

## Competencia vislumbra un Corredor Mediterráneo “económicamente inviable” para las mercancías



Imagen del centro logístico de Vicálvaro del Adif.

PAG.12-13



Gonzalo Alvargonzález  
Presidente de PIPE

**“TODAVÍA HAY BASTANTE MARGEN PARA REDUCIR LAS TASAS PORTUARIAS”**

Páginas 10-11

**CARRETERA** / 37

Transportes Vicuña ampliará en Navarra sus instalaciones

**MARÍTIMO** / 39

MarPrin reforzará su actividad en el puerto de Avilés

**CARRETERA** / 41

Docks Logistics renueva la gestión del PIF de Algeciras

### Brittany Ferries prevé un 2021 “positivo” para el tráfico de carga

La naviera Brittany Ferries espera con “optimismo” el próximo año. Así lo han comunicado desde la compañía, tras avanzar que “varios clientes importantes han indicado su intención de aumentar el negocio en 2021”. Una previsión que podría representar un 15 por ciento adicional del tráfico de mercancías en las rutas que conectan España con el Reino Unido y con Irlanda.

PAG 15

### España saca músculo en el transporte internacional

España sigue gozando de buena salud en el transporte internacional por carretera. Pese al fuerte crecimiento de las flotas de Europa del Este en los últimos años, nuestro país mantiene la segunda posición del ranking europeo en toneladas-kilómetro, solo por detrás de Polonia, y la cuarta plaza en toneladas. Los camiones españoles mueven el 63 por ciento de los flujos import-export.

PAG 16-17

### Aena avanza en sus planes para impulsar la digitalización

Aena quema etapas para la puesta en marcha de la nueva plataforma tecnológica para la comunidad de la carga aérea, similar a la existente en varias pistas europeas. El gestor aeroportuario licita la asistencia técnica para tres aplicaciones sobre gestión de documentos de transporte a la importación, reserva de muelles en las terminales de *handling* y una base de datos de conductores.

PAG 19

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

**Salgar**

100%

CONTAINER - LAND - RAIL  
salgarst.com

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

# PORT<sup>2020</sup> COLOMBIA SUMMIT TRADE MISSION

<https://trademission.portdebarcelona.cat>





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](http://www.portdebarcelona.cat)

## MESA de Redacción

**DB Schenker** ha incorporado un nuevo robot móvil autónomo en su terminal logística de contratos de Pardubice (República Checa), ubicada a 120 kilómetros al este de Praga. El robot, denominado MiR Hook 200, ayuda a detectar y transportar cargas de manera más eficiente. Este dispositivo es un desarrollo de la empresa de tecnología danesa Mobile Industrial Robots (MiR), implementado en colaboración con la compañía checa Dreamland. El robot permite una carga útil de 500 kilos, y puede evitar obstáculos móviles y fijos y ajustar su ruta de forma independiente.

**Puertos del Estado** contratará a una consultora externa para estudiar los servicios de inspección fronteriza existentes en puertos comunitarios competidores de los españoles. El objetivo es poder identificar buenas prácticas, debilidades y necesidades de mejora, atendiendo la petición realizada en diciembre de 2018 por los miembros del pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios. Casi dos años después, el organismo, que preside Francisco Toledo, ha sacado a concurso la realización del citado informe con un presupuesto de 50.000 euros.

## OBITUARIO

## José Luis Carreras



José Luis Carreras Lario, consejero delegado del grupo logístico Carreras, falleció el 26 de octubre a causa de una infección derivada del coronavirus. José Luis, de 58 años de edad y padre de un hijo, formaba parte de la tercera generación familiar al frente de la compañía. Licenciado en Derecho y Empresariales por la universidad de Zaragoza y máster del IESE, fue uno de los artífices de la evolución de esta empresa familiar hasta convertirse en operador logístico de referencia en el mercado español. También fue el primer presidente del clúster logístico aragonés ALIA. Su capacidad profesional y su trato cercano y cordial dejan profunda huella en el sector. Descansen en paz.

## JONÁS



## SE MUEVEN



Luca Rossi

CHEP, proveedor de soluciones para la cadena de suministro, ha anunciado el nombramiento de Luca Rossi como vicepresidente de European Key Accounts. Rossi sustituye a Candice Herndon, quien ocupaba el puesto desde el año 2018.



Alicia Paz Antolín

Alicia Paz, nueva secretaria general de la Autoridad Portuaria de Valencia. Ha desarrollado su carrera profesional en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo donde ha desempeñado diferentes jefaturas de Puertos del Estado.



Martín Britos

Method Advanced Logistics ha nombrado a Martín Britos nuevo director de negocio de la división de montaje de muebles, de reciente creación, que depende de Method XXL, la unidad de negocio para el transporte de gran volumen.



Joakin Tellería

El Gobierno vasco ha elegido a Joakin Tellería para tomar los mandos de la Autoridad Portuaria de Pasaia. Tellería, que sustituye a Félix Garcíandía, ha sido hasta ahora delegado en Guipúzcoa del Departamento de Desarrollo Económico.



David Hernández

David Hernández Cabrera ha sido nombrado nuevo presidente de la Asociación Provincial de Consignatarios de Buques de Santa Cruz de Tenerife. David Hernández Cabrera es el director del grupo Suardiaz en Canarias.

## DEBATE

SÍ

Julio Villaescusa  
Presidente de Fenadismar

El Proyecto de Ley de Presupuestos para 2021 recoge una subida de la fiscalidad del diésel de 3,8 céntimos por litro. No es la primera vez que los actuales partidos que sustentan el Gobierno han intentado aprobar una medida de este tipo. Contrariamente a lo señalado por la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, esta subida sí afectaría a numerosos transportistas: la actual regulación existente sobre el gasóleo profesional para el transporte por carretera excluye a una parte importante del sector, principalmente transportistas autónomos de menor dimensión. La subida afectaría a los transportistas de vehículos de menos de 7,5 toneladas, la mayoría transportistas por cuenta propia. Estos profesionales representan casi una tercera parte del total de la flota del transporte en España. En concreto, alrededor de 130.000 vehículos dedicados al transporte de mercancías, que soportarían íntegramente la subida del impuesto sobre hidrocarburos al diésel.

## ¿La subida de impuestos al diésel afectaría al transporte profesional?

El proyecto de Presupuestos Generales del Estado (PGE) de 2021 recoge una modificación del impuesto sobre hidrocarburos

para acercar el precio del diésel al de la gasolina. Se siguen así las recomendaciones de la OCDE y de la Unión Europea en materia de fiscalidad ambiental. Llevar el depósito supondrá un encarecimiento de 3,45 euros al mes para un consumidor medio. Quiero resaltar que se mantiene sin ningún tipo de alteración la tributación actual sobre el gasóleo de uso profesional y el gasóleo bonificado. Por lo tanto, no afectará a los transportistas profesionales. El diésel pagará un impuesto de hidrocarburos de 34,5 céntimos por litro, frente a los 30,7 céntimos actuales, todavía por debajo de los 40,07 céntimos de la gasolina. El impacto será de unos 500 millones de euros. La medida no tiene afán recaudatorio. La fiscalidad ambiental es un instrumento imprescindible para comportamientos protectores con el medio ambiente.

María Jesús Montero  
Ministra de Hacienda

NO



**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

# Urge un convenio Transportes-Adif

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha aprovechado su resolución sobre la propuesta de cánones del Adif para 2021 para alertar sobre la espada de Damocles que amenaza el sector ferroviario de mercancías. El organismo regulador considera que la metodología que aplica el gestor de infraestructuras ferroviarias para el cálculo de los costes que posteriormente traslada a los cánones penaliza al transporte de mercancías frente al de pasajeros. Máxime en un momento en el que la senda de evolución de los cánones prevista por el Adif disparará estas tasas hasta un 1.700 por ciento en el plazo de una década. Competencia considera que el Adif tiene que revisar esa metodología, puesto que está imputando al tren de carga una serie de requerimientos de calidad, vinculados al control de la circulación y el confort del pasajero, que nada tienen que ver con este negocio. Los cánones resultantes, que según la autoridad de Competencia tienen proporcionalmente un peso más elevado para las empresas ferroviarias

de mercancías que en otros países de nuestro entorno, ponen en cuestión la competitividad de este nicho de mercado en nuestro país. Ante esta tesitura, la principal solución sobre la mesa pasa por la puesta en marcha de manera urgente de un convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Adif, tal y como se recoge en la Ley del Sector Ferroviario. Este convenio, también reclamado desde hace tiempo por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), permitiría "asegurar la sostenibilidad financiera de los gestores de infraestructuras y la predictibilidad de los cánones ferroviarios", según explica la propia CNMC. El citado convenio entre el Estado y la pública debería "recoger un esquema de incentivos a la reducción de costes de los administradores de infraestructuras", según indica Competencia, lo que en la práctica permitiría enfriar el escenario de inflación del precio de los cánones que pone en serio peligro el futuro de las empresas ferroviarias de transporte de mercancías.



