaskun Bilbao anima al sector a acelerar su digitalización

A.ALDAY. San Sebastián

La eurodiputada Izaskun Bilbao, miembro de la Comisión de Transportes, anima al sector a acelerar los procesos de digitalización y descarbonización, que "serán apoyados desde las instituciones comunitarias". Así lo puso de manifiesto en el marco de la presentación de un estudio técnico sobre las repercusiones de las 44 toneladas, que tuvo lugar el pasado 23 de septiembre en la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa de la UPV/EHU.

En este sentido, tras repasar los contenidos de la legislación sobre pesos y medidas de los camiones, la eurodiputada avanzó que "proteger la competencia, tener en cuenta el estado de las infraestructuras y promover la eficiencia energética y la seguridad seguirán siendo los criterios que guiarán las revisiones de la CE".

La jornada organizada por Fundación Guitrans Fundazioa contó con una mesa redonda en la que participaron José Luis Olivella, presidente de Fitrans, Julio Villaescusa, presidente de Fena-dismer, Carlos Castán, presidente de Aeutransmer, Alejandro Sánchez, director de Cadena de Suministro de Aecoc, y Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie. El debate sobre las 44 toneladas, cuestión que enfrenta a transportistas y cargadores, puso de manifiesto la disposición por llegar a puntos de acuerdo que procuren un beneficio equilibrado a ambas partes, según destacaron desde Guitrans.

Cargadores

Petronor ampliará su presencia en el puerto de Bilbao con una nueva planta

A.ALDAY. Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha adjudicado la última parcela libre de la zona industrial en Punta Sollana, de 46.700 metros cuadrados. Un espacio por el que también habían mostrado interés las empresas GM Fuel Service y DBA Bilbao Port, que competían con la filial del grupo Repsol en concurso público. El proyecto ganador consiste en la construcción de una planta de producción de combustibles sintéticos a partir de hidrógeno verde, generado con energía renovable, según informó la entidad portuaria.

Las nuevas instalaciones, que podrían estar operativas a partir de 2024, absorberán una inversión de 143 millones. En una primera fase, el desembolso ascenderá a 67 millones. La actuación se complementará posteriormente con dos fases más, que se ubicarán junto a la primera, con un presupuesto adicional de 76 millones, consistiendo en una planta de generación de gas a partir de residuos urbanos, como papel, cartón, plástico y textiles, lo que evitará combustibles tradicionales e impulsará la economía circular. La planta de pirolisis podrá proce-



Vista de la zona industrial del puerto de Bilbao, donde se encuentra la parcela adjudicada.

sar inicialmente alrededor de 10.000 toneladas al año de residuos urbanos, cifra que puede ascender a 100.000 toneladas en fases posteriores. Según el proyecto presentado a

la entidad, Petronor, principal cliente del puerto de Bilbao, contempla un tráfico de 282.000 toneladas al año con estas nuevas instalaciones, como avanzó este periódico.

El puerto de Bilbao avanza en IA

Se apoya en la start-up AllRead MLT, que ha presentado soluciones ligadas a la iniciativa Bilbao PortLab, para mejorar la gestión del flujo de vehículos y contenedores

Nuevo centro logístico de DFG

Distribuidora Farmacéutica de Gipuzkoa (DFG) ha abierto el pliego de condiciones para elegir a la empresa que construirá su nuevo centro logístico en San Sebastián

Bion Logística extiende su ámbito de cobertura a los países de Europa del Este

Abre nuevas rutas y refuerza sus servicios con el norte de Italia y el sur de Alemania

► Bion Logística incorpora nuevas rutas a los países de Europa del Este y refuerza sus servicios con el norte de Italia y el sur de Alemania, tras ampliar su red de *partners*. La compañía del grupo Glas también está creciendo en su actividad para el sector de alimentación, el cuarto más destacado, seguido de automoción, bienes de equipo y papel.

IÑAKI EGUÍA. Irún

Bion Logística y Transporte ha incorporado en los últimos meses nuevas rutas a países de Europa del Este, como Rusia, Ucrania y Bielorrusia. Además, ha reforzado sus servicios con el norte de Italia y el sur de Alemania, tras ampliar su red de *partners*, según señalaron a TRANSPORTE XXI fuentes del operador.

La compañía guipuzcoana de transporte internacional por carretera, del grupo Glas, también está creciendo en su actividad para el sector de alimentación, que se ha consolidado como el cuarto negocio más destacado tras los de automoción,

ciación, bienes de equipo y papelería. La diversificación de su cartera de clientes se refleja en que también trabaja para otras empresas de los segmentos de la aeronáutica, la fundición, la madera o la minería y metalurgia.

Bion Logística asienta sus instalaciones en el centro de transportes de Irún (Zaisa), en una parcela de 13.000 metros cuadrados de superficie que acoge un almacén de 5.600 metros cuadrados con 36 muelles de atraque para las operaciones de carga y descarga de camiones. Además, en 2018 abrió una oficina en Bilbao para dar cobertura a los clientes localizados en los territorios de Vizcaya, Álava, Cantabria y Burgos. La empresa guipuzcoana de transporte internacional opera con una flota propia de 80 vehículos pesados en continua renovación, con una previsión de alcanzar el centenar en

La empresa Bion Logística, con sede en Irún, opera una flota propia de 80 camiones



La empresa Bion Logística tiene su base central en el centro de transportes de Irún (Zaisa).

■ BION LOGISTICA Y TRANSPORTE SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	14,07	14,37	-2%	11,98	10,24	8,52
Ebitda	0,65	0,64	+2%	0,50	0,49	0,39
Resultado del ejercicio	0,36	0,36	-1%	0,23	0,25	0,23
Total activo	3,84	2,84	+35%	2,77	2,88	2,15
Patrimonio neto	1,32	1,05	+25%	1,07	0,84	0,59

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

un plazo máximo de dos años. Para sus servicios de carga completa y grupaje dispone de una amplia variedad de semirremolques; desde plataformas, góndolas, portabobinas con capacidad para 20 toneladas, remolques especiales a *tautliners* para palés destinados al sector de la alimentación.

Bion Logística ha registrado un crecimiento continuado de una actividad que arrancó en 2010, en plena crisis, con tres empleados y 15 camiones. Una década después, la empresa ha consolidado su estruc-

tura con una plantilla de 20 profesionales y ha quintuplicado su flota de vehículos pesados.

La dirección de la empresa de transporte, con sede en Irún, subraya que "la estrategia de crecimiento se ha fundamentado en servir al cliente, con una adecuación en función de sus necesidades, y basada en el compromiso, la información y la agilidad".

Bion Logística y Transporte cerró 2018, último ejercicio con datos disponibles, con una cifra de negocio de 14 millones de euros.

Bilbao

PORT

Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

Estar más cerca, llegar más lejos

Nos acercamos a las empresas para buscar soluciones que mejoren su competitividad. Un puerto conectado con más de 900 puertos del mundo.

comercial@bilbaoport.eus | Tel. 944 871 200

Crece el puerto exterior de A Coruña

El puerto exterior de A Coruña ha completado las obras de un nuevo tramo de muelle de 350 metros de longitud, con una explanada anexa de 40.000 metros cuadrados

Suardiaz recupera la extensión a Tánger de la autopista del mar

La naviera que preside Juan Riva retoma el enlace con dos escalas semanales en Vigo, tras su suspensión en marzo por la pandemia

ÍÑAKI EGUÍA. Vigo

El grupo Suardiaz ha dado el paso definitivo para recuperar la extensión de la autopista del mar a Tánger, suspendida desde mediados de marzo, debido a la situación generada por la pandemia de la COVID-19. El buque "La Surprise" ha iniciado el servicio, con dos escalas semanales, entre Vigo y la dársena marroquí.

