

BNEW, escaparate de las tendencias del sector en innovación y digitalización

Cerca de 11.000 profesionales participaron en el nuevo evento presencial y *online*, que llega para quedarse



Pere Navarro, Teresa Cunillera, Mercè Conesa, Joaquim Ferrer, Blanca Sorigué y Ada Colau.

PAG.10-11



Diego Castillo

Dir. gral. Grupo Sea & Ports

“SIN LIBERTAD EN LA ESTIBA, SEGUIRÁ LA BARRERA AL CRECIMIENTO”

Páginas 8-9

TRANSITARIOS / 19

Cargo Wine entra en *ecommerce* para el sector vinícola

EXPRESS / 22

El sector prepara la campaña navideña desde primavera

MARÍTIMO / 41

Ibaizabal añadirá el suministro de GNL en Algeciras y Huelva

Leroy Merlin hace “un balance positivo” de la internalización logística

Leroy Merlin se muestra “muy satisfecha” de la internalización de sus procesos logísticos desde el pasado año, que ha supuesto “una gran oportunidad de desarrollo”. La multinacional, que puso en marcha su propio operador logístico en 2019, Adeo Logistic Iberia, dispone de cinco centros logísticos en la Península Ibérica que suman conjuntamente más de 250.000 metros cuadrados. PAG 23

La ciberseguridad en el sector del transporte entra en escena

Las nuevas regulaciones sobre seguridad en el transporte que la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) y la UE han dictado para su introducción en todos los vehículos nuevos a partir de 2021 y 2022, junto con los cada vez más frecuentes ciberataques, han puesto de actualidad el análisis de las amenazas y las oportunidades de mejora que tiene el sector. PAG 24-25

Olano dispara su cifra de negocio en España un 40% desde 2014

El grupo francés Olano, especializado en el transporte y la logística del frío, mantiene su apuesta por el mercado ibérico con las recientes adquisiciones de la navarra Transportes Oteiza y la portuguesa Kartel. Además, está llevando a cabo la ampliación de sus instalaciones en Madrid, Valencia y Huelva. El grupo ha disparado su cifra de negocio en España un 40 por ciento desde 2014. PAG 36

MESA de Redacción

La Asociación Española de Consignatarios de Buques solicita extender las ayudas económicas a los puertos por el impacto de la COVID-19 en España. Asecob ha pedido formalmente al presidente de Puertos del Estado que se extienda el plazo temporal de las medidas sujetas al Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio. La petición "se debe al impacto negativo de la pandemia, que continúa siendo de gran relevancia y sin expectativas de recuperación a corto plazo en lo referente al número de escalas de buques", según apuntan desde la patronal.

La formación práctica de nuevos profesionales de la Marina Mercante dispone de una línea de subvención, que ha sido aprobada por el Consejo de Ministros. Esta formación práctica es un requisito indispensable para adquirir la experiencia y titulación necesaria para el ejercicio profesional a bordo de los buques mercantes españoles como piloto u oficial de máquinas. Esta subvención se otorga a la patronal Anave, que distribuirá íntegramente los fondos entre sus asociados.

La actividad del transporte por carretera, durante el segundo trimestre de 2020, en pleno estado de alarma, registró una caída del 11,3 por ciento, en toneladas transportadas, y del 10,8 por ciento en toneladas-kilómetro producidas, según datos del Ministerio de Transportes. En lo que se refiere a los precios percibidos por las empresas transportistas, en el segundo trimestre se observa una recuperación con un crecimiento medio del 1,5 por ciento.

UNO Logística ha iniciado una nueva edición de su escuela de repartidores. Esta iniciativa, respaldada por el Ministerio de Transportes, la DGT y Seguridad Vial, ha formado a 40 alumnos en sus dos ediciones anteriores, a los que se suman los 20 alumnos que acaban de iniciar su formación. Este curso incluye prácticas con simulador de conducción, furgonetas eléctricas y conectadas de Mercedes-Benz Vans y con Scoobic, el vehículo eléctrico híbrido entre moto y furgoneta.

El Ministerio de Transportes quema etapas para la futura reapertura de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau. El secretario de Estado, Pedro Saura, y el presidente del Consejo de la Región de Nueva Aquitania, Alain Rousset, firmaron recientemente el convenio para la contratación y la ejecución del "Estudio para la reapertura del túnel ferroviario de Somport". La línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau, con 310 kilómetros de longitud, aspira a captar un trasvase modal de entre 160 y 220 camiones diarios.

JONÁS



SE MUEVEN



Kike Mora

GOI, enfocado en el transporte, montaje e instalación de mercancías voluminosas, incorpora a su equipo a Kike Mora como director de desarrollo de negocio y socio de la compañía. Mora se une al equipo del operador desde XPO Logistics.



Katharina Rath

DB Schenker nombra a Katharina Rath directora global de Recursos Humanos. Rath, que se incorporará a la compañía en diciembre, cuenta con una dilatada experiencia internacional en empresas como Continental Automotive.



Ángel Rodríguez

CNH industrial anuncia el nombramiento de Ángel Rodríguez Lagunilla como nuevo presidente de Iveco España. Desempeñaba el cargo de director global de Manufacturing de Iveco, que seguirá ejerciendo entre sus funciones.



Juan Pedro Ortuño

Juan Pedro Ortuño es el nuevo director de la delegación del Grupo Moldtrans en Alicante. Ortuño se incorporó a esta oficina como director Comercial en 2018. Atesora una dilatada experiencia de casi 30 años en el sector transitorio.



Miren Eizaguirre

Miren Eizaguirre, que se unió en 2005 al departamento comercial de Bergareche Ruiz Irún, delegación de la transitaria, integra ahora en el Grupo Moldtrans, asume la Dirección de la delegación de Moldtrans Norte, en Irún.

DEBATE

SÍ

Jutta Paulus
Europarlamentaria G. Los Verdes

¿La UE debería incluir al transporte marítimo en el comercio de emisiones de CO2?

El transporte marítimo debe entrar en el régimen del comercio de emisiones de CO2 de la Unión Europea. Es el único sector europeo que no está comprometido con un objetivo concreto de reducción de emisiones, a pesar de que el 13 por ciento de las emisiones de efecto invernadero en la UE provenían de este transporte en 2017. El seguimiento y la notificación de las emisiones de CO2 es importante, pero las estadísticas por sí solas no salvan ni un gramo de gas de efecto invernadero. Por eso vamos más allá y exigimos medidas más estrictas para reducir las emisiones de la navegación marítima. Además, reclamamos establecer un Fondo Oceánico para el periodo comprendido entre 2023 y 2030, que esté financiado con los ingresos de la subasta de derechos de emisión para que los buques sean más eficientes desde el punto de vista energético y para apoyar las inversiones en tecnologías e infraestructuras innovadoras, como el combustible alternativo.

NO

David Loosley
Secretario General de BIMCO

Si la Unión Europea incluye al transporte marítimo en el régimen de comercio de emisiones de CO2, el sector corre el riesgo de verse afectado por múltiples sistemas de comercio de emisiones y serán mucho más difíciles las acciones globales de reducción de estas emisiones. BIMCO insta a la Unión Europea a trabajar con la comunidad internacional en la Organización Marítima Internacional (OMI) para establecer una medida basada en el mercado global cuando la tecnología requerida esté disponible. Ello garantizaría que la industria naviera operara en igualdad de condiciones. Cuando la UE intentó aplicar unilateralmente el régimen de comercio de emisiones a las aerolíneas que entraban o salían de Europa en 2012, se encontró con una fuerte oposición de grandes países como China, India o Estados Unidos. Un régimen de comercio de emisiones regional impuesto por la UE para el transporte marítimo podría dar lugar a respuestas similares.

OPINIÓN



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

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

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

Publicidad: Clara Bouza, Pilar Suárez
Suscripciones: Belén Ruales
Edita: Industria y Comunicación SA
Avenida Cervantes, 51. Edificio Cervantes 10. 6ª planta
48970 Basauri (Bizkaia)
Teléfono: 944 400 000 / Fax: 944 400 300
E-mail: transporte@grupoxxi.com
Depósito Legal: BI-708-92

EDITORIAL

Hacer de la necesidad virtud

Si como alguien señaló el dicho 'hacer de la necesidad virtud' supone sacar ventaja de las desventajas y beneficio de las desgracias, no puede haber mejor definición para el Barcelona New Economy Week (BNEW). Un evento híbrido, virtual y presencial, que el Consorci de la Zona Franca de Barcelona se sacó de la chistera ante la imposibilidad de que se celebraran, por la crisis sanitaria, las ferias que organiza anualmente, como el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona.

La capacidad de reacción fue rápida: no podía haber ferias, pero sí era viable un evento físico y online para generar oportunidades de negocio en cinco sectores clave: logística, inmobiliario, industria digital, e-commerce y zonas económicas, teniendo un denominador común, promover la nueva economía. Entendiendo 'nueva economía' como digitalización, innovación y sostenibilidad.

El BNEW se concibió en plena pandemia. La gestación, no quedaba otra, tuvo que ser rápida. Y el parto no ha podido ir mejor. El evento ha sido escaparate de las tendencias de futuro y un acelerador de la innovación en los cinco sectores.

Como señala el delegado Especial del Estado del Consorci de la Zona Franca, el objetivo de la iniciativa no era otro que impulsar la reactivación económica, lo que se acaba traduciendo en puestos de trabajo. Es imposible predecir en cuantos puestos de trabajo se pueden traducir los 23.271 contactos empresariales habidos o las 6.582 solicitudes de información que han recibido las 128 empresas innovadoras participantes en el 'BVillage' o el recorrido que tendrán las cinco start-ups galardonadas en los Premios a la Mejor Innovación. Sí hay un dato ya cuantificable: la organización y celebración del evento generaron 140 empleos directos y 550 más indirectos. Bienvenido BNEW. Y que sea por muchos años.

El transporte necesita un salto de calidad

La bautizada por algunos como la 'Mesa del Transporte del siglo XXI', con todos los integrantes de la cadena de suministro, ya ha echado a andar para abordar los retos de futuro. Los temas en discusión son numerosos. El primero de la lista es la prohibición de la carga y descarga por parte de los transportistas, más si cabe en plena crisis sanitaria. Pero hay más, las 44 toneladas, armonización fiscal, euroviñeta, reducción de los plazos de pago...

La mayoría de los problemas son de sobra conocidos, por lo que ya va siendo hora de avanzar para poder dar, de una vez por todas, un salto cualitativo en la mejora de la eficiencia, abordando una triple realidad: económica, social y energética. El sector no puede permitirse el lujo de seguir en la misma tesitura, y menos aún en la actual coyuntura.

La solución debería venir de la mano de los protagonistas, es decir, de los integrantes de la cadena de valor del transporte, pero viendo la trayectoria de las difíciles relaciones entre los transportistas y cargadores, no hay motivos para la esperanza.

A veces no está mal la mirada a corto plazo, que en este momento es la supervivencia de las empresas, pero no hay que perder de vista los retos de futuro que van a marcar el plan de recuperación, transformación y resiliencia de la economía española, en el que la digitalización y la descarbonización serán dos de los vectores más relevantes.

Los transportistas y cargadores tienen que ser ambiciosos y constructivos para avanzar y llegar a acuerdos en poco tiempo. El sector es clave en la reconstrucción y no se puede quedar anclado en el pasado.

LA ROSCA



Alfonso Alday

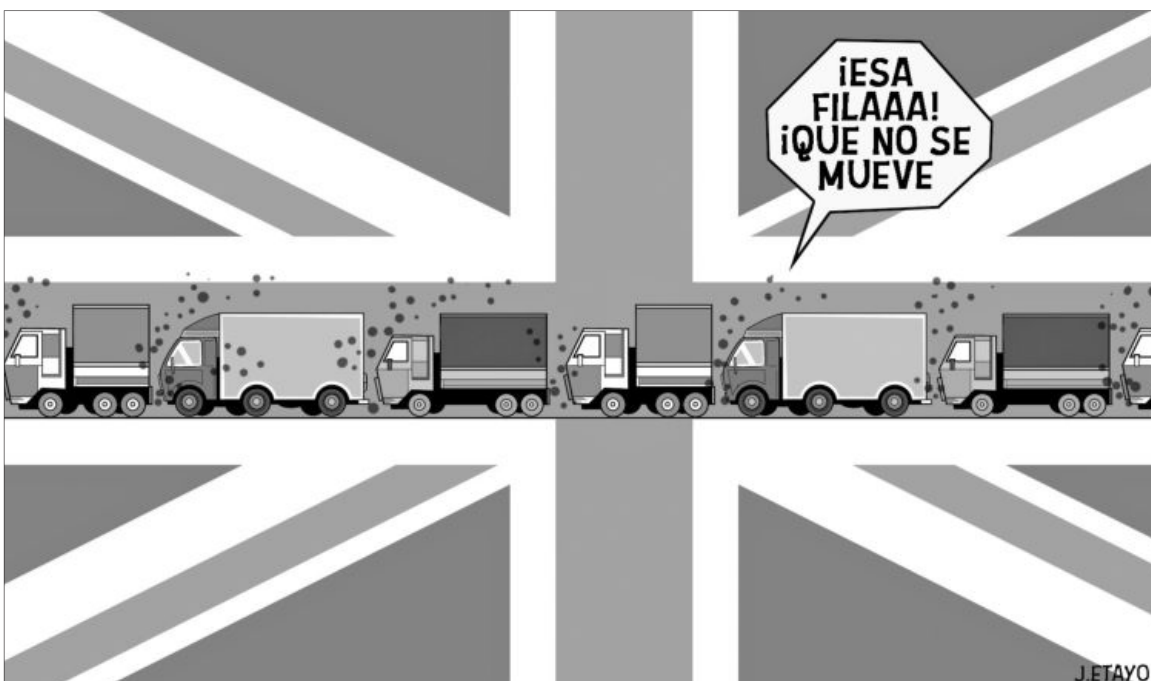
El sector no solo necesita una cartera *ad hoc*, sino un ministro que atienda sus reivindicaciones y baje al barro para trabajar

Empatía

La secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, aprovechó el marco de la Asamblea General de Astic, celebrada por primera vez en sus 60 años de vida en formato online por la alarma sanitaria, para anunciar la elaboración de un plan de impulso a la sostenibilidad del transporte, aunque no desveló más detalles. "Aún es pronto para avanzar las principales líneas e ideas que tenemos encima de la mesa", aseguró. Tampoco pasó por alto la reciente sentencia del Tribunal Supremo que anula el requisito de antigüedad máxima del vehículo para obtener la autorización de transporte público de mercancías, lo que podría dar lugar a una mayor precarización del sector. La propia responsable del Ministerio reconoció que uno de los males endémicos del transporte por carretera es la "excesiva atomización". Un problema sobre el que confesó que ya se está trabajando para permitir, "a través de una transición justa", una mayor robustez y un mayor equilibrio en las relaciones de los transportistas con sus clientes.

La música suena bien, pero el departamento que dirige José Luis Ábalos continúa si acertar con la letra. El ejemplo más claro es el mantenimiento del sistema de tributación por módulos, año sí y otro también, que no deja de ser una financiación a la atomización y una puerta abierta a la competencia desleal. El sector necesita ganar músculo para poder hacer frente a los retos de futuro, con el foco en la digitalización y la descarbonización. Rallo apeló a la "empatía" para seguir avanzando, la misma que le falta al Ministerio con esta poderosa industria, independientemente de su denominación, Fomento antes y Transportes ahora. El sector no solo necesita una cartera *ad hoc*, sino un ministro que atienda sus reivindicaciones y baje al barro para trabajar. No basta con palmaditas en la espalda. Se necesitan hechos. Y si puede ser hoy, mejor que mañana, no vaya a ser que llegue demasiado tarde.

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Mejor sería motivar que hacer lo contrario, por no colaborar en que ocurra lo que tanto se teme

Futurología

En Argentina dicen: “con el diario de mañana es fácil adivinar lo que va a ocurrir hoy”. Los indicadores, según el Consejo General de Economistas, prevén que el índice de insolvencia mundial será del 35% y que para España del 40%. Ya en mayo, el ministro de Justicia, vaticinó que los concursos de acreedores subirán un 31% en 2020 y un 140% en 2021, lo que supondría llegar a los 50.000, complicada cifra para los Juzgados. Solucioné un aumento de insolvencias empresariales, a final de este año, del 10% en comparación con 2019. Crédito y Caución lo eleva hasta el 30% en 2020, por encima de la previsión del 26% a escala mundial. Cesce considera que la morosidad va a aumentar a corto plazo y que el sector asegurador está siendo más prudente, o lo que es lo mismo, todas las compañías de caución están revisando los límites de cobertura a la baja. Bien lo sabe ya el sector logístico en el que una gran mayoría, trabaja con este tipo de seguros de caución. Desconozco exactamente la razón por la que este sector, históricamente, viene ofreciendo crédito por encima de los otros. Podría ser por desconocimiento, lo que no creo en absoluto, si bien es por avaricia, quizás puntualmente, o si bien es porque creen en los proyectos de sus clientes y les apoyan, donde otros no lo hacen y esto sí que me lo creo. Ahora bien, si creemos a pie juntillas los anteriores vaticinios, obligado será el replantear la política crediticia y entonces se estará colaborando para hacer realidad las anteriores expectativas. Expectativas que ya han provocado que el ahorro de los hogares y de las empresas, sitúe la tasa anual 2020 en el 31% valor más alto desde 1999, algo que no le gusta a la administración, ni a la banca, porque lastra el consumo, la inversión y retiene el crecimiento del PIB. Y ahora resulta que, la Secretaría de Estado de Comercio afirma que las exportaciones se han ido recuperando desde mayo, con los últimos meses con crecimientos, el presidente de Puertos del Estado dice que ya se percibe cierta recuperación del tráfico, con un 4,6% de crecimiento en agosto. Hay malos augurios, pero también los hay buenos. Mejor sería motivar que hacer lo contrario, por no colaborar en que ocurra lo que tanto se teme. Parafraseando a mi abuela, “no sé si buscar criada o ponerme a servir”.

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



GAM, General de Alquiler de Maquinaria, ha firmado un acuerdo de distribución con TECNA, fabricante de tractores de arrastre y AGVs. En la foto (de izq. a dcha.), **Alfredo Ecay**, CFO de TECNA, **Jose Luis Evara**, presidente de TECNA, y **Luis Turiel**, director de Ventas de GAM.

EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) vigilará que el V Acuerdo Marco de Estiba cumpla efectivamente con las exigencias de competencia en materia de subrogación laboral

A vueltas con la estiba

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea se acaba de declarar no competente para resolver la cuestión prejudicial que le había planteado la CNMC por no ser un órgano jurisdiccional. El objeto de la citada cuestión prejudicial era básicamente determinar si era legal que la subrogación obligatoria de los estibadores se pudiera realizar a través de acuerdos o convenios colectivos en los términos previstos en la reforma del IV Acuerdo Marco. Ello ha provocado que la CNMC haya resuelto recientemente el expediente sancionador que abrió contra los firmantes de la referida reforma del IV Acuerdo, que había quedado suspendido hasta que se resolviera la citada cuestión prejudicial. La CNMC entiende que las condiciones en las que se determina la referida subrogación (obligatoria y en condiciones no objetivas, transparentes o equitativas) exceden del contenido de la negociación colectiva, por lo que, además de anularlas, considera acreditada la existencia de una infracción “muy grave”. No obstante, dado que la reforma del IV Acuerdo se realizó para conseguir un régimen transitorio hasta la aprobación del V Acuerdo Marco (sujetos al Real Decreto Ley 8/2017), y el hecho de que las partes negociadoras del este último han ido consultando de buena fe a la

CNMC sucesivos borradores de acuerdo, el organismo regulador ha valorado la voluntad de las partes de que el V Acuerdo va a respetar las exigencias normativas de la liberalización del sector y el mantenimiento de una competencia efectiva, por lo que finalmente solo les ha sancionado con una multa simbólica de unos 70.000 euros en total y no con la millonaria multa inicialmente propuesta de 7 millones, aproximadamente.

El asunto parece una patata caliente que nadie quiere coger. Aunque la salomónica y política Resolución de la CNMC no es firme, ya que puede ser recurrida ante la Audiencia Nacional (donde además ya hay otra causa similar pendiente), parece ser un aviso de que la CNMC vigilará que el V Acuerdo cumpla efectivamente con las exigencias de competencia en materia de subrogación laboral y que sancionará, no simbólicamente, en caso contrario. Si la subrogación laboral se puede realizar finalmente a través de acuerdos o convenios colectivos que no respeten las exigencias normativas de liberalización del sector y de competencia, previsiblemente no habrá liberalización efectiva alguna en la estiba y todo seguirá igual que siempre, si bien con otra nomenclatura y regulación (acuerdos o convenios colectivos en vez de ley).

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha avanzado que los puertos españoles estudiarán rebajas en las tasas para el sector de la automoción. Toledo adelantó que aplicarán reducciones en las tasas, pero no de manera uniforme, sino para cuestiones específicas, entre las que situó a las operaciones relacionadas con la industria de la automoción. Las rebajas, en todo caso, deberán ir dirigidas a reducir los costes logísticos de los fabricantes de vehículos y no quedarse por el camino, según confirmó Toledo. De esta manera, los puertos españoles pondrán también su granito de arena para intentar impulsar al sector de la automoción en España, que ha sufrido un fuerte impacto como consecuencia de la crisis del coronavirus, pero que el pasado año registró un movimiento de 3,19 millones de unidades en las dársenas de nuestro país. El modo marítimo es el predominante en los tráficos de exportación e importación de vehículos, con una cuota del 45,3 por ciento, según datos de la patronal Anfac.



Descarga de coches en el puerto de Tarragona.

QUÉ mal

La falta de aparcamientos para el transporte pesado en Valencia ha motivado que la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (Fvet) haya identificado ocho poblaciones del área metropolitana de Valencia en las que es imposible aparcar por la falta de espacio. En concreto se trata de Alboraiá, Burjassot, Massamagrell, Mislata, Picassent, Rafelbunyol, Torrent y la propia ciudad de Valencia. Fuera del entorno metropolitano también hay problemas en Alberic y Ribarroja. Desde la patronal se explica que “la flota de camiones que necesita de este servicio básico supera las 5.000 unidades”, considerando necesario agilizar la implantación de este tipo de dotaciones para el sector. La Fvet va a trasladar esta información a la administración autonómica a quien demanda que saque suelo público para este uso.



Accesos al puerto de Barcelona. El ministro de Transportes, José Luis Ábalos, presidió el 7 de octubre el acto de la firma del protocolo que impulsará la puesta en marcha y la ejecución del proyecto de los "Nuevos accesos Sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona, así como para la planificación y gestión del nodo logístico de Barcelona".

TRIBUNA LIBRE



J. Antonio del Valle



Raúl Legaz

España es logística. Actores del sector han perfilado la industria digitalizándola, con clarividencia y sobrepasando la llamada era 4.0. Ahí están los resultados. Pero todo plan tiene fisuras, como el grado de subcontratación o la propia coyuntura de la pandemia y las medidas a tomar, que pueden solventarse gracias a la identidad digital biométrica

El binomio biometría-logística

La cadena de suministros se ha mostrado sólida como industria tras el primer impacto de COVID, con procesos robustos gracias a la realidad tangible de LEAN, flexible (ya que siempre lo ha sido y el mercado marca su día a día) y tecnológico (con la aplicación de la robótica y el IoT). Esta última característica perfilada en los últimos 10 años ha llevado a personalidades como el rey Felipe VI a defender el valor de la logística en nuestra economía. LEAN, siendo una metodología en la eliminación de desperdicios operativos en favor de las sinergias generales, es eje primario de cambio y apuesta ganadora para el sector.

España es logística. Actores del sector han perfilado la industria digitalizándola, con clarividencia y sobrepasando la llamada era 4.0. Ahí están los resultados.

Pero todo plan tiene fisuras, como el grado de subcontratación o la propia coyuntura de la pandemia y las medidas a tomar. Estas fisuras pueden solventarse gracias a la identidad digital biométrica.

Hoy, la seguridad habitual de los sistemas se presenta casi siempre en forma de *password*. Esto se

complica cuando los usuarios son estacionales debido a la subcontratación. Además, la celeridad del negocio precipita malas decisiones, como pueden ser las credenciales genéricas, el 'préstamo' de contraseñas, etc. Además, las condiciones de identificación por errores humanos quedan diluidas en un mar de identidades. Luego están las medidas de distanciamiento social que, en logística, son trabas ralentizando los procesos o provocando dobles validaciones. La digitalización y la COVID-19 han hecho evolucionar una tecnología latente desde hace décadas, como es *blockchain* y aplicarla a la unicidad del ser humano mediante la biometría aplicada.

¿Cómo solucionamos biométricamente este dilema (que entendemos como un proceso unívoco)? Actualmente, las compañías de identidad digital pueden ser capaces de ajustar con precisión sus soluciones, pero solo una -disruptiva y omnicanal- ha despertado todo nuestro interés y el de compañías punteras como la empresa internacional de calzado Masaltos.com, con la creencia de que será totalmente diferenciadora en cualquier entorno. Ahí radica su

singularidad. Aplicable a procesos de login, validación no presencial, ámbitos de accesibilidad temporales o restringidos... Es compatible con los métodos habituales y segura como tu propia unicidad como persona, y esto es lo importante.

El objetivo de "hacer de la informática algo simple" se ha conseguido. La tecnología de reconocimiento biométrico soluciona todas las fisuras comentadas y más, validando sencilla y telemáticamente desde un terminal móvil los parámetros biométricos del usuario. Y securizado al 100 por cien, haciendo un login seguro, manteniendo los datos veraces del usuario y sin necesidad de validar docenas de contraseñas. Una solución única con plena adaptabilidad (no de esas que aumentan exponencialmente costes y horas de proyecto). Omnicanal y que cubre desde el login de acceso a un e-Commerce, pasando por pasarelas de pago, la trazabilidad de mercancía y terminando en los procesos de firma. Un mundo sin contraseñas, el siguiente eslabón de la cadena logística.

José Antonio del Valle, IT Solutions Spc en DHL Supply Chain, y Raúl Legaz, director de Biocryptology

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Nuestras empresas y, por lo tanto, España se encuentra en la encrucijada más importante de su historia moderna

Situación laboral

La historia económica se ha acelerado en cuatro meses lo que estaba previsto en cinco años. Nadie había anticipado esto y, con franqueza, cualquier previsión que se haga es un brindis al sol, porque nuestros modelos econométricos no son fiables en una situación tan nueva donde todos los items están en situación de máxima incertidumbre. De hecho, ahora las previsiones se realizan en base a diferentes escenarios siendo más o menos optimistas. El propio Gobernador del Banco de España señaló en una reunión celebrada en CEOE que no veía recuperación del PIB ni este año ni el siguiente, y que más allá no se atrevía a hacer previsiones. Nuestra economía aún no ha recuperado más del 45% de su PIB y el desempleo sigue creciendo, pese a los ERTEs. Pues bien, las empresas de logística y transporte no son ajenas a esta situación. El tráfico B2B, que es el más rentable para el sector, se encuentra al 65% de su situación previa a la pandemia y el *ecommerce* (B2C), que es muy complejo de rentabilizar, ha irrumpido de forma muy importante.

Muchas de nuestras empresas se han acogido a ERTEs esperando que esta situación fuera coyuntural y que se volviera rápidamente a la situación previa. Sin embargo, esto desgraciadamente no parece que se vaya a producir. Por eso, resulta necesario adoptar otro tipo de decisiones de carácter estructural para tratar de asegurar la viabilidad de las empresas con el empleo que lleva aparejado. Lo contrario significaría terminar reventándolas y eliminando todos sus puestos de trabajo. Entre estas medidas, hay dos de las que se empieza a hablar: ERES, cuyo coste sea sufragado en una parte importante por el Fogasa, y prorrogar los periodos de carencia y amortización de los créditos ICO. Además, tendríamos que ocuparnos de nuestros jóvenes, porque tenemos la tasa de paro juvenil más elevada de la UE, un 41,7%. La media de Europa está en el 17%, y en la OCDE es el 16,2% (datos de julio). Tal vez tenga algo que ver que estamos a la cola en cuanto a la formación de jóvenes. En concreto, en España el 30% entre 25 y 34 años no tiene el Bachillerato ni la FP. Este porcentaje ya duplica la media de la UE. Nuestro sector probablemente va a albergar muchas oportunidades de empleo, pero vamos a tener que ser pacientes.

presidencia@unlogistica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

El caso 'The Eternal Bliss' ha revolucionado el mundo de las demoras en el transporte marítimo

The Eternal Bliss

La felicidad eterna. Con ese pomposo nombre se bautizó en su día al buque que llenará la atención del mercado, al menos, en este próximo año.

El "Eternal Bliss" (K. Line Pte. Ltd vs. Priminds Shipping (HK) Co Ltd. EWHC 2773) ha sido durante este mes de septiembre el protagonista del guion que el juez de la High Court londinense ha escrito en un tema tan sensible como la calificación jurídica de las demoras de un buque. Efectivamente, el juez Baker no se pudo resistir a la tentación (bastante extendida últimamente) de revisar el concepto tradicional de las demoras, en un asunto que se había sometido a su consideración, como cuestión previa en un arbitraje.

En breve, las demoras ya no constituyen la única indemnización a la que los armadores tendrán derecho en el caso de producirse otros daños, como consecuencia de la detención del buque más allá del período de plancha pactado.

Hasta ese momento, para que los armadores pudieran reclamar más allá de las demoras, era necesario que se demostrara que había existido otro incumplimiento contractual distinto a aquel que, en principio, cubren las demoras y que no es otro que la falta de uso del buque por incumplimiento de la plancha.

Pues bien, a partir de la sentencia que estamos comentando, fechada el pasado 7 de septiembre, se podrá reclamar cualquier daño sufrido por el buque con motivo del incumplimiento del período de plancha sin que sea necesario demostrar que ha existido otro incumplimiento contractual, sino únicamente que ha existido un daño distinto al de la inmovilización del buque.

Con independencia de lo ajustada, o no, de la decisión del juez Baker, la sentencia ha creado (ya) una incertidumbre en el mercado, que no solo afectará a los contratos de transporte, sino también a aquellos de compraventa como específicamente señala la sentencia.

Como era de esperar la sentencia ha sido recurrida, pero mientras se sustancie la apelación, las consideraciones del juez Baker son firmes y se aplicarán por los tribunales ingleses.

Es más que probable que, a partir de ahora, se modifique la redacción de muchos contratos o al menos de aquellos donde la carga pueda imponer su criterio.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

Una de las consecuencias de la crisis sanitaria es la disrupción que va a provocar en la cadena de suministro. Los expertos hablan de una revolución frente a la anterior política de *stocks* mínimos en el almacenaje. Los nuevos tiempos se inclinan por seguir afinando *stocks*, pero al mismo tiempo por multiplicar los *stocks* de seguridad. En este contexto, la relocalización de la industria, después de años de imparable diáspora hacia mercados emergentes, se presenta como una novedad incuestionable en la línea de aminorar riesgos. También la creación de *hubs* logísticos intermedios entre producción y consumo. Otra tendencia en la que se avanzará en el futuro es la economía colaborativa. En este terreno se están gestando proyectos interesantes. Uno de ellos es el de la modularidad de cajas, según explica **Fernando Liesa**, secretario general de Alice (Alianza para la innovación logística mediante la colaboración en Europa). Esta iniciativa la están impulsando de manera conjunta varias compañías del sector de la gran distribución en Alemania. El concepto pasa por la creación de un *pooling* entre distintos proveedores y *retailers*, lo que ofrece la ventaja del abastecimiento de tiendas y grandes superficies de manera más eficiente, reduciendo envases y embalajes no reutilizables y apostando por los reutilizables. El proyecto está previsto que se lance al mercado el próximo año. En el ámbito del comercio electrónico, algunos *retailers* apuestan por la transformación para conseguir abastecer desde cualquier punto de su *stock*, gestionar de manera eficaz diferentes tipos de transporte o integrar a proveedores a través de una misma plataforma. La evolución de la cadena de suministro avanza años en pocos meses. **Casius**

TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

La oda es una composición de tono elevado o cantado, sobre asuntos diversos entre los que se recoge una reflexión del poeta Corales o cantadas por una sola voz. La loa es un prólogo o introducción para dirigir alabanzas a la persona ilustre a quien estaba dedicada

Odas y loas

Casi siempre, las odas y loas vienen acompañados de demostraciones suntuosas y pomposas que se convierten en un fausto acontecimiento.