Alfonso Alday

El Gobierno y las autoridades competentes no pueden seguir mirando para otro lado en el espinoso asunto de la estiba

## LA ROSCA

### Privilegios

Dicen que los experimentos se hacen en casa y con gaseosa. Pues bien, la estiba no ha seguido este consejo y ha elegido el puerto de Bilbao para enviar un aviso a navegantes de lo que puede llegar a suceder si las empresas no ceden al chantaje de los portuarios, que continúan poniendo piedras en la senda de la libertad de contratación. Cuando está a punto de cumplirse ¡seis años! de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, que tumbó el modelo laboral en España, todo sigue igual en los muelles. La guerra ha estallado en Bilbao, 'zona cero' del conflicto nacional, cerrado hace unos años en falso. Al cierre de esta edición, se superaban de largo las dos semanas de una huelga, que no podía llegar en peor momento, haciendo un daño irreparable a la economía, en plena recuperación del fuerte golpe de la pandemia.

Entre las peticiones de los sindicatos de estibadores, en el punto de mira de Competencia, figuran la falta de personal, el uso abusivo de la eventualidad, el exceso de jornadas de trabajo o el mal estado de la maquinaria. Meras excusas para enmascarar el verdadero motivo de las movilizaciones: mantener sus privilegios y seguir controlando ilícitamente los muelles. Reivindicaciones de otros tiempos, sin cabida en pleno siglo XXI, tratando de retrasar lo inevitable: su adaptación al nuevo marco jurídico.

Urge entrar de lleno en la 'nueva realidad', aparcando, de una vez por todas, las amenazas y las coacciones, que hacen peligrar las inversiones previstas de las estibadoras, que atraviesan un momento delicado por el impacto de la crisis sanitaria. En un escenario de competencia creciente, la competitividad de los puertos españoles está en juego. La línea roja es clara: el cumplimiento de la ley. Los puertos no pueden seguir secuestrados. Por la Paz, ya no vale un Ave María. Ahora bien, ¿quién le pone el cascabel al gato? Gobierno y autoridades competentes en la materia no pueden seguir mirando para otro lado.

a.alday@grupoxxi.com

# España exhibe su transporte internacional

España sigue sacando buena nota en el transporte internacional por carretera. La estadística recogida en el reciente informe del Ministerio de Transportes es contundente. Pese al fuerte avance registrado en los últimos años por las flotas del Este de Europa, nuestro país mantiene la segunda posición del ranking europeo en toneladas-kilómetro producidas, solo por detrás de Polonia, y el cuarto puesto en toneladas transportadas, clasificación que lideran Polonia, a años luz del resto, Países Bajos y Alemania. Los datos confirman la eficacia y eficiencia de las empresas españolas de transporte por carretera, que se han ganado la confianza de los cargadores. De hecho, España controla el 63 por ciento del total de flujos de importación y exportación. Unos números que pocos países pueden exhibir. Es decir, el trans-

porte bilateral sigue siendo su principal baza, lo que contrasta con el crecimiento de las flotas del Este, vinculado a operaciones triangulares. En el caso de Lituania y Rumania, solo el 20 por ciento de las mercancías transportadas por sus camiones están relacionadas con el comercio exterior de su país.

La competencia es dura. Sin embargo, España ha sido capaz de defender su cuota de mercado y el nuevo 'Paquete europeo de Movilidad', con sus luces y sombras, abre nuevas oportunidades de negocio. Con la mesa tripartita, activada por el Ministerio del ramo, ya en marcha, se antoja imprescindible un acuerdo entre transportistas y cargadores. Deberían dejar a un lado sus diferencias y acercar posturas para mejorar, aún más, la competitividad del sector, en un momento tan delicado, y pueda seguir exhibiendo músculo.



## SIN RODEOS



Europa haría bien en poner condiciones acerca de cómo se va a administrar su dinero

A. Pérez de Calleja

## Síndrome asturiano

La política económica aplicada contra las consecuencias de la pandemia padece el sesgo ideológico de un sector de la socialdemocracia supuestamente virada hacia la izquierda que antepone los planes sociales sobre el rescate económico.

En realidad, responde a lo único que la Administración sabe hacer, dar ayudas y repartir dinero.

En lugar de afrontar la amenaza verdadera y real, la de que muchas empresas se van a quedar en el camino y no reabrirán, aplica soluciones paternalistas y calma a la población ofreciendo una ilusoria protección temporal.

En el fondo, están más preocupados por las consecuencias electorales que se puedan derivar de la crisis que por su impacto económico, mucho más duradero.

Se trata de un reflejo condicionado que se transparenta en el modelo asturiano de cómo afrontar una crisis.

Desde hace treinta años se sabía que las minas de carbón no eran viables, (en realidad nunca lo fueron), pero en lugar de reindustrializar el país se invirtió un dinero colosal, más de 25.000 millones, en alargar artificialmente una agonía inevitable, en realizar muchas obras públicas, la mayoría perfectamente inútiles o innecesarias, y en jubilar a la gente con 42 años y espléndidas prestaciones (de las que viven hasta tres generaciones de una misma familia). Los líderes sindicales administraron el proceso y se dedicaron a repartir favores pero ni crearon empleo, nunca lo han hecho, ni promovieron empresas que tomaran el testigo.

Asturias se ha convertido en la Comunidad que menos ha crecido de España en los últimos cuarenta años. A los jóvenes y mejor preparados solo les queda el recurso de emigrar.

En definitiva, se practicó hasta extremos inauditos el pan para hoy y hambre para mañana. El Estado lo pudo hacer porque Asturias es una sociedad pequeña, menos de un millón de habitantes, pero la experiencia es irreplicable a nivel español, y menos con semejante endeudamiento.

Europa haría bien en poner condiciones acerca de cómo se va a administrar su dinero, sobre todo si se da a fondo perdido. No vaya a repartirse con los mismos criterios que se aplicaron en Asturias.

transporte@grupoxi.com

## COMPLEMENTARIOS



Baleària, bajo el timón de **Adolfo Utor**, y Fred. Olsen, dirigida por **Andrés Marín**, han renovado su compromiso en la ruta Huelva-Canarias tras dos años de servicio. Su consorcio Canary Bridge Seaways ha movido 460.000 metros lineales de carga desde noviembre de 2018.

## EL COLADOR



Jesús Galindo

Las malas noticias, eso esperan en Moncloa, las deberá dar Europa. En otras comunidades autónomas también aguardan a que la UE se las transmita a Pedro Sánchez para que siga la cadena de agoreros y, así, confeccionar sus cuentas

## Malvados

La Moncloa ha confeccionado su proyecto de presupuestos para 2021. El desastre de sus previsiones 'macro', tanto en la actividad e ingresos como en los gastos, anticipa la caída por el precipicio con el inestimable empujón de sus socios parlamentarios. Pedro Sánchez ha decidido mecercer en la liquidez del BCE y en unos potenciales fondos continentales, que ya veremos en qué cuantía llegan y para qué; y, por supuesto, beber del destilado de las encuestas. Solo hay que analizar los sucesos y los datos en los últimos meses y escuchar lo que recitan los gobernantes. Los lemas se repiten de forma incansable con la consigna clara de diluir las malas noticias para dibujar su paraíso artificial. Como respuesta ante la crisis, el Gobierno ha elevado el techo de gasto del Estado más del 50 por ciento para 2021, casi 200.000 millones de euros. ¡El dinero lloverá sobre nuestras cabezas! También presentó un 'presupuesto' a Bruselas, el 15 de octubre, en el que mantiene la hamaca tendida en las playas de Cádiz con música de los 'Beach Boys'. Esto nos dicen las notas ministeriales: "El aumento de los ingresos públicos en 2021 se explica por la mejora de la eco-

nomía y la actividad y, en menor medida, por las medidas fiscales que se aplicarán". De salida anuncian un déficit público del 11,3 por ciento en 2020 y "una mejora de 3,6 puntos en 2021", hasta el 7,7 por ciento. La situación es tan sólida que los socios de Gobierno se vieron obligados a proponer en el Congreso un alza salarial de sus señorías para 2021, que en su ceguera rechazaron los aliados de legislatura.

Como hay que protegerse las espaldas, por las elecciones en Cataluña, claves para el PSC-PSOE, y por la potencial convocatoria a generales, sí aseguran "el compromiso del Gobierno con los pensionistas, que verán revalorizada su pensión en 2021 según la inflación prevista"; colectivo al que también suman a los funcionarios. Es todo tan guay que hasta señalan que subirán impuestos y que el paro "se reducirá al 16,3 por ciento en 2021 desde 17,1 por ciento de 2020". Las malas noticias, eso esperan en Moncloa, las deberá dar Europa. En otras comunidades autónomas también aguardan a que la UE se las transmita a Sánchez para que siga la cadena de agoreros y, así, confeccionar sus cuentas.

Malvados europeos.