La naviera que preside Juan Riva destaca que "el apoyo mostrado por sus clientes de automoción, el grupo PSA y Gefco junto con Renault, han sido determinantes" para la recuperación de la extensión a Tánger de la autopista del mar que enlaza Vigo con Nantes Saint-Nazaire (Francia).

El grupo Suardiaz también se ha volcado en retomar de nuevo el servicio entre Vigo y Tánger para "dar respuesta al crecimiento de la demanda de la industria de la automoción", tras el parón sufrido por la crisis sanitaria causada por la pandemia.

El buque "La Surprise", de 15.224 toneladas de registro bruto, ofrece una capacidad para transportar a 1.011 vehículos y a 98 camiones entre los puertos de Tánger y Vigo. Como paso intermedio al restablecimiento de la extensión de la autopista del mar, el grupo Suardiaz retomó desde principios de junio la ruta atlántica, que conecta los puertos de Zeebrugge (Bélgica), Nantes Saint-Nazaire (Francia), Vigo, Tánger y Casablanca (Marruecos), Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. El buque "Mosel Ace", con capacidad para transportar 4.300 vehículos y



Imagen de un embarque de vehículos en el puerto de Túnez operado por Suardiaz.

120 camiones, realiza con una frecuencia quincenal esta línea atlántica, que, entre otros clientes, atiende la producción del sector de la automoción en Marruecos.

El buque "La Surprise" restablece el servicio con Tánger

También durante el pasado mes de junio, la naviera recuperó, con la tercera frecuencia semanal en la autopista del mar entre los puertos de Vigo y Nantes Saint-Nazaire, el ritmo de actividad anterior a la aparición de la crisis de la COVID-19, con la incorporación del barco "Suar Vigo". Anteriormente, el 22 de mayo, había retomado las dos escalas semanales entre las dárse-

nas gallega y francesa a través del buque "Bouzas".

La vuelta a la normalidad de la autopista del mar por parte de Suardiaz es clave para la recuperación del tráfico de vehículos del puerto de Vigo, que registró un movimiento de 249.000 toneladas hasta el pasado mes de julio. Este volumen representa una caída del 11,1 por ciento con respecto al mismo periodo del 2019, debido al cierre de la factoría de PSA en Balaídos durante dos meses. Sin embargo, la dársena gallega que preside Enrique López Veiga se está acercando este año a las cifras de los dos grandes referentes de la operativa portuaria de automóviles en España. La terminal de Valencia, con 284.000 toneladas de vehículos manipulados hasta julio, ha caído un 37,4 por ciento, y Barcelona ha retrocedido un 46,2 por ciento, hasta las 256.400 toneladas.

MARÍTIMO

Ferrol saca a licitación la primera fase de la red ferroviaria interna de la dársena exterior

I. EGUÍA. Ferrol

La Autoridad Portuaria de Ferrol, que preside José Manuel Vilariño, ha sacado a licitación los trabajos de la primera fase de la red ferroviaria interna e instalaciones de intercambio modal en la dársena exterior. La inversión en estas obras asciende a 4,8 millones de euros y está financiada con fondos CEF de la Unión Europea para la mejora de conexiones a los puertos marítimos.

Este proyecto, reclamado desde hace muchos años por los operadores de la comunidad portuaria gallega, posibilitará un fuerte empujón al tráfico intermodal de la terminal de contenedores que gestiona Yilport.

Las obras a licitación contemplan la creación de dos ramales, el segundo de ellos completo y que se extenderá desde la entrada al túnel del ferrocarril al puerto exterior hasta una playa con tres vías en el extremo oeste de la rada. Esta última infraestructura también está incluida en el proyecto sacado a concurso. Los trabajos podrían comenzar a principios del 2021 y la adjudicataria del contrato dispondrá de un plazo de cinco meses y medio para llevarlos a cabo. La segunda fase del proyecto, con un desembolso de 1,5 millones de euros, concluirá el otro ramal que comenzará a construirse durante esta primera fase y estará centrado en el tráfico de graneles, tanto líquidos como sólidos. Cuando esté concluida la dotación ferroviaria, los diferentes operadores del puerto exterior dispondrán de una conexión avanzada a la línea convencional de tren que en estos momentos se encuentra en ejecución.

PUERTOS

El tráfico del puerto de Avilés se desploma un 23% hasta agosto

La Autoridad Portuaria de Avilés ha registrado un tráfico de 2,7 millones de toneladas hasta agosto, un volumen que supone un retroceso del 22,8 por ciento con respecto al mismo periodo del pasado ejercicio. La mercancía general, con 561.700 toneladas manipuladas en los primeros ocho meses, es la que capitaliza la mayor parte de la bajada al ser un 49 por ciento menos que en su comparativa con 2019. Los graneles sólidos, con 1,6 millones de toneladas, bajan un 14,5 por ciento. Por el contrario, los graneles líquidos, con 491.000 toneladas, suben un 3,9 por ciento en los ocho primeros meses.

EXPRESS

Correos Express inicia el servicio Carteroo en Pamplona con Vectalia

Correos Express se ha aliado en Pamplona con Vectalia para poner en marcha el servicio de entrega de paquetes a domicilio Carteroo, realizado con vehículos eléctricos. La iniciativa consiste en establecer un centro logístico de proximidad, en la estación de autobuses de la capital navarra que gestiona Vectalia, desde el que parte una motocarga eléctrica, que realiza la distribución entre vecinos y comerciantes. La fase piloto ha comenzado en el casco antiguo. Correos Express mueve en Pamplona una media diaria de 800 envíos, de los que casi un centenar corresponden al casco antiguo.

CARRETERA

Lasarte Maroc se asocia a la red global de carga de proyecto PCN

Transportes Lasarte ha incorporado a su filial marroquí dentro de la red internacional de carga de proyecto, Project Cargo Network (PCN), con el objetivo de diversificar su negocio. La actividad de transportes especiales de Lasarte Maroc está muy centrada en la energía eólica desde su constitución en 2012. La sociedad, con oficinas en Tánger y Rabat, ha participado en la última década en los parques eólicos de Tafaya, Akhfénir y Haouma, entre otros. En 2019 creó con Laso la sociedad conjunta Lasarte Wind para aumentar su capacidad operativa en el negocio eólico en Marruecos.

ZFV reactiva el aparcamiento de camiones

La Zona Franca de Vigo ha contratado a Cite, Teirlog e Irisarri Piñera el estudio para definir emplazamiento de un centro de transportes para 500 camiones

Gestor de transportes en Navarra

La administración navarra celebrará el 7 de noviembre las pruebas para obtener el certificado de competencia profesional de gestor de transportes

Truck and Wheel Logistics refuerza su apuesta por la distribución sostenible

El grupo navarro prevé reducir un 20% sus emisiones de CO2 en cinco años tras asociarse a la iniciativa europea Lean & Green

► Truck and Wheel Logistics se ha propuesto reducir en los próximos cinco años sus emisiones de CO2 tras incorporarse como asociado de la iniciativa europea Lean & Green, que en España está impulsada por Aecoc. El grupo navarro, que opera con más de 900 vehículos, apuesta por la propulsión a gas, entre otras medidas de mejora.