El plan de recuperación, transformación y resiliencia de la economía española es una oda de un rey feudal a sus vasallos, reclamándoles fidelidad y, sobre todo, lo que es más importante, el cumplimiento de la obligación de *auxilium*, por la vía de acabar con los griteríos partidistas y un mínimo de unidad. Lamento, una vez más, que, en este plan de recuperación tan importante, se haya ignorado a los empresarios del sector logístico, tanto por no contar con su visión y necesidades en su desarrollo, como por su falta de presencia en los faustos.

Sostenibilidad, digitalización, infraestructuras y educación no pueden ser palabras huecas que forman parte de la loa de turno, para dirigir alabanzas a la persona ilustre a quien estaba dedicada, con el único objetivo de fortalecer su resiliencia.

Nadie puede dudar de la calificación del sector como esencial y, por lo tanto, debe formar parte activa de ese plan de recuperación.

Lo que el sector necesita no solo son infraestructuras de transporte sostenibles, sino infraestructuras logísticas modernas, eficientes, sostenibles y accesibles, si los poetas de las odas visitasen nuestros "polígonos industriales" se darían cuenta de la necesidad de modernizarlos con una adecuada política de suelo.

Un sector sostenible requiere nuevas tecnologías y profesionales bien formados que faciliten su despliegue.

Menos odas y loas y más trabajo con los sectores que son los que al final generan empleo y riqueza.

Se habla mucho de autocritica, pero yo prefiero hablar de lecciones aprendidas.

La pasividad de la sociedad civil ante lo que estamos viviendo, no nos lo podemos permitir en la sociedad empresarial logística.

Es la hora de dar un paso al frente, ignorar si es necesario a las instituciones que nos representan, y presentarse ante los poetas de las odas y las loas como un sector moderno, emprendedor y positivo.

Es necesario que se oiga nuestra voz sin filtros.

gonzalosanzfernandez@gmail.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Cualquier impedimento que nos encontremos con motivo de la crisis sanitaria no es un caso de fuerza mayor

Inevitable

El operador logístico, transportista, terminal, almacenista... se puede ver afectado por la COVID-19 antes y durante la operativa del transporte. Clientes perjudicados por retrasos, deterioros, abandono de mercancía... ¿Estamos ante un caso de fuerza mayor? Cualquier impedimento que nos encontremos con motivo de la pandemia no es un caso de fuerza mayor. Su característica es que sus consecuencias sean inevitables, es decir, no se pudo hacer nada por impedir el daño o el perjuicio. Será inevitable si se hizo todo lo que es razonable. Los tribunales son restrictivos para admitir casos de fuerza mayor, por ejemplo, no es razonable comenzar un transporte cuando la previsión meteorológica anuncia tempestad.

Podemos mencionar algunos casos sobre los efectos del coronavirus. Antes de iniciar un transporte verificar si existen restricciones a la circulación, cierre de accesos o confinamiento de personal. Preguntar al destinatario o a nuestro agente si existen restricciones en el destino, porque si las hay, no se debió comenzar el transporte. Hacer la consulta por escrito, que quede constancia. Otro caso es la falta de personal, debido al confinamiento o a las restricciones a la movilidad. Dejar escrito las medidas tomadas, la ausencia de alternativas y la información facilitada al cliente. Durante el tránsito pueden ocurrir circunstancias sobrevenidas. Pongamos por caso un conductor profesional, autónomo, que cae de forma imprevista enfermo y es ingresado en un hospital. El camión queda en un lugar sin protección y al cabo de dos días la carga es robada. Para el autónomo será posiblemente inevitable, pero si el conductor pertenece a una empresa, con más medios, y dotada de una organización, deberá acudir al rescate en horas, en otro caso no será inevitable.

No hay porqué contratar otro barco, otro almacén, más camiones, llevar dos conductores en cada vehículo, duplicar el personal de su empresa, ni alquilar más espacio para garantizar el servicio. El operador no será responsable de la paralización de la mercancía o del retraso de la actividad mientras informe al cliente y el obstáculo afecte de forma proporcional a los medios humanos y materiales que utiliza en su trabajo. La clave es mantener registros escritos con información de lo sobrevenido al cliente.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“La logística de última milla requiere una transformación para evitar que el modelo colapse”.

Vicente Segura
Deloitte

“Las nuevas tecnologías tendrán efecto en la mejora de la industria logística en el futuro inmediato”.

Ahmed Darwish
Zona Económica del Canal de Suez

“Los escenarios futuros nos harán avanzar hacia cadenas de suministro más resilientes”.

Susana Val
ZLC

“Aunque la cadena de suministro ha operado sin rupturas, a pesar de la fuerte presión a la que ha sido sometida durante la pandemia, habría que replantearse el modelo de ‘stock’ actual, basado en plataformas centralizadas cada vez más grandes”.

Héctor Benito
Carreras Grupo Logístico

“Al igual que se tomó el contenedor de referencia, habría que hacer lo mismo en lo digital”.

Josep Maria Fortuny
Generalitat de Catalunya

“Para un futuro sostenible hay que apoyarse en la innovación”.

José Bogas
CEO de Endesa

“Pese a las dudas en el horizonte, la apuesta por las energías renovables sigue intacta”.

Walther von Plettenberg
Cámara Com. Alemana para España

“La última milla es el ejemplo perfecto de cómo solucionar problemas complejos a través de la colaboración con empresas competidoras o instituciones”.

Josep Manel Ventosa
Servihabitat

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Nicolas Olano**
Presidente de Olano

Olano mantiene su progresión meteórica en el mercado español, con la adquisición de la navarra Transportes Oteiza, al tiempo que amplía sus instalaciones en Madrid, Valencia y Huelva. El grupo francés de logística a temperatura controlada, que preside Nicolas Olano, situará las ventas en España por encima de los 70 millones de euros, irrumpiendo en el ‘Top 100’ de grupos empresariales de transporte.



↑ **Gerardo Landaluce**
Pres. A.P. Algeciras

El puerto de Algeciras ha fidelizado a CMA CGM como socio estratégico del enclave con su entrada en el capital de la terminal TTI-A. Junto a ello y la corriente de tráfico ‘import-export’, la dársena, que preside Gerardo Landaluce, espera que la llegada de la naviera y del fondo de inversión francés DIF provoquen la expansión de la terminal en Isla Verde Exterior, lo que generará un aumento de competitividad en el enclave español.



↑ **José Esteban Conesa**
Con.Del. Primafrío

Primafrío mantiene firme su compromiso con el desarrollo del transporte frigorífico que le ha llevado en los últimos años a encaramarse como el principal grupo de transporte a temperatura dirigida de España. El flotista murciano, bajo el timón de José Esteban Conesa, ha reforzado su apuesta por reducir su huella de carbono con la nueva generación de tractores de Volvo tras firmar un pedido de 300 unidades.



↓ **Mariangela Marseglia**
Dir. gral. Amazon Spain

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha dado la razón al sector al resolver que las filiales logísticas de Amazon en España tienen el rango de operadores postales. De esta manera, la multinacional del comercio electrónico deberá obtener la correspondiente autorización y exigir a las empresas y autónomos colaboradores que trabajan para ella que hagan lo propio. Amazon está ya bajo la lupa del supervisor.

AGENDA

TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición
27-29 de octubre de 2020 - Virtual Expo
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

LOGISTICS & AUTOMATION

Conferencia y Exhibición
21-22 de abril de 2021
Madrid
www.logisticsmadrid.com/es/

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*

El mercado de contratación logística caerá un 4,5%

El mercado global de contratación logística no escapará al profundo impacto de la COVID-19 y se prevé que se recorte un 4,5 por ciento en 2020. La caída se produce después de un año de disrupción significativa que ha provocado la desconexión de la capacidad de fabricación y el cierre efectivo de los sectores minoristas. Sin embargo, ciertos sectores experimentan algo así como un auge durante el año marcado por la pandemia. Este fue el caso del comercio minorista de comestibles, que experimentó un al-

za en la demanda de contratación logística en muchos mercados en Europa y América del Norte en el segundo trimestre a medida que se impusieron bloqueos sociales. Sin embargo, una segunda ola puede resultar terminal para algunos.



Los fletadores publicarán sus datos de emisiones

Algunas de las compañías más importantes en fletamientos de buques se han comprometido a publicar los detalles de la huella de carbono en sus envíos, una medida de consecuencias potencialmente enormes para el transporte marítimo.

Global Maritime Forum, anunció que un grupo de las empresas de comercio de energía, agricultura, minería y materias primas evaluará y divulgará por primera vez la implicación climática de sus actividades de envío. Sea Cargo Charter establece un “nuevo punto de referencia para el envío responsable, en línea con los objetivos de descarbonización de las Naciones Unidas”. Los signatarios fundadores de la carta incluyen Anglo American, ADM, Bunge, Cargill Ocean Transportation, COFCO International, Dow, Equinor, Gunvor, Klaveness Combination Carriers, Louis Dreyfus, Norden, Occidental, Shell, Torvald Klaveness y Traficura.



China domina la inversión logística en México

Una encuesta interna de la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados, llevada a cabo en las dos primeras semanas de agosto, reveló que China representó el 37 por ciento de las nuevas iniciativas de inversión en proyectos logísticos o proyectos manifestados en este atípico 2020, mientras que EEUU, el principal origen histórico de la inversión extranjera en el país, quedó con el 16 por ciento. Le siguieron Japón y el propio México con el 12 por ciento respectivamente, Corea del Sur con 9 por

ciento y Alemania con 5 por ciento. El hecho de que casi 4 de cada 10 iniciativas de inversión que han recibido los parques industriales en México provengan de China, supone una tendencia marcada por el llamado *nearshoring* o traslado de la producción a países cercanos a los principales centros de consumo. El 38 por ciento de las empresas instaladas en estos parques industriales es de origen nacional, mientras que 62 por ciento extranjeras, procedentes principalmente de EEUU (31 por ciento), Japón (6 por ciento), Alemania (6 por ciento), Corea del Sur (3 por ciento), Canadá (3 por ciento), Francia (2 por ciento), España (2 por ciento) y China (1 por ciento).

DIEGO CASTILLO GUTIÉRREZ

DIRECTOR GENERAL DE GRUPO SEA & PORTS

“Sin libertad del mercado de la estiba, seguiremos con una barrera al crecimiento”

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

– Sea & Ports surge de la fusión de los grupos liderados por Pelayo García-Miñaur (CHL) y Juan Arroyo (Marguisa). ¿Cómo se produjo?

– Efectivamente, el grupo nace de una fusión de dos grupos navieros con más de 30 años experiencia de tráfico con ‘West Africa’ y especialmente sirviendo a Guinea Ecuatorial. Ambos con un nivel de competitividad muy alto entre los dos, por lo que la complejidad de la fusión fue posible gracias a la visión abierta y la idea de sostenibilidad a largo plazo. Fueron capaces de encontrar una estrategia común para lograr objetivos ambiciosos de crecimiento, junto al esfuerzo y trabajo previo de los profesionales que participamos. Hoy, el accionariado está compuesto mayoritariamente por Marguisa y con Juan Arroyo al frente del Consejo de Administración, quien sigue apostando por estos mismos objetivos.

– Y continúan creciendo pese a la fuerte competencia. ¿Cómo mantienen su nicho en África?

– No sin esfuerzo, desde luego, pero gracias a una diversificación de servicios y productos, con dedicación y personalización al cliente, dentro de una profesionalidad completa que no suele ser habitual en los operadores de nicho y a la potencialización de alianzas y colaboraciones clave que hemos conseguido y que seguimos potenciando. Nuestros competidores son los ‘big carriers’ y, por eso, debemos ofrecer un servicio con mejores tiempos de tránsito centralizando las rutas a través de ‘hubs’ y con el valor añadido del profundo conocimiento de África que nos diferencia en la asesoría de transporte que siempre damos.

– ¿Cómo va el volumen de negocio?

– En 2019, la cifra de negocio se acercó a 80 millones de euros. En 2020, la previsión era crecer más de un 20 por ciento, debido a varias líneas de negocio que hemos puesto en marcha. Desgraciadamente, hasta agosto solo hemos conseguido crecer un 12 por ciento, pero teniendo en cuenta la profundidad de la ralentización económica causada por la pandemia y el comportamiento tan diferente del mercado, la situación es de alta incertidumbre sobre las expectativas que teníamos y el resultado no es el esperado.

– Aterrizó en la dirección general del grupo en abril, en pleno estado de alarma, ¿cuáles son sus objetivos?

– Fue un momento complicado y

Diego Castillo Gutiérrez ocupa desde el pasado mes de abril la dirección general de Sea & Ports, grupo de capital español especializado en el desarrollo de tráficos marítimos entre España y África. En esta entrevista con TRANSPORTE XXI, Castillo desgrana el escenario de negocio que vive el grupo donde destaca la actividad de su naviera Marguisa, que acaba de reafirmar su política de alianzas con la ‘joint venture’ United Marguisa Lines firmada con la alemana UHL.

aún sigue siendo, pero contamos con un gran equipo de profesionales. Para nosotros 2020 era un año de desarrollo y crecimiento. Hemos tenido que parar temporalmente algunos desarrollos y adaptarnos, pero el objetivo es mantener los grandes pilares basados en la sostenibilidad del grupo a largo plazo apostando por la eficiencia, innovación y competitividad, ofreciendo soluciones fiables y eficaces en la cadena de valor logístico-portuario.

– El negocio marítimo tiende a la concentración. ¿Habrá nuevas integraciones como las de Maersk?

– Desde luego, la reorganización de Maersk como líder del sector es bastante significativa. Llevamos varios años observando el incremento de fusiones y adquisiciones en el tráfico internacional. Es difi-

cil decir si irán en aumento, pero seguro que seguirá habiendo, dado que el crecimiento de captación de valor dentro de la cadena logística es necesario para la optimización. Es un sector amplio con muchos eslabones. Si la situación es de estabilidad y resultados positivos es probable que no se den tantas operaciones de este tipo por su alta madurez y competitividad.

– ¿Cómo va a progresar el sector?

– Nuestra visión pasa por un cambio en los procesos de comunicación hacia la optimización de la cadena potenciado por nuevas tecnologías y soluciones sostenibles, lo que probablemente se transmita en una apertura profesional a interactuar con otros sectores industriales.

– La naviera Marguisa es el corazón del negocio de Sea & Ports. ¿Cómo evolucionó en los últimos años?

– La evolución ha sido gracias a la diferenciación que se hizo hace más de diez años de sus tres divisiones hacia la especialización. La línea de contenedor nos ha convertido en la principal naviera española en TEUs en tráfico internacional, mientras que la línea de convencional y ‘project cargo’ nos ha situado como único operador español de buques con capacidad ‘Heavy Lift’ en servicio semirregular, y, por último, mantenemos una línea ‘ro-ro’ dedicada al tráfico de vehículos y madera aserrada. Esto nos permitió optimizar y centralizar servicios con lo que conseguimos alianzas estratégicas, ampliando presencia, creciendo en oferta mundial. El servicio principal en contenedores es el MAS, en el que compartimos flota con CMA CGM, conectando semanalmente Valencia y Algeciras con puertos de Guinea Ecuatorial, Togo, Benín, Camerún, Nigeria y Santo Tomé.

– ¿Cómo está afectando la crisis sanitaria a los flujos de Marguisa?

– Enormemente. No solo en caída

de volúmenes, que hemos visto trasladada en un cambio de la dinámica habitual de las estacionalidades de flujos. Ha cambiado también, en parte, el flujo de tipos de cargas y de cómo los intereses de consumidores y clientes han variado. Las expectativas de caída eran del 20 por ciento, aunque no ha sido tan acentuada debido a la momentánea estabilidad del consumo, pero sí que ha caído por completo la carga de infraestructuras y proyectos y ha cambiado la estacionalidad de los volúmenes causando graves consecuencias como son las congestiones en los puertos y terminales, así como el aumento de los ‘long standing’ de equipo contenedor.

– ¿Hay potencial de flujos en África?

– Desde luego. El mercado potencial que tiene África, especialmente para España y Europa, será muy importante en el futuro. Como grupo español apostamos por posicionarnos y crecer en este continente. Solo por las estadísticas de crecimiento de población en África, el incremento hasta 2030 será exponencial, por lo que será necesario crear servicios e infraestructuras.

– ¿Qué países destacarán?

– Serán principalmente de interés los países costeros con una gran fuente de recursos naturales, como es el caso de Nigeria o Camerún.

– ¿Guinea se mantendrá como puerta de acceso al interior de África?

– Sí. Siendo un país nicho con una población pequeña, Guinea Ecuatorial, por su geografía e inversiones portuarias, ha conseguido ser una puerta a los países del interior de África Central desde la parte continental y con una ubicación estratégica en el Golfo de Guinea.

– ¿España está aprovechando su privilegiada situación geográfica para liderar los tráficos con África?

– No. Es una pena. Echamos de menos mayor presencia española en África. Es cierto que la incertidumbre es alta, por lo que quizás, se ha optado más por la región de Centro y Sur de América por las conexiones obvias. Desde Sea & Ports seguimos apostando por el desarrollo africano. Es estratégico para España dada su situación geográfica privilegiada y siendo la puerta natural de entrada de África a Europa. Tenemos una gran ubicación que hemos tratado de potenciar a través de las infraestructuras portuarias. Pero la gran oferta disponible, la competitividad portuaria de otras regiones europeas y del norte de

CRISIS DE ACTIVIDAD

La previsión para 2020 era crecer un 20%. Hoy la situación es de incertidumbre

EL MERCADO AFRICANO

Echamos de menos mayor presencia española. Somos la puerta a Europa

MEDIDAS A LAS NAVIERAS

Escasas. Desde Puertos del Estado y Marina Mercante hacen falta medidas más profundas

LA ENTREVISTA



El personaje

Vida: Diego Castillo Gutiérrez nació en Madrid el 15 de julio de 1985. Está casado y tiene una hija.

Obra: Ingeniero Naval y Oceánico por la Universidad Politécnica de Madrid, promoción 2009, y MBA por la Escuela de Negocios IESE de la Universidad de Navarra. Castillo inició su trayectoria profesional en 2008 como arquitecto naval en Astican. Entre 2010 y 2015 formó parte del departamento de 'chartering' de Montanmar y del comercial de Marguisa hasta 2016. Fue director de explotación de Maritime United Operator y en julio de 2017 pasó a ser director general adjunto de Marguisa. En abril de 2020 fue nombrado director general de Sea & Ports, coordinando todas las empresas del grupo en España Portugal, Francia, Guinea Ecuatorial, Mauritania y Santo Tome y Príncipe.

Milagros: Visión ajustada de las necesidades del transporte marítimo con una especialización en los flujos entre Europa y África.

África y el consumo interno hacen que el crecimiento no sea el esperado. Debemos apostar por el desarrollo y posicionamiento de líneas marítimas internacionales, como Marguisa, que sean capaces de atraer volúmenes. Y debemos apostar por plataformas logísticas de alta eficiencia, una mayor conectividad terrestre y el desarrollo de ciudades tecnológicas.

– **En 2019 Marguisa firmó un acuerdo con la alemana UHL para reforzar su negocio 'breakbulk' y hace unos días acaban de reafirmarlo.**

– Sí. La consecución del acuerdo ha sido el lanzamiento de la 'joint venture' United Marguisa Lines (UML) entre las dos compañías y la obtención de flota fija adicional en esta nueva sociedad, junto a la que UHL y Marguisa ya tienen.

– **¿Qué flota va a tener UML?**

– El "UML Verónica" y el "UML Valentina", además de disponer de una media de cuatro buques men-

suales, que conforman un servicio especializado 'semi liner' en estas rutas y cubriendo el resto de tráfico en 'tramp'. La central de 'chartering' está ubicada en Madrid.

– **Por su parte, a través de su filial Colmar participan en la agencia de HMM en España y Portugal. ¿Cómo va a evolucionar HMM?**

– Sin duda HMM es uno de los 'players' a tener muy en cuenta en el futuro. Desde 2015 hemos incrementado casi tres veces su volumen y obtenido varios años el reconocimiento de la central en Corea como mejor agencia mundial por métricas, no solo de crecimiento, sino de contribución. La llegada de HMM a TTI-Algeciras, así como la nueva flota de 12.000 y 24.000 TEUs, hará que tenga una relevancia importante en los flujos Asia-España.

– **¿Cómo evalúa el desembarco de CMA CGM en TTI-A junto a HMM?**

– Es y será muy positivo. CMA CGM apuesta por un lugar clave.

Algeciras es puerta de conexión de Europa con América, Asia y África. Para nosotros es muy positivo ya que hemos apostado por el proyecto y estos 'partners' desde hace tiempo. Como grupo español con presencia en África podremos aportar un valor diferencial que ayudará a la sostenibilidad del proyecto.

– **¿Está abierto Sea & Ports a entrar en terminales en Europa?**

– Sí. En España y Portugal las opciones son limitadas y las oportunidades no son demasiadas. Pero es un objetivo que llevamos trabajando y seguimos evaluando. Gracias a nuestra experiencia en puertos africanos, con terminales multipropósito, tenemos una opción en puertos españoles que, a través de sinergias internas, podemos potenciar.

– **Tánger-Med, primero, luego aparecerá Nador, ¿la competencia portuaria de España viene de África?**

– Hay grandes proyectos portuarios en toda África, algunos concluidos

y con éxito como es Lomé, Onne, Punta Negra y otros que empiezan como Kribi, Lekki y Nouakchott. Pueden ser de mucha relevancia para evitar transbordos en Europa. Nador, dada la cercanía con España, puede llamar más la atención, pero siendo Tánger una realidad y Algeciras con grandes perspectivas de crecimiento, hay que ser cautos y seguir haciendo las cosas bien y con una estrategia marcada.

– **¿Qué deben hacer los puertos españoles para ser más competitivos?**

– Tenemos un gran hándicap en los puertos españoles sin la libertad del mercado de la estiba. Hasta que no se consiga optimizar seguiremos teniendo una barrera al crecimiento. Pero, junto a eso, hay que desarrollar soluciones tecnológicas para mejorar la eficiencia de atraques, tiempos de llegada y operativas.

– **¿La automatización es la única forma para reducir la presión sindical?**

– Es una forma desde luego, pero no la única. Los sindicatos tienen sus razones, pero entienden perfectamente la situación y su repercusión en el consumo. Debemos intentar elaborar un plan que mantenga un equilibrio y potencie la apertura hacia esta competitividad.

– **¿Cómo valora las medidas adoptadas por Puertos del Estado para hacer frente a la caída de actividad?**

– Desde el punto de vista de línea marítima, han sido escasas. Desde Puertos del Estado y Marina Mercante hacen falta medidas más profundas y continuadas en el tiempo. Hay una gran batalla entre los estados líderes de Europa por medidas de ayuda al 'shipping' y el posible proteccionismo. España debería posicionarse y tener más en cuenta los intereses del sector marítimo.



La patronal Astic alerta del "caos" por un posible 'Brexit' sin acuerdo y urge al Ministerio de Transportes un 'plan B'

BNEW, escaparate de las tendencias de futuro del sector y un acelerador de la innovación

La novedosa iniciativa híbrida, presencial y virtual, del Consorci de la Zona Franca de Barcelona asegura su continuidad al alcanzar los objetivos de esta primera edición

► Barcelona New Economy Week ha sido el escaparate de las tendencias del sector logístico y de los otros cuatro sobre los que ha girado el novedoso evento presencial y virtual, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona. Los objetivos alcanzados aseguran la continuidad de la iniciativa, que convivirá con las ferias.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) ha hecho de la necesidad virtud. Ante la imposibilidad de celebrar las ferias que organizaba por la pandemia, como el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL), no se quedó de brazos cruzados. Reaccionó rápidamente y sacó de la chistera un evento híbrido, presencial y virtual, el Barcelona New Economy Week (BNEW), para generar oportunidades de negocio en cinco sectores clave: logística, inmobiliario, industria digital, *ecommerce* y zonas económicas, teniendo un denominador común, promover la nueva economía. Es decir, la digitalización, la innovación y la sostenibilidad.

Se trataba de una iniciativa novedosa y arriesgada. La apuesta ha salido tan bien que tiene la continuidad asegurada. El novedoso evento complementará los certámenes feriales, que se recuperarán cuando la situación sanitaria lo permita. Es más, "se creará una red mundial desde Barcelona de even-



El rey Felipe VI y Pedro Sánchez presidieron la entrega de los Premios a la Mejor Innovación.

tos híbridos relacionados con la nueva economía", aseguró Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, en la clausura, el pasado día 9, del BNEW.

Un total de 10.861 participantes profesionales de 111 países, el 99,8 por ciento *online*, 23.271 contactos virtuales entre empresas, 389 conferenciantes y 160 horas de contenido es el balance del Barcelona New Economy Week, que durante cuatro

días se ha celebrado en la capital catalana. Además, las 128 empresas innovadoras participantes en el BVillage han recibido 6.582 solicitudes de información. Cinco platos ubicados en tres edificios emblemáticos de Barcelona han sido los escenarios de las conferencias y mesas redondas celebradas, que se han retransmitido a través de una plataforma creada *ex profeso* para el evento.

El BNEW ha contribuido a "dar un impulso importante a la digitalización de los cinco sectores y, sobre todo, ha permitido dar a conocer las innovaciones que se están desarrollando", señala Blanca Sorigué, directora general del Consorci de la Zona Franca, a TRANSPORTE XXI.

El algoritmo de la plataforma ha permitido 23.271 contactos virtuales

Es más, el "BNEW ha conseguido acelerar numerosos procesos que ya estaban en marcha".

El algoritmo diseñado en la plataforma tecnológica ha hecho posible que se generaran "más contactos que si hubiera sido una feria presencial". Un evento digital "tiene grandes ventajas como la escalabilidad y la globalización ya que, por ejemplo, en el SIL hubiera sido difícil llegar a los 111 países participantes". "La clave del BNEW no es solo esto. También que hemos generado sinergias entre cinco sectores, algo que no habíamos hecho nunca antes".

El BNEW ha conseguido acelerar procesos en marcha

El éxito del evento no es óbice para que "nosotros sigamos creyendo en las ferias ya que son muy importantes, no solo para el sector, también para el territorio donde se celebran", añade la directora general del Consorci.

Que el BNEW ha sido un altavoz de nuevas oportunidades quedó demostrado en paneles como el de *New Green Deal*, donde Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, hizo un llamamiento a las empresas interesadas en acompañar a la dársena catalana en la transición energética. Otro ejemplo, Cimalsa, empresa

TB TOROYBETOLAZA

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs
Bilbao | Pasajes | Gijón | Avilés | Azuqueca de Henares

Servicio semanal en Ro/Ro, container y convencional
Bilbao | Zeebrugge | Amberes | Paldiski | Helsinki
San Petesburgo | Kotka | Travemünde | Lubeck

Tilbury | Hull | Teesport | Gothenburgo
Fredrikstad via Zeebrugge

Tel. +34 94 425 26 00 • email: consignaciones@torobe.com

www.torobe.com



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



Express / 13

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) da la razón al sector al considerar a Amazon operador postal



Marítimo / 15

Los puertos españoles, a años luz de los gigantes del norte de Europa en automatización, según un estudio del Cedex

Pere Navarro

Delegado Especial del Estado CZFB



«Ha impulsado la reactivación económica y creado oportunidades de negocio en el mundo»

Francisco Aranda

Presidente de UNO



«El futuro se ha adelantado a hoy y el sector de la logística y el transporte tienen mucho que decir»

Mercè Conesa

Presidenta Puerto de Barcelona



«Tenemos que ver en el New Green Deal una oportunidad y debemos transformar nuestra actividad»

Jordi Espin

Secretario General Transprime



«La digitalización por ella misma no aporta nada. La digitalización es una herramienta»

pública de la Generalitat que gestiona plataformas intermodales, señaló dos campos de oportunidades para las *start-up*, donde las empresas emergentes todavía no han entrado: la optimización del embalaje y las cadenas multimodales en la distribución urbana de mercancías. Lógicamente, numerosas mesas redondas giraron sobre el impacto de la COVID-19 en la digitalización y las tendencias en materia de innovación de la cadena logística. Los operadores logísticos que trabajan para el sector de la alimentación “tuvieron que hacer gala de su alto nivel de digitalización para adecuarse a la ampliación de franjas horarias o mejoras en la logística

inversa” cuando la compra *online* de productos de alimentación “se disparó por encima del 200 por ciento durante el confinamiento”, apuntó Rafael Aguilera, director general de UNO, durante una jornada sobre mercados de proximidad y comercio electrónico. En el caso de Carreras Grupo Logístico, “la pandemia ha acelerado procesos de digitalización con algunos clientes que empleaban albaranes y otros trámites administrativos en papel”, señaló Héctor Benito, director de consultoría del grupo en otra jornada. En los últimos meses, “hemos registrado un aumento del uso de nuevas tecnologías que no habríamos alcanzado hasta 2025”, aseguró

Susana Val, directora de la Fundación Zaragoza Logistics Center (ZLC), en una mesa redonda sobre el futuro de la cadena de suministro. Y este futuro, según la experta, “se va a caracterizar por los avan-

desarrollos tecnológicos y por la sostenibilidad”. En cuanto a la digitalización por modos, el transporte aéreo está altamente digitalizado, eso sí, el de pasajeros, quedando todavía importantes lagunas en el de mercancías. El ferrocarril es uno de los más digitalizados, pero, de puertas para dentro, quedando pendiente la relación con el cliente. En marítimo, todavía están lejos los contratos digitalizados, mientras que la automatización es una barrera para la digitalización de la carretera. Y el gran reto, la falta de estándares, de lenguajes comunes, según se puso de relieve en otra jornada sobre las operaciones de transporte y la logística digital.

La transformación digital será la espina dorsal en el sector

ces tecnológicos. La transformación digital será la espina dorsal”. Apuntó que el escenario de la cadena de suministro en 2030 estará marcado por “la implantación de nuevos



MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com

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

AGENTES MARÍTIMOS
 AGENTES DE ADUANAS
 OPERADORES PORTUARIOS

► **Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera**

Astic alerta del “caos” por un posible ‘Brexit’ sin acuerdo y urge a Transportes un ‘plan B’

La patronal que preside Marcos Basante muestra su “preocupación” e “incertidumbre” y reclama una salida que permita la circulación de camiones entre Reino Unido y la UE

► El ‘Brexit’, cuando apenas quedan dos meses y medio para su entrada en vigor, sigue siendo un quebradero de cabeza para el transporte por carretera. La patronal, que el 2 de octubre celebró su Asamblea General, alerta del “caos” por una posible salida del Reino Unido de la UE sin acuerdo y urge al Ministerio de Transportes un ‘plan B’.

C.SÁNCHEZ/A.ALDAY. Madrid

La salida del Reino Unido de la UE sin acuerdo “será un auténtico caos y un desastre para el tejido empresarial”. Así de contundente se mostró el presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Marcos Basante, en el marco de la Asamblea General de la patronal, que, por primera vez en sus sesenta años de historia, se celebró en formato *online* debido a la crisis sanitaria.