Jesús Galindo / j.galindo@grupoxi.com

## QUÉ bien

Los operadores de transporte y logística siguen adhiriéndose al proyecto europeo Lean & Green, que en España está impulsado por la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc). Esta iniciativa tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivados de la cadena de suministro para alcanzar la descarbonización de la logística. Grupo Primafrío es una de las incorporaciones más recientes que se suma a Baleària, Bergé Gefco, DHL, Puerto de Barcelona, Ontruck, Olmed, Truck & Wheel Logistics, Taisa Logistics, Pallex Iberia o Pantoja Grupo Logístico, entre otros, en su apuesta por comprometerse a reducir sus emisiones un 20 por ciento en un plazo máximo de cinco años. A través de Lean & Green, que en España ya supera los 50 asociados, se incentiva la formación en conducción eficiente, la introducción de nuevos combustibles, la planificación de las rutas, la centralización de las plataformas logísticas o la compra de electricidad procedente de fuentes renovables.



La iniciativa Lean & Green suma adeptos.

## QUÉ mal

El plan Renove 2020 de ayudas para la adquisición de vehículos ha dejado fuera a las más de 100.000 empresas de transporte de mercancías. Este programa, dotado con 250 millones de euros y gestionado por el Ministerio de Industria, ya está activo desde el pasado 20 de octubre. Sin embargo, conforme a las bases que regulan dichas ayudas, y por remisión a la reglamentación europea sobre régimen de ayudas, las empresas que operan en la actualidad en el sector del transporte público de mercancías por carretera quedan automáticamente fuera. Para las organizaciones de transporte supone un "absoluto engaño", cuando en ningún momento se les había advertido de tal exclusión. Incluso figuraba en la página web del Ministerio de Transportes el Plan Renove 2020 como parte "del plan de medidas para responder al impacto de la pandemia".



**Proyecto Focomar.** La jornada, organizada por las Cámaras de Comercio de Andalucía con la colaboración del Puerto de Algeciras para fomentar el comercio marítimo de las Pymes, sirvió para volver a poner el foco en los corredores ferroviarios, con especial énfasis en la reclamación de la finalización de la conexión Algeciras-Bobadilla.

## TRIBUNA LIBRE



Jean-Paul Pangalos

Jean-Paul Pangalos, fundador de EnterpriseLab, recoge en este artículo: "Lecciones de historia y rentabilidad: La numeración indo-arábiga y un cambio de paradigma en la gestión empresarial", las claves del método "Profit First" y la tradicional "resistencia" a modificar la gestión de las empresas

# Un cambio de paradigma en la gestión empresarial

Es imposible imaginar el mundo sin la numeración indo-arábiga, con los números del 0 al 9. Sin este sistema, la ciencia moderna y muchos avances tecnológicos, que ahora damos por sentados, no existirían. Sin embargo, se tardó más de 500 años en implantarse en Occidente sustituyendo la numeración romana y los empresarios, hoy en día, tienen mucho que aprender de ello.

La necesidad de mantener el status quo, es algo habitual e inherente al comportamiento natural humano en cualquier campo, incluyendo la gestión empresarial. Las fuerzas internas que se oponen a cualquier cambio en asuntos pregonados durante siglos son poderosas incluso cuando las nuevas alternativas son infinitamente superiores.

Ese status quo en las empresas es el axioma de que el beneficio es un resultado que se obtiene en un evento al final de cada ejercicio fiscal. Desde un punto de vista contable y aritmético, tiene perfecto sentido. Sin embargo, desde un punto de vista conductual, dejar el beneficio para el final, es un enfoque peligroso. El culpable de esto es la fórmula que utilizamos para calcularlo: Ventas - Gastos = Beneficios. Con esta fórmula ponemos énfasis en las ventas y los gastos con la "esperanza" de que al final obtengamos beneficios. Cosa alta-

mente improbable ya que una consecuencia natural de intentar aumentar las ventas es que los gastos aumentan.

La solución a esto es sencilla pero requiere del paso más importante: ser capaces de dejar atrás el status quo y adoptar nuevas fórmulas que implican modificar la estructura de cómo la tesorería circula por la empresa. La nueva manera de pensar acerca de los beneficios de una empresa: Ventas - Beneficios = Gastos. Los beneficios tienen que pasar al primer miembro de la ecuación de beneficios y dejar de considerarse como "lo que sobra" al final.

Ahora se abren las puertas a nuevos avances en la manera de gestionar las empresas de la misma manera que la numeración indo-arábiga trajo avances en la ciencia que supusieron un antes y un después. Con esta nueva fórmula es posible desarrollar un nuevo sistema de gestión de tesorería y una estrategia que permite ser rentable de manera permanente. Este nuevo método se llama Profit First y ya está siendo usado por más de 300.000 empresas a nivel mundial. Cuando analizamos la nueva fórmula: "Ventas - Beneficios = Gastos", de inmediato observamos que de repente el presupuesto para los gastos ha disminuido. Lo que "sobra" ahora al final son los gastos y es lo único disponible para operar

la empresa de manera viable.

"¡Pero eso es imposible! Jamás podría gestionar mi empresa con menos gastos", exclaman muchos empresarios. Pero la realidad es que somos expertos en esto. Nuestra conducta natural humana ha sido entrenada durante millones de años en gestionar alternaciones de épocas de bonanza con épocas de escasez de recursos.

Es la máxima de la Ley de Parkinson, enunciada por el británico Cyril Northcote Parkinson, que afirma que "si tienes un recurso disponible, lo consumirás hasta gastarlo todo". Así que los gastos se ajustarán al presupuesto disponible. Cuando administre la tesorería de esta manera, su conducta cambiará. Deberá agudizar el ingenio, ser más creativo e innovador y arreglárselas para hacer más con menos.

Esto nos lleva a un nuevo paradigma: "El beneficio de una empresa no es un evento, es un hábito". Ahora debemos desarrollar la costumbre de separar el beneficio de manera deliberada e ir acumulándolo cada mes.

El único obstáculo es la resistencia al cambio. Es la misma resistencia que causó que el sistema de numeración indo-arábiga tardase más de 500 años en establecerse como el sistema que cambió la historia de la humanidad.

Ahora que hemos entrado de lleno en una recesión, si las ventas han bajado, es fundamental que la empresa suelte lastre. Con este nuevo método, es posible gestionar la tesorería de manera eficaz a la vez que la empresa pueda asegurar la viabilidad y sentir que es posible superar esta crisis sanitaria.

Jean-Paul Pangalos, fundador de EnterpriseLab y primer consultor certificado en España bajo el método Profit First para gestionar la tesorería de empresa

## MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

El transporte tiene una oportunidad de oro para transformarse en una industria competitiva, limpia y digital

## NGEU

Con la llegada de la segunda ola, seguimos inmersos en los problemas sanitarios provocados por la COVID-19. Aunque las consecuencias económicas que se deriven de esta crisis serán probablemente agudas, muchos no hemos sido todavía conscientes del impacto que pueden llegar a tener. Para amortiguar sus consecuencias negativas, comparables a las de una guerra, de nuevo ha salido Europa a nuestro rescate. ¡Parece mentira que todavía queden euroescépticos en nuestro país! Para colmo, la Unión ha decidido endeudarse colectivamente, con la garantía de los países que realmente cuentan, para ayudarnos a todos, pero sobre todo a España e Italia, a mitigar los efectos de la crisis en el corto plazo y salir reforzados de cara al futuro. *Next Generation EU* (NGEU), que es como se denomina el conjunto de ayudas de la Unión Europea para superar la crisis de la COVID-19 ha reservado 750.000 millones de euros (500.000 en préstamos y 250.000 en subvenciones) para la recuperación de Europa en el período 2021-2024, de los que España tiene asignados 140.000, un 11 por ciento del PIB nacional. De los mecanismos que contempla NGEU, el más importante en volumen es el denominado "mecanismo europeo de recuperación y resiliencia" que acapara 560.000 millones. Dicho programa exige planes nacionales definidos en consonancia con los objetivos del Semestre Europeo, en particular en relación con las transiciones ecológica y digital, y la resiliencia de las economías nacionales. El objetivo es que no sea solo un plan de estímulo en el corto plazo, como fue el Plan E, sino que sirva para reconvertir los sectores europeos hacia una economía más ecológica y digital. NGEU tiene asignado tal volumen de recursos y tienen que ser ejecutados en tan poco plazo, que el principal temor que nos surge es que los países no sean capaces de gastarse el dinero en proyectos que tengan sentido. Indudablemente las administraciones públicas van a necesitar el apoyo de la empresa privada si quieren acometer el reto. El transporte, sobre todo en lo que a las mercancías se refiere, tiene una oportunidad de oro para abandonar el pasado y transformarse en una industria competitiva, limpia y digital. Es momento de no perder un minuto y comenzar a pensar ideas, ya que tiempo no va a sobrar.