IÑAKI EGUÍA. Arazuri

Truck and Wheel Logistics se ha marcado como objetivo reducir en los próximos cinco años sus emisiones de CO2 tras asociarse a la iniciativa europea Lean & Green, que en España está impulsada por Aecoc. El grupo navarro, que opera con más de 900 vehículos y 36 almacenes y centros de distribución en España, Francia y Portugal, tiene en marcha un plan medioambiental que incluye la renovación de la flota con la incorporación vehículos propulsados por gas, la optimización y reducción de los consumos eléctricos, la centralización de plataformas y la reutilización de contenedores.

La participación de la compañía navarra en Lean & Green, posibili-



Truck & Wheel Logistics opera con camiones propulsados a gas para Primark.

tará acelerar su apuesta por la distribución sostenible, compartiendo el conocimiento y la experiencia con más de 600 empresas de 14 países europeos.

Esta plataforma trabaja para reducir los gases de efecto invernadero derivados de las actividades logísticas, con la aspiración de alcanzar los objetivos de la Cumbre del Clima en París (COP21) de lograr unas emisiones neutras de CO2 en 2050. Lean & Green también aporta una plataforma de colaboración para dar respuesta a las nuevas normati-

vas medioambientales, como el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Truck and Wheel Logistics ha aumentado en los últimos meses su flota de vehículos propulsados por gas natural con los que opera en Portugal. Esta renovación para emplear combustibles alternativos al diésel también se desarrolla en España, destacando el proyecto iniciado en el año 2016 para el grupo minorista de moda Primark, y que supuso la incorporación de cinco camiones de GNL.

CARRETERA

Logística Reyco moderniza su flota con la incorporación de 9 cabezas tractoras

IÑAKI EGUÍA. Foz

Logística Reyco ha adquirido nueve cabezas tractoras de Renault Trucks, del modelo T 480, que se suman a los 25 incorporados durante el segundo semestre del pasado año. La compañía, con sede en Foz (Lugo), encuadra estas operaciones dentro del plan de modernización continuada de su flota de más de 140 camiones destinada a la carga completa en rutas nacionales e internacionales. Reyco, compañía fundada en 2013, pero cuyo origen se remonta a 1995, ha logrado un crecimiento continuado de su actividad en los últimos años, registrando una cifra de negocio que supera los 10,4 millones de euros en el ejercicio 2018, según los últimos datos del Registro Mercantil. Sus servicios de transporte tienen como principales clientes los sectores de siderurgia, papelería y de automoción, entre otros.

El operador gallego dispone en su sede central de Foz de más de 10.000 metros cuadrados de almacenes. Además, tiene oficinas en Irún (Guipúzcoa) y Valencia. Reyco está ampliando su plantilla de 170 profesionales con el objetivo alcanzar los 200 a finales de este año, mediante la contratación de conductores, personal de almacén y de otros departamentos.

Altamente Especializado en Mercancía General

**10-10
& 10-10**

>90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)

>1.300 Conexiones Reefer

Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Nueva planta de hormigón en Huelva

Infotel Sistema de Áridos solicita una concesión de 2.351 metros cuadrados en el puerto de Huelva con destino a la puesta en marcha de una planta de hormigón

El puerto de Algeciras flexibilizará el tránsito de camiones con un aparcamiento externo

La futura área para tráfico pesado permitirá aliviar los actuales flujos de remolques y contenedores y atender a la previsión de crecimiento de más de un 50% en diez años

► El puerto de Algeciras planea flexibilizar el tránsito de camiones en la dársena con la puesta en marcha de un aparcamiento externo. La futura área para tráfico pesado permitirá aliviar los actuales flujos de remolques y contenedores, así como atender a la previsión de crecimiento de más de un 50 por ciento en un plazo de diez años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

El puerto de Bahía de Algeciras apuesta por flexibilizar el tránsito de camiones en la dársena con la puesta en marcha de un aparcamiento externo.

La Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, va a estudiar las diferentes localizaciones existentes junto a la dársena para disponer de una superficie destinada al estacionamiento de vehículos pesados en el exterior del enclave que sirva como antesala a su llegada al puerto.

El objetivo es optimizar la cadena logística de las mercancías y evitar la congestión de la actual Terminal de Tráfico Pesado, habilitando una área externa “que tenga un carácter multidisciplinar con funciones más amplias y complejas a las de un aparcamiento tradicional”, indica la Autoridad Portuaria.

Para ello, la dirección del enclave va a contratar un estudio que per-



El puerto de Algeciras analiza espacios exteriores para descongestionar la dársena.

PREVISIONES DE TRÁFICO DE CARGA RODADA EN EL PUERTO DE ALGECIRAS					
Escenario	2019	2025	2030	%19/25	%19/30
Optimista	367.790	501.635	672.480	+36,4%	+82,8%
Medio	367.790	472.134	604.782	+28,4%	+64,4%
Pesimista	367.790	444.264	543.787	+20,8%	+47,9%

Fuente: Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras y McValnera. Datos en UTIs. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

mita identificar posibles áreas logísticas para la gestión y servicio del transporte pesado como pueden ser las ubicadas en El Fresno, San Roque y Guadarranque, así como otros polígonos industriales próximos al recinto portuario.

Una de las ideas que maneja el enclave es que esta área exterior tenga una habilitación aduanera,

así como una conectividad terrestre, en la zona de influencia, por lo que su puesta en funcionamiento “supondrá una importante plataforma desde donde poder gestionar tanto el tráfico del Estrecho, como el del transporte *import-export* de contenedores por carretera, sin necesidad de establecer periodos de estancias en el puerto más allá de

los necesarios para el acceso a las áreas de embarque y a las terminales de contenedores.

La futura área permitirá aliviar los actuales flujos de remolques y contenedores, así como atender a la previsión de crecimiento de más de un 50 por ciento del tráfico del Estrecho en un plazo de diez años.

El Fresno, San Roque y Guadarranque, posibles espacios

El estudio recogerá la capacidad de la zona elegida para permitir una accesibilidad ferroviaria en el futuro y la proximidad de terminales intermodales que lo faciliten, así como el establecimiento de áreas de servicio para los transportistas y espacios para operadores.

El informe deberá incluir un análisis económico-financiero, las diferentes fórmulas de arrendamiento y adquisición de forma directa o indirecta en el patrimonio de la Autoridad Portuaria, “bien mediante una estructura corporativa que permita la colaboración con terceros que aporten sus recursos, experiencia y conocimientos en el desarrollo del proyecto, o cualquier otras fórmula de promoción y gestión público-privada”.

CARRETERA

Altransa moderniza su flota de acarreo de contenedores en Bahía de Algeciras

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Grupo Altransa ha modernizado su flota de acarreo de contenedores que opera en el puerto de Bahía de Algeciras con nuevas tractoras y plataformas de peso rebajado dentro de su objetivo de reforzar su capacidad de transporte en la dársena andaluza. En concreto, el operador ha adquirido seis nuevas tractoras y tres plataformas de tara rebajada.