A preguntas de TRANSPORTE XXI, Basante reconoció el “alto grado de preocupación” en el sector. “Si ahora mismo se pusieran controles en cualquiera de los puntos fronterizos que van a Reino Unido, las colas de camiones serían kilométricas, con un panorama más que probable de desabastecimiento de bienes de los mercados”, advirtió. En la misma línea, el director general de Astic, Ramón Valdivia, lamentó que el sector todavía no tenga conocimiento de un ‘plan B’ por parte del Gobierno español para afrontar un posible ‘Brexit’ duro. “Es una cuestión que ya urge”, apostilló Valdivia. A este respecto, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, señaló durante la clausura de



Basante y Rallo, en la Asamblea General de Astic celebrada en Granada hace un año.

nes europeas, a firmar una carta abierta remitida desde la IRU, en la que “urgen a alcanzar un acuerdo amistoso de libre comercio”. Otro de los asuntos analizados en el encuentro fue la reciente sentencia del Tribunal Supremo que anula el requisito de antigüedad de los vehículos para acceder al sector. Basante, que se mostró muy crítico, explicó que “representa una disrupción del mercado del transporte”, que “además conlleva la precarización del mismo”. En ese sentido, “habría que hacer algo en el ROTT para que no salgamos perjudicados los que estamos ahora en el sector con res-

pecto a los que se incorporen”, añadió. En este punto, Rallo reconoció que se necesita una reflexión, puesto que “uno de los grandes problemas del sector es su atomización y hay que trabajar, a través de una transición justa, para permitir una mayor robustez y mayor equilibrio en las relaciones de los transportistas con sus clientes”.

La Asamblea General de Astic centró el debate en los retos que marcarán el horizonte más próximo del sector: el ‘Paquete europeo de Movilidad’, las negociaciones con la Administración y el impacto económico de la pandemia.

Basante: “Tenemos que regular la actividad de carga y descarga, que ahora se está desarrollando de una manera inadecuada”

C.SÁNCHEZ/A.ALDAY. Madrid

La Asamblea General de Astic no pasó por alto las negociaciones de la Mesa Tripartita, formada por representantes del Ministerio de Transportes, Comité Nacional y asociaciones de empresas cargadoras, que arrancaron el 24 de septiembre.

El primer punto encima de la mesa es la carga y descarga por parte de los transportistas, lo que resta horas de conducción y productividad. “Tenemos que regular esta parte de la actividad, que ahora mismo se está desarrollando de una manera inadecuada”. Así lo apuntó el presidente de Astic, Marcos Basante, tras confesar que “no tengo mucha esperanza de que se solucio-

ne”. También mostró “poca esperanza” el director general de Astic, Ramón Valdivia, “por la trayectoria de las negociaciones con los cargadores”, y puso el foco en el compromiso del Gobierno para su regulación antes de que finalice este año. Por su parte, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, reconoció que será el primer aspecto a tratar, aunque reclamó “ir mucho más allá, de forma que podamos dar un salto cualitativo en la mejora de la eficiencia”. Rallo recordó que “las cuestiones encima de la mesa llevan muchos años y no podemos seguir en la misma tesitura”. En este sentido, aseguró que “las soluciones tienen que venir de

Observatorio de la internacionalización de las empresas

Astic anunció la elaboración de la segunda parte del informe de internacionalización de empresas, lanzado el pasado ejercicio bajo el título “De lo legal a lo legítimo en el crecimiento internacional de las empresas de transporte: expansión empresarial, deslocalización, empresas buzón, *dumping social*”. Esta segunda parte, que correrá a cargo de la consultora KPMG, se centrará en la cuantificación económica, laboral y financiera del fenómeno de la internacionalización de las empresas de transporte por carretera. “Nos quedaba hacer la foto para que en lugar de hablar de sensaciones, tengamos cifras”, destacó el director general de la organización empresarial de transporte internacional, Ramón Valdivia. Con el foco en el medioambiente para avanzar hacia un transporte sostenible, el informe incluirá una propuesta de optimización del tamaño de las empresas, así como de los aspectos que son más eficientes y que pueden aportar a estas empresas mayor eficacia en el futuro, según reveló Jordi García Viña, director del Área Laboral de KPMG.

Los retos del sector, ejes del debate de la Asamblea de Astic

la Asamblea General que el Gobierno “entiende la incertidumbre” y, por eso, “están preparados ‘planes B, C y D’, que iremos compartiendo con el sector en función de los distintos escenarios en los que estamos trabajando”.

La incertidumbre sobre el ‘Brexit’, cuando apenas quedan dos meses y medio para su cumplimiento, ha llevado a Astic, junto a 30 organizacio-

la mano de los participantes de la cadena de valor del transporte” y apeló a la necesidad de “empatizar para poder avanzar”. Además, en el marco del encuentro, la responsable del Ministerio anunció la elaboración de un ‘Plan de Impulso a la sostenibilidad en el transporte por carretera’, que tendrá vigencia de 2021 a 2023. Una medida incluida en la Estrategia de Movilidad. Por último, en cuanto al ‘Paquete europeo de Movilidad’, Rallo destacó que “representa un avance relevante en la defensa de las condiciones salariales y sociales de los trabajadores del sector y en la seguridad jurídica con normas claras y aplicables de manera homogénea en la UE”.

EXPRESS

Competencia da la razón al sector al considerar a Amazon operador postal

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) considera en una reciente resolución que Amazon realiza labores de operador postal y, por tanto, debe cumplir estrictamente con la normativa sectorial.

Competencia viene así a dar la razón al sector, que venía denunciando que la multinacional desarrollaba este tipo de operativa sin contar con la autorización correspondiente, tal y como avanzó este periódico en pasadas ediciones.

“Amazon tendrá que someterse a todos los requisitos legales que establecen la Ley y la Directiva Postal y quedará bajo la supervisión del Ministerio de Transportes y de la propia CNMC”, apuntan fuentes del sector a TRANSPORTE XXI.

La resolución de la CNMC confirma que las filiales logísticas del grupo, Amazon Spain Fulfillment y Amazon Road Transport Spain, tienen que ser consideradas operadores postales, por lo que deben proceder a su inscripción en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Postales. Competencia establece un plazo de un mes a las filiales logísticas de Amazon para que presenten esta declaración y para exigir a las empresas y autónomos colaboradores que operan para ella en el sector de la paquetería que hagan lo propio.

A partir de ahora, Amazon estará bajo la lupa del supervisor

En su resolución, la CNMC ha situado a Amazon dentro del grupo de compañías cuya actividad no se encuadra dentro del ámbito del Servicio Postal Universal (SPU), por lo que sólo requerirá presentar la declaración responsable para poder seguir ejerciendo su actividad.

En cuanto a una posible sanción por infracción de la normativa postal, que correspondería al Ministerio de Transportes y no a la CNMC, las fuentes consultadas consideran que “verdaderamente, han estado ejerciendo la actividad sin cumplir los requisitos legales, por lo que debería imponérseles una sanción”. No obstante, también puede ocurrir que Transportes “interprete que ha habido una duda razonable a la hora de interpretar si la actividad encajaba dentro del ámbito postal”.

A partir de la resolución, “la Dirección de Transportes y del Sector Postal de la CNMC deberá hacer un seguimiento y Amazon estará bajo la lupa del supervisor”, concluyen.



Amazon acaba de inaugurar un nuevo centro logístico en Alcalá de Henares (Madrid).



Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor necesita el mejor combustible. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.

Queremos formar parte de tu estrategia: comercial@apba.es

www.apba.es

Puerto de Algeciras

► 'Fruit Attraction 2020'

El sector hortofrutícola se apoya en la logística del frío para tomar impulso

Las exportaciones españolas de frutas y hortalizas aumentaron un 31,5% en volumen y un 73% en valor en la última década

► El sector hortofrutícola se apoya en la logística del frío para seguir tomando impulso. Las exportaciones españolas de frutas y hortalizas aumentaron un 31,5 por ciento en volumen y un 73 por ciento en valor en la última década, coincidiendo precisamente con el crecimiento de 'Fruit Attraction', este año con la primera versión virtual de la feria.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

'Fruit Attraction', feria internacional del sector hortofrutícola, ofrece en su duodécima edición, que por primera vez tiene carácter virtual como consecuencia de la crisis sanitaria, una mayor atención a la logística del frío a través de un nuevo punto de encuentro específico.

'Fresh Food Logistics' representa "la preocupación del sector por todo lo que significa la logística de los productos frescos, que es la que permite llegar en las mejores condiciones a los mercados próximos y también a los más lejanos, algo que antes era casi imposible", señaló en la presentación del evento el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas.

'Fruit Attraction' estrenó formato híbrido con una plataforma tecnológica en la que inicialmente ya participaban más de medio millar de empresas, con países invitados como China, Japón, Estados Unidos, India o Emiratos Árabes. "Los formatos híbridos se van a quedar",



Luis Planas, flanqueado por Eduardo López-Puertas (Ifema) y Jorge Brotons (Fepex).

avanzó el director general de Ifema, Eduardo López-Puertas, que adelantó que la próxima edición presencial del evento tendrá lugar del 5 al 7 de octubre de 2021.

“La logística permite llegar a los mercados lejanos” (Luis Planas)

La plataforma tecnológica 'Fruit Attraction Live Connect' se mantendrá activa, como "la red más amplia de servicios y comunicación para el sector hortofrutícola", más

allá del final de la edición híbrida de este año, previsiblemente durante todo 2021.

El sector hortofrutícola español ha experimentado una evolución significativa desde que la feria inició su andadura en el año 2009, pasando de exportar 9,5 millones de toneladas en ese año a los 13,5 millones del pasado año, lo que supuso un incremento del 31,5 por ciento en volumen, según expuso el presidente de la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex), Jorge Brotons.

Además, el valor de estas exportaciones de los productos de la huerta española pasaron de los 7.812 millo-

2.000 millones en exportaciones al Reino Unido

Más allá de las negativas consecuencias provocadas por la pandemia en todo el mundo, el sector hortofrutícola español está seriamente preocupado por la incidencia de la salida del Reino Unido de la Unión Europea. No hay que olvidar que las exportaciones anuales de productos hortofrutícolas españoles con rumbo al Reino Unido superan los 2.000 millones de euros. "Tenemos mucha incertidumbre sobre si finalmente los británicos no aceptan el acuerdo comercial con la Unión Europea y optan por un 'Brexit' duro, porque esto supondría la aparición de los temidos aranceles", alertó Jorge Brotons, presidente de la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex) durante la inauguración de 'Fruit Attraction'. El presidente de Fepex afirmó que Reino Unido tiene la obligación de respetar el acuerdo con la Unión Europea, "especialmente en lo que al comercio de mercancías se refiere, con la creación de una zona de libre comercio en la que haya una profunda cooperación aduanera y ausencia de aranceles, lo que nos permitiría mantener el flujo de exportaciones". Por su parte, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, reconoció que entiende la preocupación del sector, por lo que "hago votos porque se pueda cerrar un buen acuerdo, que sería beneficioso para todos".

nes de euros de 2009 a los 13.542 millones de 2019, con un crecimiento del 73 por ciento, lo que da idea "de lo que se ha ganado en términos de valor añadido de los productos", matizó el presidente de Fepex.

CARRETERA

Primafrío moderniza su flota frigorífica con 300 cabezas tractoras de Volvo

A.MARTÍNEZ. Valencia

Primafrío ha modernizado su flota de transporte frigorífico con la incorporación de 300 tractoras del nuevo modelo de Volvo de 460 caballos. Las unidades llegan con el objetivo de aumentar la rentabilidad y eficiencia de sus rutas internacionales, así como de reducir las emisiones de CO2 en su actividad.

Primafrío ha adquirido las tractoras a través de Volvo Financial Services, incluyendo un contrato de mantenimiento y reparaciones para garantizar el máximo tiempo de actividad posible.

El flotista murciano ha elegido la tractora Volvo FH con I-Save, tras haber realizado dos meses de prueba con una unidad, periodo en el que "los resultados fueron muy buenos", explica José Esteban Conesa, consejero delegado de Primafrío. Conesa señala que "es el camión adecuado para nuestras rutas y se ajusta a nuestra filosofía empresarial, es un vehículo fiable que nos garantizará calidad y rentabilidad". La compañía, con base en Murcia, estima recorrer con las nuevas unidades una media de 160.000 kilómetros anuales en sus rutas europeas,



Primeras tractoras entregadas por Volvo en la plataforma de Primafrío en Murcia.

con destinos principales en Alemania, Reino Unido y Francia. Primafrío, con una flota de más de 2.000 tractoras, registró un volumen de negocio de 375 millones de euros

en 2018, con un aumento de su facturación del 10 por ciento. El flotista ocupa la primera posición del ranking por ventas de empresas de transporte frigorífico en España.

MARÍTIMO

Los puertos españoles, a años luz de los gigantes de Europa en automatización

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Los puertos españoles están a años luz de sus competidores del norte de Europa en grado de automatización, según un informe realizado por el Cedex, que mide la adaptación del sistema portuario en cuanto a la implantación de medidas 'Smart Port' en España. Un término que se basa en la utilización de las nuevas tecnologías para transformar los servicios portuarios tradicionales en servicios interactivos y dinámicos, de forma que sean más eficientes y más transparentes.

De acuerdo a esto, pese al grado de desarrollo de puertos como Valencia, Barcelona, Bilbao, Vigo y Algeciras, el estudio del Cedex indica que "el grado de desarrollo en digitalización y automatización es bajo en comparación con enclaves como Róterdam y Amberes, disponiendo únicamente de terminales semi-automatizadas y de sistemas digitalizados en fase de pruebas o que aún no son plenamente funcionales y eficientes".

Los puertos destinan 12 millones de euros en innovación en 2020

El Cedex pone el foco en el "limitado desarrollo" y recomienda que "los puertos deben invertir más en el desarrollo de las dimensiones operacionales y medioambientales, apoyándose en procesos de digitalización y automatización".

El informe concluye señalando que "el sistema portuario español debe llevar a cabo una gran inversión si no quiere ver reducida su eficiencia y garantías de crecimiento a futuro con respecto a otros puertos y no quiere enfrentarse a sanciones y restricciones derivadas de las normativas internacionales".

PUERTOS 4.0

En este sentido, el informe del Cedex se ha cruzado con la puesta de largo del fondo de innovación 'Puertos 4.0' que trata mejorar el concepto de 'Smart Ports'. El fondo cerró a finales de septiembre el plazo de presentación de Ideas, contabilizando 125 propuestas, un proyecto que "constituye el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0", según explica Puertos del Estado. Este programa tiene un presupues-

to de 12 millones de euros. El fondo previsto en esta convocatoria para Ideas es de 500.000 euros, siendo la ayuda unitaria de 15.000 euros, financiada por los puertos.

TOP 10 DE 'SMART PORTS' ESPAÑOLES

Rk.	Puerto	Total	Medio Ambiente	Económico-Operacional	Social	Político-Institucional	Grado de Digitaliz.
1	Valencia	299,5	67,7	88,8	82,2	60,7	70,3
2	Barcelona	282,0	52,3	93,9	67,8	68,1	77,5
3	Bilbao	244,1	50,6	72,0	61,4	60,1	45,6
4	Vigo	234,4	48,6	54,8	77,8	53,2	65,4
5	Algeciras	228,8	31,6	79,9	70,2	47,0	79,8
6	Huelva	192,8	58,4	34,9	50,1	49,4	32,4
7	Tarragona	189,6	57,0	32,7	60,3	39,6	64,0
8	Gijón	177,6	44,9	42,2	58,1	32,4	63,2
9	Cartagena	165,2	48,4	38,2	38,4	40,2	47,3
10	Las Palmas	151,5	36,3	42,4	38,5	34,3	64,3

Nota: la puntuación global (de 0 a 400) suma los indicadores de Medioambiente (de 0 a 100), Económico-Operacional (de 0 a 120), Social (de 0 a 100) y Político-Institucional (de 0 a 80). El Grado de Digitalización se mide de 0 a 100. Fuente: Cedex. Elaboración: Transporte XXI.



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 tráfico de carga doméstico de El Prat resulta también afectado por la cancelación de rutas de pasajeros

Consenso técnico y político para el proyecto “definitivo” de los nuevos accesos al puerto

Las Administraciones recuperan el diseño del estudio informativo de 2007 e incorporan un nodo logístico con terminales ferroviarias actuales y futuras del área de Barcelona

EVA MÁRMOL. Barcelona

La tramitación de los nuevos accesos terrestres, viarios y ferroviarios, del puerto de Barcelona comenzó en 2002. Deberían haber estado listos cuando entrara en funcionamiento la terminal del muelle Prat, la nueva superficie portuaria ganada al mar, que comenzó a operar en 2012. Ahora, no hay calendario de obras ni presupuesto, pero sí hay consenso técnico sobre la mejor solución y alianza política para tirar adelante el proyecto “definitivo”, según destacaron los representantes de las Administraciones durante la firma, el pasado día 7, de un nuevo protocolo de colaboración para impulsar la construcción de los accesos: el Ministerio de Fomento, la Generalitat, el Adif, Puertos del Estado, FGC y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Los nuevos accesos serán como los contemplados en el estudio informativo de 2007. La Autoridad Portuaria y el Ministerio de Fomento acordaron una opción *low cost* en 2013 para desbloquear la obra, y que dio lugar a la firma de un primer protocolo, que ha resultado, a la postre, inviable técnicamente. De este proyecto queda la primera (y



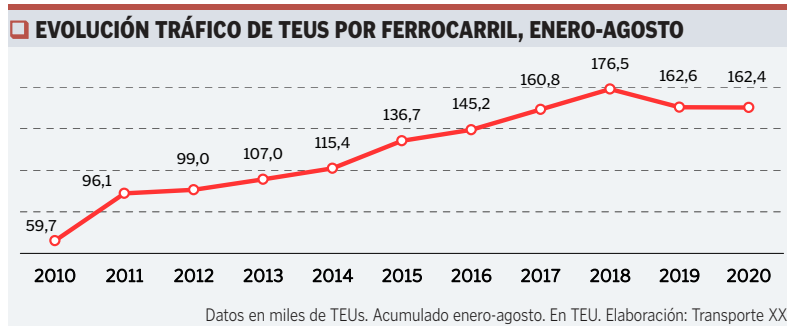
Mapa de los futuros nuevos accesos. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

“Para ser *gateway* de importaciones y exportaciones, es fundamental la accesibilidad”, añadió. La responsable portuaria volvió a reclamar una oficina técnica en Barcelona: “Pedimos participar en la coordinación de la obra por su gran complejidad y porque nadie conoce mejor nuestro territorio portuario que nuestros equipos”. Por el momento, la Autoridad Portuaria se tendrá que conformar con participar en la comisión de seguimiento que se creará próximamente.

Una obra compleja que supone un reto técnico

Los nuevos accesos “forman parte del Corredor Mediterráneo. Si se hubieran cumplido todos los anuncios y compromisos, hoy ya tendríamos la infraestructura”, señaló Damià Calvet, consejero de Territorio y Sostenibilidad. La firma del protocolo “pretende convertir a Barcelona en el nodo logístico y multimodal más avanzado del sur de Europa”, dijo José Ábalos, ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Ábalos aseguró que hay “compromiso de colaboración y financiación”. Los representantes políticos coincidieron en que los fondos europeos de recuperación que se activarán son una oportunidad.



única) piedra de los accesos viarios que colocó la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor.

El contador se vuelve a poner a cero con la recuperación del proyecto de 2007. Una vez firmado el acuerdo, comenzará la redacción de los estudios previos, que se aprobarán en un plazo de nueve meses. Posteriormente, se elaborará el proyecto básico, que incluirá una propuesta

detallada de los proyectos constructivos. Se trata de una obra compleja que supone un importante reto técnico, ya que se desarrollará en un espacio muy urbanizado y reducido, donde las nuevas infraestructuras compartirán sitio con otras.

Con la actuación, “Barcelona se sitúa a nivel de otros puertos europeos”, señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria.

Los nuevos accesos y el nodo logístico

El proyecto consiste en la construcción de un nuevo acceso ferroviario exclusivo al puerto en ancho mixto, ibérico e internacional. Además, contempla un ramal de conexión con Can Tunis, también en doble ancho, así como la adaptación de las actuales vías al ancho internacional, entre otras actuaciones.

En cuanto a la infraestructura viaria, el proyecto recoge la construcción de un acceso por carretera desde el Cinturón del Litoral, a unos 800 metros del enlace de Cornellà hasta el

nudo de distribución del enlace de entrada al puerto (nudo Norte).

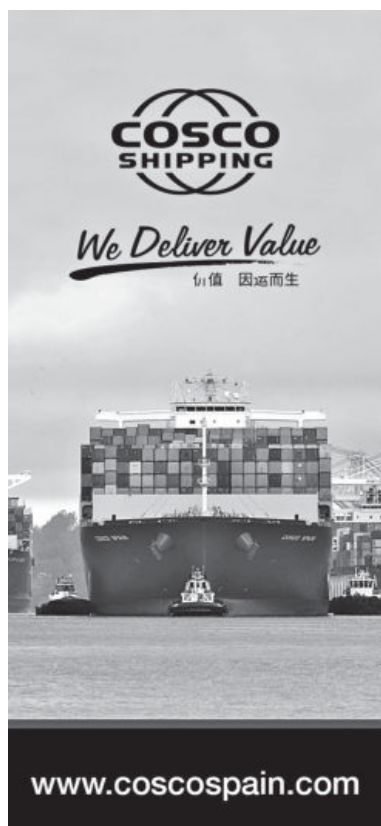
El nuevo protocolo contempla la constitución de un nodo logístico con las terminales ferroviarias actuales y futuras, que no estaba contemplado en el estudio informativo aprobado en 2007.

El objetivo es realizar una planificación y coordinación colegiada de las terminales logísticas del área de Barcelona y del Vallès, titularidad de diferentes administraciones: la terminal de la Llagosta, la de El

Prat (Can Tunis y ZAL-Prat) y la autopista ferroviaria.

Como pasa con el Corredor Mediterráneo, hay actuaciones pendientes de los nuevos accesos para que sean una realidad. Es el caso de la autopista ferroviaria, promovida por la Autoridad Portuaria y la Generalitat, con tecnología para remolques como la de VIIA en Le Boulou (Francia). De hecho, el operador ferroviario francés ya señaló, en su día, el interés en prestar servicio desde la futura terminal. A la espera de los nuevos acce-

sos terrestres, la dársena catalana ha ido adelantando faena como las seis nuevas vías para expedir y recibir trenes en ancho mixto de 750 metros de longitud en el muelle Prat. Barcelona es el primer puerto peninsular en tráfico ferropuerto de contenedores. La dársena ha multiplicado por dos la cuota del tren en una década: de representar el 6,6 por ciento en 2010 al 13 por ciento en 2019. En vehículos nuevos, el peso del ferrocarril es mayor, del 35,5 por ciento.





Transitarios / 19

Cargo Wine entra en operaciones de *ecommerce* internacionales para el sector vinícola español

El mercado logístico mantiene su fortaleza

Barcelona tiene comprometida un 80% de la nueva oferta de superficie logística para 2020 y un 61% para 2021, según datos de Savills Aguirre Newman

La 'start-up' logística de 'ecommerce' Kubbo crece con nueva implantación en el centro peninsular

Su objetivo es formar una red de plataformas urbanas con operadores logísticos locales



Eric Daniel y Víctor García, los fundadores.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La *start-up* logística Kubbo para operaciones de *ecommerce* ha entrado en el mercado madrileño con la gestión de un almacén urbano multicliente, después de implantarse en Barcelona. La compañía emergente ha hecho su segunda apertura tras cerrar, la pasada primavera, su primera ronda de financiación. Son almacenes de alta rotación en ambos casos.

Y no se va a quedar en el centro peninsular. Kubbo, que es una de las *start-up* que ha participado en el evento Barcelona New Economy Week (BNEW), proyecta extender próximamente una red de almacenes urbanos con aperturas en Valencia, Sevilla, Bilbao y Zaragoza, a través de operadores logísticos locales, que es su *modus operandi* habitual. Ya de cara a 2021, "queremos dar el salto a Europa, sobre todo a la zona sur", señala Eric Daniel, cofundador de Kubbo.

La *start-up* gestiona la recogida, la preparación de pedidos y la distribución al consumidor final de productos informáticos, electrónicos, cosmética, alimentación no perecedera y moda, entre otros. Sobre todo son operaciones B2C y, puntualmente, B2B. La compañía catalana trabaja tanto para tiendas exclusivamente *online* como de retail que tienen presencia física y en internet. Con el modelo de almacenes urbanos, "acercamos el inventario de nuestros clientes al consumidor final", añade el empresario.

266.000 euros

La *start-up* Kubbo fue fundada en 2019 por Eric Daniel y Víctor García. Obtuvo 266.000 euros en su primera ronda de financiación la pasada primavera. Aurorial, fondo de capital riesgo del portal de *ecommerce* de productos informáticos y electrónicos PcComponentes, lideró el grupo de inversores. Y ello debido a que la *start-up* catalana fue uno de los proyectos ganadores del programa de aceleración de PcComponentes. Además, participaron el fondo de Itnig y Successful Ventures en la ronda de inversión, entre otros.

El objetivo de la compañía emergente catalana es implantar un modelo de *hubs* urbanos para las operaciones de *ecommerce* que posicione el producto cerca del consumidor final.

Kubbo empezó gestionando los primeros pedidos a finales del pasado mes de enero, "llegaron a ser decenas de envíos en febrero, centenares en marzo y miles actualmente". Esperan llegar a gestionar entre 30.000 y 40.000 pedidos en diciembre.

"La pandemia ha ayudado a nuestra expansión, pero también la calidad de nuestro producto tecnológico, ya que los clientes ven que aportamos valor". Se trata de una tecnología que permite a Kubbo gestionar en red los almacenes y que sus clientes controlen el estado de sus inventarios, así como la situación de los pedidos.

CARRETERA

El Gremio de Transportes pide que se elimine el requisito de vehículo nuevo para ampliar la flota

El Gremio de Transportes y Logística de Cataluña ha cuestionado la decisión del Tribunal Supremo de anular el requisito de antigüedad máxima del vehículo para obtener la licencia de transporte de mercancías. Suprimir la exigencia de contar con al menos un vehículo que no supere la antigüedad de cinco meses para obtener una licencia de transporte público de mercancías es una medida que genera "un agravio para las empresas que han hecho una fuerte apuesta por la sostenibilidad con la adquisición de nuevos vehículos para dar un mejor cumplimiento a las normativas medioambientales", señala un comunicado de la asociación. Los nuevos aspirantes a transportistas accederán con unas condiciones "menos restrictivas", ya que "podrán comprar vehículos de ocasión a precios más bajos y no competirán en igualdad de condiciones con las empresas que soportan los costes de adquisición de vehículos más nuevos y sostenibles". Para competir en igualdad de condiciones que los nuevos transportistas, "hay que suprimir el criterio de ampliar flotas con la compra de vehículos nuevos para que las empresas del sector tengan la libertad de adquirir camiones de ocasión, tal y como se ha previsto para los nuevos aspirantes a la profesión", señala Antonio Martínez, presidente del Gremio de Transportes y Logística de Cataluña.

MARÍTIMO

Ecoimsa crecerá en el puerto de Barcelona con una inversión de 18,7 millones en una nueva terminal

Ecología Ibérica y Mediterránea (Ecoimsa), compañía del Grupo Tradebe dedicada al reciclaje de residuos marinos, crecerá en el puerto de Barcelona en una nueva concesión, que ocupará una superficie de 24.204 metros cuadrados en el muelle de la Energía. Doblará prácticamente el área que ocupa actualmente, 12.887 metros cuadrados, e invertirá 18,7 millones de euros. Ecoimsa, que opera en el puerto catalán desde 1991, construirá una nueva terminal adecuando las instalaciones a las necesidades actuales del servicio de recepción, tratamiento y recuperación de los residuos generados por los barcos contemplados en las normas internacionales Marpol V. Además del reciclaje, el proyecto contempla una planta de combustible aprovechando estos residuos. La compañía desarrollará el proyecto en cuatro fases.



Operativo el SEA. El nuevo Sistema de Entregas de Agroalimentos (SEA) del puerto de Tarragona ha entrado en funcionamiento con más de 1.000 inscritos, entre los mismos, 450 conductores, 380 importadores de graneles y las terminales que mueven este tipo de flujos.



www.traldisporta.com

Barcelona Air Cargo / Flash

LOS FLUJOS DOMÉSTICOS PERJUDICADOS TAMBIÉN POR RUTAS CANCELADAS

El transporte de mercancías en vuelos nacionales no ha sido ajeno a la cancelación de rutas de pasajeros, sobre todo intercontinentales, que ha sufrido el aeropuerto de Barcelona por la crisis sanitaria. El Prat registró un tráfico total de 3.012 toneladas de mercancías movidas en vuelos domésticos en los primeros ocho meses del año, el mayor flujo, más del 70 por ciento, correspondió a mercancía embarcada (2.227 toneladas), de acuerdo con las estadísticas de Aena. Esta actividad supone un descenso del 21,7 por ciento en relación al mismo periodo del ejercicio precedente. Eso sí, es una bajada más atenuada que la del tráfico de carga internacional de la instalación, que acumula un retroceso del 35,4 por ciento, hasta agosto. La carga doméstica queda con una cuota del 4,2 por ciento del tráfico total del aeropuerto, ligeramente superior al peso que tenía el pasado mes de diciembre al afectar más el parón a las conexiones internacionales. Los vuelos nacionales cerraron el pasado ejercicio con un volumen de 6.227 toneladas transportadas, lo que representó una cuota del 3,4 por ciento. El peso del tráfico doméstico en la actividad carguera del aeropuerto de Barcelona se ha reducido a una tercera parte en la última década.

ONTIME, ÚNICA QUE OPTA A SERVICIOS DE MENSAJERÍA

OnTime es la única oferta que opta al servicio de mensajería y paquetería del aeropuerto de Barcelona que ha sacado a concurso Aena y que, al cierre de esta edición, no había adjudicado. La otra candidata presentada, CTT Express, ha quedado excluida. OnTime ha presentado una oferta por un montante de 16.426 euros, frente a los



Etihad mitiga el descenso Etihad, una de las primeras aerolíneas que reemprendió las rutas intercontinentales desde El Prat, ha mitigado el descenso en la actividad carguera este verano. La aerolínea de Emiratos Árabes Unidos, que enlaza con Abu Dhabi, registró una bajada del 6,7 por ciento de los flujos de carga entre junio y agosto. El acumulado en los primeros ocho meses arroja un retroceso del 20 por ciento.

20.961 euros por los que salió a licitación (sin IVA), por el periodo del contrato, que son tres años. Se podrá prorrogar un máximo de dos

veces más, de una duración anual cada una, de acuerdo con las bases del concurso. Aena pide un servicio de mensajería estándar para envíos de hasta un kilogramo de peso con un plazo de entrega máximo de 24 horas en la Península e islas Baleares. Además, las bases del concurso recogen servicios menos corrientes como mensajería para envíos superiores a un kilogramo de peso, tanto nacional como internacional, o envíos menores a un kilogramo con destino a Canarias, Ceuta, Melilla o internacional. El plazo de entrega máximo para envíos dentro de la UE es de seis días.

TURKISH PIERDE MENOS FLUJOS QUE LAS DEL GOLFO

Turkish Airlines está saliendo mejor librada que las aerolíneas del Golfo, Qatar Airways y Emirates, que lideraban la actividad carguera en el aeropuerto de Barcelona hasta la pandemia. La aerolínea turca, quinta del ranking, ha movi-

do 6.772 toneladas en los primeros ocho meses del año, lo que supone un descenso del 14,4 por ciento en comparación con el acumulado en 2019. En el mismo periodo de tiempo, Qatar Airways ha registrado una bajada del 36,9 por ciento, hasta las 8.913 toneladas. Emirates, cuarta, todavía ha retrocedido más, dejándose casi la mitad de los flujos, con 7.115 toneladas (-48,5 por ciento). Las integradoras European Air Transport, con 10.929 toneladas (-3,1 por ciento), y UPS, con 10.865 toneladas (-2,3 por ciento), lideran la clasificación en el aeropuerto catalán.