[jvassallo@caminos.upm.es](mailto:jvassallo@caminos.upm.es)

## REVOLERA



Ramón Valdivia

Nuestras empresas no pueden recibir ni un euro de estas ayudas, si va destinado a la adquisición de camiones

## Renove o no renove

El pasado junio, se anunció por parte del Gobierno un plan de ayudas al sector de automoción dotado con 250 millones de euros para “animar”, desde el Ministerio de Industria, a la renovación del parque rodante, ayudas a las que teóricamente, leyendo el texto del decreto, se podrían acoger todo tipo de vehículos, fuese cual fuese la energía de propulsión, incluso sin ser de nueva matriculación. Pero inmediatamente algo empezó a “ir mal”. Nunca llegaba la prometida página web que permitiría a los interesados realizar sus peticiones “renove”. Se dejó caer en algún momento que estaría en setiembre, pero tampoco. Hemos debido esperar a mediados de octubre para que lo recogido en aquel decreto del ya lejano junio se concretase con la puesta en marcha de dicha web y, ¡oh sorpresa!, cuatro meses después descubrimos que justo el sector del transporte de mercancías por carretera, si ese que es “estratégico” según el propio Gobierno y que ha dado el “do de pecho” en los momentos más duros del #QuedateEnCasa, ese sector se queda fuera de juego; nuestras empresas no pueden recibir ni un euro de estas ayudas, si el mismo va destinado a la adquisición de camiones.

Un amigo y gran empresario del sector, ante esta “noticia” me decía: “¿Qué más nos puede pasar ya?”. Y en efecto, el jarro de agua fría es tremendo y, más que activar el cuerpo, le produce a uno honda melancolía: ¡qué rápidamente se olvidan algunos del agradecimiento debido!

Se aducirá que el reglamento europeo conocido como “de mínimos” prohíbe expresamente las ayudas para compra de camiones, pero eso ya se sabía en junio y no fue recogido en el Real Decreto-Ley ni tampoco se hizo el menor hincapié en ello a lo largo de todos estos meses. Lo dado a entender, por tanto, a vendedores y compradores de camiones es que se habría pedido (y obtenido) en función de las especiales circunstancias que atravesamos los correspondientes “placet” de Bruselas. Desconozco si no se obtuvo o si directamente no se hizo la consulta. El caso es que el sector añade a su exclusión de la lista de actividades admitidas para extensión de los ERTE, la decepción de ver como tampoco se le ayuda en la renovación de sus vehículos.

rvaldivia@astic.net

## SAL GORDA

El presidente de UNO, **Francisco Aranda**, señaló que “no nos gusta la actual legislación laboral, porque no es lo suficientemente flexible para abordar los retos que tenemos por delante las empresas del sector”. En este sentido, “nuestro sector se mueve por picos de actividad, con una demanda que está creciendo de manera espectacular en muy poco tiempo”, por lo que “tiene que poder adaptarse para ser competitivo”, afirmó en el marco de la jornada ‘Nuevas normativas en el sector de la logística y el transporte’ organizada por la patronal logística recientemente en Madrid. Aranda aseveró que si las empresas de logística y transporte no pueden adaptarse a la demanda tan diversa y variada que está surgiendo en este momento, no serán competitivas y tendrán que cerrar. Para el presidente de UNO, las cotizaciones sociales en España son muy elevadas, “mucho más que en el resto de países de nuestro entorno”. Esto representa “un impuesto al empleo que no tiene sentido en un país con un elevado nivel de desempleo y la tasa más alta de paro juvenil de toda Europa, incluso mayor que la de Grecia”, alertó. Por su parte, el director general de Trabajo de la Comunidad de Madrid, **Álvaro Rodríguez de la Calle**, hizo un llamamiento a la seguridad jurídica para las empresas en el ámbito de los ERTEs. “Se está produciendo un cuestionamiento de la seguridad jurídica en este asunto, porque las empresas no saben realmente qué va a pasar mañana”, apuntó. El director general de Trabajo de Madrid admitió que, si bien esta ayuda promovida por el Gobierno “es bondadosa por esta situación coyuntural que nos ha tocado vivir”, se está convirtiendo “en una especie de salvavidas de hormigón” para algunas empresas. **Casius**

## TOP LOGÍSTICA

El cambio tan brusco en las reglas del juego está llevando a nuestros clientes a evaluar su Cadena de Suministro desde una perspectiva de nuevas necesidades, nuevos servicios y, sobre todo, nuevos criterios de valoración; sin embargo, seguimos viendo en algunas de nuestras empresas logísticas demasiadas personas que no han interiorizado esta necesidad

## ¿Llegaremos a tiempo?

Los logísticos estamos siendo reconocidos como uno de los sectores que mejor ha sabido responder a esta pandemia. Esto nos ha hecho salir muy reforzados, no solo por ver cómo nuestros sistemas y capacidades se flexibilizaban hasta puntos insospechados, sino por el apoyo recibido de la población en general, que aplaudía a los transportistas como la cara visible que nos representaban a todos los que alimentábamos el sistema desde el *back office*.

Pero, una vez que ‘el incienso de los héroes’ se lo ha llevado el viento y nos vamos desperezando de nuestra cómoda situación de autocomplacencia, observamos que las organizaciones de nuestros clientes están evolucionando a velocidades nunca vistas. Muchos de estos clientes han sido castigados gravemente en sus volúmenes de venta e incluso en su modelo de negocio. No obstante, gracias a esta dura realidad, han conseguido un alto grado de maduración en la necesidad de cambio que ha encendido la proactividad en sus organizaciones; ya han entendido que la adaptación y la resiliencia van a ser las claves que salven o condenen sus negocios. Este convencimiento empieza a verse de manera avanzada y profunda en sus equipos,

donde ya tienen todos puesto ‘el uniforme de la nueva realidad’ que, nos guste o no, es donde ahora nos toca competir. Este cambio tan brusco en las reglas del juego está llevando a nuestros clientes a evaluar su Cadena de Suministro desde una perspectiva de nuevas necesidades, nuevos servicios y, sobre todo, nuevos criterios de valoración para determinar cuáles son sus nuevas prioridades (precio, calidad, agilidad, servicio...). Sin embargo, seguimos viendo en algunas de nuestras empresas logísticas demasiadas personas que no han interiorizado esta necesidad, cuyo bajo grado de maduración está reteniendo el cambio en nuestras organizaciones (no nos gustaría pensar que esto sea consecuencia del reconocimiento y los aplausos). Tenemos que dedicar recursos a identificar y movilizar a esas personas, a esos equipos y encontrar la manera de hacerlos conscientes de que las nuevas reglas de juego -adaptación y resiliencia- son sencillas, pero duras de cumplir. Hagámoslo pronto. El tiempo corre y no nos podemos permitir aumentar la distancia con nuestros clientes.



Blog: felogdecaleruega.com

## TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

En septiembre se creó el Consejo Consultivo para la Transformación Digital, coordinado por la vicepresidenta Nadia Calviño

## Disrupción

La COVID-19 está impulsando la toma de decisiones para acelerar los procesos de transformación digital. El sector privado se ha convencido de que esta es la llave para la supervivencia, pues permite aumentar eficacia y productividad a costes muy razonables. Las Administraciones Públicas también están moviéndose y desde Europa nos indican el camino de la transformación del modelo productivo sobre dos variables: la digitalización de la sociedad y la economía verde. Ambas muy vinculadas.

El 28 de septiembre se creó el Consejo Consultivo para la Transformación Digital, coordinado por la vicepresidenta y ministra Nadia Calviño. Desde este órgano colegiado, asesoraremos al Ministerio de Calviño en el diseño de la propuesta de las políticas en esta materia. En particular, para garantizar la conectividad digital de ciudadanos y empresas, la digitalización de la economía, la Administración y la ciudadanía, así como el fomento y la regulación de los servicios, la economía y la sociedad digitales. La primera reunión fue el 13 de octubre. De los resultados del trabajo de este grupo, en el que estamos representadas las principales asociaciones y colectivos empresariales, se concretará el plan a presentar en la Comisión Europea el próximo abril. El punto de partida es el documento elaborado por este Ministerio, España Digital 2025, que esboza el plan a partir de 10 ejes estratégicos. Merece la pena resaltar algunos:

El 6. Acelerar la digitalización de las empresas, con especial atención a las microPYMEs y las start-ups. Punto fundamental y de gran impacto en el sector de transporte y logística, con presencia de tantas pequeñas empresas.

El 7. Acelerar la digitalización del modelo productivo mediante proyectos tractores de transformación sectorial que generen efectos estructurales. Desde la CEOE trabajamos para articular y organizar la presentación de proyectos tractores, concretamente en transporte y logística. Debemos coordinar las acciones e iniciativas para aprovechar este impulso.

El 9. Favorecer el tránsito hacia una economía del dato, aprovechando las oportunidades que ofrece la IA. Sumemos la tecnología más disruptiva: *Blockchain*.

Parecía que no, pero sí, nos movilizamos para modernizarnos.

jmartinez@eurogestion.eu

## OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Para trabajar en el Corredor Mediterráneo hoy nos toca hacer virguerías”.

**Pedro Ramos**

Gerente Transfesa Logistics

“Es el momento de endeudarse y adoptar las mayores medidas de reactivación posibles”.

**Iñaki Garcinuño**

Presidente de CEBEK

“No hay riesgo de burbuja inmobiliaria, porque no se da ni sobreoferta ni sobreproducción”.

**John Derweduwe**

Dir. Mountpark España y Portugal

“El Corredor Mediterráneo nunca tendrá un final, siempre habrá opciones de mejora”.

**Josep Vicent Boira**

Comisionado Corredor Mediterráneo

“Nuestro registro se ha quedado obsoleto”.

**Elena Seco**

Directora general de Anave

“El tren es clave para descarbonizar el sector del transporte”.