“Nuestro objetivo es mejorar el servicio que venimos prestando en el puerto de Algeciras”, explicó a TRANSPORTE XXI, Luis Jiménez,

vicepresidente de Altransa. “Esta adquisición nos permite afrontar la alta demanda del mercado que existe en el transporte de contenedores” del enclave andaluz, matizó Jiménez.

El grupo dispone de un parque de 120 tractoras y 140 plataformas, dedicadas exclusivamente para el transporte nacional e internacional. Por su parte, para los flujos locales y acarreos entre terminales o depósitos, opera a través de su filial TCC que tiene una flota de 32 cabezas tractoras y 10 unidades de tres ejes para carga de gran volumen.



Imagen de las nuevas unidades adquiridas por Altransa en Algeciras. Foto: Grupo Altransa

Grupo Altransa dispone de una plataforma en el Polígono Industrial Cortijo Real de Algeciras con una superficie de 14.500 metros cuadrados. Dispone de una nave de 600

metros cuadrados para uso de taller y reparaciones de contenedores. El resto del espacio se utiliza como depósito de contenedores y aparcamiento de camiones.

Concasa abrirá su nueva terminal en 2021

El puerto de Cádiz mantiene sus compromisos para lograr el traslado de la terminal de Concasa a la ampliación de la rada en 2021, con la ejecución de los carriles de las grúas

El puerto de Sevilla, espacio industrial

Metalia Estructuras Cubiertas y Montajes ha solicitado una concesión de 7.670 metros cuadrados en el puerto de Sevilla para la construcción de estructuras metálicas

Pantoja expande negocio de cisternas aumentando su contrato con Petroprix

El grupo logístico incrementará un 5% sus flujos de transporte de carburantes para las gasolineras de la compañía en Cataluña

► Pantoja Grupo Logístico está expandiendo su negocio de cisternas aumentando su contrato de distribución con Petroprix en España. El grupo sevillano incrementará en un 5 por ciento sus flujos de transporte de carburantes, con 1.200 nuevos servicios anuales, para la red de gasolineras de la cadena *low cost* en Cataluña

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Pantoja Grupo Logístico está expandiendo su negocio de cisternas aumentando su relación contractual con Petroprix, cadena de estaciones de servicio *low cost*.

El grupo sevillano ha cerrado un acuerdo de colaboración con esta cadena para garantizar el abastecimiento de la red de gasolineras de la compañía en Cataluña, extendiendo así el servicio que ya venía prestando en Andalucía, Murcia, Alicante y Ciudad Real, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía que preside José Luis Pantoja.

El acuerdo con Petroprix “coincide con la nueva estrategia de expansión del servicio de transporte de carburantes para las empresas que



Pantoja Grupo Logístico dispone de una flota de 45 cisternas para carburantes. Foto: PGL

lo soliciten por la zona noroeste de la Península Ibérica”, indican fuentes de Pantoja.

La extensión de los transportes de carburantes a Cataluña supondrá incrementar en un 5 por ciento los actuales volúmenes que realiza la división de Pantoja, que viene realizando 25.000 servicios anuales. En concreto, el operador estima en 1.200 servicios los que supondrá su presencia en Cataluña. En cuanto a la posibilidad de extender la colabo-

ración a otras comunidades autónomas, fuentes de Pantoja explican que “por el momento no hay nada acordado ya que estamos centrados en llevar a Cataluña un servicio rápido y de calidad”.

Junto a Petroprix, Pantoja realiza la distribución de carburantes a estaciones de servicio abanderadas de AGLA, Andamur y Galp, así como a más de 300 estaciones de servicio libres. El grupo dispone de 45 vehículos cisterna en España.

FERROCARRIL

Transfesa planea iniciar la tracción de su servicio regular con Bélgica en Sevilla

A. MARTÍNEZ. Sevilla

Transfesa Logistics planea iniciar la tracción de su servicio regular con Bélgica para productos de alimentación en Sevilla, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía. El operador arrancó recientemente un tráfico regular intermodal, iniciado por carretera en Sevilla y Málaga, y que se agrupa en un tren rumbo a Francia en la terminal intermodal que el operador explota en Almussafes (Valencia), junto a la factoría Ford, en un trayecto de más de 1.500 kilómetros, para posteriormente subir a camiones destino a Bélgica.

La compañía trabaja para reducir la dependencia del camión, ya que la actual red ferroviaria permite la conexión entre Tarragona y Sevilla, por lo que el servicio de Transfesa “en un futuro no lejano se conectará”, indican.

Los trenes de Transfesa disponen de una longitud de 450 metros, que se aumenta hasta 750 metros gracias a la estación de cambio de ejes que tiene en Cerbere para cruzar Francia.

El servicio intermodal del operador, equipado con contenedores de carga seca y *reefer*, transportan aceite de oliva, frutas, verduras, frutos secos, golosinas, caramelos y bebidas.

MARÍTIMO

Grupo ECS360 abre servicio de carga rodada entre Bahía de Algeciras y Guinea Ecuatorial

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Grupo ECS360 Logistics ha abierto un servicio marítimo para el transporte de mercancías por vía rodada entre el puerto de Bahía de Algeciras y el enclave de Conakry, en Guinea Ecuatorial.

El servicio, que permite un enlace directo entre ambos enclaves, se inició el pasado mes de septiembre “con un gran cargamento” de mercancías operadas por su filial Logistika360 en Algeciras en el buque de carga rodada “Maestro Universe”, propiedad de la compañía Maestro Chartering, con base en Suiza, según han explicado a TRANSPORTE XXI fuentes del operador.

El objetivo del grupo transitario, que dirigen los hermanos Cózar, es situar al puerto español “como

enclave estratégico y protagonista de los tráficos de exportación”, afianzándose como un puerto principal de conexión para la distribución de maquinaria en África Occidental, “compitiendo directamente con las líneas que operan estos tráficos en Amberes”, explica la compañía.

ECS360 Logistics explica que el escenario actual “es la gran oportunidad de impulsar nuevas iniciativas que complementen otras actividades” en el puerto de Algeciras,

“Es la oportunidad de impulsar iniciativas que complementen otras actividades”

“ya que nuestro desarrollo, no solo puede ir relacionado con el tráfico de contenedores y África Occidental tiene que ser una ventana crucial a corto plazo”.

El operador andaluz intentó en 2018 arrancar un proyecto de línea regular de carga rodada entre Algeciras y África Occidental de la mano de la naviera Sallau Lines, con base en Emiratos Árabes Unidos, ha iniciado un nuevo servicio de carga rodada entre el puerto de Algeciras y las principales radas de África Occidental, dentro de su objetivo de ofrecer soluciones dedicadas al comercio exterior. alternativas a los flujos que embarcan en la línea de Tánger-Med y vienen utilizando el transporte terrestre hasta destinos interiores de África.