BARCELONA SE ALEJA DE LA SEGUNDA PLAZA

El aeropuerto de Barcelona se aleja del de Zaragoza y, por lo tanto, de la segunda plaza en el sistema aeroportuario español, que tradicionalmente ha ocupado la instalación catalana hasta el año pasado, cuando dio el sorpasso la aragonesa. Barcelona paga más la factura por las restricciones a los vuelos de pasajeros, que canalizan buena parte de los flujos de carga, frente a un aeropuerto de vuelos cargueros como

es el de Zaragoza. Un total de 8.037 toneladas de mercancías pasaron por El Prat el pasado agosto, es decir, el 39,1 por ciento menos que en el mismo mes de 2019. Por su parte, el aeropuerto de Zaragoza canalizó casi el doble de flujos, 14.717 toneladas, y un descenso del 5,7 por ciento. En los ocho primeros meses del año, Zaragoza mantiene la segunda plaza en el sistema aeroportuario de Aena con unos tráficos de 77.567 toneladas y un descenso del 28,4 por ciento, casi 5.000 toneladas más que Barcelona, que acumula un retroceso del 35 por ciento durante este mismo periodo de tiempo.

LA RUTA DE AIR NOSTRUM SEGUIRÁ

La ruta de Air Nostrum entre los aeropuertos de León y Barcelona se mantendrá. Así lo han acordado el Consorcio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León y la aerolínea. El actual contrato vence a mediados de octubre. Air Nostrum enlaza la ciudad leonesa con la capital catalana con una periodicidad de dos frecuencias semanalmente.



MARÍTIMO

Acción formativa en puertos mediterráneos que lidera la Escola Europea Intermodal

EVA MÁRMOL. Barcelona

Un total de 5.760 alumnos de siete países de ambas orillas del Mediterráneo se formarán para trabajar en empresas de sus entornos portuarios a través del programa europeo 'YEP MED-Youth Employment in Ports of the Mediterranean', que lidera la Escola Europea Intermodal Transport. Esta actuación "está basada conceptualmente en el programa *Forma't al Port* (fórmate en el puerto)", señaló Eduard Rodés, director de la Escola Europea, en referencia al plan formativo que impulsa la Autoridad Portuaria de Barcelona para acercar los perfiles profesionales que demanda el sector a los estudiantes de transporte y logística, así como de comercio internacional.

El programa europeo, que tiene una duración de 30 meses, contempla la realización de 286 cursos y la involucración de 600 empresas donde los estudiantes harán las prácticas. El objetivo es que se generen 480 puestos de trabajo. Participan en la iniciativa ocho comunidades logísticas de España, Francia, Italia, Jordania, Egipto, Líbano y Túnez.

Además de la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Escola Intermodal Transport, participa la Fundación Valenciaport en el caso de España. El proyecto está evaluado en tres millones de euros, que financia en un 90 por ciento la Unión Europea. La formación incluye la creación ficticia de un operador logístico y una transitaria en cada comunidad logística que interactuarán entre ellas mismas simulando operaciones. Las clases serán *online* y presenciales. En el caso de España, la acción va dirigida tanto a estudiantes de formación profesional como ocupacional.

OJO AVIZOR



Eva Märmol

Nos han dicho que esta vez es 'verdad de la buena': hay consenso técnico y político para los nuevos accesos al puerto de Barcelona

Más vale tarde

Esperemos que esta vez a la segunda dé la vencida y no sea a la tercera. Es decir, que no tengamos que volver a asistir a la firma de un protocolo de colaboración entre las Administraciones para tirar adelante los pendientes accesos terrestres al puerto de Barcelona.

Ahora, no han dado ni calendarios ni financiación de obras, lo que puede ser una buena señal a tenor de las experiencias anteriores. Abundantes experiencias de calendarios incumplidos y presupuestos no ejecutados.

Ahora, nos han dicho que hay unanimidad técnica sobre la mejor solución y consenso político de tirar adelante el proyecto, aunque ello también lo presuponíamos de los firmantes del primer protocolo en el año 2013. Lo que sí hay ahora (esperemos) y no había entonces son unos fondos europeos de recuperación que vienen como anillo al dedo a los nuevos accesos ferroviarios, según apuntan las Administraciones afectadas. La obra ya se recogía en el Plan Delta firmado en 1994, que incluía las ampliaciones del aeropuerto y del puerto. La tramitación de los nuevos accesos empezó en el año 2002 y tenían que estar lis-

tos cuando entrara en funcionamiento la terminal del muelle Prat. El hundimiento parcial del muelle retrasó la puesta en marcha de la terminal, que empezó a operar en 2012, pero ni por esas los nuevos accesos se vislumbraban.

Y es que el proyecto se quedó en el estudio informativo aprobado en 2007, que pasó a dormir en un cajón con la crisis económica y las consiguientes estrecheces presupuestarias. Para desencallar la obra, se buscó una solución *low cost* que, a la postre, resultó inviable técnicamente. Ahora, 13 años después, se recupera el proyecto de 2007. Aunque se tenga que empezar de cero, que las obras sean técnicamente muy complicadas y que, por lo tanto, tarden en llegar, los nuevos accesos, bienvenidos sean. Más vale tarde que nunca.

TRANSITARIOS

Cargo Wine entra en operaciones ecommerce internacionales para el sector vinícola español

Las aperturas en Portugal, Italia y Argentina, a la espera de normalizarse la situación

EVA MÁRMOL. Barcelona

Cargo Wine, especializada en el sector vinícola, ha entrado en operaciones de comercio electrónico con la creación de un *marketplace* donde bodegas españolas comercializan sus productos. La actividad de Cargo Wine, la gestión de exportaciones de vino a particulares, se ha visto de lleno afectada por la crisis sanitaria, ya que se basa en el enoturismo.

Por ello, “hemos puesto en marcha el *marketplace*, que está abierto a todas las bodegas, pero es una buena herramienta sobre todo para que las más pequeñas tengan visibilidad”, señala Montserrat Nomen,

máxima responsable de Cargo Wine y Cargo Club Forwarders.

La pandemia ha pillado a Cargo Wine en plena fase de crecimiento. Estableció colaboraciones con transitarios portugueses e italianos para gestionar las exportaciones de vinos procedentes de ambos países, consolidando estos flujos en Barcelona y con destino a Estados Unidos, Japón y Australia.

La red pasa de 30 transitarias de 20 países a 80 empresas de 50 países



Montserrat Nomen.

El paso siguiente era que Cargo Wine abriera oficinas propias en Oporto y Milán, así como en Buenos Aires, esta última para los flujos de vinos argentinos con destino al mercado estadounidense. Sin la pandemia, las tres oficinas “estarían ya funcionando”, añade la empresaria. No obstante, “el objetivo es abrirlas cuando se recupere la normalidad”. Cargo Wine tiene permisos para exportar a Estados Unidos, Japón y Australia, y “habíamos empezado a hacer las primeras pruebas en China”.

Cargo Club Forwarders ha promovido la creación de una red de transitarias especializadas en la gestión

Nuevas oficinas

Cargo Club Forwarders ha crecido en presencia tanto internacional como nacional. La transitaria ha abierto oficinas comerciales en México y Brasil. En la Península, cuenta con nuevas instalaciones en A Coruña. Y se ha trasladado de Valencia a Alicante.

Además, ha creado un departamento específico para impulsar los tráficos con el Magreb en sus instalaciones centrales en Barcelona e incorporado a un experto en el mercado japonés.

La transitaria, constituida en 1999, ha estado tradicionalmente más especializada en el modo aéreo. Ha reforzado la actividad en transporte marítimo durante los últimos meses con la creación del departamento para el Magreb. También ha ayudado contar con una red de corresponsales en Asia y Suramérica, “lo que nos ha permitido hacer de puente entre ambos”, durante la crisis sanitaria.

de vinos y otras bebidas alcohólicas de ámbito mundial, World Wine Cargo Alliance, según ya informó, en su día, TRANSPORTE XXI. La red ha pasado de estar integrada por 30 transitarias de 20 países a 85 compañías de 50 países en apenas un año. El objetivo de la alianza es crear sinergias entre los miembros de la red para operaciones recíprocas de importación y exportación de estos productos.

SMARTCITY
LIVE 2020
BY SMART CITY EXPO WORLD CONGRESS

17-18 NOVEMBER 2020



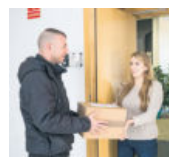
Fira Barcelona

#SCLive2020

The worldwide leading event for cities goes digital in 2020

Pre-register free at
www.smartcityexpo.com

Broadcasted via
TOMORROW.
CITY



El sector express viene preparando la campaña de Navidad desde primavera ante el previsible incremento de volúmenes

Operadores denuncian retrasos en los trenes de carga en Madrid por las obras en Vicálvaro

Adif se encuentra actualmente inmersa en la ejecución de la primera fase del proyecto de nodo logístico, que está previsto tome el relevo de la terminal de Abroñigal en 2024

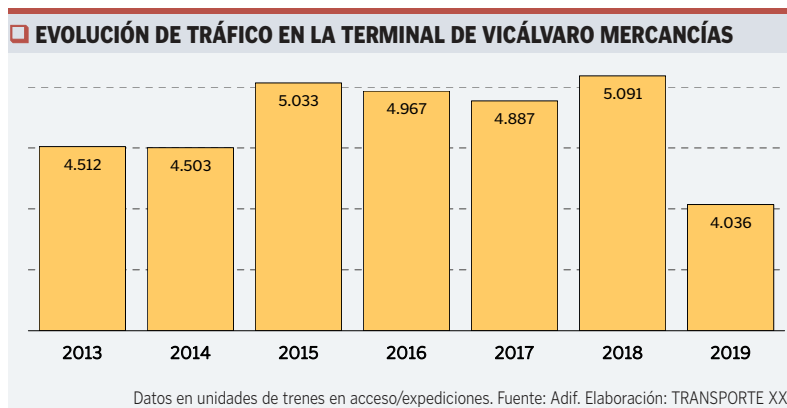
► Operadores denuncian retrasos en los tráficos de los ferrocarriles de mercancías en Madrid a causa de las obras que se realizan en Vicálvaro. Adif se encuentra actualmente inmersa en la ejecución de la primera fase del proyecto de futuro nodo logístico, que está previsto tome el relevo de la terminal de Abroñigal en 2024.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El negocio ferroviario de mercancías en Madrid no solo está teniendo que hacer frente a los efectos negativos en el mercado provocados por la crisis sanitaria, sino que cuenta con otro contratiempo en forma de obras de remodelación del que será el futuro nodo logístico ferroviario de Vicálvaro.

“Nos están afectando las obras en la terminal de Vicálvaro, porque están provocando retrasos en los trenes a su llegada y salida desde Madrid”, apunta un operador ferroviario consultado. “Las obras de reacondicionamiento de las instalaciones eran necesarias, aunque lo de la nueva terminal no tengo muy claro quién lo va a poder pagar”, matiza.

“Las obras de Vicálvaro también nos están lastrando. A la caída de actividad por la crisis se suma la limitación física de las vías, lo que complica la entrada y salida de trenes”, señalan desde otra compañía afectada. “Las obras son perjudiciales para los tráficos en un momento como este. Es un momento muy malo”, insisten.



Adif está inmersa actualmente en la ejecución de las obras de la primera fase del futuro nodo logístico de Madrid, que se ubicará en la actual terminal de Vicálvaro-Mercancías y que permitirá el cambio de funcionalidad de las instalaciones de estación de clasificación a terminal intermodal.

La inversión prevista en la primera fase se eleva a 160 millones

El administrador de infraestructuras ferroviarias proyecta una inversión público-privada de 305 millones de euros, repartidos en tres fases. La pública acomete una primera fase del proyecto, que está previsto que esté finalizada en 2024, después de una inversión de 160 millones de euros. Cuando comien-

ce a funcionar esta primera fase del nodo logístico de Vicálvaro está previsto que se eche el cierre a la histórica terminal de Abroñigal.

La primera fase de las obras del nodo logístico, que están cofinanciadas por el Mecanismo Conectar Europa (CEF), se divide a su vez en cuatro subfases, que serán adjudicadas de manera independiente “dada la envergadura y el importe de la remodelación”, según avanzó el Adif. La primera subfase está siendo desarrollada por la unión temporal de empresas (UTE) integrada por CAF Signalling y Sacyr Neopol, que se adjudicó la licitación por un importe de 18,74 millones de euros. Las actuaciones están destinadas a la ejecución de cuatro nuevas vías, aptas para trenes de 750 metros para su recepción y expedición, además de un nuevo enclavamiento electrónico en el haz técnico sur de la actual terminal. Las obras está previsto que estén finalizadas en el primer semestre de 2021.

Un proyecto que pasa por multiplicar las UTIs

El proyecto de nodo logístico de Vicálvaro en Madrid, sobre el que pivotará el nuevo modelo estratégico del Adif en el apartado de las mercancías, sigue generando incertidumbre en el sector. “Para hacer rentable una inversión de este calado, el futuro nodo logístico necesitaría, como mínimo, duplicar los tráficos actuales en el entorno de la capital”, apuntan fuentes del sector. Actualmente, las terminales intermodales de Madrid y su entorno, es decir, Abroñigal, Coslada y Azuqueca de Henares, suman conjuntamente poco más de 200.000 UTIs de tráfico anuales, sin contar con el despome que se avecina para el cierre de 2020 a causa de la pandemia. “El futuro nodo logístico no podrá amortizar una inversión tan importante si no se acerca mucho al umbral de las 500.000 UTIs anuales, por lo que tendrían más que duplicarse los tráficos actuales en la región”, matizan.

El nodo logístico de Vicálvaro formará parte de una red de siete nodos estratégicos que ha diseñado Adif y de la que también formarán parte Sevilla, Valladolid, Vitoria, Zaragoza, Barcelona y Valencia, tal y como adelantó este periódico.

sertranin
grupo logístico

Keeping the world moving

www.sertranin.com 96 216 31 61

SU ALMACÉN EN VALENCIA

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

POLÍTICA

El Gobierno madrileño prepara una ley regional de movilidad sostenible

La Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha anunciado que prepara el borrador de la futura ley de movilidad sostenible regional. El borrador verá la luz en el primer trimestre de 2021, una vez trabajado con el resto de consejerías, ayuntamientos y actores de la movilidad, para iniciar de manera inmediata su tramitación parlamentaria.

MADRID

EXPRESS

Seur estudia la revisión al alza de su actual objetivo de alcanzar un 20% de flota ecológica en 2025

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Seur estudia ser aún más ambicioso dentro de su objetivo de potenciar su flota ecológica en los próximos años. La compañía se plantea revisar al alza sus planes para alcanzar un 20 por ciento de flota ecológica alternativa para reparto de última milla y vehículos de arrastre en el horizonte de 2025, según reconoció Julie Urban, responsable de RSC de Seur, en el marco del último congreso de Gasnam.

“Este objetivo lo estamos revisando actualmente, porque la UE pide más ambición”, reconoció. “En poco tiempo, comunicaremos los nuevos objetivos”, anticipó Urban. La flota ecológica de Seur representa ya un 6 por ciento sobre los 4.700 vehículos en total de la compañía.



Seur entregó cinco millones de paquetes con su flota ecológica el pasado año.

“Les damos los medios para que puedan invertir, es decir, nuestro plan para los próximos cinco años es ir de la mano con ellos”, afirmó. Al margen de la flota ecológica, la apuesta por la sostenibilidad en Seur también se concreta en la puesta en marcha de *hubs* urbanos, pequeños almacenes de distribución situados en el centro de las ciudades que permiten realizar entregas con medios más ecológicos. La

paquetera, tras las inauguraciones este mismo año de dos centros de este tipo en Sevilla y Córdoba, cuenta con 13 *hubs* urbanos en España y pretende seguir ampliando su red en los próximos meses. A su vez, Seur dispone una red de puntos de conveniencia, denominada ‘Pickup’. Esta red cuenta con 2.300 puntos, incluyendo tiendas y *lockers* o taquillas inteligentes.

Seur se decanta por el gas ante un eléctrico “poco maduro”

Seur apostará por el gas natural licuado (GNL) en su flota de arrastre como alternativa al diésel, mientras que en la última milla, la paquetera opta por un ‘mix’ entre gas natural comprimido (GNC), vehículos eléctricos, triciclos y andarines. “Nos centramos en el gas natural sobre todo, porque el vehículo eléctrico está poco maduro todavía y es demasiado caro”, mientras que “la amortización de un furgón de 11 metros cúbicos se logra en apenas dos años”, afirmó.

SERVICIOS

El fondo alemán Patrizia adquiere un complejo logístico de 65.000 m²

El fondo de inversión alemán Patrizia ha adquirido un complejo logístico llave en mano de 65.000 metros cuadrados en Madrid. Las instalaciones, actualmente en fase de construcción, contarán con cuatro naves logísticas y está previsto que inicien actividad en 2022. Patrizia destinará 50 millones de euros a la adquisición de estas instalaciones logísticas.

En el marco de su apuesta por una flota de vehículos más ecológica, Seur tiene previsto incentivar a los transportistas autónomos que operan para la compañía. “Tenemos claro que este proyecto no lo podemos desarrollar sin nuestros colaboradores”, puso de manifiesto Urban. En esta línea, “hemos diseñado un plan de acompañamiento al repartidor para el apalancamiento de su inversión en la compra de un nuevo vehículo ecológico”, avanzó. “Les damos los medios para que

OEA		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	Operadores Económicos Autorizados	
<ul style="list-style-type: none"> Menor número de controles físicos y documentales Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA Notificación previa de los controles físicos Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección 		
<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>		
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	AIRPHARM SA 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 <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRA GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
	SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano

EXPRESS

El sector express viene preparando la campaña de Navidad desde primavera

Las paqueteras asumirán incrementos del 20% en los volúmenes de envíos del comercio electrónico en el último trimestre de 2020

► El sector *express* viene preparando la inminente campaña de Navidad desde la primavera. Las paqueteras asumirán incrementos del 20 por ciento en los volúmenes de envíos del comercio electrónico en el último trimestre de 2020, según se puso de manifiesto en una reciente mesa redonda virtual organizada por Packlink.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Expertos prevén un crecimiento sostenido del 20 por ciento de aquí a final de año en los envíos vinculados al comercio electrónico en España, después de que en los últimos meses se hayan incorporado un millón de nuevos compradores de productos físicos por internet, según se puso de manifiesto en una mesa redonda *online* organizada recientemente por Packlink.

El *country manager* de PrestaShop España, Jorge González Marcos, consideró "todo un reto para la última milla ser capaz de aguantar los incrementos que se esperan en los próximos meses sin que se produzca un colapso". En este sentido, la directora de Marketing de Packlink, Noelia Lázaro, quiso transmitir tranquilidad al recordar que el sector del *express* "está preparando la campaña de Navidad desde el mes de mayo", con políticas de refuerzo de la plantilla, incremento de capacidad en los centros logísticos e inversión en tecnologías.

Una campaña de Navidad que se adelanta cada vez más en el tiempo y que convierte a los meses de octubre, noviembre y diciembre en los



Noelia Lázaro, dir. Marketing de Packlink.

más fuertes del año, gracias a fechas clave como el reciente 'Prime Day' en octubre, o los más conocidos 'Black Friday', 'Single Day' y 'Cyber Monday' en noviembre. Por el contrario, "la tendencia es que el período de rebajas de enero va a dejar de existir en los próximos años", matizó Víctor García, consultor especializado en Amazon.

La campaña de Navidad se adelanta más en el tiempo

Según datos de Packlink, el gasto medio por persona en compras de productos *online* se ha elevado de 70 a 100 euros mensuales en lo que

va de año, impulsado por los efectos de la pandemia, mientras que la repetición en compra se ha duplicado. "Teniendo en cuenta que los márgenes comerciales en la logística son tradicionalmente muy reducidos, ahora todo apunta a que se podrán optimizar mejor con más volumen", destacó Lázaro.

Por su parte, el responsable de Desarrollo de Mercado de Shopify en España, Kintxo Cortés, apuntó que "en los próximos años vamos a experimentar una mejora brutal en la logística de última milla", con una optimización de los procesos.

ENTREGAS ULTRARRÁPIDAS

Los expertos coincidieron en que el sector logístico tendrá que adaptarse al estándar de mercado de Amazon, que impone entregas cada vez más rápidas, actualmente en menos de dos horas, aunque no está muy claro quién va a repercutir ese incremento de costes logísticos. En este contexto, "mientras en Europa los puntos de conveniencia para las entregas de paquetería siguen creciendo, en España nos seguimos resistiendo, quizá por una cuestión cultural, pero tenemos que ver cómo se aguanta eso desde el punto de vista del coste logístico", advirtió Lázaro.

En lo que coincidieron todos los ponentes es que el comercio electrónico "no es el futuro, sino que es el presente". Gracias a él, "es mucho más fácil vender en el mercado internacional y el vendedor sabe que va a tener que ajustar sus márgenes de beneficio, por lo que su estrategia tiene que ir a volumen", señaló García.

CARRETERA

El tráfico de camiones en Madrid se acercaba a los niveles precrisis antes de la pandemia

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El tráfico de vehículos pesados en la Comunidad de Madrid alcanzó un volumen conjunto de 618,36 millones de kilómetros en el año 2019, lo que supuso un incremento del 4,6 por ciento.

El movimiento de camiones en la región mantuvo el pasado año la tendencia al alza tras el desplome experimentado como consecuencia de la última crisis económica. Este tráfico, que llegó a caer por encima del 20 por ciento en los años 2013 y 2014 respecto a los ejercicios precrisis, ha ido recuperándose hasta cerrar el pasado año con un desfase negativo del 6,18 por ciento, según los datos oficiales del último estudio de intensidad media diaria del tráfico en la región, que elabora la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid que acaba de ver la luz. A su vez, la intensidad media diaria de vehículos pesados recorriendo las carreteras de la región aumentó un 3,28 por ciento en 2019, lo que viene a confirmar una tendencia positiva en el último lustro. Por cada kilómetro de la red de carreteras de la región circularon una media de 661 camiones al día durante el pasado año. Del mismo modo, esta recuperación también ha quedado reflejada en las cifras del parque de camiones de la región. Tras una significativa caída del número de unidades en los años posteriores a la última crisis económica, que llegó a tocar fondo en 2014 con una pérdida del 10,92 por ciento, la cifra actual refleja un crecimiento del 1,74 por ciento respecto a 2009, tras alcanzar las 654.939 unidades. Actualmente, el 13,49 por ciento de vehículos matriculados en la región son camiones, según el citado informe.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El comercio electrónico de productos de alimentación crece a ritmos consolidados del 30%, según datos de la patronal logística UNO

Alimentación online

Los productos de alimentación, especialmente frescos y refrigerados, eran el último eslabón, la isla inaccesible que le quedaba por conquistar al comercio electrónico. La necesidad estaba ahí. Un perfil cada vez más numeroso de comprador urbanita que no dispone de

suficiente margen de maniobra para acudir a pie de puesto de venta y que, al mismo tiempo, pretende alimentarse de la manera más sana posible. Ha tenido que ser el período de confinamiento al que nos ha abocado esta terrible y maldita pandemia el que haya dado el pisotón definitivo al pedal del acelerador para su impulso. La compra *online* de productos de alimentación ya supone el 2 por ciento sobre el total del *ecommerce* y sigue creciendo a ritmos consolidados del 30 por ciento, según datos de la patronal logística UNO. En pleno pico de la pandemia, el crecimiento se disparó por encima del 200 por ciento. El panorama ha cambiado tanto que estructuras tan tradicionales como los mercados mayoristas están poniendo su atención en el nuevo fenómeno asociado al reparto de la última milla. Mercasa, la sociedad pública a la que pertenece Mercamadrid

y que explota 23 mercados mayoristas repartidos por toda España, trabaja en un proyecto piloto de distribución urbana de mercancías (DUM) sostenible, aún en fase preliminar pero que se quiere extender en el futuro por toda la red de "mercasa". Este proyecto tratará de optimizar el transporte desde el mercado de abastecimiento hasta el punto de venta final, lo que podría tener una clara incidencia en este contexto de comercio electrónico de alimentación en auge. Un transporte que ahora realizan los clientes de los "mercasa" de manera individualizada y que se pretende "mutualizar". El objetivo sería consolidar cargas en la fase de transporte, de tal manera que se evite que en muchas ocasiones circulen los vehículos de reparto medio vacíos. Hoy, la digitalización permite avanzar en estas operativas.

La pública Correos adquiere una nueva parcela de 46.264 metros cuadrados en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza)

Leroy Merlin se muestra “muy satisfecha” de la internalización de sus procesos logísticos

La multinacional, que puso en marcha el operador logístico Adeo Logistic Iberia hace un año, dispone de cinco centros logísticos que suman más de 250.000 m² en España

► Leroy Merlin se muestra “muy satisfecha” de la internalización de sus procesos logísticos desde el pasado año. La multinacional, que puso en marcha su propio operador logístico en 2019, Adeo Logistic Iberia, dispone de cinco centros logísticos en la Península Ibérica que suman conjuntamente más de 250.000 metros cuadrados.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Leroy Merlin decidió en 2019 internalizar la gestión de sus procesos logísticos a través del nuevo operador del grupo en España, Adeo Logistic Iberia.

Un año después, el balance que hace la compañía es positivo. “Nos encontramos muy satisfechos con la decisión que tomamos el año pasado de internalizar los procesos logísticos”, confirman a TRANSPORTE XXI fuentes de la multinacional. En Leroy Merlin se muestran convencidos de que la *supply chain* “es el corazón estratégico de nuestra experiencia de cliente y un punto importante de nuestra ventaja competitiva”. En este sentido, “gracias a la internalización de estos procesos, nuestros equipos se sienten parte de un proyecto global que ha ayudado a trabajar unidos, rompiendo silos y fomentando una organización más líquida”, apuntan. Esto ha supuesto “una gran oportunidad de desarrollo y crecimiento para muchos de nuestros colaboradores y ha repercutido muy positivamente en la satisfac-



Vista aérea del centro logístico de Leroy Merlin en Torija (Guadalajara).

Foto: Logicor.

ción tanto de nuestras tiendas como de nuestros clientes”, matizan.

Además, las mismas fuentes confirman que realizar la gestión logística internamente “nos ha permitido avanzar en procesos de mejora *lean* ya que, al estar todo integrado en nuestra organización, es mucho más sencillo reforzar e innovar en las distintas áreas”.

Leroy Merlin cuenta actualmente con cinco centros logísticos en España, ubicados en Torija (142.568 metros cuadrados), Meco (60.000), Valencia (35.000), Barcelona (20.000), y Sevilla (7.500).

Por otro lado, la compañía definió en 2019 su política medioambiental, centrada en tres ejes: el consumo responsable, la economía circular y el cambio climático. En esta línea, la firma desarrolla mejoras en la

sostenibilidad del transporte de mercancías. “Es uno de los ejes del Plan Director Supply Chain para los próximos años con el que esperamos disminuir un 20 por ciento las emisiones de carbono”, afirman.

La firma ha sumado seis camiones de GNL para rutas largas

En Leroy Merlin son socios de ‘Lean&Green’, proyecto internacional impulsado en España por Aecoc, cuyo objetivo es ayudar a las empresas a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a través de la puesta en común de

buenas prácticas. Entre las medidas que ha adoptado la firma para la sostenibilidad en el transporte de mercancías se encuentra el incremento de kilómetros realizados por ferrocarril, que en 2019 alcanzaron los 836.000 frente a los 450.000 del ejercicio anterior.

En este mismo contexto, la firma ha incorporado este año seis camiones de gas natural licuado (GNL) para rutas de largo alcance como Murcia, Cartagena, A Coruña, Vigo y Oporto y “nuestro objetivo es continuar aumentando el número progresivamente en nuestras rutas de reparto a tiendas”. Además, otras medidas implantadas son el reparto con vehículos híbridos en zonas urbanas y la introducción de *duo-trailers* en rutas continuas de alto volumen.

La crisis sanitaria provocada por la COVID-19 ha acelerado los procesos que Leroy Merlin tenía programados para realizar en el medio y largo plazo, como la estrategia y referencias en *pick-up* y *ship-from-store*, reforzar los procesos para mejorar los plazos, aumentar el número de *partners* de transporte para ser más ágiles y tener mayor capacidad de respuesta, así como cambiar circuitos de aprovisionamiento para garantizar la disponibilidad de producto en tienda. En definitiva, “esta situación de incertidumbre nos ha hecho acelerar los cambios y darle un gran impulso a nuestro proceso de transformación digital enfocado a la experiencia cliente y en el bienestar de nuestros colaboradores”, reconocen desde la compañía.



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

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

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

Fabricación y reparación de cisternas



Cisternas para el transporte de mercancías PERECEDERAS (ATPI), QUÍMICAS y PELIGROSAS (ADR)






comercial@inoxtank.com | 647 56 85 26 | www.inoxtank.com

Las nuevas regulaciones de seguridad en el transporte rodado implican también riesgos

Las medidas que la UNECE y la UE impondrán a los vehículos industriales a partir de los años 2021 y 2022 destapan los peligros de exposición a los ataques informáticos

► La cantidad de información que acumularán los nuevos vehículos industriales, su conexión directa con la central y su interconexión con otros operadores relacionados con el transporte, ponen en evidencia la urgencia de abordar la ciberseguridad como un asunto de empresa al nivel de otros aspectos básicos de la operativa diaria.

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

Las nuevas regulaciones sobre seguridad en el transporte que la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) y la UE han dictado para su introducción en todos los vehículos nuevos a partir de 2021 y 2022, junto con los cada vez más frecuentes ciberataques, han puesto de actualidad el análisis de las amenazas y las oportunidades de mejora que tiene el sector en general y el transporte por carretera en particular.

Los camiones de nuevo diseño, cada vez más automatizados, las flotas de vehículos unidas e interconectadas a escala europea desde puntos de gestión centralizados, la nueva generación de tacógrafos digitales y sistemas de detección que recogen y envían más y más información sobre el vehículo y el conductor. Todo ello ha puesto de relieve las debilidades que pueden tener los usuarios al ser atacados desde posiciones en remoto, introduciéndose en sus sistemas informáticos y amenazando la seguridad vial y la privacidad de los consumidores. Hoy en día, los vehículos industriales contienen hasta 150 unidades de control electrónicas y alrededor de 100 millones de líneas de código informático y se prevé que alcancen los 300 millones en 2030.

La UNECE publicó el pasado verano una normativa en la que se incluye la creación de un certificado obligatorio para todos los vehículos nuevos en el que se aseguren las condiciones de ciberseguridad. La UE ya ha marcado la fecha de 1 de enero de 2022, para la introducción de esta medida en todos los camiones construidos en sus países miembros. Pero, además, la UE obligará en esta fecha a la introducción en todos los vehículos industriales

La UE impone las primeras sanciones por ciberataque a empresas extranjeras



La ciberseguridad "está todavía en pañales", advierten desde Continental. Foto: Continental

de una serie de equipamientos obligatorios de automatismos y de seguridad activa en circulación. Con lo que la cantidad de información manejada y almacenada por los propios camiones aumentará de forma considerable. Los nuevos equipamientos se encuadran en lo que se ha denominado el "control del entorno" y sirven tanto para la seguridad y comodidad, como para el ahorro de combustible.

Entre los sistemas tecnológicos que se introducirán en poco más de un año en todos los camiones, destacan equipos como el registrador de "eventos" o caja negra, sistemas avanzados de detección y aviso de estados de distracción o somnolen-

cia y asistentes de velocidad inteligentes, entre otros.