**Jaroslav Stawiarski**

Pte. Region Lubelskie

“La nueva Terminal Norte es un claro ejemplo de infraestructura que compatibiliza sostenibilidad y crecimiento”.

**Aurelio Martínez**

Presidente del Puerto de Valencia

“El problema (carga y descarga) surge cuando los conductores se ven obligados a firmar los pactos por miedo”.

**Eva María Hernández**

Abogada

“El uso del Big Data está cambiando la forma de funcionar del sector logístico”.

**Enrique Badimón**

Dir. Máster en Dcho. Marítimo CV

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Vicente Boluda Fos**  
Pte. Boluda Corp. Mar.

Boluda Corporación Marítima mantiene su plan de crecimiento. Su filial Boluda Lines iniciará en diciembre la primera conexión diaria entre la Península y Canarias, que operará con seis buques portacontenedores. Además, Boluda Maritime Terminals invertirá 36 millones de euros en la construcción y explotación de la futura terminal de contenedores del puerto de Santander, con una capacidad máxima de hasta 100.000 TEUs.



↑ **Javier Arán**  
Project M. Cargo Aena

Aena impulsa un Cargo Community System (CCS) en los aeropuertos españoles, similar al ya existente en las principales pistas europeas. La nueva plataforma tecnológica dirigida a la comunidad de la carga aérea, cuyo *alma mater* es Javier Arán, echará a rodar con tres aplicaciones de inicio: gestión de documentos de transporte a la importación, reserva de muelles en la terminales de *handling* y base de datos de conductores.



↑ **José Luis Simões**  
Pte. de Luis Simões

Luis Simões ha puesto en marcha la última fase de su Centro de Operaciones Logísticas (COL) en Guadalajara. El grupo luso cuenta con unas instalaciones de más de 90.000 metros cuadrados, integradas por tres naves que suman conjuntamente una capacidad para 178.000 palés. La macroplataforma se encuentra ubicada en el polígono Puerta Centro de Guadalajara y es vecina de la futura terminal interior del puerto de Tarragona.



↓ **Antolín Goya**  
Coor. Coordinadora

El último conflicto vivido por el negocio de estiba en el puerto de Bilbao es prueba palpable de la escasa atención y práctica que los sindicatos han puesto en las medidas liberalizadoras aprobadas por el Gobierno de España. Frente a la libertad de contratación de trabajadores y para normalizar el servicio, el líder de Coordinadora, Antolín Goya, defiende solo la garantía del empleo, una situación que las empresas califican de ‘monopolio’.

## AGENDA

## SMART CITY LIVE

Cumbre internacional  
17-18 de noviembre de 2020 - Digital  
[www.firabarcelona.com](http://www.firabarcelona.com)

## MARITIME WEEK LAS PALMAS

Conferencia y Exhibición  
8-12 de marzo de 2021  
Las Palmas de Gran Canaria  
[www.petrospot.com/events](http://www.petrospot.com/events)

## TOC ASIA

Conferencia y Exhibición  
20-21 de abril de 2021  
Singapur  
[www.tocevents-asia.com](http://www.tocevents-asia.com)

## LOGISTICS &amp; AUTOMATION

Conferencia y Exhibición  
21-22 de abril de 2021  
Madrid  
[www.logisticsmadrid.com/es/](http://www.logisticsmadrid.com/es/)

## TRANSPORT LOGISTIC

Conferencia y Exhibición  
4-7 de mayo de 2021  
Múnich (Alemania)  
[www.transportlogistic.de/en/](http://www.transportlogistic.de/en/)

## FRUIT LOGISTICA SPECIAL EDITION 2021

Conferencia y Exhibición  
18-20 de mayo de 2021  
Berlín (Alemania)  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

## TECH4FLEET

Congreso y Exhibición  
19-20 de mayo de 2021  
Madrid  
[www.tech4fleet.com](http://www.tech4fleet.com)

## CONGRESO NACIONAL DE CETM

Congreso  
27-29 de mayo de 2021  
Alicante  
[www.cetm.es](http://www.cetm.es)

## SIL 2021

Congreso y Exhibición  
1-3 de junio de 2021 - Barcelona  
[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

## Más inspección de Nueva Zelanda al envío de ganado

Nueva Zelanda está tomando medidas enérgicas contra la forma en que los animales se exportan al extranjero, a raíz del hundimiento del buque “Gulf Livestock 1”, propiedad de Gulf Navigation, por un tifón en el Mar de China, con la pérdida de más de 5.800 cabezas de ganado y la presunta muerte de 41 tripulantes. El Ministerio de Industrias Primarias exigirá ahora inspecciones marítimas más enfocadas en todos los transportistas de ganado que ingresen a las aguas de Nueva Zelanda, mientras

que la densidad de población en los buques se restringirá al 90 por ciento de los límites actuales. También habrá mayores requisitos para los informes de viajes, incluidas las actualizaciones veterinarias diarias.



## Las ayudas estatales al transporte marítimo

Al menos 13 países están ofreciendo algún tipo de ayuda estatal a la industria del transporte marítimo, a menudo con pocas o ninguna condición. Los operadores de cruceros y transbordadores han sido los mayores receptores de paquetes

de ayuda. El transporte de contenedores recibe lo que la ITF denomina “subsidios en la sombra”, que son el resultado de restricciones a la competencia. Se han identificado más de 8.300 millones de euros en apoyo estatal a las navieras, que van desde la reducción de las cuotas portuarias y de impuestos hasta el apoyo a la liquidez. Ante la reducción de la demanda de comercio en contenedores, las principales navieras redujeron capacidad de los buques cancelando los viajes programados. La escasez creada artificialmente hizo subir el precio para enviar un contenedor. Las tarifas de flete aumentaron de forma particularmente fuerte en la ruta transpacífica.



## Efectos desiguales de la segunda ola de la COVID-19

El aumento de casos causada por la pandemia de la COVID-19 en todo el mundo amenaza con profundizar y prolongar la recesión de la economía mundial, lo que supone un golpe crucial para la demanda del transporte marítimo durante el proceso. En su último informe semanal, la compañía Shipbroker Intermodal afirmó que “la segunda ola del coronavirus es ahora una realidad; las oficinas están cerrando nuevamente y se están implementando reglas y regulaciones más estrictas en los espacios públicos. Sin

embargo, a pesar del efecto adverso generado por la pandemia durante el presente ejercicio en la dinámica de oferta/demanda, ciertos mercados están comenzando a recuperar su actividad. El comercio de exportación de América del Sur, sobre todo el de aceite de soja, ha mantenido un ritmo bastante constante durante las últimas semanas. Las tarifas de flete han sido ligeramente más bajas durante las últimas semanas, lo que ha provocado un sentimiento de mercado en recuperación moderada. Además, el negocio de invierno, tradicionalmente más fuerte en Occidente que impulsa las exportaciones de América del Sur, aún no ha comenzado”.

## GONZALO ALVARGONZÁLEZ FIGAREDO

PRESIDENTE DE LA PLATAFORMA DE INVERSORES EN PUERTOS ESPAÑOLES (PIPE)

# “Aún hay bastante margen para seguir en la senda de la reducción de tasas portuarias”

ALFONSO ALDAY. Madrid

– **PIPE aprobó en febrero un ambicioso plan de acción para dar respuesta a los retos del sector. ¿Cuáles son las principales líneas?**

– Somos inversores en puertos españoles, representando la visión del accionista. Por lo tanto, trabajamos a largo plazo, como el horizonte temporal de nuestras inversiones. Lo que queremos es que se escuche nuestra opinión en el diseño del modelo portuario para los próximos años y contribuir a aumentar la competitividad de los mismos y de la economía española.

– **¿En qué medida ha trastocado la pandemia la estrategia de PIPE?**

– La estrategia sigue siendo la misma, pudiendo variar la táctica. Durante el estado de alarma ha habido una gran incertidumbre. Honestamente, los socios estuvimos más centrados en seguir al frente de las empresas que representamos para que la situación económica derivada de las decisiones políticas adoptadas, como consecuencia de la pandemia, tuviera el menor impacto posible. El objetivo fue asegurar el buen funcionamiento de las cadenas de suministro, tanto en su rol en los puertos, como en la seguridad del personal. Y así seguirá siendo, ya que la situación va a prolongarse mucho más tiempo del esperado. De la misma manera, PIPE dejó a un lado su agenda sectorial para analizar la situación, definir las propuestas que permitieran a la industria continuar prestando servicio y apoyar al Gobierno.

– **¿En qué situación se encuentra actualmente el sector?**

– El sector portuario ha demostrado ser clave en una situación como la actual, debido a su función de garantizar los suministros. La reapertura de la actividad está permitiendo una mejora en algunos tráficos. Pero hay que verlo con mucho cuidado, ya que la incertidumbre continúa. En lo que va de año, el tráfico en los puertos españoles ha caído más de un 11 por ciento y prevemos una lenta recuperación.