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

HMM estrena Centro de Control de Flota

El operador surcoreano ha abierto esta instalación en Busan, para monitorear la eficiencia de los buques en ruta y, en breve, seguir a los barcos autónomos

El tráfico de contenedores da las primeras señales de recuperación

La UNCTAD refleja un avance de las operaciones de transporte marítimo en Estados Unidos y China a lo largo del tercer trimestre

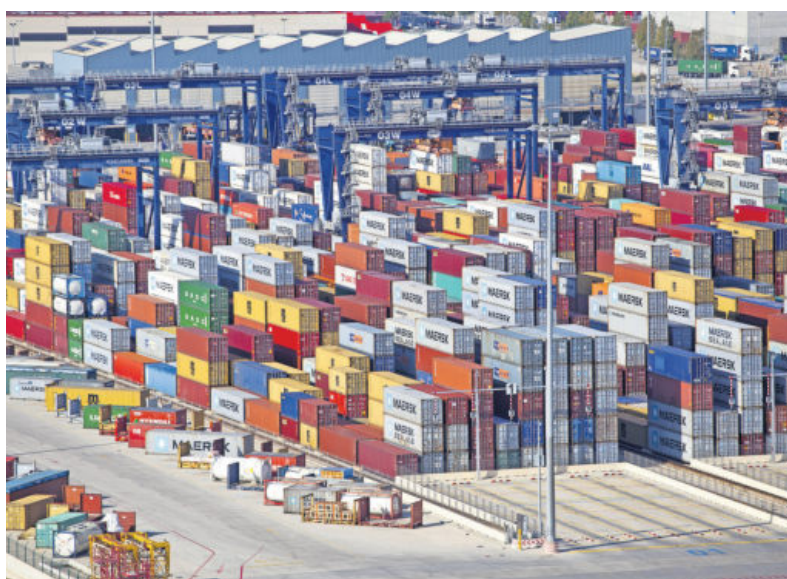
► La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) publica sus últimos informes estadísticos mundiales en los que identifica durante el tercer trimestre de este año ligeros aumentos del transporte marítimo de contenedores en Estados Unidos, China y Sudáfrica, así como en otras partes del mundo.

ALFREDO ESCOLAR. Ginebra

La capacidad programada de portacontenedores aumentó en el primer trimestre de 2020 en comparación con el mismo período de 2019, tanto para China como para Estados Unidos, tras la disminución que se produjo en ambos países en el trimestre anterior. En concreto, Estados Unidos registró un crecimiento relativamente rápido entre julio y septiembre y esto puede reflejar un repunte después de los severos recortes llevados a cabo en el segundo trimestre.

Los datos recogidos por esta organización, dependiente de la ONU, también podrían reflejar algunos factores de estacionalidad con los minoristas en Estados Unidos, creando inventarios en preparación para la ajetreada temporada de otoño y las vacaciones de invierno. En otras partes de Europa, los horarios de transporte marítimo de línea aumentaron durante el primer trimestre, pero disminuyeron significativamente en el segundo y tercer trimestre.

La perspectiva de la demanda, según la perciben los transportistas



La actividad en el segundo trimestre apunta a una recuperación del sector.

de contenedores, parece haber mejorado en Sudáfrica durante el tercer trimestre de este año, después de una caída en los servicios durante el primer y segundo trimestre de 2020. En cuanto a Améri-

La UNCTAD pide cautela a la hora de analizar los datos

ca del Sur, y como ejemplifica Brasil, la capacidad de transporte de contenedores regular de línea continuó su tendencia positiva, aunque con cierta desaceleración en el segundo y tercer trimestre.

La UNCTAD ha recordado que los datos deben tomarse con precaución, porque los transportistas podrían llegar a decidir omitir escalas en los puertos mediante las llamadas "salidas en blanco", en caso de que la demanda no sea la esperada.

También identifica el riesgo de que las expectativas de los transportistas se basen en previsiones económicas que, a su vez, dependan en parte de que los analistas económicos sectoriales hagan uso de los datos de los horarios de envío, generando una dependencia circular. La organización recomienda evaluar las tendencias de los operadores en función de otros indicadores económicos que reflejen factores del lado de la demanda.

LOGÍSTICA

La distribución de la vacuna contra la COVID-19 arroja dudas sobre la logística

TXXI. Montreal

La reserva de decenas de millones de dosis realizada por los países y la carrera por desarrollar primero una vacuna eficaz contra la COVID-19 ha arrojado nuevas dudas en distintos sectores logísticos sobre la capacidad de distribuir las de forma eficaz y rápidamente a escala global.

La implementación de la cadena logística para el traslado de los viales a sus destinos está suponiendo un desafío. Según ha calculado la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el transporte de las vacunas requeriría más de 8.000 cargueros tipo B747. A partir de la producción de las vacunas habrá que contar con la logística de salida y la de la última milla en un panorama de escala mundial para el que DHL ha calculado que implica una carga inicial de unas 800.000 toneladas con relativamente pocos puntos de producción y para un destino global. A este desafío se une el hecho de que el producto a distribuir tiene unas características especiales que no lo hacen compatible con cualquier vehículo de distribución. Serán viales que requieran temperaturas de -18 grados centígrados con un control exigente de la cadena de frío. Según los analistas, se deberá tener especial cuidado de que, en los aeropuertos con almacenamiento frigorífico, no se mezclen los productos médicos con los alimenticios o de otro tipo como plantas y flores. En África son escasos los aeropuertos capacitados para el manejo de productos a tan baja temperatura, y con la responsabilidad de tener que cubrir grandes áreas de distribución.

POLÍTICA

Bruselas muestra su compromiso con el transporte de carga por tren

Los ministros de Transporte de la Unión Europea han firmado la declaración "Corredores de mercancías por ferrocarril: el futuro del transporte de mercancías por ferrocarril en Europa", que establece compromisos para apoyar y facilitar su operativa y reconoce su ventaja medioambiental. La "Declaración de Berlín", firmada el pasado 21 de septiembre, se compromete a fortalecer los corredores ferroviarios de mercancías, apoyar a las partes interesadas para adaptarse al mercado y a impulsar una mayor armonización técnica y operativa, entre otros aspectos.

MARÍTIMO

OSM Maritime se hace cargo de 51 buques del noruego Fredriksen

El transportista noruego John Fredriksen ha llegado a un acuerdo con OSM Maritime para la gestión de 51 de sus buques graneleros y petroleros. La colaboración viene después de que OSM se encuentre en la etapa final de la adquisición de SeaTeam Management, de Frontline y de Golden Ocean que, hasta el momento, eran los operadores encargados de la gestión y explotación de esos buques de Fredriksen. OSM ya asumió recientemente la gestión de otros 37 buques del armador Kristian Gerhard Jebsen, así como de seis buques de la compañía GC Rieber.

MARÍTIMO

La Terminal 2 del puerto de Hamad entrará en operación en diciembre

La Terminal 2 de contenedores del puerto de Hamad (CT2), en Qatar, ha terminado la instalación de las últimas grúas y equipamientos y se encuentra en disposición de ser operativa durante el próximo mes de diciembre para iniciar la manipulación de contenedores. Esta fase del muelle cuenta con 624 metros lineales, 380.000 metros cuadrados y dispone de tres grúas semiautomatizadas. La terminal se está desarrollando por fases y se espera que esté plenamente operativa a finales de 2022, con una capacidad para manipular un volumen de 3 millones de TEUs anuales.