El pasado mes de septiembre, la compañía Continental organizó unas jornadas sobre el futuro inme-

El entorno 5G de conectividad aumenta los riesgos de 'hacking'

diato de los vehículos comerciales y sus desafíos más destacables. Los nuevos sistemas de percepción ambiental, la ciberseguridad y la nueva generación de tacógrafos fue-

ron los principales protagonistas del evento.

El director de productos y sistemas para el sector empresarial de Continental, George Fässler, indicó que "el transporte por carretera se enfrenta entre otros desafíos a los bajos márgenes de beneficio de las flotas, al aumento de los accidentes en carretera y la consecución de un transporte sostenible". Igualmente, indicó que la "percepción ambiental", que ya se está incorporando a los vehículos de transporte, "posibilita tanto mejorar la seguridad del vehículo y las personas de su entorno, como ahorrar dinero gracias a una conducción eficiente".

Además de los sistemas ya conocidos como los asistentes de carril o la detección radar de obstáculos en la carretera, ya se está hablando de equipos 'LIDAR' de detección de movimientos y para las maniobras sin conductor, la identificación del tráfico y los vehículos que nos preceden a cientos de metros o el intercambio de datos entre camiones de la misma flota.

"Los sistemas automáticos de radar más GPS pueden informar al conjunto de los usuarios de la vía del tipo de vehículo que se acerca o precede o informar sobre congestiones o retenciones en los próximos metros", señaló Fässler. Además de redundar en la seguridad, este tipo de equipos unidos al sistema de gestión de rodaje y al propio equipo motriz pueden suponer un gran avance en el ahorro de combustible, al prever el tipo de tráfico o tipo de

Eurocybcar, primera empresa española de test de ciberseguridad

La joven empresa vasca Eurocybcar será la primera que valide el nivel de ciberseguridad de los vehículos en nuestro país. Su director de desarrollo corporativo, Alexander Arriola, analiza para TRANSPORTE XXI los riesgos de estos nuevos ataques para el transporte por carretera.

- ¿De qué amenazas podríamos estar hablando si pensamos en vehículos industriales?

- La amenaza es, especialmente, sobre los Sistemas de Gestión de Flotas que permitiría monitorizar y controlar una gran cantidad de sistemas de los

vehículos a la vez, como la ubicación, las rutas que realizan, la apertura y cierre de puertas o el arranque del motor, siendo estos parámetros el principal foco de los 'cracker'. En aquellos camiones de transporte frigorífico, se puede acceder y modificar las lecturas de temperatura del vehículo. Así, se podría provocar que el contenido se echara a perder, con las pérdidas económicas que eso conlleva. Otro caso frecuente es detener, de forma remota, el motor de los vehículos mientras circula, poniendo en riesgo la vida del con-

ductor y acompañantes.

- La nueva normativa UNECE sobre ciberseguridad implica un certificado para los vehículos nuevos.

¿Deberá ser renovado, como la ITV, a medida que los 'cracker' encuentren nuevas vías de acceso a los datos?

- Sí, claro, el certificado deberá ser renovado cada tres años y en el caso de que ese modelo de vehículo sufra el ataque de un 'cracker', se deberá repetir la prueba para certificar que el fallo de ciberseguridad se ha solucionado.

- Los datos que pudieran obtenerse de camiones,

vehículos comerciales y, sobre todo, centros de control de flotas ¿son susceptibles de venderse u obtener un beneficio con ellos?

- Efectivamente, el objetivo de la mayoría de los 'cracker' es el beneficio económico. Uno de estos casos ocurrió en Georgia, Estados Unidos. Un ciberataque consiguió paralizar todos los coches de la policía estatal de la ciudad y esto supuso al Estado pérdidas de 18 millones de dólares y los delincuentes pedían 100.000 dólares para liberar a los vehículos bloqueados.

SECTOR DEL TRANSPORTE

calzada y tomar parte del control del vehículo.

Mientras la tecnología avanza día a día, la ciberseguridad “está todavía en pañales”, según señala la empresa tecnológica Continental. Mathias Dehm, jefe de Investigación y Procesos para la Seguridad del Producto, apuntó que “las soluciones de conectividad juegan un papel cada vez más importante en la cadena de suministro y en el transporte porque aumentan la eficiencia y ayudan a reducir costos en un mercado cada vez más competitivo. Pero, la conectividad también aumenta los riesgos de ciberataques a las empresas de transporte”.

El riesgo de la cadena de suministro es que está interconectada

Aunque las flotas aún no han estado en el centro de atención en las discusiones sobre delitos cibernéticos, “son objetivos atractivos debido a su carga, como mercancías peligrosas, de alto valor añadido, el tamaño de su flota y su importancia económica”, señaló Mathias Dehm. “En consecuencia, existe un peligro potencial para las empresas de logística”, añadió. Pero la ciberseguridad en estos tiempos tecnificados e interconectados va más allá. “Además de a los propios camiones, la ciberseguridad también afecta a todas las tecnologías de la información (TI), incluidos los sistemas de gestión de flotas o la organización del trabajo”, continuó Dehm. Para Alexander Arriola, director de desarrollo corporativo de Eurocybcar, empresa vasca de ciberseguridad en automoción, el peligro no reside solo en las centrales de las flotas, aunque sea el mayor. “Monitorizando en tiempo real la posición del vehículo, se puede robar más fácilmente; al riesgo de las flotas también se añade el acceso a los



La información manejada por los propios camiones aumentará de forma considerable.

datos de los conductores o usuarios del vehículo, con tan sólo conectar un dispositivo móvil a través del puerto USB” del mismo vehículo, explicó.

Las normativas publicadas por la UNECE vienen a unificar criterios de homologación y, también, audita los procesos de la empresa. Esto asegura que la ciberseguridad se aborde durante el desarrollo e industrialización de componentes y software. Supone una cierta salvaguarda “dado el nivel cada vez mayor de conectividad en áreas como la conducción automatizada y las aplicaciones relacionadas con 5G”, concluyó Mathias Dehm.

PESO DE LA CARGA

Una de las medidas que introduce la nueva normativa sobre ciberseguridad de la UNECE es que se debe conocer en todo momento el peso de la carga, por medio de sensores avanzados en los ejes, y la posición de los vehículos. Esta información y otras muchas, las van a recoger los nuevos tipos de tacógrafos que integrarán los tres tipos de sistemas de posicionamiento global (GPS, Glonass y Galileo) y, además, permitirán conocer a las centrales de flotas de vehículos cuándo se cruzan las

fronteras, el peso del vehículo con una desviación máxima del 5 por ciento o emplear el mismo tacógrafo como identificador de peaje único. La cantidad de información que llevará el camión, comunicándose vía Wi-Fi o satelital con la base y las autoridades acreditadas suponen un volumen de datos que todavía no se identifica como de riesgo por las empresas de transporte o, mejor dicho, no se conoce su alcance.

La tecnología mejora la seguridad y el margen de beneficios

En el reciente foro BNEW, una de las ponencias analizó los riesgos de ciberseguridad que ya se están dando en las empresas. Joan Figueras, Consultor de Riesgos del Centro de Ciberseguridad Industrial de Cataluña, indicó que “además del riesgo inherente para la propia compañía, se añade que estas no son entes aislados, interactúan con proveedores, clientes, etcétera, por eso el factor más importante es el del control de la cadena logística en la que trabaja-

Nuevas exigencias

- Asistente** de velocidad inteligente y conectado.
- Sistema** de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor.
- Interfaz** para la instalación de alcoholímetros antiarranque.
- Sistema** avanzado de advertencia de distracciones del conductor.
- Registradores** de datos de eventos en marcha (caja negra).
- Sistemas** de detección y aviso de marcha atrás.
- Equipos** de reducción de los ángulos muertos alrededor del vehículo.
- Sistemas** precisos de control de la presión de los neumáticos.
- Nuevas señales** de frenado de emergencia.
- Sistemas** avanzados capaces de detectar a peatones y ciclistas a corta distancia.

jamás con muchas empresas”. En el mismo panel intervino Alessio Aceti, director ejecutivo de Sababa Security, una de las principales compañías de ciberseguridad de Italia. En su opinión, la crisis sanitaria ha sido un campo abonado para los ciberataques, ya que “se buscan los puntos débiles de las compañías y durante la pandemia se ha mandado a trabajar a casa a la mayoría de los empleados. Se buscaba dar servicio, mantener la actividad, pero muchas empresas han sido atacadas por medio de correos electrónicos”. Ambos ponentes coincidieron en que la solución se está fabricando ahora, porque se trata de que “la ciberseguridad esté en la agenda de los consejos de administración para que se implemente a lo largo del año”, señaló Alessio Aceti. “Otras puertas de entrada son la logística y el *ecommerce*, por cómo se gestionan las comunicaciones, por eso hay que exigir a las empresas de ciberseguridad que garanticen unos mínimos de control y niveles de seguridad”, concluyó Joan Figueras.

Mathias Dehm

Responsable de Seg. Continental



«La ciberseguridad no debe ser una tiritita, sino un asunto anclado al desarrollo de toda la compañía»

Alexander Arriola

Dir. de Desarrollo de Eurocybcar



«Ha habido casos de brechas en la seguridad en el sistema de control de flotas de vehículos»

Alessio Aceti

Dir. ejecutivo de Sababa Security



«Ahora somos más conscientes, porque casi todos conocemos a alguien víctima de un ciberataque»

Joan Figueras

Ctro. Ciberseguridad de Cataluña



«El volumen de negocio de la ciberdelincuencia ya supera el generado por el narcotráfico»

Los puertos valencianos invertirán 699 millones hasta 2024; Valencia invertirá 578, mientras que Castellón y Alicante realizarán obras por 98 y 22,8 millones de euros

El puerto de Castellón acumula tres años sin operar un solo tren

El enclave persigue dar la vuelta a la nula intermodalidad con una terminal externa y un nuevo acceso ferroviario por el sur

► El puerto de Castellón acumula tres años sin que sus terminales operen un solo tren de contenedores, una situación que restringe la competitividad de la dársena, según los operadores. El enclave persigue, en su plan de inversiones, dar la vuelta a esa nula intermodalidad con una terminal externa y un nuevo acceso ferroviario por el sur.

ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón

El puerto de Castellón acumula un largo periodo sin que sus terminales operen un solo tren de contenedores, una situación que restringe la competitividad de la dársena, según los operadores consultados por TRANSPORTE XXI. En concreto, los últimos convoyes se realizaron en verano de 2017 por la naviera Maersk Line, trenes de contenedores vacíos que no lograron atrapar nuevos flujos de carga local. Para encontrar un tráfico intermodal estable de larga distancia en Castellón hay que remontarse a abril de 2012 cuando Logitren Ferroviaria traccionó, hasta enero de 2013, un tren de productos cerámicos con el puerto de Bilbao.

El primer tren de contenedores se había realizado dos años antes, después de que se produjera la mejora del actual acceso norte. El convoy, acarreado por Renfe, era una lanzadera con Silla (Valencia), bajo el impulso de las navieras MSC y Arkas, que fue cancelada en febrero de 2012. Hoy, el enclave persigue dar la vuelta a esa nula intermoda-



Los operadores solo pueden componer trenes de 500 metros en Castellón.

Foto: APC

lidad, con un cuantioso plan de inversiones ferroportuarias, 192 millones presupuestados, según los datos oficiales de Puertos del Estado. Para ello, desde la dirección de

El plan inversor ferroportuario es de 192 millones de euros

la Autoridad Portuaria se plantea como "vital" la futura estación intermodal externa a la dársena, la cual tenía como objetivo entrar en operación en 2021 para mover hasta

102 trenes semanales. Desde la Generalitat Valenciana se estima que la pandemia va a retrasar esta fecha, así como las obras del acceso ferroviario sur, explican desde Adif. Para los operadores consultados por TRANSPORTE XXI el mayor reto del nuevo presidente Rafael Simó será "encontrar el apoyo de los cargadores para agrupar cargas locales en la dársena" que permitan impulsar la generación de nuevos trenes. Estos medios indican que "ya vimos que los últimos intentos hace tres años no lograron una corriente de tráfico de importación". Se mantiene limitada a 500 metros la longitud máxima de las composiciones por el acceso ferroviario norte.

OPER. LOGÍSTICOS

Dachser invertirá 10 millones en su centro mecanizado de la ZAL de Alicante

A. MARTÍNEZ. Alicante

Dachser ha cuantificado en 10 millones de euros la inversión inicial que realizará en la construcción y puesta en servicio de su futura centro de distribución ubicado en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Alicante. La plataforma, bajo el impulso de su filial Dachser Spain, estará ubicada junto al recinto portuario en una parcela de 51.364 metros cuadrados, en la que también se ubicará un aparcamiento para más de cien camiones.

El edificio proyectado ocupará una superficie cubierta de 13.639 metros cuadrados. Las instalaciones se abordarán en dos fases, una primera en la que se levantará una nave industrial de 9.041 metros cuadrados y un edificio de oficinas de 2.352 metros cuadrados, y una segunda en la que se ampliará la zona logística en 2.246 metros cuadrados. La plataforma dispondrá de 90 muelles de carga, en sus dos fachadas.

El operador estima que la ampliación, con 24 nuevos muelles, será necesaria a los siete años de la puesta en marcha de la plataforma, cuyo objetivo es atraer la distribución de productos de calzado fabricados en Alicante. El centro estará mecanizado, con una cadena transportadora que rodeará toda la superficie del almacén.

El objetivo de la Autoridad Portuaria es que la compañía pueda iniciar las obras en 2021. Para ello, el operador deberá completar el contrato sobre la concesión del suelo y tendrá que obtener las licencias municipales de obra y actividad, así como adjudicar el proyecto a una constructora.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

¿Habrà en 2021 nueva Ley de Puertos que se ágil, renovadora y flexible? Urge más transparencia y un modelo de competitividad

Tibieza legislativa

La competitividad portuaria de España está al límite con el modelo actual. Mientras los grandes armadores mundiales aprietan sus entramados, mejoran sus estructuras, y sacuden el mercado de fletes con enormes buques, el negocio del transporte y la logística en España sufre

aletargado. Una coyuntura como la de la COVID-19 debería aprovecharse para hacer fusiones o alianzas empresariales, pero, al menos por el momento, todo sigue igual. El negocio está inmerso en cómo cuadrar sus cuentas de explotación y que queden, de alguna forma, maquiadas con la aportación de las autoridades portuarias. "Vemos las grúas pasar", me comentaba un estibador hace unos días, pero lo peor está por llegar "si no provocamos nuevas inversiones en puertos como Valencia, Barcelona o Algeciras, veremos los barcos pasar". Cada grúa que llega a Tánger, Sines o Gioia Tauro son 100.000 TEUs anuales que deja de mover España, un país que no ha modernizado su estrategia portuaria. Pese a su fortaleza, con todos los armadores mundiales asentados y con una productividad que se mantiene pese a la incertidumbre legal de la esti-

ba, el Gobierno de Sánchez ha arrancado el trámite para modificar la Ley de Puertos. Mientras las empresas demandan reducir la carga fiscal, nace un largo periodo hasta que se apruebe un texto. ¿Habrà una Ley de Puertos en 2021 que sea ágil, renovadora y flexible? No construyan, otra 'piu modernité', otro 'tocho' de 200 páginas. Todo cambió desde los puertos unidos en 1992 por Fernando Palao, primer presidente de Puertos del Estado, y reformados por José Llorca en 1997, 2003 y 2010. ¿Acabarán con la burocracia, los informes vinculantes y los politiqueros en los consejos de administración? La gestión portuaria necesita modernizar un entramado que urge más transparencia y un modelo de competitividad. No será de extrañar que todo acabe en una tibieza legislativa que no arregle el fondo del problema.

a.martinez@grupoxi.com

Mejora de viales en el puerto de Valencia

La UTE Dragados-Pavasal-Tecsa recibe la mejor calificación para realizar por 39,9 millones de euros la optimización del trazado de la red ferroviaria y viaria del puerto de Valencia

Layna refuerza sus servicios en Valencia

Grupo Layna incorpora el transporte paletizado de residuos en la provincia de Valencia aumentando su nivel de servicio para cargadores industriales y operadores logísticos

Las navieras afrontan caídas del 20% en el flujo 'ro-ro' en Valencia y Sagunto

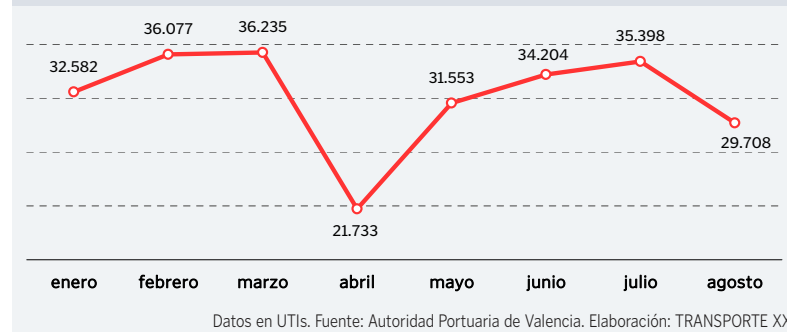
El tráfico internacional en los servicios de Grimaldi sufre un peor comportamiento que el cabotaje de Baleària y Trasmediterránea

► Las navieras están afrontando caídas del 20 por ciento en el flujo 'ro-ro' en Valencia y Sagunto, al cierre del segundo cuatrimestre. El tráfico internacional en los servicios de Grimaldi sufre un peor comportamiento, con un recorte del 30 por ciento, mientras que el tráfico de cabotaje de Baleària y Trasmediterránea bajó un 13 por ciento.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las navieras están afrontando caídas del 20 por ciento en el flujo de mercancía 'ro-ro' en los puertos de Valencia y Sagunto al cierre del segundo cuatrimestre del año. La actividad de carga rodada (ver cuadro) continúa sin recuperarse tras el fuerte impacto del cierre industrial como consecuencia del estado de alarma, que redujo los flujos regulares del primer trimestre en un 40 por ciento durante el mes de abril, donde el movimiento de mercancías pasó de medias mensuales superiores a 36.000 UTIs a reducirse hasta 21.733. Las navieras constataron cierta recuperación en los meses de mayo, junio y julio, devolviendo a la "normalidad" a los flujos, pero en agosto los tráficos

EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN LOS PUERTOS DE VALENCIA Y SAGUNTO



volvieron a descender "fruto del descenso de aprovisionamiento con Baleares y de un peor comportamiento de volúmenes con Italia", explican transitarios consultados. Por partidas de mercancías, los tráficos de aceite y carga de proyecto, con descensos del 37 y 46 por ciento, respectivamente son los más afectados, así como el descenso del 30 por ciento en el tráfico de automóviles.

El tráfico 'ro-ro' ha perdido 58.490 UTIs hasta agosto en Valencia y Sagunto

Solo los flujos de vino, con un aumento del 25 por ciento, se mantienen con fuerza hasta agosto. Dentro del negocio, el peor comportamiento en los tráficos se está sufriendo en los flujos internacionales que se embarcan en los servicios de la naviera italiana Grimaldi. El tráfico 'import-export' de carga rodada sufre un descenso del 30 por ciento, con 82.705 UTIs, mientras que las operaciones de cabotaje, que aglutinan Baleària y Trasmediterránea, han caído un 13 por ciento, con un flujo de 174.625 UTIs hasta agosto. El 'ro-ro' viene de la bonanza de 2019, cuando se movieron 456.147 UTIs, un 8 por ciento más.

MARÍTIMO

Docks Logistics Spain y Logiters competirán por la gestión del PIF en Valencia y Sagunto

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Los operadores Docks Logistics Spain y Logiters Logística competirán por la gestión del servicio de apoyo a las labores de control en la instalación fronteriza del control sanitario de mercancías (IFCSM) de los puertos de Sagunto y Valencia. Son las únicas ofertas presentadas al doble concurso abierto por la Autoridad Portuaria de Valencia, ya que las dos compañías han presentado sendas propuestas a la explotación de los dos centros de inspección de 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 Logiters (ID Logistics), que supondrá un volumen de facturación de 7 millones de euros durante su ejecución, mientras que la previsión en el de Sagunto, tras haber finalizado sus obras de construcción recientemente, 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 diarios, mientras que en Sagunto, si hay demanda, es de 50.



ENFOCADOS EN TU FRUTA.

msc.com/fruit

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo. Gracias a décadas de experiencia, podemos cuidar de tu mercancía 24/7, ya sea en puertos, mares, camiones o trenes.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Los bajos precios contagian al sector

Transitarios y navieras mantienen su presión sobre los proveedores de transporte en un escenario de incertidumbre por la pandemia que redujo las operaciones en un 11%

► Los proveedores de transporte continúan en días de incertidumbre en el puerto de Valencia con una política de precios bajos, fruto del 'efecto contagio' de un mercado que busca más el servicio que la rentabilidad. Un negocio donde transitarios y navieras presionan, agravado por la pandemia que ha reducido los viajes un 11 por ciento.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La incertidumbre sobre cómo evolucionará el tráfico de contenedores en el puerto de Valencia en los próximos meses mantiene en tensión a más de un centenar de proveedores de transporte terrestre, que coinciden en explicar que la principal enfermedad que afecta al sector es la política de precios bajos.

Los transportistas han vivido un periodo complicado, en primera línea, desde el cierre de las fábricas en China a principios de año y durante el espacio del estado de alarma en España.

La consecuencia directa acumulada es una pérdida del 11 por ciento de los flujos operados en el periodo comprendido entre enero y agosto de este año. El número de viajes no realizados durante el presente ejercicio afectaría a 200.000 contenedores, tanto llenos como vacíos, según se desprende de los datos oficiales de tráfico por carretera de la Autoridad Portuaria de Valencia.

El principal problema es conocer cómo van a evolucionar los flujos. "No sabemos lo que va a pasar en el último cuatrimestre del año", explica un empresario flotista, pero "ya tenemos las primeras alarmas, porque hay clientes que han desacelerado su volumen de trabajo al inicio de octubre".

La bonanza en los flujos vino en los meses de julio, agosto y septiembre, en los que "el tráfico se ha mantenido en volúmenes de 2019, pero no hay vehículos parados, aunque sí que se está haciendo un menor número de viajes durante el conjunto de la semana".

La presión de las navieras por ofrecer un único paquete intermodal al embarcador sigue al alza. "Hemos perdido algún tráfico porque una naviera ha decidido gestionarlo directamente, pero nos vamos manteniendo con otras cargas", indica un veterano flotista. El empresario

El sector ha perdido más de 200.000 viajes en Valencia en los ocho primeros meses



La media diaria de flujos 'import-export' en Valencia es de 6.300 TEUs. Foto: Martínez

admite que "a los transportistas y transitarios de menor talla, las navieras sí que les están restando cargas, pero aún son casos aislados".

El negocio coincide en que la pandemia ha afectado. Aunque el contenedor cayó, ahora se está recuperando y "esperamos acabar en presupuesto", si bien, el mercado de consumo ha bajado en ratios grandes y los fletes marítimos han subido, "porque los navieros están recortando el número de escalas".

Una de las preocupaciones actuales

del colectivo logístico es cómo hacer frente a la masiva llegada de megabuques a las instalaciones valencianas, "buques que descargan más de 8.000 TEUs en un solo día, para los que estamos dos días retirando los contenedores y el resto de la semana sin hacer nada". Es una situación que "nos va a reconvertir, ya que se está reproduciendo en todas las navieras, que se están saltando servicios, centrándose en los interoceánicos".

La mayoría de los flotistas consultados reconocen que "no ha habido

despidos o ERTEs, salvo algún caso puntual" entre las empresas. En este aspecto, un empresario reconoce que la crisis ha sido una "oportunidad" para su compañía, "porque hemos incluso ampliado flota, ya que ha habido empresas que se han descafeinado, reduciendo su actividad", por lo que "ha habido un trasvase de tráficos entre operadores", reconoce.

"Hoy, no hay camiones parados y estamos aguantando"

Y es que aunque pocos flujos nuevos llegan, la normalidad reina en la rada valenciana, porque "hoy, no hay camiones parados y estamos aguantando", aunque lógicamente la actividad se ha reducido.

Los empresarios consultados coinciden en señalar que la mayoría de empresas han acudido a los créditos ICO, pero "por seguridad, no por necesidad en la mayoría de flotas, ya que hemos accedido a la financiación por el temor a lo que pueda venir". Transitarios añaden que "algunos no lo han gastado y otros, es verdad, que ya lo han quemado, por lo que si hay una segunda ola, y se corta la financiación, lo van a pasar mal".

"El transporte es más barato cada día que pasa, hay un carro de empresas que hoy no son rentables y que están costando dinero"

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Mientras los tráficos se mantienen inestables por la situación económica, los precios del transporte terrestre por carretera muestran una tendencia a la baja en el puerto de Valencia.

"Si hay menos viajes, el precio baja", reconoce un flotista, mientras que desde el negocio del tránsito se explica que "el efecto de situar un precio de referencia del mercado por un operador marca al resto de actores".

En el sector se coincide en que existen "prácticas salvajes", como pasar de un precio de 0,80 euros/kilómetro a ofertas de 0,65 euros/kilómetro. "El transporte es más barato cada día que pasa", reconocen.

Hay un "efecto contagio" cuando alguien sale, sea pequeño o grande, con un precio bajo, "todos terminamos apretando al resto de transportistas, lo que terminará por provocar el cierre de más de una empresa

porque las cuentas de explotación negativas, al final, no se pueden soportar durante muchos años". Desde el colectivo de los flotistas se reconoce que "hay un carro de empresas que hoy no son rentables, las que tienen mucho volumen están costando dinero, porque transportar a 0,68 euros/kilómetro

Flotistas reconocen que existen "prácticas salvajes" en precios

es imposible. Un camión con 40 toneladas no puede cobrar eso, ni en recorridos cortos, ni largos. No tiene sentido".

De ahí que haya empresas que intentan abaratar en todo lo posible sus gastos de explotación. En este aspecto, en el sector se reconoce

que en los últimos meses empieza a haber un significativo aumento de las subcontrataciones, "para que pierda otro". Varios flotistas están realizando una parte de sus operaciones con transportistas autónomos, mientras que otros han obtenido una parte de sus ingresos con la venta de tractoras, el inicio de operaciones en otros puertos con mejores precios que los transportistas locales, lo que les ha ayudado a tener nuevos ingresos, o la diversificación en cargas industriales con lonas.

Son una parte de los "remedios" a la situación del acarreo de contenedores que vienen empleando algunos flotistas, aunque el sector coincide en que "lo principal es asegurar una buena gestión" en las empresas y tener identificados todos los costes, al tiempo que se pueda tener "cierto margen" en la explotación para cuando hay problemas por siniestros o averías.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Y es que, por ejemplo, las adquisiciones de material en propiedad han quedado para un selecto club de operadores.

Desde flotistas a autónomos se apuesta por el alquiler de tractoras y plataformas durante un tiempo, lo que, en cierta medida, ha venido a mejorar el parque que se mueve, pero “la flota está revuelta, porque estamos en un momento que no se sabe qué hacer, si renovar solo con alquileres, porque cualquier nueva inversión está alejada de poder ser repercutida al cliente”, indican desde el sector.

El transporte cada día hace menos viajes y con baja rentabilidad

“Estamos manteniendo las renovaciones que teníamos previstas”, apunta un empresario, indicando que se está haciendo “porque si paras el ciclo te cuesta luego más dinero, que no hacerlo”.

Desde el colectivo logístico apuntan que “lo preocupante en Valencia es la escasa talla empresarial, ya que hay menos empresas de gran dimensión, con mucho peso del autónomo sobre la flota, porque el mercado sigue atomizado”. Y es que el negocio está controlado por una veintena de flotistas y el resto son microempresas y agencias que trabajan con autónomos.

Pero, ¿avanza el negocio por el camino adecuado? No. Es la respuesta global. “El transporte no se ha hundido por la actividad, sino por el precio”, explican. Y es que los flotistas no han cesado la actividad en ningún momento, por lo que “acabaremos con facturaciones

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Año	Total TEUs	Tránsito	Imp.-exp.	Cuota		Crecimiento		
				% tránsito	%imp.-exp.	% Total	% tránsito	%imp.-exp.
2010	4.207	2.156	2.051	51,2%	48,8%	+15,1%	+18,1%	+12,1%
2011	4.327	2.226	2.101	51,4%	48,6%	+2,9%	+3,3%	+2,4%
2012	4.470	2.281	2.189	51,0%	49,0%	+3,3%	+2,4%	+4,2%
2013	4.328	2.158	2.170	49,9%	50,1%	-3,2%	-5,4%	-0,9%
2014	4.442	2.457	1.985	55,3%	44,7%	+2,6%	+13,8%	-8,5%
2015	4.615	2.509	2.106	54,4%	45,6%	+3,9%	+2,1%	+6,1%
2016	4.722	2.511	2.211	53,2%	46,8%	+2,3%	+0,1%	+5,0%
2017	4.832	2.632	2.200	54,5%	45,5%	+2,3%	+4,8%	-0,5%
2018	5.183	2.826	2.356	54,5%	45,5%	+7,3%	+7,4%	+7,1%
2019	5.440	2.937	2.503	54,0%	46,0%	+5,0%	+3,9%	+6,2%
2020	3.452	1.937	1.515	56,1%	43,9%	-7,4%	-4,1%	-11,3%

Datos del año completo. 2020 periodo enero-agosto. Datos en miles de TEUs. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración: Transporte XXI.

similares a las del año anterior, si no cambian los últimos tres meses”. Desde el colectivo se sostiene que “somos los afortunados de la pandemia en cuanto a tráficos, pero desafortunados por el precio al que nos hemos condenado, entre todos, a trabajar en el mercado”.

Las empresas cada día que pasan hacen menos viajes. Hay flotistas que se han especializado en recorridos largos, Madrid, Zaragoza y Andalucía, ya que “algún día de la semana puedes hacer dos viajes a Castellón o Alicante, pero si los haces terminas perdiendo dinero”.

“Lo preocupante en Valencia es la escasa talla empresarial”

“De media podemos estar en 1,5 o en un 1,7 en el mejor de los casos, pero no se está ganando dinero en recorridos cortos”, apunta un flotista encuadrado en FVET-Puerto,

matizando que “antes se podían hacer dos o tres viajes diarios y se lograba ganar dinero, pero hoy dos viajes a por azulejo en Castellón son 310 euros y eso en costes son entre 420 y 450 euros, lo que supone una pérdida de competitividad brutal”. Y es que para poder equilibrar la cuenta de resultados, muchas empresas recurren al autónomo. “Para ganar dinero tienes que estar por encima de esos costes y muchos los ajustan con subcontratación, pagando a un conductor externo que cobra por kilómetro hecho y “cuya factura se reduce a medias de 0,64 euros/km”, explican transitarios consultados.

Algo que sigue siendo uno de los condicionantes que manejan las empresas con flotas que observan que “un autónomo, con un camión de veinte años, tiene menos gastos que nosotros, paga menos seguridad social, la amortización del camión no existe, y la empresa se queda tres o cuatro céntimos por kilómetro”. Pero “resulta una anécdota porque esos céntimos no dan para nada, porque la empresa debe tener

Entre la ‘subasta’ del transitario y los ‘tenders’ del naviero

El transporte portuario está envuelto en una ‘guerra’ en la que las navieras quieren volver a recuperar el poder sobre el negocio terrestre. Hoy, los ‘tenders’ marcan la diferencia, un inhóspito camino que reúne a flotistas competidores y donde las navieras reparten sus viajes en una docena de empresas y “están llegando a obligar a los transitarios a utilizar a sus operadores”, lo que deja poco margen y está desviando cargas entre armadores. Las navieras intentan captar transporte, poco a poco, explican transitarios consultados, “porque han hecho sus cuentas y creen que van a ganar en la cadena de suministro terrestre. Cuando se les genere un agujero cambiarán”. Hoy se vende “el puerta a puerta, de China a Madrid, es un ‘pack’ y va todo, flete y transporte. Hacen de transitario con sus buques”. Por su parte, el transitario “está en un ‘tender’ continuo”, explican, donde “cambian continuamente si tienen una mejor oferta”. Desde el colectivo se explica que “el transitario subasta su carga, pero por mucha que tenga, son 60 contenedores diarios, y una naviera tiene 300 y eso nadie se lo puede hacer”, de ahí el uso del ‘tender’.

a un operativo de tráfico vigilando al autónomo y así tampoco se termina ganando”, aunque en un mes bueno, el ingreso para el autónomo puede ir de un mínimo de 1.500 a un máximo de 3.000 euros.