– **¿Tienen los operadores marítimo-portuarios capacidad financiera para aguantar esta nueva crisis?**

– Algunos están en situaciones muy difíciles, como los relacionados con el turismo y tráfico de pasajeros, pero sin duda es una situación que está poniendo a prueba a todos. Es importante manifestar que uno de los principales costes fijos de los concesionarios son las tasas portua-

Gonzalo Alvargonzález, presidente de PIPE, repasa en esta entrevista a TRANSPORTE XXI la situación del sector, inmerso, de nuevo, en un estado de alarma por la crisis de la COVID-19. Alvargonzález reitera que “una mayor participación de la iniciativa privada en la gestión portuaria puede contribuir a mejorar la eficiencia y competitividad de los mismos” e insiste en que “aún hay bastante margen para seguir en la senda de la reducción de tasas portuarias”.

rias, y en concreto la de ocupación, que en situaciones como la actual pone en riesgo a las compañías con una menor estructura, además de generar tensiones de liquidez importantes en todas ellas. Desde PIPE insistimos en la importancia que tiene la tasa de ocupación como unos de los principales costes del paso de mercancía por los puertos

– **El Gobierno ha sacado adelante una serie de medidas de apoyo al sector para paliar el impacto de la crisis. ¿Qué valoración hace PIPE?**

– La valoración es positiva. Coincide bastante con nuestras propuestas, pero desafortunadamente consideramos que serán insuficientes. Sería necesario ampliar su alcance, tanto en el horizonte temporal como en la cuantía de las reducciones. Esto lo proponemos entendiendo

que las autoridades portuarias, y Puertos del Estado, tienen una excelente salud financiera y que los operadores somos los que estamos afrontando el día a día de esta crisis con las dificultades que eso conlleva. Esta liberación de recursos posibilitará dotar de flexibilidad en estos momentos complejos y fomentar la inversión privada que permitirá reactivar la economía.

– **¿Cree que habría que prolongar estas medidas hasta la recuperación de los tráficos portuarios?**

– Sin duda. Es lo que tiene un mayor sentido. Desde el primer momento, PIPE consideró que las ayudas deberían ser de carácter estructural y no coyuntural. Nadie sabe todavía el tiempo que pasará hasta recuperar los tráficos, ni el impacto total.

– **¿Sigue quedando margen para eliminar algunas de las tasas o tarifas?**

– El actual modelo portuario es de 1992, cuyo pilar básico era y sigue siendo la autosuficiencia económica. En ese año, se movían en España 250 millones de toneladas y las principales obras portuarias estaban por hacer. Y es en ese contexto donde se establecieron las actuales tasas. Un cuarto de siglo después, la situación es bien distinta. Las grandes obras portuarias ya se han realizado, entre otras razones gracias a los fondos europeos, lo que ha dado lugar a una sobrecapacidad que hace que no exista necesidad de inversiones relevantes para atender la demanda prevista en los próximos diez años. Además, el tráfico se ha duplicado con las mismas tasas unitarias, lo que, sumado a lo anterior, explica los extraordinarios y llamativos resultados de las Autoridades Portuarias, que generan más de 600 millones de caja al año sin deuda neta. Trasladar parte de esos excesos para que las tasas tengan una equivalencia al coste real al

cliente final, tendría un impacto para la economía mucho mayor.

– **Puertos del Estado apuesta por una bajada selectiva de las tasas en los puertos cuyos resultados lo puedan permitir. ¿Cuál es su opinión?**

– Es un paso importante, que atiende a nuestras demandas, pero aún hay bastante margen para seguir en la senda de la reducción de tasas.

– **¿Qué otras medidas debería poner el Gobierno encima de la mesa? ¿Ampliar, por ejemplo, los plazos concesionales?**

– Es una de las opciones que entendemos posible para así permitir recuperar el equilibrio económico-financiero de las concesiones y fomentar la inversión privada.

– **En este sentido, PIPE se ha mostrado muy crítica con el atasco en Puertos del Estado de los proyectos de ampliación de las concesiones.**

– El ser críticos es por la importancia que tiene tanto para los operadores como para el sistema portuario, pues es una inversión privada muy significativa que ha quedado paralizada y que en muchos casos tendrá que ser reformulada. En aquel momento se definió un proceso complejo que es lo que ha derivado en esta situación.

– **Es curioso que Puertos del Estado pida a PIPE un aumento de la inversión privada cuando hay planes millonarios atascados en su mesa.**

– Los puertos deben ser ágiles y favorecer así el dinamismo de la iniciativa privada.

– **¿A cuánto podría ascender el plan de inversiones privadas previstas en los próximos cuatro años?**

– Es algo que estamos analizando desde PIPE en estos momentos. Uno de los factores que estamos teniendo en cuenta es el alcance de las medidas para la reducción de las tasas portuarias, pues esto permitiría a los operadores incrementar estas inversiones.

– **¿Ha llegado el momento de cambiar el actual modelo portuario?**

– El cambio de gobernanza portuaria es, sin duda, uno de los grandes retos que debería abordar el sector. Hay que reflexionar en profundidad en cuanto al mismo y marcar una nueva ruta, en sintonía con los modelos más avanzados de los países más desarrollados. El actual ha sido un modelo de éxito, pues nos ha permitido tener los puertos que existen hoy, pero es necesario buscar la eficiencia en la gestión de estas infraestructuras tan relevantes para la economía nacional y

### COVID-19

Es necesario ampliar el alcance de las medidas

### MODELO PORTUARIO

Sería positivo contemplar la participación de los operadores en la toma de decisiones

### ESTIBA

El Gobierno y las autoridades no pueden ponerse ‘de perfil’ ante esta situación

## LA ENTREVISTA



## El personaje

**Vida:** Gonzalo Alvargonzález nació en Gijón en el año 1957.

**Obra:** Licenciado en Derecho y Diplomado en Ciencias Económicas por la Universidad Autónoma de Madrid y Agente de Aduanas por oposición, comienza a trabajar en Ership en 1979. En 1987, es nombrado director comercial; en 1999 director general y en 2002, hasta la actualidad, consejero delegado (CEO), tanto de Ership como de su matriz, Grupo Alvargonzález. Fue vicepresidente de Anesco (2004-2007), así como miembro del *Board of Directors del Baltic International Maritime Council* (BIMCO) y de su Comité Documentario hasta 2004. Es vicepresidente de Anave y presidente de la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles. Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

**Milagros:** Aumentar el número de socios en PIPE, aportando visiones complementarias, en aras de seguir contribuyendo al diseño final del modelo portuario español.

## tino-portuario en España?

– Desde PIPE hemos puesto sobre la mesa aquellas medidas que entendemos que favorecerían la mejora de la competitividad. Todo lo que permita establecer vías de diálogo entre la iniciativa pública y la privada para llegar a soluciones constructivas para el sector lo veremos con buenos ojos.

**– Una de las asignaturas pendientes son los accesos ferroviarios. ¿Corresponde a las autoridades portuarias, a través del Fondo de Accesibilidad, financiar estas infraestructuras?**

– El acceso ferroviario es clave para asegurar la competitividad futura de los puertos españoles, pero desde PIPE debemos llamar la atención que si estas inversiones son acometidas por las entidades portuarias terminarán repercutiendo sobre los tráficos vía tasas, elevando así el coste del paso de mercancía por los puertos y gravando a los operadores y demás agentes.

**– ¿Estas actuaciones, más allá del recinto portuario, no limitan finalmente la capacidad de los puertos para acometer bonificaciones?**

– Creemos que tiene sentido que las infraestructuras ferroviarias sean desarrolladas por Adif, con el apoyo de las autoridades portuarias en aquellas que se lleven a cabo dentro del recinto portuario.

**– Por último, Bruselas tiró recientemente de las orejas a España, obligando a tributar por el impuesto de sociedades. ¿Qué lectura hace PIPE?**

– Las autoridades portuarias no deberían generar beneficios por los que tributar, pues el excedente debería revertir en la industria para mejorar su competitividad, ya que las tasas, por definición, deberían tener una equivalencia con el coste.

estar en sintonía con los principales modelos portuarios del mundo.

**– ¿Cuál es el modelo de PIPE?**

– Uno de los modelos que más hemos analizado es el de ‘Master Concession’, o modelo australiano como lo conocemos, por ser uno de los ejemplos de colaboración público-privada más eficientes, dando a la iniciativa privada un papel más relevante en la gestión portuaria.

**– ¿Se ha recogido en el documento presentado por Puertos del Estado el pasado mes de julio en Santander?**

– Desconocemos la versión definitiva de dicho documento.

**– ¿Qué echa en falta?**

– Se trata de un trabajo ambicioso que, de materializarse, será beneficioso para el sector. Sería positivo contemplar la participación de los operadores en la toma de decisiones (como los Planes de Empresa) de las Autoridades Portuarias por medio de trámites de audiencia en los que la iniciativa privada pueda mostrar su opinión, ya que, en definitiva,

son los usuarios del puerto y los que cuentan con una mayor sensibilidad del mercado.

**– ¿El documento debería recoger una apuesta más clara sobre la necesidad o no de cambiar el modelo actual de gobernanza?**

– No conocemos el texto definitivo, pero es una reflexión que debe ser atendida firmemente para definir el futuro de nuestros puertos.