Novatek obtiene préstamo de 522 millones

El productor de gas ruso ha obtenido un préstamo de Gazprombank para la construcción de dos buques de almacenamiento de 361.600 m3 cada uno

Nuevo servicio de Transfesa para Tesco

Arranca un nuevo servicio ferroviario exprés con vagones frigoríficos para enviar productos hortofrutícolas de España a la cadena de supermercados Tesco, en Reino Unido

Uber Freight vende la división europea a Sennder y entra en su accionariado

El proveedor logístico alemán de transporte de cargas completas por carretera acuerda la adquisición por cerca de 900 millones

► Sennder, proveedor alemán de logística para transporte por carretera de cargas completas, ha llegado a un acuerdo con su competencia de raíz americana, Uber Freight, para la adquisición de su división europea, el mantenimiento de la sede de Ámsterdam y la colaboración de ambas compañías en sus respectivas zonas.

ALFREDO ESCOLAR. Berlín

Sennder se ha hecho con el control de Uber Freight Europe. Según el acuerdo, Uber Freight incorporará a sus aplicaciones la redirección a Sennder para las empresas que busquen transporte en Europa y la alemana hará lo propio con sus clientes que busquen cargador en Norteamérica. La decisión de deshacerse de su división europea llega un año después de que Sennder y Uber alcanzaran acuerdos de colaboración en la UE y de que la empresa alemana creciera considerablemente en los últimos tiempos. La "start-up" Sennder, creada en 2015 y con sede en Alemania, adquirió recientemente a su competencia francesa Everoad de especial atención en el transporte para la industria naviera. Además, a mediados de este mismo año, la compañía llegó a un acuerdo estratégico de colaboración con la italiana Poste Italiane y, ahora, firma un acuerdo de adquisición de Uber Freight Europe



La empresa alemana Sennder apuesta por seguir creciendo en Europa.

que, algunos medios han valorado en unos 900 millones de euros. Según fuentes de la compañía alemana, calculan poder alcanzar unos ingresos de 1.000 millones de euros para 2024. Según Lion Ron, director de Uber Freight, "esta colaboración con Sennder nos permite ampliar aún más nuestro alcance en Europa mientras duplicamos nuestro nego-

Sennder espera una facturación de 1.000 millones de euros en 2021

cio en Norteamérica, y de manera conjunta impulsar la industria del transporte digital hacia adelante". David Nothaker, director general y cofundador de Sennder, ha afirmado que esta operación "refuerza nuestra posición" como proveedor logístico digital en Europa. La empresa alemana apuesta por seguir creciendo en Europa, donde ya se están gestionando 50.000 cargas al mes, y por ampliar sus apoyos estratégicos y económicos de diferentes empresas, entre las que destaca el fabricante de vehículos Scania, con las que se ha alcanzado un compromiso de inversión de hasta 120 millones de euros.

MARÍTIMO

BeHydro lanza un nuevo motor marino diésel-hidrógeno de 1 MW de potencia

TXXI. Bruselas

El consorcio BeHydro, formado por el fabricante de motores industriales Anglo Belgian Corporation (ABC) y el operador marítimo Compagnie Maritime Belge (CMB), ha presentado un motor de combustible dual, diésel-hidrógeno, que aporta 1 MW de potencia. El lanzamiento comercial se produce después de tres años de desarrollo, producción y ensayos que, según el consorcio BeHydro, le permitirá en breve fabricar motores de hasta 10 MW de potencia. Por ahora, ya se ha recibido un primer pedido para la instalación de dos de estos motores duales de 2 MW a bordo del remolcador "Hydrotug", en el puerto de Amberes (Bélgica).

El nuevo motor ha obtenido la 'Aprobación en principio' (*Approval in Principle, AiP*) de la sociedad de clasificación Lloyd's Register. Este motor está destinado a proporcionar energía para aplicaciones industriales, marítimas o para trenes y generadores de energía. Con la tecnología de combustible dual, el motor puede seguir suministrando energía, incluso si no se dispone de energía renovable o de hidrógeno. El operador marítimo CMB lleva varios años trabajando en el desarrollo de soluciones de hidrógeno para transporte marítimo. En este sentido, en 2017 fue botado su ferri "Hydroville", el primer buque que usaba la tecnología de motores de combustible dual diésel-hidrógeno.

AÉREO

United Cargo completa 5.000 vuelos solo de carga con aviones de pasajeros

TXXI. Chicago

La aerolínea estadounidense comenzó a operar vuelos de carga con aviones de pasajeros el 19 de marzo, para lo que empleó sus aviones Boeing B777 y B787, destinados, principalmente, para el envío de suministros médicos y equipos de protección. En este tiempo, United Cargo ha completado el movimiento de 83.000 toneladas de carga alrededor de Estados Unidos y otros destinos internacionales. Por otra parte, en cooperación con sus agentes de carga y socios internacionales, United Cargo ha colaborado en

el transporte de más de 53.000 toneladas de suministros médicos para ayudar en la lucha contra la COVID-19, utilizando vuelos solo de carga y capacidad de carga en los vuelos de pasajeros. Según ha declarado Jan Krems, presidente de United Cargo, "estos últimos meses han creado desafíos que nunca había visto en mis más de 30 años de experiencia trabajando en la industria de transporte de carga y transporte aéreo". Con el desarrollo de los servicios de carga aérea en aviones de pasajeros, Krems ha señalado que "United ha desempe-



La pandemia ha llevado a United Cargo a utilizar aviones de pasajeros solo para carga.

ñado un buen papel en el mantenimiento de la estabilidad de las cadenas de suministro globales durante la pandemia". La buena marcha de la actividad de

carga de la compañía ha colaborado en que la inminente reducción de personal en United de unos 16.000 trabajadores, afecte a esta división en unos 50 empleados, en total.

Los Clasificados del Transporte en España

1107
MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

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

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

1102
CARGAS COMPLETAS

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

1004
ESTIBADORES

GALICIA

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

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

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

MADRID

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1002
NAVIERAS

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

1006
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

1202
MENSAJERIAS

AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA
Manuel Calvo, 24
Teléfono: 94 496 25 11
Fax: 94 496 77 35
48920 Portugalete (Bizkaia)

1407
SEMI-REMOLQUES

IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL
Valencia - Teléfono: 96 324 16 70
Fax: 96 367 49 74
Alicante - Teléfono: 96 528 44 89
Fax: 96 528 81 39

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

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1101
CARGAS FRACCIONADAS

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

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

MURCIA

1102
CARGAS COMPLETAS

COM. VALENCIANA

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000

1111
AGENCIAS DE TRANSPORTE

686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS
Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao Edificio EX TMB
Tel.: 944 835 204
E-mail: convencional@686tlp.com
48980 Santurtzi (Bizkaia)

1001
CONSIGNATARIOS

1103
TIR-GRUPAJES

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

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

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

1104
FRIGORIFICOS

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

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

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

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

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

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

1002
NAVIERAS

1105
CISTERNAS

1004
ESTIBADORES

1006
CONSOLIDADORES MARITIMOS

PAIS VASCO

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

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

1401
CONTENEDORES

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1011
BROKERS

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

1416
SERVICIOS LEGALES

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

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

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

BERGE SHIPBROKERS SA
Antonio Maura, 4
Tel. 91 701 49 21 / Fax: 91 701 49 28
E-mail: shipbrokers.mad@berge-m.es
28014 Madrid

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

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

Tecnología & negocios

CARGADORES

CLH cierra con Inter Pipeline la compra de 15 terminales de productos líquidos

TXXI. Madrid

CLH ha alcanzado un acuerdo con Inter Pipeline para adquirir 15 instalaciones de almacenamiento de productos líquidos de su filial Inter Terminals, en Reino Unido, Irlanda, Alemania y Países Bajos. Las terminales cuentan con una capacidad conjunta de más de 2,8 millones de metros cúbicos y permiten almacenar diversos productos químicos, así como combustibles tradicionales y biocombustibles. Las instalaciones, 11 en Reino Unido, una en Irlanda, dos en Alemania y otra en Países Bajos, reforzarán el negocio de almacenamiento de CLH, que pasará a estar presente en ocho países europeos. La compañía opera actualmente en España, Reino Unido, Irlanda, Panamá, Ecuador y Omán con una red de oleoductos de más de 6.000 kilómetros, 53 instalaciones de almacenamiento y 45 instalaciones aeroportuarias, con una capacidad de cerca de 9 millones de metros cúbicos.