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

Salgar
GRUPO

CONTAINER - LAND - RAIL
salgarsl.com



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

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

El transporte reclama que las terminales amplíen sus horarios

La futura instalación de TIL provocará que todas abran las 24 horas, según el puerto

► El colectivo de flotistas y autónomos del puerto de Valencia reclama que las terminales y depósitos vuelvan a los horarios prepandemia con la dotación de más personal y medios para la operativa terrestre. La apuesta de TIL en la ampliación norte, que abrirá las 24 horas, provocará que el resto asuma la medida en el futuro, según el puerto.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El colectivo de flotistas y autónomos del puerto de Valencia, bajo el timón de FVET-Puerto, la asociación empresarial más representativa, persigue la recuperación de los horarios prepandemia de las puertas de las terminales, que se mantenían abiertas, en algunos casos, hasta un máximo de catorce horas diarias con anterioridad al estado de alarma declarado en España el pasado mes de marzo.

El incremento de la actividad en los meses de agosto y septiembre ha provocado un aumento de la congestión en determinadas terminales y depósitos de la dársena que mantenían, al cierre de esta edición, unos horarios de atención a los

Gestor de precintos

El portal ValenciaportPCS puso en marcha a principios de año un nuevo servicio de gestión de precintos, impulsado por FVET-Puerto, que supone una mejora al suprimir las colas que realizaban los transportistas en las oficinas de las navieras y permitiendo el control del 'stock' informatizado, en tiempo real, de los precintos.

El gestor de precintos permite asignar el número de precinto que se entrega a una orden de admisión para el caso de las ordenes de exportación, consultar listado de precintos asignados y dar de alta precintos en el 'stock' o generar alertas cuando sea necesario reponer existencias. Por su parte este servicio permite a la naviera consultar el 'stock' disponible en cada lugar de entrega de precintos.

Las empresas Cosco, One, Occidenave (Melfi), Valship, OOCL y Hapag-Lloyd ya están utilizando este gestor de precintos, según confirman fuentes de FVET-Puerto.

transportistas que no alcanzan las doce horas, "lo que nos está provocando, ante la carga de trabajo que ha venido en las últimas semanas, serios problemas por los picos de

■ HORARIOS TERRESTRES DE TERMINALES Y DEPÓSITOS EN VALENCIA

Terminal/Depósito	Horario actual		Horario Precovid	
	Lunes-Viernes	Sábado	Lunes-Viernes	Sábado
CSPV	07:45 a 19:30	08:00 a 13:00	07:45 a 21:00	08:00 a 13:30
MSC Terminal Valencia	08:00 a 19:45	08:00 a 13:00	08:00 a 19:45	08:00 a 13:45
APM Terminals	08:00 a 19:30	08:00 a 13:30	08:00 a 21:30	08:00 a 13:30
Valencia Terminal Europa	08:00 a 13:30 15:50 a 19:30	Cerrado Cerrado	08:00 a 13:30 15:50 a 19:30	Cerrado Cerrado
Teco Silla - Adif	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
InterSagunto Terminales	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
Docks Logistics Spain	08:00 a 18:00	Cerrado	07:30 a 19:00	Cerrado
InterContainer Depot 1	08:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
InterContainer Depot 2	08:00 a 19:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Recomar	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 18:00	Cerrado
Spanish Depot Service	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Trans Base Soler	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Setemar	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Tymasa	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Trans Ports	08:00 a 19:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Spain Container Depot	08:00 a 18:25	Cerrado	08:00 a 18:55	Cerrado

Nota: Spain Container Depot cierra a las 18:00 su depósito de Ribarroja y las 18:25 el ubicado en el puerto. Fuente: FVET-Puerto. Datos a 02/10/2020. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

actividad y la congestión en determinadas terminales que no han situado mayores recursos", indican desde FVET-Puerto.

En el fondo, en la operativa terrestre subyace la imposibilidad de trabajar en horario nocturno, como sí sucede en otros puertos, mientras que en las operaciones marítimas sí que se trabaja las 24 horas durante siete días a la semana.

Preguntado por esta posibilidad por TRANSPORTE XXI, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, explicó que "obligar a las terminales a abrir las 24 horas supone un incremento de costes y tenemos que ser razonables. Si tenemos un tráfico similar al que había antes del coronavirus, lo razonable es que se restaure un horario similar. Si sigue creciendo el tráfico habrá que aumentar los horarios, porque si no generamos colas, congestión y problemas".

Martínez indicó que "momentáneamente vamos a restablecer horarios, que no es poco".

En este sentido, desde la dirección del puerto de Valencia se prevé que la futura terminal automatizada de TIL, que se compromete en su ofer-

El futuro de las operaciones terrestres es asegurar su flujo durante las 24 horas

ta a dar servicio terrestre durante las 24 horas, supondrá un medida que provocará un efecto en el resto de las instalaciones del enclave, "con lo cual, va ser difícil que las otras dos terminales no lo hagan, aunque estamos hablando de un plazo de cinco o seis años".

Valencia • Madrid • Barcelona • Zaragoza • Algeciras • Lisboa

Grupo
Torres
DESDE 1915

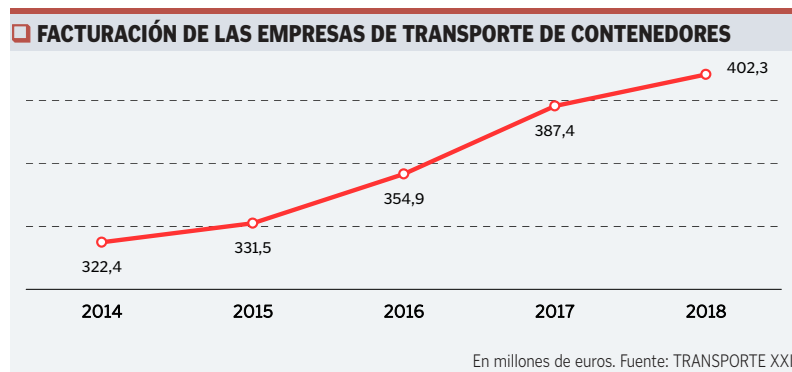
SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

www.transtorres.net

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

La flota portuaria logra situarse por encima de 400 millones de euros de facturación en Valencia

El auge del tráfico aumentó las ventas un 4%, pero la rentabilidad solo fue del 1%



ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El centenar de proveedores de transporte terrestre que operan regularmente en el puerto de Valencia incrementaron su volumen de negocio en un 4 por ciento en 2018, con una facturación agregada de 402 millones de euros, un dato histórico para el colectivo.

Las ventas crecieron dos puntos menos que el incremento del tráfico 'import-export', que lo hizo por encima del 7 por ciento, con un movimiento de 2,35 millones de TEUs, dentro de un escenario de bonanza de los flujos de carga local. Sin embargo, el colectivo de transportistas, en su conjunto, estuvo lejos de conseguir una adecuada rentabilidad para sus operaciones.

El informe elaborado anualmente por TRANSPORTE XXI desde el año 2005, en base a los asientos depositados del último año disponible por 134 compañías en el Registro Mercantil, muestra que la flota del transporte dedicada al acarreo de contenedores en el puerto de Valencia, radicada en la provincia, sobrevive un año más con una exigua rentabilidad del 1,2 por ciento sobre sus ventas globales. De los 402 millones de euros recogidos en el informe, las empresas solo consiguen atrapar 4,77 millones de euros en beneficios netos.

La muestra analizada por TRANSPORTE XXI ha eliminado a aquellos operadores que, aún teniendo tractoras y subcontratando servicios de acarreo, no tienen el trans-

Ranking de empresas

Contratas y Transportes Salgar

lidera la clasificación con un volumen de negocio de 22,86 millones de euros. La empresa ha avanzado de forma meteórica en los últimos cinco años. Solo en 2018 sus ventas crecieron un 34%.

Laumar Cargo, operador intermodal con flota propia, figura en segunda posición, con 21,3 millones y un crecimiento del 13%.

Transbonafont asciende a la tercera posición del ranking, con 16 millones de ventas, manteniendo su volumen de negocio.

Syrtrans Logística y Transportes Alonso Salcedo completan las cinco primeras posiciones, con 15,9 y 15,5 millones de euros en ventas, con un crecimiento del 10% y un descenso del 8%, respectivamente.

porte terrestre como nicho principal de actividad. Asimismo, hay que tener en cuenta que cierta parte de las empresas del informe tienen un porcentaje de actividad en otros puertos peninsulares y que en su estructura de ingresos también hay otras actividades ajenas al negocio del contenedor, como operaciones logísticas o transporte de carga convencional.

Con todo ello, el informe muestra una importante concentración del negocio en veinte operadores que facturan el 55 por ciento del conjunto analizado, si bien la talla empresarial de la muestra sigue siendo escasa.

Tan solo dos empresas, Salgar y Laumar Cargo, superan los 20 millones de euros en ventas, mientras que otras nueve registran una facturación por encima de los diez millones de euros. La media del conjunto es de 3 millones de euros.

Solo 11 de las 134 empresas analizadas superan unas ventas de más de 10 millones

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 VALENCIA

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

Rk		Empresa	Asociación	Constit.	VENTAS							Resultado	Activo	Empleo
2018	2017				2018	2017	2016	2015	2014	%18/17	%18/14			
1	3	Contratas y Transportes Salgar SL	FVET Puerto	2006	22,86	17,01	10,79	4,82	3,70	+34%	+518%	0,12	8,97	77
2	1	Laumar Cargo SL	FVET Puerto	1992	21,33	18,84	16,65	19,41	23,04	+13%	-7%	-0,17	9,54	47
3	5	Transbonafont SL		1993	16,18	16,21	14,28	14,67	14,49	-0%	+12%	0,09	7,12	90
4	6	Syrtrans Logística SA	FVET Puerto	1977	15,91	14,46	12,53	12,43	12,50	+10%	+27%	-0,55	10,86	122
5	4	Transportes Alonso Salcedo SA		1987	15,55	16,90	19,79	20,24	20,19	-8%	-23%	0,00	7,39	103
6	2	Docks Logistics Spain SA	FVET Puerto	1996	15,04	17,41	16,44	15,54	13,51	-14%	+11%	1,40	32,13	115
7	9	Transportes Remedios Torres SL	FVET Puerto	1994	12,93	10,73	8,80	7,79	7,10	+21%	+82%	0,09	10,58	88
8	7	Balero XXI SA		1979	12,25	11,87	10,38	8,94	8,81	+3%	+39%	0,38	5,59	26
9	8	Anymore Transport SL		1995	12,16	11,57	10,13	9,61	9,17	+5%	+33%	0,67	6,85	47
10	13	Rafa Grau Transport SL	FVET Puerto	2014	11,58	9,29	6,91	4,18	1,80	+25%	+545%	0,09	3,76	54
11	10	Copitrans SL		1991	10,41	10,35	7,89	s/d	8,58	+1%	+21%	0,08	5,23	86
12	12	Trans Ports SA		1974	s/d	9,71	8,97	8,03	8,41	-	-	-	5,41	89
13	11	Trans Valemar SL		1993	8,83	10,16	s/d	s/d	s/d	-13%	-	0,06	2,78	19
14	14	Rafael Guillén Macián SL	FVET Puerto	1996	8,67	7,94	7,63	8,36	6,79	+9%	+28%	0,35	3,28	7
15	15	Transportes Globalizados SL		2000	s/d	7,55	6,85	5,95	4,71	-	-	-	2,63	15
16	16	Logística Chema Ballester SL	FVET Puerto	2013	7,34	7,03	7,11	6,63	6,80	+4%	+8%	0,32	5,88	91
17	17	Megatrac 2000 SL		1997	6,24	6,38	6,47	6,15	5,20	-2%	+20%	0,00	2,02	73
18	21	Comercial de Transportes Joman SL	FVET Puerto	1980	5,65	5,08	4,43	4,25	3,58	+11%	+58%	0,09	1,97	26
19	19	Alcotransa Grupo Logístico SL	FVET Puerto	1999	5,59	5,84	5,28	4,06	3,43	-4%	+63%	0,02	3,06	38
20	22	Alfredo Roig Fons SL	FVET Puerto	1989	5,26	5,00	4,52	4,67	4,26	+5%	+23%	-0,05	3,26	48
21	23	Telemix Logistic SL	FVET Puerto	2007	5,17	4,56	3,67	2,92	2,65	+13%	+95%	0,32	2,80	60
22	20	Transportes Generales Celis SL		1999	5,00	5,23	5,06	5,15	4,82	-4%	+4%	0,03	2,56	23
23	25	Proyecta Liberitas SL	FVET Puerto	2003	4,95	4,25	4,99	5,33	4,44	+16%	+11%	-0,07	2,66	27
24	18	Ramírez Dolz SL		2007	4,80	6,32	6,61	s/d	s/d	-24%	-	0,05	3,07	5
25	33	Transeste Logística SL	FVET Puerto	2002	4,49	3,42	3,98	2,46	1,96	+31%	+130%	0,10	2,05	4
26	28	Transportes Leopoldo Romero SL		1985	4,06	3,58	3,94	3,66	3,62	+14%	+12%	0,06	3,59	35
27	24	Transportes Salom SA	FVET Puerto	1977	3,83	4,55	5,06	6,38	7,86	-16%	-51%	0,02	3,16	24
28	27	Transportes Toramo SL	FVET Puerto	1994	3,80	3,58	3,18	3,19	2,98	+6%	+28%	0,66	6,54	36
29	51	Leader Transport SL		1990	3,66	2,15	1,61	1,73	1,88	+71%	+95%	0,10	2,25	11
30	32	Tráficos Manuel Ferrer SL	FVET Puerto	1999	3,58	s/d	3,47	3,22	3,33	-	+8%	0,02	2,73	45
31	29	Eurotruck Logística SL	FVET Puerto	2000	3,38	3,55	3,56	3,58	3,21	-5%	+5%	0,00	2,50	22
32	35	Toysan Transport SL		1995	s/d	3,35	2,99	2,98	s/d	-	-	-	1,64	36
33	34	Transportes Sebastián Tico SL		1997	3,35	3,38	2,82	2,11	1,62	-1%	+107%	0,03	1,13	30
34	40	Logística Grupo Guillén SL	FVET Puerto	2008	3,33	2,61	1,69	1,67	1,25	+28%	+166%	0,01	1,47	2
35	31	Transportes Ireneo e Hijos SL		1985	3,11	3,53	3,56	3,98	3,81	-12%	-18%	-0,02	1,12	33
36	37	Newcont Logística SL	FVET Puerto	2014	3,00	2,77	2,37	1,18	0,00	+8%	-	0,02	1,64	3
37	36	Boluda Truck SL		1996	2,98	3,05	2,88	2,88	2,58	-2%	+16%	-0,21	1,16	41
38	30	Operador Logístico Lopeval SL	FVET Puerto	2012	2,96	3,53	2,79	2,45	3,30	-16%	-10%	0,01	1,42	10
39	39	Cisternas Hnos Fajardo SL	FVET Puerto	2011	2,66	2,63	2,20	1,67	1,11	+1%	+140%	0,16	3,36	24
40	46	SUMR Transcontainer SL		1998	2,62	2,23	2,09	1,96	2,18	+18%	+20%	0,15	2,33	25
41	49	Transportes Vicente Brull SL	FVET Puerto	1990	2,54	2,17	2,08	2,39	2,05	+17%	+24%	-0,02	1,51	34
42	48	Transportes Pedro Chicano SL	FVET Puerto	2015	2,51	2,18	2,33	0,00	0,00	+15%	-	-0,04	1,35	20
43	50	Transportes Gruval SL	FVET Puerto	2012	2,51	2,17	1,76	1,38	1,10	+16%	+129%	0,11	1,63	28
44	42	Transportes Pérez Amer SA	FVET Puerto	1983	2,48	2,45	2,39	2,73	2,78	+1%	-11%	0,08	2,11	25
45	53	Trans Laniet SL	FVET Puerto	1997	2,42	2,03	1,90	1,96	1,53	+19%	+58%	0,05	2,15	8
46	43	Jojuve Trans SL	FVET Puerto	2014	2,36	2,30	1,25	0,00	0,00	+3%	-	-0,03	1,56	31
47	44	Contenedores y Transportes Férricos SL	FVET Puerto	1993	s/d	2,30	2,15	2,11	2,43	-	-	-	1,71	31
48	38	Transportes Dolscar SL	FVET Puerto	2003	2,29	2,63	1,88	1,82	1,54	-13%	+49%	0,02	2,38	23
49	41	Conte Trans 2000 SL		1996	2,28	2,50	2,36	1,77	1,59	-9%	+43%	0,00	1,06	20
50	47	Maarif SL		2003	2,18	2,22	2,13	0,74	0,50	-2%	+332%	-0,03	0,64	7
51	58	Totaltrailer Levante SRL		2001	2,17	1,82	1,74	1,61	1,25	+20%	+73%	0,00	1,37	19
52	26	Transprovincial de Carga SL		2001	2,17	3,63	3,61	3,48	3,42	-40%	-36%	-0,35	2,34	14
53	55	Transportes Perales SL	FVET Puerto	1975	2,14	1,96	1,93	2,03	1,99	+9%	+8%	-0,17	3,10	23
54	-	ALX Logística Integral del Transporte SL	FVET Puerto	2017	2,09	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	0,02	0,75	9
55	54	Transeje SL	FVET Puerto	1991	s/d	2,00	2,17	1,64	1,13	-	-	-	1,84	8
56	59	Syrtrans Operaciones Logísticas SA	FVET Puerto	1993	1,98	1,75	1,31	0,98	0,90	+13%	+118%	-0,01	4,80	43



TRANSPORTES

Transporte Ferroviario de contenedores a través de Logitren, Tracción Rail y Renfe.

Transporte por Carretera de Contenedores.

Medios de transporte: 30 cabezas tractoras y 75 plataformas propias y 50 autónomos subcontratados.

Tramitaciones de tránsito T-1 disponiendo de garantía global en la Aduana de Valencia.

Depósitos de contenedores vacíos y llenos en Torrejón de Ardoz (Madrid).

Explotación de la terminal ferroviaria de Vicálvaro y Torrejón de Ardoz.

Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y despreocúpate



TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

Rk		Empresa	Asociación	Constit.	VENTAS							Resultado	Activo	Empleo	
2018	2017				2018	2017	2016	2015	2014	%18/17	%18/14				
57	70	Star Logisgroup F.Guillén SL	FVET Puerto	2011	1,94	1,24	1,19	1,20	1,32	+57%	+48%	0,00	0,72	3	
58	52	Península Balear Cargo SL	FVET Puerto	1998	1,91	2,10	2,28	2,27	1,96	-9%	-3%	0,13	1,05	8	
59	45	Sheymitrans SL	FVET Puerto	2008	1,86	2,28	1,89	1,92	1,91	-19%	-3%	0,02	2,82	24	
60	69	Cargo Trans Expres SL		1993	1,73	1,25	0,92	1,10	1,02	+39%	+70%	0,00	0,30	4	
61	57	Transportes Cruz&Abad SL	FVET Puerto	2014	1,64	1,82	0,71	0,46	0,00	-10%	-	0,01	1,35	17	
62	63	Gallego Alvarez SL	FVET Puerto	1990	1,58	1,42	1,35	1,48	1,61	+11%	-2%	-0,01	0,82	16	
63	75	Patrick Logistics & Transport SL	FVET Puerto	2015	1,56	1,19	0,44	0,00	0,00	+31%	-	0,03	1,81	12	
64	65	Arcotrans Valencia SL		2002	1,55	1,34	1,93	3,77	3,37	+16%	-54%	0,00	0,49	5	
65	60	Moda Trans SL		1989	1,50	1,71	1,88	2,08	1,94	-12%	-23%	-0,20	0,74	11	
66	56	Servitrans Levante SL		1998	1,49	1,95	1,85	1,26	1,34	-23%	+12%	0,00	0,96	13	
67	91	Copitrans Logística SL		2015	1,47	0,82	0,37	0,00	0,00	+79%	-	0,10	1,49	30	
68	74	Transportes López Gadea SL	FVET Puerto	2004	1,45	1,19	1,25	1,24	1,06	+21%	+37%	0,01	0,77	13	
69	72	Transportes y Contenedores Lunara SL	FVET Puerto	2014	1,41	1,21	0,98	0,45	0,06	+17%	>999%	0,01	0,82	18	
70	61	Linco Trans SL	FVET Puerto	2005	1,35	1,70	1,64	1,16	1,10	-21%	+23%	-0,01	1,08	12	
71	62	Indoarte Quality Logistic SL	FVET Puerto	2004	1,34	1,51	1,52	1,41	2,08	-11%	-35%	0,03	0,92	7	
72	64	Chema Ballester SL	FVET Puerto	1988	1,27	1,40	1,58	1,76	2,45	-9%	-48%	1,01	16,99	7	
73	68	Operador Logístico Roigtesa SL	FVET Puerto	2004	1,26	1,28	1,19	1,23	1,30	-2%	-3%	0,00	0,55	2	
74	71	Transportes Enrique Tomás Calpe SL	FVET Puerto	2016	s/d	1,23	0,62	0,00	0,00	-	-	-	0,78	19	
75	66	Antonio García SL	FVET Puerto	1981	1,18	1,34	1,78	2,17	2,30	-12%	-49%	-0,02	0,87	13	
76	77	Alcolea Operador Logístico SL	FVET Puerto	2011	1,15	1,15	1,00	1,58	0,73	+0%	+57%	-0,13	0,85	13	
77	73	Gestión y Servicios Marítimos Valencia SL		1999	1,13	1,20	1,36	1,33	1,00	-6%	+14%	0,00	0,31	2	
78	129	Silotrailler SL		2008	1,11	0,09	0,27	0,31	0,39	>999%	+182%	0,07	0,21	3	
79	67	Transportes Aimar Levante SL	FVET Puerto	2001	1,09	1,29	1,40	1,35	1,35	-15%	-19%	-0,05	0,47	13	
80	90	Naulogistic SL	FVET Puerto	2008	1,09	0,84	0,52	0,32	0,21	+30%	+413%	0,01	0,69	2	
81	78	Transportes Manuel Beza SL	FVET Puerto	1993	1,08	1,10	1,06	0,99	0,96	-2%	+12%	-0,02	1,06	11	
82	79	Nohazor SL		2005	1,04	1,07	1,50	1,44	1,27	-3%	-18%	0,01	0,58	4	
83	80	Trans Gimeno SL		1976	1,02	1,06	1,16	0,92	0,57	-4%	+79%	0,03	0,55	1	
84	84	Julián Peñarubia SL	FVET Puerto	2013	1,01	0,92	0,96	0,91	0,82	+10%	+23%	0,02	0,62	11	
85	85	Bodelshausen SL		2005	0,94	0,90	0,96	0,98	0,94	+5%	+1%	0,04	0,45	6	
86	81	Transportes Peñarubia Cañada SL	FVET Puerto	2009	0,94	1,02	0,96	0,95	0,91	-8%	+3%	-0,03	1,14	15	
Otras empresas con actividad (48 empresas)					20,44	21,94	23,56	23,56	21,25	-7%	-4%	-0,35	15,85	214	
Empresas extinguidas (8 empresas)					0,00	1,63	3,12	4,17	13,47	-	-	-	-	-	-
Total empresas Puerto de Valencia					402,33	387,37	354,90	331,54	322,38	+4%	+25%	4,77	277,04	2.643	

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



GESTRANS VALENCIA

Gestión de Soluciones para el Transporte 2020, S. A.

gestrans@gestransvalencia.com

www.gestransvalencia.com



trafmafe.es

TRANSPORTE DE CONTENEDORES MARÍTIMOS

Transporte de contenedores marítimos y cargas completas de madera, hierro y otros, en todo el territorio nacional.

GRUPAJE Y TRASBORDO DE MERCANCÍAS

Carga y descarga de mercancías, trasbordos, almacenamiento y otros servicios.

DEPOT

22.000 m² de superficie muy cercana al puerto de Valencia. Almacenamiento de contenedores.

CAMIONES DE GRAN TONELAJE

Camiones de 20 y 40 pies, frigoríficos...

PLATAFORMAS EXTENSIBLES PARA ADAPTACIÓN A LA CARGA

Maquinas sprader.



OFICINA CENTRAL:

Plaza Alquería de Culla 4
Ofi. 309 • Edif. Albufera Center
46910 Alfafar
Valencia (España)

OFICINA DEPOT:

Ctra. Alfafar
El sier, Km 01
46910 Alfafar
Valencia (España)

TELÉFONOS:

+34 961 107 936
+34 961 225 272
FAX:
+34 963 750 719

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Paréntesis en un periodo de bonanza

La pandemia destroza un ciclo positivo del transporte portuario, que deja de acarrear 100.000 contenedores llenos de 'import-export' en Valencia y Sagunto hasta agosto

► La crisis, fruto de la pandemia de la COVID-19, ha destrozado un ciclo positivo del transporte portuario, que deja de acarrear 100.000 contenedores llenos de 'import-export' en las terminales de los enclaves de Valencia y Sagunto hasta el pasado mes de agosto. El sector afronta un duro paréntesis en el marco de un periodo de bonanza.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La crisis de actividad, fruto de la pandemia de la COVID-19, se ha llevado por delante un ciclo positivo del transporte portuario en Valencia, un largo periodo de bonanza en el que el tráfico de contenedores llenos de 'import-export' aumentó un 25 por ciento, generando 344.000 nuevos TEUs entre 2015 y 2019.

Pero en solo unos meses, el sector del transporte ha observado como casi un tercio de este crecimiento, 100.000 contenedores llenos, han dejado de ser manipulados en los puertos de Valencia y Sagunto. Supone un duro paréntesis a la positiva trayectoria de los tráficos locales de las terminales de ambos recintos durante los últimos años. De los 100.000 TEUs perdidos respecto al acumulado enero-agosto del pasado año, 44.000 son contenedores de exportación, mientras que el resto son flujos de importación que no han alcanzado los muelles de las terminales valencianas fruto de una menor demanda de la industria productiva española.

Notable golpe para los operadores, acostumbrados a los días de bonanza fruto del considerable aumento que, sobre todo, mantuvieron los flujos de importación en el último quinquenio, de acuerdo a las cifras oficiales de tráfico de mercancías de la Autoridad Portuaria. Y es que mientras las exportaciones crecieron un 17 por ciento, el ritmo de las importaciones duplicó esta progresión suponiendo 60 de cada 100 nuevos contenedores de comercio exterior gestionados por las terminales portuarias.

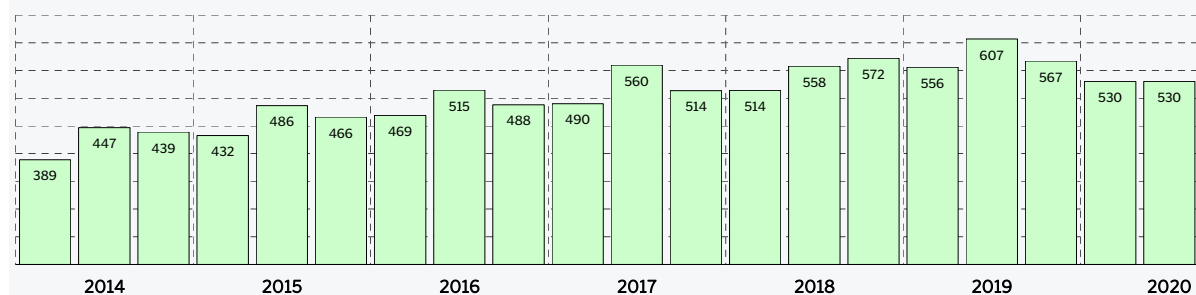
La importación desacelera un 11% y la exportación un 7%

El mayor peso en el crecimiento de las importaciones ha sido clave para un desarrollo de las flotas portuarias, así como del aumento en los flujos ferroviarios, indican fuentes del colectivo, si bien, la genera-

EVOLUCIÓN DE LOS CONTENEDORES LLENOS EN LOS PUERTOS DE VALENCIA Y SAGUNTO

▶ AÑO COMPLETO											
Tipo de tráfico	2019	2018	2017	2016	2015	19-18	%19/18	18-17	%18/17	19-15	%19/15
TEUs Export	959	910	904	855	815	50	+5,5%	6	+0,6%	145	+17,7%
TEUs Import	770	734	660	618	570	36	+4,9%	74	+11,2%	200	+35,0%
Total	1.729	1.644	1.564	1.473	1.385	86	+5,2%	80	+5,1%	344	+24,9%

▶ ENERO-AGOSTO											
Tipo de tráfico	2020	2019	2018	2017	2016	20-19	%20/19	19-18	%19/18	20-16	%20/16
TEUs Export	597	641	603	610	566	-44	-6,9%	38	+6,4%	31	+5,5%
TEUs Import	464	521	486	440	418	-57	-11,0%	35	+7,2%	46	+11,1%
Total	1.061	1.162	1.089	1.050	983	-101	-8,7%	73	+6,7%	77	+7,9%



En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos por cuatrimestres, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ción de carga de exportación es el principal aliciente para las navieras, unos flujos que se acercaban al cierre de 2019 al millón de TEUs anuales, "una cifra que se habría superado en 2020 si no hubiera existido la pandemia", explican fuentes del sector transitario.

Hay que apuntar que en el ejercicio 2019, las terminales ganaron 73.000 nuevos TEUs de carga 'import-export', con un movimiento récord

de 1.729.000 TEUs en las terminales de Sagunto y Valencia, una cifra que se ajustaría a la pérdida con la que puede terminar el ejercicio 2020, si lógicamente se consigue que exista una mejoría en los volúmenes en el último cuatrimestre. Sobre el cierre anual pesa "cuantiosa incertidumbre", coinciden en explicar los flotistas consultados. De acuerdo a los flujos registrados en los dos primeros cuatrimestres

del año en las terminales del enclave, la actividad 'import-export' en contenedores llenos estaría en condiciones de terminar en valores algo superiores a los del año 2017 cuando se gestionaron más de 1,5 millones de TEUs. Así será "si el último cuatrimestre acompaña y no se produce un nuevo cierre de la actividad industrial en determinadas zonas de España" fruto de una segunda ola de la COVID-19.

"Hay que reinventarse, va a llegar el momento de hacer uniones, pero ahora debemos conseguir que el transporte sea negocio"

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El año pasado, cuando los volúmenes de 'import-export' crecían a buen ritmo en las terminales portuarias valencianas, los flotistas se consolaban. Se lamentaban: "los tráficos suben, la desgracia crece". El sector proviene de un ciclo de bonanza, en que "cuánto más haces, más te arruinas", donde, en el fondo, pese a los crecimientos existía un estancamiento generalizado de las ventas en las compañías tradicionales. Salvo el caso de la pujanza de Salgar, y el de otras firmas que descafeinaron unas sociedades para abrir otras, "basando su estrategia de crecimiento en autónomos", poco se ha transformado el sector. "Hoy, el transitario marca la hora para ir a por la mercancía al puerto, antes era durante la mañana o la tarde. Eso empieza a ser una inhumanidad y la quiere toda a la vez",

coinciden empresarios consultados. "El problema es que lo estamos haciendo, sobrevivimos hasta que el sector explote. Lo que no sabemos es cuándo", añaden.