**– ¿Apuestan los inversores portuarios por la privatización?**

– Para mejorar la competitividad de los puertos españoles sería necesario mejorar su eficiencia y reducir los costes. La privatización es algo que no se contempla actualmente, pero sí creemos que una mayor participación de la iniciativa privada en la gestión portuaria puede contribuir a mejorar la eficiencia y competitividad de los mismos.

**– ¿Qué papel juega la estiba en este camino hacia la competitividad?**

– Un papel fundamental. Hay que normalizar la estiba. Antes del cam-

bio de ley era un monopolio laboral legal, ahora lo es de facto. Estamos en plena transición.

**– El V Acuerdo Marco continúa sin ver la luz. ¿Una mala noticia?**

– La mala noticia sería que se aprobara un convenio contrario a las normas de competencia y a la ley.

**– ¿Qué fórmulas habría que poner en marcha para que la estiba fuera más competitiva en España?**

– Aplicar la ley y el apoyo claro del Gobierno y las autoridades para que esta se cumpla. No puede ser que se pongan ‘de perfil’ ante esta situación.

**– ¿Hay que seguir dando pasos hacia la digitalización y automatización de las terminales?**

– Sin duda, la transformación digital de la industria permitirá mejorar la competitividad. De hecho, la mayoría de empresas vinculadas al sector estamos desde hace tiempo muy implicados en ello.

**– ¿Es necesario abordar un plan de competitividad para el negocio marí-**



La huelga de estibadores del puerto de Bilbao convierte la dársena en 'zona cero' de la inacabada reforma del sector en España

## La CNMC vislumbra un Corredor Mediterráneo "económicamente inviable" para mercancías

Competencia advierte de que la inadecuada adjudicación de costes para el cálculo de cánones penaliza los tráficos de carga, especialmente en líneas de altas prestaciones

► La CNMC vislumbra un Corredor Mediterráneo "económicamente inviable" para las mercancías. El organismo de Competencia señala en una resolución que la inadecuada adjudicación de costes para el cálculo de los cánones actuales del Adif penaliza los tráficos de carga, especialmente en el caso de las líneas de altas prestaciones.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) augura enormes dificultades para que el Corredor Mediterráneo pueda atraer tráficos ferroviarios de mercancías. Así lo pone de manifiesto en su reciente resolución sobre la propuesta de cánones de Adif y Adif AV para el año 2021.

El organismo que preside Cani Fernández estima que el reparto de costes por el que se calculan los cánones que aplica el gestor de infraestructuras ferroviarias "penaliza a los trenes de mercancías por el hecho de que son los más pesados y, por ello, desgastan en mayor medida la infraestructura que los trenes de viajeros, más ligeros".

Sin embargo, Competencia advierte de que esta metodología no tiene en cuenta que "determinados requerimientos de calidad de la infraestructura, tales como los mecanismos precisos de control del tren, o de firmeza y confort de la vía, se justifican exclusivamente por las necesidades del tráfico de viajeros". Dichos requerimientos técnicos, así como determinados requisitos de mantenimiento, no serían necesarios para el transporte de mercancías y, "sin embargo, a este servicio se le asignan los costes derivados de los mismos", apunta la resolución.

A este hecho se le añade que el ingreso medio por tren-kilómetro obtenido por las empresas ferroviarias en España "es inferior a la de otros países, de forma que el peso que suponen los cánones ferroviarios es muy superior, dificultando la viabilidad del transporte de mercancías", continúa el informe de Competencia. En este sentido, los cánones resultantes de aplicar los costes directos obtenidos por Adif a través de su metodología pondrán en cuestión la competitividad de los tráficos de mercancías respecto a la carretera, señala la resolución.

### PROPUESTA DE TARIFAS DEL ADIF PARA MERCANCÍAS (AÑO 2021)

Canon	Tarifa*	%Incremento
Modalidad A (Cánones por adjudicación de capacidad)	0,0959	32%
Modalidad B (Cánones por utilización de las líneas ferroviarias)	0,1451	41%
Modalidad C (Cánones por utilización de energía de tracción)	0,0371	29%
<b>Total</b>	<b>0,2781</b>	<b>36%</b>

Nota: (\*) euros/tren-kilómetro en red convencional. Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

### SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS GESTORES DE INFRAESTRUCTURAS

Concepto	Adif		Adif AV	
	2018	2019	2018	2019
Cánones	659,0	664,1	572,1	610,7
Otros ingresos	572,6	654,7	420,8	446,7
Total ingresos	1231,6	1318,8	992,8	1057,4
Costes de explotación	-1260,6	-1352,2	-696,1	-781,3
Amortizaciones, subvenciones, enajenaciones y otros.	-42,7	-51,0	-247,6	-247,9
Costes financieros	-2,5	0,8	-272,5	-207,4
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-74,3</b>	<b>-83,5</b>	<b>-223,4</b>	<b>-179,2</b>

Datos en millones de euros. Fuente: CNMC en base a las cuentas anuales de Adif y Adif AV. Elaboración: TXXI.

### EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA



Nota: (\*) millones de toneladas. Fuente: INE. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El informe constata que el canon para los tráficos ferroviarios de mercancías en las líneas de altas prestaciones es, incluso, "ligeramente superior al ingreso medio percibido por las empresas ferroviarias de sus clientes finales".

**"El peso que suponen los cánones es muy superior en España"**

En este contexto, la CNMC alerta de que una vez que el Corredor Mediterráneo se convierta, a través de su transformación al ancho internacional, en una línea de altas prestaciones, "de mantenerse los cánones calculados por los gestores de infraestructuras, las conexiones internacionales no serán utilizadas

por las empresas de mercancías al ser económicamente inviable cualquier tráfico utilizando dicha red". La resolución de la CNMC ha sido bien recibida por el negocio ferroviario de mercancías, puesto que "incide en el análisis defectuoso de los costes fijos y variables que afectan a la composición de los cánones", apuntan fuentes del sector. Los costes fijos de instalaciones e infraestructura de los cánones, es decir, "los que existen sí o sí, pase un tren o ninguno, no se pueden repercutir a los operadores", matizan. En este sentido, "resoluciones anteriores así lo manifiestan y en otros países de nuestro entorno se tiene en cuenta esta diferenciación, mientras que Adif no ha hecho nada", lamentan. Lo mismo ocurre con "la inadecuada repercusión de costes a los trenes de mercancías que no necesitan las infraestructuras y tecnologías

pensadas para el confort y la velocidad de los pasajeros, pero no de las mercancías", reiteran las mencionadas fuentes.

La CNMC considera que la mejor fórmula para tratar de solucionar este negativo panorama pasa necesariamente porque Adif y Adif AV desarrollen un estudio técnico que estime los costes incrementales a largo plazo del tráfico de mercancías en las líneas diseñadas para viajeros.

**El sector demanda transparencia en la asignación de costes**

Desde el sector esperan que, como recomienda la CNMC, se les convoque por parte del Adif para explicarles como realizan la asignación de costes fijos y variables y establecer así "en qué medida se están viendo perjudicadas las empresas ferroviarias de mercancías por la aplicación de costes que no les correspondería tener que asumir". Si no se actúa en este sentido, Competencia vuelve a insistir, como en anteriores ocasiones, en que "el incremento de cánones previsto hasta 2028, sin la adopción de medidas complementarias que aumenten sustancialmente la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril, supone una elevada incertidumbre para las empresas ferroviarias sobre su viabilidad futura".

### SENDA DE EVOLUCIÓN

Cabe recordar que, como lleva avanzando este periódico desde hace más de un año, la pública ha planteado al sector una senda de evolución de los cánones ferroviarios que contempla un incremento de nada menos que el 1.700 por ciento en el transcurso de los próximos diez años.

Competencia considera que deben ponerse en marcha incentivos que permitan reducir los cánones ferroviarios previstos, para lo que sería necesario que se establezca un convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los dos gestores ferroviarios, Adif y Adif AV. Este convenio deberá incluir "un esquema de incentivos a la reducción de costes de los admi-



## Marítimo / 15

La naviera Brittany Ferries espera crecer a doble dígito en 2021 en las líneas que enlazan España con Reino Unido e Irlanda



## Carretera / 16-17

España, que mantiene la segunda posición del ranking europeo en tm-km, exhibe músculo en el transporte internacional

nistradores de infraestructuras”, algo que se ha venido demandando en las últimas resoluciones elaboradas por Competencia. Y es que a la vista de la evolución anterior, “en la que los costes subyacentes de los cánones se han incrementado año tras año por encima del aumento de la actividad, cabe reiterar la necesidad de implementar dicho esquema de incentivos a la reducción de costes”, asevera.

### CNMC y sector reclaman un convenio Ministerio-Adif

“La resolución de la CNMC está en la misma línea de lo que venimos diciendo de forma reiterada al Adif y al Ministerio de Transportes respecto de los cánones”, confirma Juan Diego Pedrero, presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP). “No puede ser que no exista un convenio entre el Ministerio y Adif sobre el uso de la onerosa infraestructura ferroviaria”, asevera Pedrero.