POLÍTICA

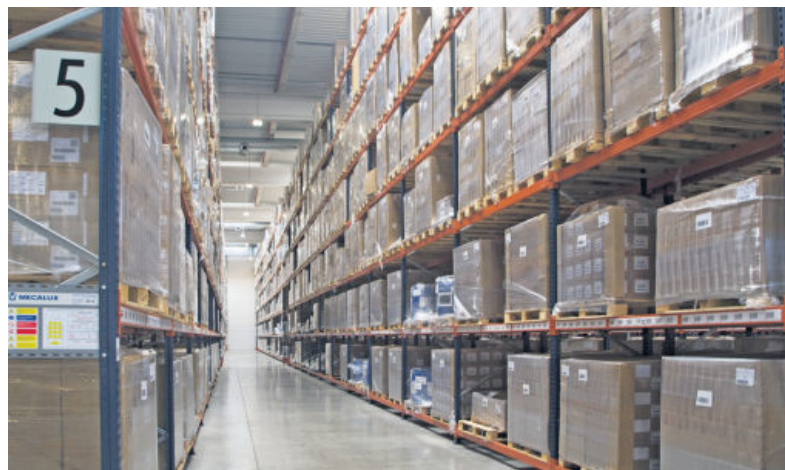
La Universidad de Deusto optimizará la distribución urbana de mercancías

TXXI. Bilbao

La Facultad de Ingeniería de la Universidad de Deusto y su instituto de investigación DeustoTech participan en el proyecto europeo SENATOR, una iniciativa que los próximos cuatro años tratará de mejorar la colaboración de los agentes involucrados en la distribución urbana e interurbana de mercancías. El proyecto trabajará en los paradigmas de la economía bajo demanda y la movilidad conectada, inteligente y compartida, para avanzar hacia ciudades con logística 'cero emisiones'. Los desafíos logísticos no resueltos en áreas urbanas son, principalmente, la demanda creciente de productos por parte de los ciudadanos, el aumento de los costes asociados y la atomización del sector, la congestión que la distribución de mercancías supone en los centros urbanos y las consecuencias medioambientales derivadas. El proyecto desarrollará una herramienta para la toma de decisión, la integración, y el planeamiento de las operaciones logísticas.

Los cargadores prevén un incremento de los costes logísticos, según una encuesta de Aecoc

Las facturas de almacenaje y transporte subirán en el nuevo entorno pos-COVID



El 55% de fabricantes encuestados prevé un incremento de los costes de almacenamiento.

► Las empresas cargadoras prevén un incremento de los costes logísticos en los próximos meses, según se desprende de una encuesta elaborada por Aecoc en la que han participado 74 compañías españolas. Fabricantes y distribuidores consideran que las facturas de almacenaje y transporte crecerán en el nuevo entorno pos-COVID.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

“La crisis sanitaria ha producido un descenso en la eficiencia de las operaciones logísticas, un factor que hace prever, con el consenso de casi la mayoría de los encuestados, un aumento en los costes logísticos”, según pone de manifiesto el informe ‘Perspectivas para la logística en gran consumo en el nuevo entorno pos-COVID’ de Aecoc. El incremento de los costes logísticos se asocia en buena medida al impacto que tienen sobre la productividad las medidas de prevención que se aplican en la desescalada, así como al incremento de los retornos en vacío en larga distancia y el aumento de las operaciones de última milla en el transporte. El estudio, que recoge las impresiones de 74 empresas que son responsables de cerca del 80 por ciento del movimiento de mercancías del sector en el país, confirma que el 55,56 por ciento de los fabricantes encuestados prevé un incremento de los costes de almacenamiento en los

próximos meses, mientras que el 44,4 por ciento de los fabricantes consultados prevén un incremento de los costes de transporte en un entorno poscoronavirus. En el caso de los distribuidores, el 46,15 por ciento cree que los costes de almacenamiento se incrementarán y un 69,23 por ciento considera que se producirá un aumento de los costes de transporte. Mientras, el 66,67 por ciento de los operadores logísticos consultados esperan un incremento de los costes logísticos y un 50 por ciento que crecerán los costes de transporte. El estudio elaborado por Aecoc contempla también la previsión de un crecimiento constante de los volúmenes de productos de alimentación en el comercio electrónico. En este sentido, el 46 por ciento de los encuestados considera que la venta online de alimentación crecerá entre un 10 y un 25 por ciento en los próximos meses, mientras que el 31 por ciento prevé aumentos de más del 50 por ciento. Uno de los aspectos que más preocupa en el ámbito de la logística de gran consumo es el de la problemática de la distribución urbana de mercancías (DUM). En este sentido, el 80 por ciento de los distribuidores considera que el principal reto está en reducir la saturación de las zonas de carga y descarga, mientras que el 50 por ciento de operadores logísticos y empresas de transporte consultadas pone el foco en las restricciones a las flotas de reparto.

PUERTOS

La Fundación Valenciaport participa en el proyecto STAMINA

La Fundación Valenciaport participa en el proyecto STAMINA, una iniciativa cofinanciada por el programa Horizon 2020 de la Comisión Europea que ha unido a 38 socios de dieciséis países. Su objetivo es proponer tecnologías de apoyo a la toma de decisiones para la predicción y gestión de pandemias.

SERVICIOS

El dispositivo de peaje interoperable PASSango, operativo en Alemania

La solución de peaje interoperable PASSango, comercializada por Total y AS 24, ya tiene la acreditación en Alemania. El dispositivo, que cumple con la directiva *European Electronic Toll Service* (EETS), puede utilizarse en Francia, Bélgica, Portugal, España, Austria, y en los puentes escandinavos de Storebaelt y Oresund.

SERVICIOS

Ontruck lanza una herramienta web para aumentar las cargas

Ontruck ha lanzado una herramienta web gratuita que ofrece a las empresas de flotas la posibilidad de incrementar el número de cargas y mejorar los ratios de su negocio. La plataforma online de transporte de mercancías por carretera mejora su aplicación móvil para que el gestor de flotas puedan ver las cargas disponibles y solicitar las que le interesan.

SERVICIOS

Taric analizará el acuerdo comercial entre la UE y Vietnam

Taric ha organizado un seminario online para el próximo 6 de octubre sobre el acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Vietnam. Sara Ruiz, jefa de sección en la Subdirección General de Política Comercial de la UE, y María Luisa Nuño, jefa de área en la Subdirección General de Política Arancelaria y de Instrumentos de Defensa Comercial, analizarán este acuerdo comercial.