¿Va a transformar la crisis de la COVID-19 al transporte portuario? No. Los empresarios coinciden. "No es un tema de capacidad financiera, sino que el negocio ha cambiado y la 'nueva normalidad' ha venido para quedarse y, aunque el sector está esperando a que pase, vivimos en una sociedad diferente", indica un veterano flotista.

Ante la crisis sanitaria originada por el coronavirus, que ha lastrado

"Todo lo que no sea innovación y energías renovables, será echar agua al mar"

una parte significativa de la actividad del transporte terrestre de contenedores en los puertos de Valencia y Sagunto, un empresario enmarcado en FVET-Puerto explica que "hay que reinventarse. Va a llegar el momento de hacer uniones interesantes en el transporte portuario para hacer frente no solo a la atomización, sino a lo que viene, pero ahora debemos conseguir que el transporte sea negocio".

Por otro lado, desde el sector del 'forwarding' se insiste en que "no se ha acabado el mundo pero asistimos a un cambio dramático que va a afectar a la hora de hacer negocios", señala un empresario transitario, matizando que "en los puertos todo lo que no sea innovación y desarrollo, flotas ecológicas, digitalización, energías renovables y terminales automatizadas, será echar agua al mar".

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

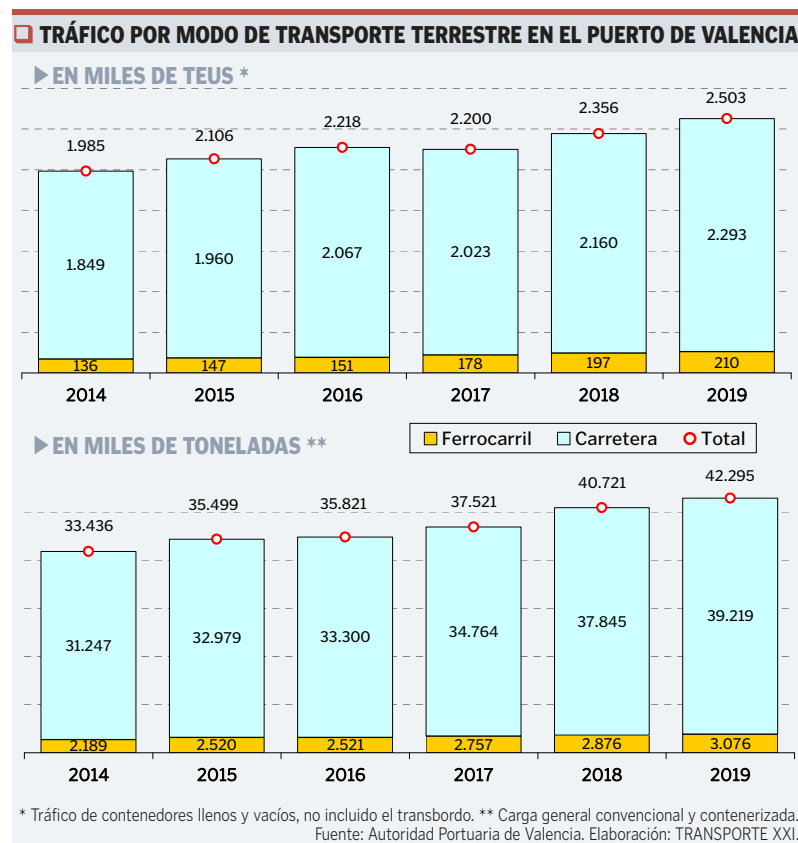
El impulso a la línea de Zaragoza ya se nota en el tráfico ferroviario

Navieras y operadores reforzaron un 42% sus flujos por tren en los últimos cinco años en su negocio en el puerto de Valencia

► El impulso financiero a la línea de Zaragoza ya se nota en el tráfico ferroviario del puerto de Valencia con la circulación de nuevos trenes de contenedores. Navieras y operadores ha reforzado un 42 por ciento sus flujos por tren en los últimos cinco años en su negocio en el enclave, gracias a los servicios con Madrid, Andalucía y Aragón.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La carga ferroviaria ha crecido un 42 por ciento en el puerto de Valencia en los últimos cinco años, pero sigue sin arrebatar una trascendente cuota de mercado a las empresas de transporte por carretera. De acuerdo a las cifras de tráfico de la Autoridad Portuaria de Valencia, solo 8 de cada 100 contenedores 'import-export', incluido el tráfico de vacíos, utilizan el ferrocarril como vía de entrada o salida de las terminales del enclave, cifra que sigue colocando al camión como el rey de la carga en el enclave. Durante 2019, las empresas ferroviarias arrastraron 210.000 TEUs en el puerto de Valencia, la mayor parte con Madrid, un dato histórico, fruto del incremento de las operaciones de carga local, pero que "sigue lejos de lo esperado", apuntan fuentes del sector, que solicitan



"un mayor desarrollo por las terminales con el establecimiento de trenes nocturnos", lo que vendría a mejorar la operativa en situaciones puntuales de incremento de flujos.

La optimización de la red ferroviaria interna de Valencia y Sagunto, así como las de las terminales de CSP en el Muelle Príncipe Felipe y en la estación de mercancías de

Fuente San Luis, con el establecimiento de una nueva terminal intermodal, son algunos de los retos de futuro del negocio a medio plazo. En este sentido, la modernización de la línea ferroviaria entre Valencia y Zaragoza, a su paso por Teruel, resulta "vital" a corto plazo para el desarrollo del puerto valenciano, dentro de su objetivo de ofrecer una alternativa intermodal a los cargadores de Zaragoza.

De hecho, con un 35 por ciento de la inversión inicial movilizada, un desembolso de alrededor de 100 millones de euros, la línea de Zaragoza ha alcanzado circulaciones de 30 trenes semanales de media, cuando hace tres años solo circulaban 3 convoyes. A ello ha ayudado el establecimiento de los trenes de contenedores 'reefer' de la naviera MSC, que están generando un flujo nuevo en los últimos meses entre Huesca, Zaragoza y Valencia.

La mejora de la línea con Zaragoza empieza a generar tráficos

Y es que una gran parte de que los tráficos intermodales en Valencia sigan con una clara progresión se deberá en los próximos años a la clara apuesta de la naviera MSC por el ferrocarril.

De hecho, su futura terminal robotizada en la ampliación norte está llamada a ser un importante catalizador de desarrollo intermodal, con una fuerte apuesta por la generación de trenes de hasta 1.000 metros de longitud, una infraestructura marítimo-terrestre que se prevé pueda estar en marcha en un plazo de seis a ocho años.

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

ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

fabrisem

Frioport moderniza sus instalaciones

La terminal Frioport acomete una inversión superior a los 200.000 euros en la modernización de sus instalaciones de frío, localizadas en el puerto de Bilbao

El grupo francés Olano dispara su cifra de negocio en España un 40% en cinco años

El operador consolida su apuesta por el mercado ibérico con las compras de la navarra Oteiza y la lusa Kartel, y la ampliación de instalaciones en Madrid, Valencia y Huelva

► El grupo Olano, que ha disparado su cifra de negocio en España un 40 por ciento desde 2014, mantiene su apuesta por el mercado ibérico para continuar su expansión. La francesa ha cerrado recientemente la compra de la navarra Transportes Oteiza y la portuguesa Kartel, al tiempo que amplía sus instalaciones en Madrid, Valencia y Huelva.

IÑAKI EGUIA. Irún

El grupo francés Olano, que preside Nicolas Olano, mantiene su progresión meteórica en el mercado español, uno de sus principales ejes de expansión. El operador, especializado en el transporte y la logística del frío, cerró 2018, último ejercicio con datos disponibles, con una cifra de negocio de cerca de 61,4 millones de euros en España, a través de sus cuatro filiales, lo que supuso un crecimiento del 13 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Un porcentaje que se dispara hasta el 40 por ciento en cinco años. Así se recoge en el suplemento especial '¿Quién manda en el transporte y la logística en España?', que elabora todos los años TRANSPORTE XXI. Para consolidar su apuesta por la Península, la 'hoja de ruta' trazada por la francesa incluye nuevas adquisiciones e inversiones, como ya avanzó este periódico en su edición digital. El grupo, en este sentido, ha tomado recientemente el control de la empresa navarra Transportes Oteiza, con sede en Galar, que centra su actividad en el trans-



El grupo francés Olano se ha hecho con el control de la navarra Transportes Oteiza.

GRUPO OLANO LOGISTICS					
	2018	2017	%18/17	2016	2015
CIFRA DE NEGOCIO	61,36	54,26	+13%	48,52	46,19
Olano Seafood Ibérica SA	47,16	32,48	+45%	27,62	27,06
Olano Logística del Mar SL	5,40	-	-	-	-
Olano Norte SL	4,97	-	-	-	-
Olano Valencia SL	3,83	3,67	+4%	3,31	3,23
Transportes Frigoríficos Buil SA	-	18,10	-100%	17,58	15,89
Ebitda	2,35	3,20	-26%	1,74	2,34
Resultado del ejercicio	0,10	1,08	-91%	0,34	0,99
Total activo	34,98	40,75	-14%	26,52	26,18
Patrimonio neto	7,29	9,92	-26%	9,09	9,39

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

porte a temperatura controlada de productos alimenticios frescos, congelados y farmacéuticos. En 2018, registró una facturación de 10,1 millones de euros (+5 por ciento), lo que situará las ventas de Olano en España por encima de los 70 millo-

nes de euros, irrumpiendo en el 'Top 100' de grupos empresariales de transporte. La navarra cuenta con unas instalaciones de 10.000 metros cuadrados y opera con una flota de cerca de 80 vehículos. Al mismo tiempo, la filial Olano

Seafood Ibérica, con sede en Irún, está completando una inversión de 8 millones en una parcela de 17.000 metros cuadrados de superficie en Pinto (Madrid). Esta plataforma dispondrá de 4.635 metros cuadrados edificados, con dos salas refrigeradas y 25 puertas de muelle para *cross-docking*. El grupo francés también pondrá el próximo año en marcha un nuevo complejo de 23.000 metros cuadrados en Massalavés (Valencia) con capacidad para 15.000 palés. Además, próximamente se instalará en un edificio localizado en la Ciudad del Marisco, que impulsa la Autoridad Portuaria de Huelva, según ha revelado en un comunicado de prensa.

Olano entra en el 'Top 100' de grupos de transporte en España

El director general del grupo, Jean-Michel Olano, ha mostrado su intención de seguir reforzando su negocio en la Península. De hecho, Olano también ha integrado recientemente en su estructura a la portuguesa Kartel, que gestiona en el puerto de Leixoes un almacén de 4.600 metros cuadrados, con una capacidad para 10.000 palés. Las adquisiciones de Oteiza y Kartel se unen a las realizadas en los últimos años por parte del grupo, como Transportes Frigoríficos Buil Villaonuba, entre otras.



ASK Chemicals culmina la última fase de su proyecto en el puerto de Bilbao

ASK Chemicals, empresa de referencia internacional en el sector químico, culmina su proyecto en el puerto de Bilbao, donde ha concentrado la actividad de las plantas productivas que tenía localizadas en Idiazabal y Artziniega (País Vasco) y Castro Urdiales (Cantabria). Precisamente, con el traslado de esta última instalación, el grupo dará por finalizada este mes la segunda fase de su desembarco en la dársena vasca. Una "privilegiada situación geográfica para facilitar la distribución a la región suroeste de Europa (España, Francia, Italia y Portugal)", según destacan desde la compañía. La puesta en marcha de la nueva factoría, que inauguró a finales de 2017, ha absorbido una inversión de 15 millones de euros. Foto: UniportBilbao

Nuevo servicio de WEC Lines en Bilbao

La línea enlazará los puertos de Moerdijk (Países Bajos) y Bilbao. El servicio directo de contenedores conectará con otros destinos en Reino Unido, Noruega, Alemania y Polonia

Estiba en contenedor

Uniport, con la colaboración del Instituto de Seguridad en las Cargas, organiza una jornada *online* de iniciación a la estiba y trincaje seguro de la carga en contenedor marítimo

Toro y Betolaza continúa dando pasos para potenciar su actividad en Pasaia

Estrena una nueva nave de 2.400 m² en la dársena guipuzcoana y renueva una concesión para ocupar un pabellón de 1.000 m²

► Toro y Betolaza consolida su apuesta por el puerto de Pasaia con nuevas instalaciones para reforzar su actividad. El grupo estrena una nueva nave de 2.400 metros cuadrados para carga general y renueva una concesión para ocupar un pabellón de 1.000 metros cuadrados, adosado a un almacén que también gestiona el operador.

ALFONSO ALDAY. Pasaia

La empresa Consignaciones Toro y Betolaza mantiene su apuesta por el puerto de Pasaia, donde sigue dando pasos para ganar espacios y potenciar su actividad.

El grupo ha puesto en marcha recientemente una nueva nave de 2.432 metros cuadrados, localizada en la zona de La Herrera, con destino a la carga general, que utilizará, sobre todo, como apoyo para el almacenamiento de pasta de papel, su principal tráfico. El proyecto ha requerido una inversión próxima al medio millón de euros, según señalaron a TRANSPORTE XXI responsables de la compañía.

Además, ha renovado, por cinco años, una concesión para la ocupación de un pabellón de 1.020 metros cuadrados, también con destino a la mercancía general. La instalación, localizada en el muelle Buenavista, está adosada al almacén número 6, con una superficie próxima a los 3.000 metros cuadrados, que también explota Toro y Betolaza. El tráfico mínimo fijado en los pliegos de condiciones de la nueva concesión se sitúa en 20.400 toneladas.

Las inversiones del grupo portuario en Pasaia forman parte de la 'hoja de ruta' trazada para continuar su expansión, que también incluye la finalización de la segunda fase de su terminal del puerto de Bilbao, inaugurada a finales de junio de 2018. Una actuación que, como ya avanzó este periódico, comprende la construcción de oficinas, un taller y el cerramiento completo de la instalación, cuyos trabajos continúan realizándose actualmente.

La nueva terminal del grupo, agente general de la naviera Finnlines

Toro y Betolaza usará la nueva nave del puerto de Pasaia para la mercancía general



Carga de un buque de Finnlines en la terminal de Consignaciones Toro y Betolaza en Bilbao.

en el puerto de Bilbao, cuenta con cerca de 110.000 metros cuadrados de superficie en la zona de ampliación portuaria. La instalación, con una línea de atraque de 500 metros y 21 metros de calado, dispone de un almacén de 21.600 metros cua-

Avanzan los trabajos de la segunda fase de la terminal de Bilbao

drados. Además, la terminal cuenta con una rampa ro-ro, con una capacidad de carga mínima de 250 toneladas, lo que facilita el embarque de piezas sobredimensionadas. La apertura de esta terminal está

estrechamente ligada a las previsiones de crecimiento de Finnlines, del grupo italiano Grimaldi, que ha puesto en servicio buques ro-ro de mayor tamaño, por lo que el anterior atraque en Bilbao se quedaba pequeño. Las nuevas unidades añaden 30 metros de eslora, una actuación que eleva la capacidad de carga un 30 por ciento.

La nueva terminal, que cuenta con buenas conexiones terrestres, tanto por carretera como por ferrocarril, permite optimizar la operativa de carga rodada de la compañía, que incluye tráfico de contenedores, vehículos, mercancía general y *project cargo*.

La inversión ejecutada en el puerto de Bilbao por Toro y Betolaza supera los 5 millones de euros, añadieron los mismos interlocutores.

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

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

MARÍTIMO

Barkala: “Los puertos no pueden dar la espalda al objetivo de lograr cero emisiones”

A. ALDAY. Bilbao

“Los puertos no pueden dar la espalda al objetivo de lograr cero emisiones”. Así lo subrayó el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, en el marco de la misión comercial hispano-alemana, que arrancó el 6 de octubre, para abordar la ‘Eficiencia energética y energías renovables en la industria portuaria en España’. En el encuentro virtual, promovido por el Ministerio alemán de Economía y Energía y organizado por la Cámara de Comercio Alemana para España, Barkala repasó los proyectos impulsados desde el puerto de Bilbao en este capítulo. Entre las actuaciones destaca la puesta en marcha de un Plan estratégico que evalúe las necesidades energéticas actuales y futuras y establezca una hoja de ruta de descarbonización para el horizonte 2030 y 2050. Además, puso en valor la existencia de un polo energético ubicado en la zona industrial, que ha impulsado las energías renovables. “La colaboración público-privada ha permitido desarrollar proyectos estratégicos en esa zona, para acoger empresas de componentes eólicos, como Hai-zea Wind, dedicada a la fabricación de torres eólicas *offshore*, o una plataforma de distribución internacional para Siemens Gamesa”, apuntó el máximo responsable del organismo portuario. Al mismo tiempo, recordó la reciente adjudicación a Petronor, filial del grupo Repsol, de una parcela para construir una planta de producción de combustibles sintéticos a partir de hidrógeno verde, generado con energía renovable.

Nueva sede de DSV A&S Asturias

DSV Air & Sea Asturias ha trasladado sus oficinas en el centro de Gijón, para dotarse de mayor superficie y ampliar los servicios de soporte en proyectos industriales



Imagen de los ocho nuevos camiones adquiridos recientemente por Transportes Familia Pico.

Transportes Familia Pico consolida el crecimiento reforzando su flota

La compañía asturiana adquiere ocho camiones que se suman a los 22 vehículos en propiedad y a la veintena de subcontratados

IÑAKI EGUIA. Corvera

Transportes Familia Pico ha registrado, desde su creación en 2014, un crecimiento continuado de doble dígito en su cifra de negocio. La compañía asturiana superó los 3,2 millones de euros durante el pasado ejercicio, casi un 29 por ciento más que en 2018, según revelan los últimos datos facilitados al Registro Mercantil.

El operador con sede en Corvera ha adquirido recientemente ocho camiones que se suman a los 22 que dispone en propiedad y a la veintena de unidades subcontratadas. Una flota que mueve semirremolques frigoríficos, portabobinas y *tautliners* en rutas de ámbito nacional. Transportes Familia Pico trabaja principalmente para los sectores de alimentación, siderúrgico y de paquetería. La empresa asturiana dispone de una nave en el municio-

pio de Llanera con una superficie de 10.000 metros cuadrados, destinada al almacenamiento, gestión de *stocks* y *picking*, especialmente productos de alimentación.

Pico tiene una nave en Llanera de 10.000 metros cuadrados

El origen de Transportes Familia Pico se remonta a la década de 1960 cuando Abelardo Pico Cendan comenzó su andadura transportando para las instalaciones de fabricación de motocicletas en Gijón. Esta operativa se mantuvo también cuando Suzuki compró en 1984 la fábrica asturiana al grupo austriaco Puch. Sin embargo, el cierre de

estas instalaciones en 2013 supuso también el final del transportista asturiano, dado que concentraba el 95 por ciento de su actividad con la multinacional japonesa fabricante de vehículos.

La nueva etapa del operador asturiano de transporte de mercancías por carretera, impulsada por Luis Ángel Pico, miembro de la tercera generación de su fundador junto con su socio Juan Antonio Gámez, se centra en un crecimiento basado en una diversificación de sus actividades, así como de su cartera de clientes.

Junto con el incremento de su flota propia, Transportes Familia Pico también abordará próximamente la implantación de un sistema de albaranes digitales para optimizar la gestión de toda la documentación asociada a las operaciones de carga de los camiones.

MARÍTIMO

El puerto de Ferrol reduce casi un 12% su tráfico hasta el pasado mes de septiembre

TXXI. Ferrol

La Autoridad Portuaria de Ferrol ha contabilizado en los nueve primeros meses de este año un movimiento de 7,8 millones de toneladas, un volumen que supone una caída del 11,9 por ciento con respecto al mismo periodo del pasado año. La entidad que preside José Manuel Vilarinho revela que esta disminución es inferior al descenso del 15 por ciento del segundo trimestre y del 32 por ciento registrado hasta marzo. La dársena gallega, además de sufrir la crisis causada por la pandemia, ha perdido este año el que tradicionalmente era su principal tráfico regular, el de carbón. Esta mercancía supuso en 2019 un movimiento de 2,1 millones de toneladas y en 2018 manipuló 4,7 millones de toneladas.

MARÍTIMO

El puerto de Gijón levantará un cierre perimetral para mejorar su seguridad

I. EGUIA. Gijón

El puerto de Gijón ha sacado a concurso público la instalación del cierre perimetral mixto de seguridad y protección ambiental sensorizado de la dársena, por un presupuesto de 1,78 millones de euros. El contrato incluye el suministro e instalación del vallado de seguridad, elementos electrónicos asociados al mismo y un circuito cerrado de televisión (CCTV), empleados para la verificación de alarmas y supervisión de la totalidad del perímetro portuario.

CARRETERA

Joserratrans compra en Galicia la parcela de su nueva base operativa

Joserratrans, especializada en el transporte a temperatura controlada, ha adquirido una parcela de 2.540 metros cuadrados en el polígono de Rábade (Lugo), que gestiona Suelo Empresarial del Atlántico, para establecerla como nueva base operativa. La compañía, fundada en 1996 con sede en el municipio lucense de Sarria, ya operaba en Rabade en unas instalaciones en régimen de alquiler. Joserratrans generó una cifra de negocio de 1,25 millones de euros, un 8,7 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revela el Registro Mercantil.

CARRETERA

Trans Jaylo última su primer proyecto intralogístico para SKF

Trans Jaylo está acometiendo su primer proyecto de intralogística, que consiste en la construcción de una plataforma que une sus instalaciones con las de su cliente SKF, situadas en parcelas colindantes en la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (Navarra). Trans Jaylo realiza este desarrollo en colaboración con Toyota Material Handling, MRC Soluciones y la consultora de nuevas tecnologías Laso. Esta mejora permitirá el aprovisionamiento a línea, de manera automática y sostenible, así como la recogida del producto terminado a demanda.

MARÍTIMO

Grupo Nogar amplía en 10 años la concesión de AWT en Marín

La Autoridad Portuaria de Marín ha aprobado la prórroga, por un plazo de 10 años, de la concesión de All Weather Terminal (AWT), solicitada por Galigrain, filial del grupo Nogar. Esta terminal cubierta, puesta en marcha en 2003, está diseñada para las mercancías que requieran de protección frente a las inclemencias meteorológicas. Ence es el principal cliente de la terminal cubierta del puerto de Marín, con un volumen anual que ronda las 400.000 toneladas de pasta de papel elaborado en la factoría situada a un kilómetro de distancia.

Altius mueve carga especial desde Italia

Altius ha gestionado una carga de proyecto fabricada por Officine Valle Seriana (OVS) en Vertova (Bergamo) con destino a la refinería de Ineos en Grangemouth (Escocia)

Vigo busca más competitividad portuaria

Las industrias naval y logística de Vigo urgen a la Autoridad Portuaria que preside Enrique López Veiga la creación de un comité logístico de competitividad de la dársena gallega

TDN amplía la superficie de sus instalaciones de Asturias y Cantabria

La compañía de paquetería dispone de una nave de 2.500 m² en Llanera y eleva la plataforma de Santander hasta los 4.000 m²

► TDN ha ampliado las superficies de sus instalaciones de Asturias y Cantabria. La compañía de la familia Fernández Somoza dispone en Llanera de una nave de 2.500 metros cuadrados y en Santander un almacén con de cerca de 4.000 metros cuadrados para sus actividades de logística en paquetería industrial y comercial.

IÑAKI EGUIA. Llanera

TDN ha ampliado en los últimos meses sus instalaciones en Asturias y Cantabria. La empresa de paquetería ha trasladado recientemente su operativa en el polígono industrial de Silvota (Llanera) a una parcela de 5.000 metros cuadrados. La nueva delegación asturiana dispone de un almacén de 2.500 metros cuadrados y otros 300 metros cuadrados de oficinas, así como ocho muelles de atraque de camiones y 14 dedicados para la distribución capilar, mediante vehículos ligeros.

El cambio de la sede de TDN en Asturias mejorará su operativa al disponer de un diseño más adaptado a la actividad de paquetería industrial y comercial, así como al ampliar en 500 metros cuadrados la extensión de la nave anterior, destacan desde la compañía.

TDN también ha agrandado durante este año sus instalaciones situadas en el Centro de Transportes de Santander (Citrasa). La compañía

paquetera ha pasado de disponer 1.560 metros cuadrados de naves en el complejo localizado en la dársena de la Autoridad Portuaria de Santander a alcanzar cerca de 4.000 metros cuadrados. Esta extensión,

que cuenta con una docena de muelles para vehículos pesados y otra docena para la flota ligera, posibilita incrementar sus actividades de almacenaje y logística.

TDN también trasladó durante el pasado año su sede operativa en León, para situarla en una parcela de 7.000 metros cuadrados en el polígono industrial de Onzonilla. Este complejo, que permite optimizar la actividad de *cross-docking* en Castilla y León y en toda la cornisa

cantábrica hasta Galicia, tiene 3.500 metros cuadrados de almacén, 15 muelles de atraque para camiones y otros 20 para la distribución capilar.

TDN fue adquirida a finales de 2017 por las hijas de Luis Fernández Somoza, el que fuera anterior propietario de Transportes Azkar hasta su venta al grupo alemán Dachser a finales de 2012. Además, esta familia es la dueña de la compañía Transportes Auto Radio, que también está dedicada al negocio de la paquetería.

TDN registró una cifra de negocio de 58,88 millones de euros en 2018, un 23 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil. La compañía está situada en el puesto 38 en el ranking de operadores de transporte por carretera que elabora TRANSPORTE XXI.

OPER. LOGÍSTICO

Delcom entra en León con 2.300 m² de nave para el comercio electrónico

IÑAKI EGUIA. León

Delcom Operador Logístico ha puesto en marcha en León una nave de 2.300 metros destinada a situarse como centro de distribución de paquetería para una multinacional del comercio electrónico. El nuevo complejo de la empresa asturiana, localizado en una parcela de 3.000 metros cuadrados en el polígono de Onzonilla, dará empleo a

cerca de medio centenar de personas y será la base para una flota de reparto urbano formada por 40 vehículos ligeros.

Por otra parte, el operador logístico participado por el grupo asturiano Orejas contempla ampliar, en una nueva ubicación, sus instalaciones en Bilbao. En la actual delegación, que dispone actualmente cerca de 1.000 metros cuadrados de superficie, desarrolla la distribución urba-

na de productos de gran volumen como colchones, electrodomésticos, entre otros. Delcom proyecta disponer de cerca de 2.500 metros cuadrados con el traslado de su operativa en la capital vizcaína.

La compañía logística ha consolidado durante este año su presencia en Madrid tras añadir un edificio de 1.000 metros cuadrados en Getafe, una instalación orientada principalmente al *networking* para potenciar sus ventas de proximidad.

Delcom también dispone, desde el pasado ejercicio, de una nave de 6.000 metros cuadrados en el polígono industrial de Pinto y de otro espacio de 2.000 metros cuadrados en Móstoles.



La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz realizará una misión comercial virtual a Argentina y Uruguay a mediados del próximo mes de noviembre

Maersk y CMA CGM consolidan la capacidad de Algeciras como puerto de 'import-export'

El aumento de las importaciones de contenedores llenos en las terminales del enclave permiten sortear la crisis y dejar en solo un 4% la reducción de los tráficos totales

► Maersk Line y CMA CGM están consolidando la capacidad de Algeciras como puerto 'import-export' gracias al comportamiento de los tráficos, que solo caen un 4 por ciento, pese al escenario de crisis internacional. El aumento de las importaciones en las terminales del enclave está sorteando la bajada de los flujos de exportación.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

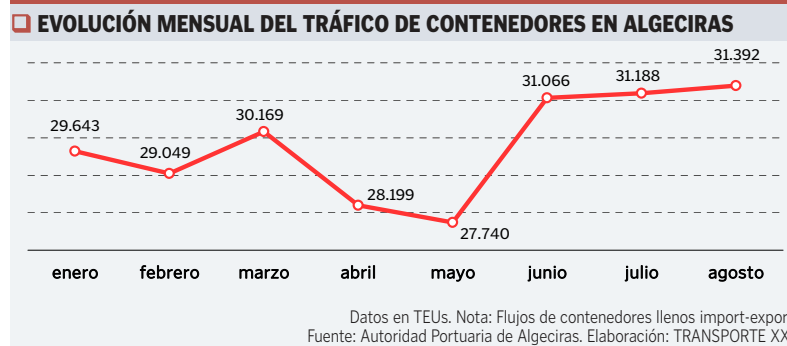
Las navieras Maersk Line y CMA CGM, los dos principales clientes del puerto de Algeciras por volúmenes de tráfico, están demostrando la capacidad del enclave español como recinto 'import-export' gracias al comportamiento de sus flujos.

Pese al escenario de crisis internacional, los tráficos en Algeciras no se han desmoronado en los meses álgidos de la emergencia sanitaria como sí ha ocurrido en otros puertos como Valencia o Barcelona. En el periodo enero-agosto, los tráficos 'import-export' en contenedores llenos solo se redujeron un 4 por ciento, mientras que en el conjunto del sistema portuario español la afección fue superior al 11 por ciento.

Al cierre de agosto, el tráfico 'import-export' de contenedores llenos fue de 238.446 TEUs, de los que 108.157 TEUs fueron de flujos de importación y 130.289 TEUs fueron volúmenes de exportación.



Algeciras concentra una media mensual de 30.000 TEUs de 'import-export'. Foto: Martínez



Operadores y transitarios consultados por TRANSPORTE XXI coinciden en destacar que "esta situación ha sido posible gracias a la buena conectividad marítima de Algeciras con los mercados asiático, africano,

americano y europeo", porque "gracias a las escalas de los grandes buques estamos logrando captar tráficos 'import-export' que con anterioridad pasaban por otros enclaves europeos".

Actualmente, los contenedores llenos de carga local suponen el 8 por ciento del conjunto de envases con mercancía que transitan por la dársena (2.896.875 TEUs) que viene de un ejercicio 2019 que fue positivo para el desarrollo de la carga local. En concreto, en 2019 el puerto manejó 379.857 TEUs de carga 'import-export', con un aumento del 10,4 por ciento, logrando un tráfico récord en el enclave.

Ferrocarril y más línea de atraque, los 'retos' de Algeciras

El gran objetivo que persiguen los operadores locales, bajo el impulso de la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, es lograr mejorar el actual 'mix' de carga, situación que permitirá a las navieras ser más competitivas en tránsito y aumentar su número de servicios. Para ello, el puerto y las terminales del enclave tienen dos retos. Por un lado, "mejorar la conectividad terrestre", con las obras de la línea ferroviaria con el centro de España, y, por otro, "solucionar el déficit de línea de atraque" para megabuques con la puesta en marcha de la segunda y tercera fase de Isla Verde Exterior.

OPERADORES LOGÍSTICOS

In Side Logistics abre su almacén de Algeciras a tráficos agroalimentarios

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

In Side Logistics ha ampliado la actividad de su almacén de Algeciras con la explotación de mercancía agroalimentaria de origen no animal, tras haber conseguido el registro sanitario por parte de la Junta de Andalucía.

Con el registro sanitario, el operador podrá almacenar, paletizar y operar este tipo de mercancía en su almacén de 4.000 metros cuadrados ubicado en Palmones (Algeciras), próximo a las terminales de la dársena andaluza, y que estaba dedicado hasta el momento a mercancía

industrial y cargas especiales, desarrollando operativas específicas para clientes de la talla de Acerinox, uno de los principales cargadores de la zona.

Xabier Azaragoza, director general de In Side Logistics, ha explicado que la consecución del registro era "uno de nuestros proyectos más ambiciosos tras realizar numerosas mejoras en la instalación logística".

La compañía, filial de Vasco Catalana Group, estima que la diversificación en la actividad del almacén "supone una ventaja competitiva en la zona, y nos permitirá crecer dan-



Imagen de las instalaciones de In Side Logistics en Palmones (Algeciras).