POLÍTICA

El hidrógeno busca hueco para avanzar en la descarbonización logística

Logistop presenta las oportunidades del recurso para reducir el coste energético

► El hidrógeno se está posicionando como un vector referente en el proceso de descarbonización de la cadena logística “por su capacidad de cero emisiones, eficacia probada, y disponer de una tecnología, seguridad y rendimientos contrastados”, aseguró Juan Carlos de Pablo, responsable de Logistop en el marco de un ‘webinar’.

INÁKI EGUIA. Madrid

La Comisión Europea y el Gobierno español están apostando por el desarrollo del hidrógeno renovable en los ámbitos de la logística y el transporte de mercancías, con programas de ayudas, y fondos dotados de importantes dotaciones económicas para la presente década como Green Deal, Innovation Fund, LIFE, Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, Ports 4.0 o Moves.

“Sin embargo, el hidrógeno tiene un importante camino por recorrer para romper el círculo vicioso de poca demanda y poca oferta”, destacó Juan Carlos de Pablo, responsable de Logistop en un ‘webinar’.

El puerto de Valencia, con su participación en el proyecto H2Ports, es el pionero en España en la apuesta por el hidrógeno para el reto de su

descarbonización. Esta iniciativa probará a partir del próximo año las ventajas del uso de una *reach stacker* en la terminal de MSC y de una cabeza tractora de terminal para operaciones ro-ro en la concesión de Grimaldi. El proyecto se completa con una estación móvil de repostaje de hidrógeno.

De Pablo destacó que el hidrógeno tiene además un gran futuro en otros entornos logísticos como los puertos secos, el transporte por carretera, la última milla o para las operativas logísticas en los almacenes. Con todo, recordó que España no tiene ninguna hidrogenadora comercial operativa frente a las más de 300 repartidas en Alemania, Francia, Estados Unidos o Japón. Las dos estaciones piloto existentes, localizadas en Huesca y Puertollano (Ciudad Real), están impulsadas por la Fundación Hidrógeno de Aragón y el Centro Nacional del Hidrógeno. Por su parte, Tomás de la Vega, director gerente de Logistop, remarcó en el evento que para el avance del hidrógeno renovable en España es necesaria la “formación de consorcios que aúnen empresas especializadas en promoción, tecnología, ingeniería detalle, inversores, usuarios del hidrógeno, administraciones, entre otros socios”.

AÉREO

Turkish Cargo se afianza en el mercado español con el aumento de conexiones

TRANSPORTE XXI. Barcelona

Turkish Cargo ha sido una de las aerolíneas que mantuvieron con más regularidad los vuelos cargueros desde España cuando más se necesitaban, en pleno estado de alarma, para garantizar el suministro médico. La filial carguera del grupo aéreo turco incrementó las conexiones desde los aeropuertos de Barcelona y Madrid con su *hub* en Estambul llegando a operar nueve frecuencias semanalmente. Y prueba de ello es que “los ingresos aumentaron en mayo más de un 25 por ciento en España, alcanzando un nuevo hito” por la actividad carguera, señala un comunicado de Turkish Cargo. Durante el estado

de alarma, “era fundamental evitar interrupciones en la industria logística y ampliar los servicios de carga aérea para el transporte de todo el equipo médico y los medicamentos necesarios”.

Además de los aeropuertos de Barajas y El Prat, Turkish Cargo cubrió 90 destinos con sus aviones cargueros de gran capacidad de tonelaje, junto con la flota de aviones de pasajeros de fuselaje ancho de Turkish Airlines.

La línea aérea turca transportó en el conjunto de sus servicios un total de 26.000 toneladas de medicamentos y 9.000 toneladas de equipos médicos entre el 1 de febrero y el 31 de mayo de este año.

MARÍTIMO

SAM Algeciras obtiene el certificado IFS Logistic

Servicios Auxiliares Marítimos Algeciras (SAM Algeciras) ha logrado la certificación de la International Featured Standards (IFS) Logistic para el almacenamiento de productos agroalimentarios a temperatura controlada.

La compañía de Grupo Alonso obtiene este nuevo sello que se suma al de Operador Económico Autorizado (OEA) completo y al certificado de productos ecológicos que consiguió el pasado mes de mayo. La plataforma logística de SAM Algeciras cuenta con más de 120.000 metros cuadrados de instalaciones, a poco más de un kilómetro del puerto andaluz.



SERVICIOS

Amco y AR Racking equipan una nave para Interbrands Romania

Amco y AR Racking han equipado el nuevo almacén de Interbrands Romania, firma dedicada al negocio de marketing y distribución. Con este proyecto, Interbrands alcanza una capacidad de almacenamiento industrial de más de 11.000 palés. La firma rumana ha optado por el sistema de estanterías convencionales para palés AR PAL instalada por Amco y AR Racking. Se trata del sistema de carga más común, que permite el acceso directo e inmediato a todas las unidades de carga. Con la nueva instalación, el almacén de Interbrands dispone de una superficie de 23.000 metros cuadrados.



AÉREO

Dachser amplía sus vuelos chárter entre Europa y Asia

Dachser Air & Sea Logistics ha incluido, desde principios de septiembre, la ruta Hong Kong-Frankfurt en su programa Premium

de vuelos chárter. Dachser refuerza su operativa ante la “severa escasez de capacidad de carga aérea que la crisis del coronavirus está provocando”, según destaca a través de un comunicado. El operador logístico también incorporó a finales de julio la ruta Frankfurt-Chicago. El nuevo enlace a Asia dispone de aviones de carga chárter que vuelan semanalmente entre Hong Kong y Alemania. Esta ruta está actualmente programada para operar hasta finales de año.



OPER. LOGÍSTICOS

Agro Merchants Group abrirá un BIP en su almacén de Valencia

Agro Merchants Group ultima la apertura de un punto de inspección fronterizo (BIP, por sus siglas en inglés) en su almacén frigorífico de Valencia. “Este proyecto, que ha supuesto desarrollar una infraestructura dedicada, con laboratorios y oficinas, presenta grandes y nuevas oportunidades para nuestras operaciones en Valencia”, aseguró Juan José Tobarra, gerente general de Agro Merchants Valencia. “Ahora estamos en una posición única para ayudar a nuestros clientes a mejorar su cadena de distribución al reducir la manipulación y los tiempos de entrega generales”, añadió. El operador gestiona cuatro instalaciones en España, situadas en Algeciras, Valencia y dos cámaras frigoríficas en Barcelona. Además, en Portugal opera otras cuatro instalaciones, localizadas en Lisboa, Oporto, Leixões y Sines.



Eurocontainer.es

container manufacturer



EUROCONTAINER fabrica todo tipo de Contenedores, Tank Containers y Cajas Móviles, para el mercado nacional e internacional con homologaciones ATF (Admisión a Tráfico Ferroviario).

EUROCONTAINER homologa en España las primeras cajas 45' de lonas correderas, con certificación UNE-EN 12642XL y UNE-EN 12640.

EUROCONTAINER se une a la propuesta para que el año 2021 sea el AÑO EUROPEO del Ferrocarril.



info@eurocontainer.es
www.eurocontainer.es