Foto: ISL

do respuesta a clientes a los que hasta ahora no habíamos podido gestionar".

La plataforma de In Side Logistics en Algeciras, especializada en alma-

cenaje y *cross-docking*, está equipada con estanterías y muelles de carga, con una gestión informatizada de toda la información de entradas, salidas y *stocks*.

Torraspapel fideliza flujos por Motril

Torraspapel aumenta un 24% la importación de pasta de papel por el puerto de Motril, con un movimiento de 68.479 toneladas en los nueve primeros meses de este año

Algeciras activa el 'Levante sin papeles'

El puerto de Algeciras activa en su acceso norte un carril automatizado exclusivo para camiones que hayan obtenido el despacho aduanero por parte de la Agencia Tributaria

Ibaizabal añadirá el suministro de GNL en sus servicios en Algeciras y Huelva

El grupo, que realiza 450 operaciones anuales para Cepsa en la zona, iniciará la actividad una vez se aminoren las tasas actuales

► Grupo Ibaizabal planea añadir el suministro de Gas Natural Licuado (GNL) en los servicios que presta con gabarra en los puertos de Algeciras y Huelva. Ese es el gran objetivo de su división de *bunkering* que planea iniciar esta actividad una vez se aminoren las tasas actuales, diversificando sus flujos con Cepsa, 450 servicios anuales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Grupo Ibaizabal planea añadir el suministro de Gas Natural Licuado (GNL) en los servicios que presta actualmente con gabarra en los puertos de Bahía de Algeciras y Huelva, así como en Gibraltar.

Ese es el gran objetivo de su división de *bunkering* que planea iniciar esta actividad una vez se aminoren las tasas actuales que gravan el servicio por vía marítima.

La compañía tiene en servicio en la zona desde marzo de 2018 la gabarra "Oizmendi", con base en Huelva, que trabaja para Cepsa.

Esta gabarra es un buque de suministro multiproducto de combustibles marinos, que permite el aprovisionamiento barco a barco de GNL, además de fuelóleos y gasóleos. Cuenta con una capacidad de carga de 600 metros cúbicos de



Imagen de la gabarra multiproducto "Oizmendi" que tiene su base en Huelva. Foto: Cepsa

GNL, 1.900 toneladas de fueloil y 470 toneladas de gasoil.

Sin embargo "hasta el momento no se ha hecho ningún servicio de *bunkering* de GNL, debido principalmente a las altas tasas existentes", según ha explicado a TRANSPORTE XXI Jaime Menendez, responsable de *bunkering* de Grupo Ibaizabal.

El grupo prevé que "se nos abran nuevas oportunidades en el mercado del suministro de GNL por barcaza", una vez que se apruebe una

reducción de las tasas portuarias.

Grupo Ibaizabal viene realizando 450 servicios anuales para la compañía Cepsa en las operaciones de suministro que realiza en la zona, en la que sobresale la actividad realizada en Gibraltar por la petrolera española. Para el suministro de *bunkering* en Algeciras y Gibraltar, Ibaizabal dispone de la gabarra "Monte Anaga", a través de su filial Naviera Altube, cuya licencia renovó recientemente la Autoridad Portuaria de Algeciras.

TRANSITARIOS

Hillebrand moverá 300 contenedores de aceite de oliva a granel por el puerto de Algeciras

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

El operador Hillebrand, especializado en la logística y tránsito de bebidas alcohólicas y productos alimentarios, moverá 300 contenedores de aceite de oliva a granel por el puerto de Bahía de Algeciras en 2020.

Para facilitar las operaciones, la compañía ha abierto una nueva plataforma en Algeciras con una superficie de 2.500 metros cuadrados, dedicada estratégicamente a la consolidación y posterior envío de estos flujos de carga. "Todos los contenedores salen por el puerto de Algeciras", han explicado a TRANSPORTE XXI fuentes de Hillebrand. La nueva instalación, con capaci-

dad para 50 contenedores, permite al operador disponer de un espacio de almacenaje para contenedores y *flexitanks* más cerca de los clientes, "garantizando una mayor calidad, agilidad y eficiencia en el servicio de puerta a puerta para los importadores de aceite de oliva".

Hillebrand ya disponía en Algeciras de un almacén para producto acabado, desde donde se gestionan

Hillebrand diversifica su actividad, uniendo producto acabado y mercancía a granel

envíos de vinos y aceites, permitiendo con la nueva instalación diversificar su actividad en flujos de carga a granel.

El objetivo de Hillebrand es extender sus actuales flujos logísticos a otros productos como el aceite de oliva, "un producto que necesita especial atención durante el transporte para evitar su oxidación y mantener la calidad", explica Christopher Stockwell, director de Hillebrand Bulk Liquids para Europa. La compañía ha desarrollado un *flexitank*, denominado E-shield, que está especialmente diseñado para transportar líquidos como el aceite de oliva, evitando la oxidación.

MARÍTIMO

CE Motril aumenta un 48% los flujos de exportación de palas eólicas para Vestas

ANTONIO MARTÍNEZ. Motril

El operador Consignaciones y Estibas Motril (CE Motril) ha aumentado un 48 por ciento los flujos de exportación de material eólico de la multinacional Vestas por el enclave andaluz, según han señalado fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside José García Fuentes.

La estibadora había alcanzado, al término del último cuatrimestre del presente ejercicio, un movimiento de más de 700 unidades de palas para aerogeneradores, una cifra sin precedentes en la dársena granadina.

Hay que apuntar que desde 2019 por el puerto de Motril se exportan las palas de mayores dimensiones que se fabrican en España, con una longitud de 74 metros, gracias a las facilidades de la dársena andaluza para el tránsito de esta clase de mercancía sobredimensionada. En 2019, el enclave manipuló 692 unidades en 35 embarques, una cifra que ya se ha superado en los ocho primeros meses del ejercicio.

Las palas provienen de la planta que la empresa Vestas posee en Daimiel (Ciudad Real). Gracias a la apuesta de esta multinacional, Motril se ha convertido en los últimos años en uno de los puertos españoles que está consolidando su especialización en el embarque de palas eólicas, considerada una mercancía extra dimensionada y, por tanto, catalogada como *project cargo*.

FERROCARRIL

Renfe tracciona dos servicios para la terminal ODT entre Málaga y Linares

A. MARTÍNEZ. Málaga

Renfe Mercancías se ha adjudicado la tracción de dos servicios ferroviarios para la terminal Oil Distribution Terminal (ODT), ubicada en el puerto de Málaga. El tráfico arranca con cargamentos de aceite usado de importación que va de Málaga a las instalaciones de Linares Biodiesel Technology donde se reconvierte en biocombustible. Este tráfico retorna en un segundo tren a las instalaciones de ODT en el puerto para su posterior exportación por vía marítima al mercado europeo.

Maritime Group adquiere Wicanton

La empresa logística ferroviaria Maritime Group ha adquirido las operaciones logísticas de contenedores de la también británica Wicanton por 1,65 millones de euros

Cargotec y Konecranes crean un gigante de más de 7.000 millones

Los dos fabricantes de equipos de manipulación anuncian un proyecto de fusión, que esperan completar a finales de 2021

► Las finlandesas Cargotec y Konecranes alumbrarán un gigante en la industria de manipulación de cargas y materiales, con unas ventas consolidadas de más de 7.000 millones de euros, según el ejercicio fiscal 2019. Los dos fabricantes han anunciado un proyecto de fusión, que esperan completar en el cuarto trimestre del próximo año.

ALFREDO ESCOLAR. Helsinki

Cargotec y Konecranes, dos de los principales fabricantes mundiales de equipos de manipulación de cargas y materiales, han anunciado un proyecto de fusión, que esperan completar en el cuarto trimestre de 2021, sujeto a que se cumplan todas las condiciones para su finalización. La operación de las dos compañías finlandesas alumbrará el nacimiento de un gigante con unas ventas consolidadas de más de 7.000 millones de euros y una ganancia operativa de cerca de 565 millones, según el año fiscal 2019.

“La futura compañía está bien posicionada para liderar el cambio de la industria hacia una mayor sostenibilidad basada en soluciones inteligentes, al ser un socio del ciclo de vida de sus clientes y priorizar la seguridad en todas sus actividades”, destacan desde Cargotec.

Entre los objetivos de la fusión figura el lograr una ganancia operativa comparable superior al 10 por ciento, respaldada por sinergias, con las que prevén obtener unos 100 millones de euros anuales. Un objetivo que esperan materializar en su tota-



Los dos fabricantes tienen una destacada presencia en los puertos españoles.

lidad en los primeros 3 años desde la finalización de la fusión. La combinación propuesta se implementará como una fusión por absorción, mediante la cual Konecranes se fusionará con Cargotec.

Las sinergias se cifran en 100 millones de euros anuales

Una vez completada, los accionistas de Konecranes poseerían cerca del 50 por ciento de las acciones de la nueva compañía, cuyo nombre aún está por determinar.

La combinación propuesta, según

Cargotec, proporciona una plataforma para innovar nuevas ofertas y crecer en nuevos segmentos de la industria en la gestión del flujo de materiales. “Las capacidades combinadas acelerarán aún más el desarrollo de proyectos clave en las áreas de automatización, robótica, digitalización y electrificación”, añade la compañía.

En conjunto, las empresas Cargotec y Konecranes tenían aproximadamente 29.400 empleados en más de 50 países al 30 de junio de 2020.

Los clientes de la nueva compañía pertenecen a los sectores de manipulación de contenedores, manufactura, transporte, construcción e ingeniería, papel y pulpa, producción de metales, minería, energía, químicos e industrias marinas.

MARÍTIMO

El puerto británico de Felixstowe acumula problemas y retrasos en su operativa

TXXI. Londres

El puerto británico de Felixstowe, al sureste del Reino Unido, ha encadenado una serie de problemas que ponen a prueba su eficacia y el trabajo de las empresas transportistas. La congestión es el principal resultado, al que está haciendo frente el puerto de contenedores más grande del país, que ya ha provocado desvíos de barcos al puerto de Southampton y a la terminal London Gateway Port. Los importantes vientos de hace unas semanas y el cierre de las instalaciones se han unido a las restricciones que las autoridades portuarias llevan imponiendo a la manipulación de contenedores, turnos y horarios como medidas de prevención ante los posibles efectos de la COVID-19.

Los transportistas, los cargadores y las navieras llevan quejándose desde hace cerca de un mes por los importantes retrasos que esta situación les está suponiendo. A lo anterior, se han añadido diferentes problemas en los sistemas de información del puerto destinados al transporte por carretera y su operativa de reserva de vehículos. Un problema que ya se había manifestado hace un par de años cuando se introdujo esta tecnología.

Fuentes de la Autoridad Portuaria de Felixstowe han señalado que “actualmente se está experimentando una alta demanda de capacidad, tanto de transporte por carretera como por ferrocarril”, debido a “un fuerte aumento en los volúmenes de llegada de contenedores de importación” que, en su mayor parte, se trata de la anticipación de la próxima campaña de Navidad.

EXPRESS

DP DHL ve un “sólido desarrollo comercial” hasta septiembre

La multinacional alemana Deutsche Post DHL ha anunciado unos resultados del tercer trimestre (preliminares) de un “sólido desarrollo comercial” que incluye beneficios antes de impuestos e intereses (EBIT) de 1.400 millones de euros y una mejora interanual del 45 por ciento. La división Global Forwarding Freight del grupo logró un beneficio operativo de 155 millones de euros en el tercer trimestre, un 25 por ciento más que en 2019. Según fuentes del gigante DP DHL, se espera que la campaña de Navidad permita unos resultados mejorados para el cuarto trimestre.

MARÍTIMO

Brasil estrena el nuevo muelle de Atalaia en el puerto de Vitória

El Gobierno de Brasil inaugura el nuevo muelle de Atalaia, que aumentará la capacidad del puerto de Vitória en 600.000 toneladas, lo que supone un 10 por ciento más. Las instalaciones disponen de 20.000 metros cuadrados, de los que la mitad corresponden a espacios para el manejo y almacenamiento de la carga. Será polivalente, pudiendo manejar graneles sólidos, carga de proyecto, productos de acero, además de graneles líquido. La zona de embarcadero cuenta con un muelle continuo de 264 metros de largo que permitirá, en su momento construir una terminal de graneles líquidos.

CARRETERA

Laso realizará acarreo de equipos de Siemens Gamesa en Portugal

Laso ha sido el transportista elegido por Siemens Gamesa para llevar a cabo el acarreo, durante los dos próximos años, de las exportaciones desde su planta de Vagos, situada en el distrito de Aveiro (Portugal). El operador luso de transportes especiales se encargará de mover la exportación de más de 1.500 palas de aerogeneradores producidas en la factoría de Ría Blades. Laso ha iniciado los primeros transportes desde la planta de Vagos con el traslado de palas de 72 metros de longitud con destino al parque eólico Herrera, que promueve Iberdrola en Burgos.

Cae el contenedor en América Latina

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) avanza que los puertos de la región acumulan una caída del 7,3% en el tráfico de contenedores hasta julio

FedEx Express invierte en Filipinas

La compañía ha invertido 30 millones de dólares (25,4 millones de euros) en una instalación logística con capacidad para procesar hasta 9.000 paquetes a la hora

► Breakbulk Europe

La industria mundial de 'project cargo' afronta una recuperación lenta, pero con nuevos desarrollos

Breakbulk Europe realizó el 'Especial Digital', un evento que contó con los principales actores del sector para analizar las perspectivas de futuro tras la crisis de la COVID-19

► Con la palabra resiliencia como objeto mágico y receta de futuro, el transporte de carga fraccionada y de 'project cargo' conjuró las experiencias de los peores meses de la crisis sanitaria. Expertos del negocio auguran que la industria afronta una recuperación lenta, aunque con nuevos desarrollo encima de la mesa.

ALFREDO ESCOLAR. Bremen

La industria de *project cargo* afronta una recuperación lenta. Así se puso de manifiesto en Breakbulk Europe, cita de referencia internacional, que se celebró entre el 29 de septiembre y el 1 de octubre en formato *online* por la crisis sanitaria. A pesar del formato no presencial, el evento consiguió contar con los principales actores del sector para analizar los desafíos inmediatos. La primera reunión, en la que participaron representantes de Abengoa, AAL Shiping, Volga-Dnepr y de 4D Supply Chain Consulting, se encargó de analizar la adaptación del sector a la 'nueva normalidad'. Los enormes efectos de la pandemia presentada de forma sorpresiva han llevado a las empresas a redefinir sus conceptos de resiliencia. El sector está necesitado de reforzar la cadena de suministro por medio de



El mercado con mayor potencial para el 'project cargo' sigue siendo China.

los cambios en los procesos internos de la compañía, en las personas contratadas y por medio de los sistemas empleados. Las formas novedosas de mantener la carga en movimiento que se han empleado durante la crisis de la COVID-19 deberán ser la norma en el futuro. Ante este panorama, también se abordaron las oportunidades que se abren. Tras un reconocimiento de que este sector ha marchado por detrás del resto de los negocios del transporte marítimo en la transformación digital, ahora no cabe una ventaja por la vía tecnológica en un

panorama de nuevas regulaciones. La solución viene por caminos conocidos, como mejorar la eficiencia, el ahorro y en anticiparse con una inversión en el camino digital, apuntaron los ponentes.

A un nivel más cotidiano, las jornadas también analizaron los distintos mercados y cargas y las perspectivas para terminar el año y encarar el comienzo de 2021. Todos coincidieron en que el mercado con mayor potencial para el 'project cargo' sigue siendo China, seguido muy de cerca de la India, que tiene una gran proyección de futuro.

El sector marítimo analiza su papel en la descarbonización

Las regulaciones ambientales y el impacto de la COVID-19 tuvieron su espacio en el evento. Sophie Punte, de Smart Freight Center, destacó que se debe "desarrollar la resiliencia y la colaboración con proveedores". Por su parte, el vicepresidente de Sostenibilidad Global de Wallenius Wilhelmsen, Roger Strevens, señaló que los "accionistas de las compañías deben estar interesados en el crecimiento sostenible porque hay oportunidades en la descarbonización". Jason Pratt, vicepresidente de Salud, Seguridad y Medioambiente del grupo DP World, afirmó que "la agenda debe estar marcada por proyectos a largo plazo, aunque de momento funcionemos con acciones a medio plazo". Por último, Uwe von Bargen, director de Asuntos Ambientales de Bremenports, explicó que "es necesario buscar financiación para las inversiones en el negocio marítimo que permitan reducir hasta un 70 por ciento de emisiones en 20 años, como en nuestro caso".

MARÍTIMO

La alemana SAL crece en América a través del negocio de Intermarine

TRANSPORTE XXI. Hamburgo

La compañía alemana SAL Heavy Lift crece en su negocio de cargas sobredimensionadas al adquirir una "participación importante" en la americana Intermarine. Con esta operación, incrementa su presencia en esta compañía, que pasa a integrarse en SAL y se crea el mayor grupo de transporte marítimo de carga pesada y 'project cargo' que opera entre América del Norte, el Caribe y América del Sur, según destaca en un comunicado el operador alemán. Intermarine operará de forma inde-

pendiente, aunque bajo los objetivos estructurales de SAL Heavy Lift, ofreciendo sus servicios de cabotaje, fluvial y transporte nort-sur de cargas sobredimensionadas y de proyectos en ambas costas americanas, con la posibilidad de ofrecer ahora un alcance intercontinental. La línea de negocio de proyectos de Intermarine se mantiene también de forma independiente en sus mercados.

SAL Heavy Lift es una de las mayores compañías europeas especializadas en el transporte marítimo de mercancías pesadas y dispone de



SAL Heavy Lift e Intermarine unen fuerzas.

una flota con capacidades entre las 9.000 y las 12.500 toneladas de carga bruta, con grúas de hasta 900 toneladas de capacidad. La flota de Intermarine se compone

de barcos para granel y para piezas sobredimensionadas de tamaño más reducido que las de SAL y cuenta con grúas con capacidades de hasta 400 toneladas.

Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

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

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

1401
CONTENEDORES

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

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

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

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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

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

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

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

ARAGON

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

1003
TRANSITARIOS

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

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

CASTILLA-LEON

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

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.
 Teléfono: 93 467 49 50
 Fax: 93 262 33 02
 08008 Barcelona

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

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

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

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

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

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

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

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

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404

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

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

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

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

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA**

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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

MARITIMA VALENCIANA SA

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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

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

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

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

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA

 **Logesta**

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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

MURCIA

1005

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

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

CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA

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

1102

CARGAS COMPLETAS**1111
AGENCIAS DE TRANSPORTE**

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

1203

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

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

CEDIS SL

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

ALDIGASA

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

1416

SERVICIOS LEGALES**MARITIMA CANDINA SA**

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

E. ERHARDT Y CIA. SA

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

ABOGADOS ELCANO

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000



Tecnología & negocios

MARÍTIMO

El puerto de Huelva aprueba la concesión del hub logístico del frío a FPS por 35 años

TRANSPORTE XXI. Huelva

La Autoridad Portuaria de Huelva ha aprobado otorgar la concesión para la construcción y explotación del hub de frío, por un plazo de 35 años, a Frigoríficos Portuarios del Sur (FPS), sociedad participada por Frinavarra. El futuro complejo se situará en el Muelle Sur de la terminal andaluza, donde dispone de una superficie aproximada de 32.500 metros cuadrados para la gestión de la logística de la mercancía a temperatura controlada. FPS contempla invertir 15 millones de euros en el hub logístico del frío para tener una capacidad de almacenamiento de 180.000 metros cúbicos. La instalación aprovechará el frío residual generado en los procesos de regasificación de Enagás, en su planta localizada en el puerto de Huelva. La utilización de gas natural licuado (GNL) permitirá a FPS beneficiarse de un ahorro de hasta el 55 por ciento, así como reducir en un 90 por ciento las emisiones de CO2. El hub logístico del frío apuesta por atraer más de 600.000 toneladas anuales de mercancía a temperatura controlada en su entorno de proximidad.

FERROCARRIL

Transfesa Logistics y Slisa se adjudican la gestión de maniobras en Sagunto

TRANSPORTE XXI. Sagunto

Adif ha adjudicado a la unión temporal de empresas formada por Transfesa Logistics y Slisa la gestión de maniobras ferroviarias y operaciones de tren en la terminal de mercancías de Sagunto (Valencia). Este contrato tiene una duración de dos años, más uno de prórroga. Los servicios engloban la realización de maniobras en tierra, dentro de las instalaciones de Sagunto, tales como clasificar trenes o cortes de material, formar, agregar, segregar o desplazar vehículos, entre otros. El contrato también incluye las operaciones para las recogidas y entregas del material. Estas actividades, que se llevarán a cabo por personal habilitado como auxiliar de circulación, generará la creación de tres puestos de trabajo adicionales. El horario de los servicios logísticos será de lunes a viernes de 6 a 22 horas.

Los puertos españoles estudiarán rebajas en las tasas que afectan a la industria de automoción

Francisco Toledo: “será condición ‘sine qua non’ que repercutan en ese sector”



Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, y José López-Tafall, dir. gral. de Anfac.

► Los puertos españoles estudiarán rebajas en las tasas que afectan a la industria de la automoción. El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, avanza que “será condición ‘sine qua non’ que repercutan en ese sector”, en el marco de la presentación del informe anual de valoración logística de la patronal de la automoción Anfac.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, avanzó que en los próximos Presupuestos Generales del Estado habrá “notables rebajas de tasas” en los puertos, algo que se va a hacer a pesar de que se trata de “un año crítico”, según puso de manifiesto en la presentación del informe anual de valoración logística de Anfac.

En todo caso, “una rebaja de tasas uniforme no la contemplo, pero en cuestiones específicas, sí”, matizó Toledo. Precisamente, “en el caso de la automoción se puede estudiar, pero con una condición *sine qua non*, que esas rebajas de tasas acaben repercutiendo en el propio sector de la automoción”, advirtió.

El director general de Anfac, José López-Tafall, se mostró también partidario de que una medida así “debe tener como objetivo abaratar el coste final para el sector de la automoción, tiene que redundar en beneficio del mismo”. En esta línea, “el café para todos no es la solución

y por eso estamos trabajando para que se priorice al sector de la automoción en esa rebaja de tasas portuarias”, afirmó.

El transporte de vehículos alcanzó 5,51 millones de unidades en 2019 en España, lo que representó un incremento del 0,9 por ciento, según los informes sectoriales de valoración logística elaborados por Anfac.

El número de vehículos transportados por el modo carretera aumentó un 8 por ciento en 2019, tras sumar 2,25 millones de unidades, lo que el situó como el servicio de transporte que más creció en relación con el año anterior. La carretera cuenta con un 40,9 por ciento de la cuota total de vehículos transportados, lo que representa un crecimiento del 2,7 por ciento en la cuota modal en el pasado año.

Por su parte, los desplazamientos de vehículos por vía marítima cayeron un 2,8 por ciento el pasado ejercicio, tras sumar 3,19 millones de unidades. Pese al descenso, el modo marítimo sigue consolidándose como el principal en el transporte de vehículos, con un 45,3 por ciento de cuota sobre el total.

Mientras, el ferrocarril registró un descenso del 3,9 por ciento respecto al año anterior, con un movimiento aproximado de 757.000 vehículos, y una cuota modal del 13,7 por ciento. No obstante, el informe reseña un crecimiento del transporte ferroviario en internacional en sustitución del marítimo para la exportación hacia Europa.

MARÍTIMO

El puerto de Algeciras autoriza entrar en TTI-A a CMA CGM y DIF

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras aprobó la adquisición a la surcoreana HMM del 50 por ciento de las acciones menos una de Total Terminal International Algeciras por parte de Isla Verde Algeciras Terminal Holding (IVATH). Esta nueva sociedad, constituida este año en Madrid bajo la denominación Verbej Investments fue transformada como tenedora de las participaciones de CMA Terminals Espagne, sociedad de la francesa CMA CGM, y del grupo DIF Capital Partners en el accionariado de TTI-Algeciras. CMA CGM detenta un 51 por ciento de IVATH, mientras que DIF tendrá el 49 por ciento restante.

MARÍTIMO

Ership amplía en el puerto de Tarragona su capacidad de almacenaje

Ership ha adquirido la concesión de 34.070 metros cuadrados de WTB en el puerto de Tarragona. El operador portuario destinará esta superficie, localizada en el muelle de Aragón, para mejorar su capacidad de almacenamiento de cereales a granel y otros productos, además de buscar la diversificación y captación de nuevos tráficos. Para este objetivo, Ership invertirá en adecuar la nave de 12.000 metros cuadrados situada en su nueva concesión del puerto de Tarragona, y además construirá otro almacén con una extensión de 7.500 metros cuadrados. Con esta operación, el grupo Ership suma más de 500.000 metros cuadrados de instalaciones de almacenamiento.

MARÍTIMO

Bergé impulsa el servicio de la naviera india SCI en el puerto de Barcelona

Bergé está impulsando el servicio de línea regular de la naviera Shipping Corporation of India (SCI), que ofrece tráficos periódicos entre el país asiático con el puerto de Barcelona. Los trayectos parten desde las terminales de Nhava Sheva, la más grande de la India en tráfico de contenedores, y Mundra para llegar a Barcelona dos semanas después.

CARRETERA

Tudefrigo refuerza su actividad con la compra de la almeriense Frío Ejido

El grupo guipuzcoano de transporte proyecta operar con una flota de 300 camiones

► Tudefrigo ha reforzado su actividad de transporte a temperatura controlada con la compra de la totalidad del capital de la compañía andaluza Frío Ejido a Aguadulce Logística. Esta operación permitirá al grupo guipuzcoano ampliar su negocio en España, aumentar su operativa entre África y Europa y su flota hasta los 300 camiones.

IÑAKI EGUIA. Oiartzun

Tudefrigo ha adquirido la sociedad Frío Ejido a Aguadulce Logística, según confirmaron fuentes del grupo guipuzcoano, que afianza así su actividad en el mercado nacional, amplía su operativa entre África y Europa, y eleva su flota hasta los 300 camiones.

Los dos operadores seguirán manteniendo su identidad corporativa y su independencia en las operaciones tras la adquisición. Sin embargo, la compañía con sede en El Ejido (Almería) estará funcionalmente bajo la dirección del grupo guipuzcoano, desde donde se potenciarán las respectivas sinergias, con el objetivo de mejorar los resultados. En este ámbito, se plantea el desarrollo de nuevos corredores de carga en Europa y con Marruecos.

Tudefrigo, que gestiona cerca de 180 vehículos, ofrece rutas desde Marruecos, Mauritania y Senegal con destino, principalmente, al Reino Unido, Francia, Bélgica y Holanda. Frío Ejido, que opera con cerca de un centenar de camiones, enlaza el continente africano con Alemania y países nórdicos.

El transportista con sede central en Lasarte tiene su plataforma logística en la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (Navarra). Este complejo engloba una nave de 21.000 metros cúbicos a -25°; otra zona de 10.000 metros cúbicos entre 0° y 5°; y una superficie de 750 metros cuadrados a cero grados. El grupo guipuzcoano cuenta con delegaciones en Marruecos, Holanda, Portugal, Rumania y Brasil.

El operador almeriense tiene más de 20.000 metros cuadrados en El Ejido, en donde se localiza una nave de 5.000 metros cuadrados con cámara frigorífica. Además posee una sucursal en Marruecos.

Tudefrigo registró una cifra de negocio de 31,6 millones de euros en 2018, un 9 por ciento más que el ejercicio anterior, según datos del Registro Mercantil. Por su parte, Frío Ejido generó unos ingresos de 16,3 millones de euros en 2018, un 16 por ciento más que el año anterior.

MARÍTIMO

El puerto de Vigo destinará a la mejora de la terminal ro-ro más de 4 millones

TXXI. Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo destinará más de cuatro millones de euros a la terminal ro-ro de Bouzas. Entre los proyectos más destacados está la reordenación de accesos, con un presupuesto que roza el millón de euros, así como los nuevos controles de entrada a la zona portuaria de Bouzas, adjudicados por cerca de 273.000 euros. La entidad que preside Enrique López Veiga invertirá en la señalización de accesos 150.000 euros y en la mejora del cierre perimetral de las terminales de Bouzas y de los muelles comerciales unos 700.000 euros. La ejecución del nuevo puesto para el control aduanero fronterizo por parte de la

Guardia Civil está presupuestada en 120.000 euros. Para ampliar la capacidad de Bouzas, la Autoridad Portuaria de Vigo ha optado por incorporar las nuevas concesiones de Termicar y Suardiaz, liberando unos 12.000 metros cuadrados. La ejecución de la entreplanta del silo ha añadido 10.000 metros cuadrados de superficie y poder albergar otros 600 vehículos. La recuperación de la conocida como parcela "D" y su pavimentación, con 325.000 euros, ha supuesto ganar unos 50.000 metros cuadrados. Además, el puerto trabaja en la recuperación de la superficie ocupada por el Consorcio Zona Franca de Vigo, que suponía unos 78.000 metros cuadrados.

OPER. LOGÍSTICAS

Ontime activa su nueva sede central en Madrid

Ontime ha puesto en marcha sus nuevas instalaciones centrales en Villaverde (Madrid), cerca de las dos plataformas que ya disponía en la capital, y que actuará como epicentro de todas las delegaciones repartidas en la Península, según destacan desde la compañía. La nueva sede, situada sobre una parcela de 30.000 metros cuadrados, engloba una instalación de *cross-docking* de 9.000 metros cuadrados que dedicará al cruce nacional de mercancía paletizada. Además, tiene 8.000 metros cuadrados como almacén logístico de tránsito y logística documental, y cuenta con una nave central de 2.500 metros cuadrados donde se encuentran las oficinas del operador. Además, en este edificio central se ubica un *work center* destinado a *coworking* donde Ontime apoyará nuevas iniciativas de pequeñas empresas vinculadas a la logística y el *e-commerce*.



CARRETERA

Sending se refuerza en Cataluña con una plataforma de 4.000 m2

Sending ha reforzado su crecimiento en Cataluña con el alquiler de una nave de 4.000 metros cuadrados en el polígono Can Bernadés-Subirà de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona). Para materializar esta operación, la compañía ha sido asesorada por proveedor de servicios inmobiliarios Savills Aguirre Newman. Con esta nueva apertura, Sending dispone de 11 plataformas, con más de 60.000 metros cuadrados para almacenaje y logística. La empresa opera con 171 rutas de vehículos ligeros y pesados, otras 950 rutas de última milla y ofrece 3.500 puntos de entrega.



SERVICIOS

AR Racking instala un sistema de estanterías en Vector Motor Control

AR Racking ha instalado el sistema de estanterías convencionales para palés en las nuevas instalaciones de Vector Motor Control Ibérica (VMC), situadas en Santa



Perpètua de Mogoda (Barcelona). La compañía, dedicada a la tecnología para la automatización y el control industrial, dispone de una nave con una superficie de 3.414 metros cuadrados dentro de una parcela de 8.010 metros cuadrados. El sistema de estanterías industriales convencionales para palés AR PAL permite el acceso directo e inmediato a la carga. Además, se han añadido 80 niveles de *picking*.

MARÍTIMO

Cosco obtiene en sus sedes en España la certificación ISO 14001

La filial española de la naviera china Cosco Shipping Lines ha obtenido la certificación ISO 14001 que acredita el cumplimiento del sistema de gestión ambiental en sus sedes de Barcelona, Valencia, Madrid y Algeciras. La empresa SGS ha sido la encargada de llevar a cabo las auditorías en todas las oficinas. La certificación ISO 14001 optimiza la gestión de los recursos y los residuos, reduce el impacto ambiental en sus operaciones diarias y demuestra su compromiso con la protección del medio ambiente. En el proceso de certificación, iniciado en diciembre del pasado año, se han implicado todos los departamentos de Cosco Shipping Lines en España.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com