Además, “tampoco puede ser que los cánones sigan actualmente sometidos a los Presupuestos Generales del Estado (PGE), porque somos el único país de Europa en el que pasa esto”, recuerda el presidente de AEFP. Esta situación “impide margen y flexibilidad al propio gestor de infraestructuras ferroviarias” para acometer cambios en la estructura actual, para que “se pudieran articular bonificaciones o incentivos diferentes habi-

## Europa proclamará a 2021 como el ‘Año Europeo del Ferrocarril’

La Comisión Europea propuso el pasado mes de marzo que 2021 se convierta en el ‘Año Europeo del Ferrocarril’. El organismo pretende que se contribuya de esta manera a la consecución de los objetivos del ‘Pacto Verde Europeo’ en materia de transporte. Esta propuesta debe ser ratificada también por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo. En este contexto, el Comité de las Regiones (CDR) ha emitido recientemente un dictamen en torno a la propuesta de la Comisión Europea, cuyo ponente ha sido Jaroslaw Stawiarski, presidente del Gobierno regional de Lublin (Polonia). En lo que al apartado del transporte ferroviario de mercancías se refiere, el dictamen de Stawiarski destaca que “la inversión en los corredores ferroviarios de transporte de mer-



Jaroslaw Stawiarski, ponente en el Comité de las Regiones.

cancías y en las terminales de transbordo contribuye a reforzar la cohesión territorial en la Unión Europea, a aumentar el comercio con terceros países y a mejorar el desarrollo económico y la situación del empleo”. El documento muestra su apoyo al cambio modal en favor del ferrocarril, en particular en el transporte ferroviario de

pasajeros hasta distancias de 1.000 kilómetros, así como la aplicación de sistemas de fomento y financiación para el transporte de mercancías por ferrocarril. Según pronostica Stawiarski, estas políticas de impulso permitirían un aumento de la cuota de transporte total en la Unión Europea del 17 por ciento actual hasta el 30

por ciento en el horizonte de 2030. En este contexto, el ponente del Comité de las Regiones también reclama a los Estados miembros que promuevan y financien programas de transferencia del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril mediante la creación de nuevos proyectos como el programa polaco ‘Tiry na tory’ y que compartan sus mejores prácticas en materia de cambio modal. El citado programa polaco se basa en el lema “camiones sobre las vías” y pretende establecer una apuesta por el impulso del transporte intermodal a través de una política de reducción de las tarifas de acceso a la infraestructura ferroviaria para los servicios intermodales de mercancías, que en Polonia se encuentran entre las más altas de la Unión Europea.

da cuenta de la crisis provocada por la COVID-19 que vivimos actualmente”, matiza.

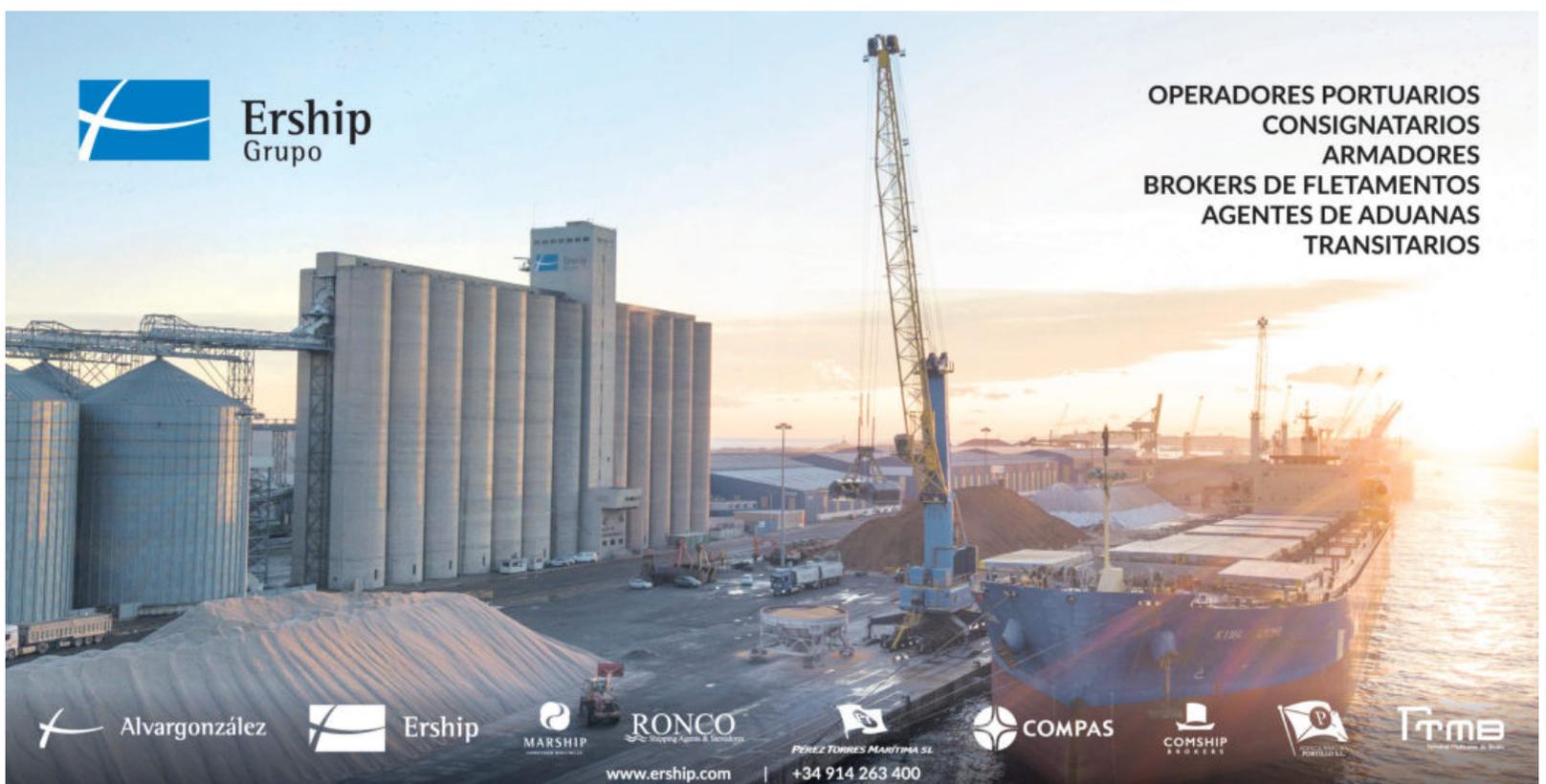
La resolución de la CNMC recomienda también al Adif la congelación de los cánones previstos para el próximo año 2021, teniendo en cuenta la crisis sanitaria y económica y mientras se prolongue la misma, tal y como ha venido reco-

mandando la Unión Europea. En el caso de los cánones previstos para el próximo año por el Adif, las mercancías tendrían que asumir un incremento medio del 36 por ciento (ver cuadro), como ya avanzó este periódico en pasadas ediciones. Esta subida media afecta a los cánones por adjudicación de capacidad (modalidad A), que se incrementa-

rían un 32 por ciento; los cánones por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B), que aumentarían un 41 por ciento; así como los cánones por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C), que subirían un 29 por ciento, según las previsiones del Adif.



**OPERADORES PORTUARIOS  
CONSIGNATARIOS  
ARMADORES  
BROKERS DE FLETAMENTOS  
AGENTES DE ADUANAS  
TRANSITARIOS**



 Alvargonzález

 Ership

 MARSHIP

 RONCO  
Shipping Agents & Brokers

 PEREZ TORRES MARITIMA SL

 COMPAS

 COMSHIP  
LOGISTICS

 PTMA  
Puerto de Torrevieja S.L.

www.ership.com | +34 914 263 400

## MARÍTIMO

# Bilbao, 'zona cero' de la inacabada reforma laboral de la estiba en España

Las empresas estibadoras denuncian "amenazas" y advierten a los huelguistas que "no ofrecerán el monopolio de la contratación"

► El puerto de Bilbao se ha convertido en la 'zona cero' de la inacabada reforma de la estiba en España con la convocatoria de una huelga que arrancó el 9 de octubre. Las posiciones entre patronal y sindicatos de estibadores mantienen en tensión los muelles, que vienen sufriendo una notable pérdida de actividad en las últimas semanas.

A. ALDAY/A. MARTÍNEZ. Bilbao

La huelga de estibadores del puerto de Bilbao, iniciada el 9 de octubre, y que continuaba al cierre de esta edición, ha convertido al enclave vasco en reflejo de la inacabada reforma del modelo laboral del sector en España, declarado "ilegal" por el Tribunal de Luxemburgo en 2014. El conflicto originado por la negociación del convenio colectivo, llevó a los sindicatos Coordinadora, UGT, LAB y Kaia a tomar medidas de presión contra las cuatro estibadoras integradas en Bilboestiba Centro Portuario de Empleo (CSP Spain, SLP, Toro y Betolaza y Bergé). Las empresas solicitaron arbitraje al servicio público de mediación del País Vasco, tras haber realizado una oferta a los sindicatos para frenar las movilizaciones. Esta recogía la realización de 250 turnos anuales obligatorios, la regulación del descanso semanal, para garantizar el servicio y un mínimo de dos días de descanso cada siete, la reducción del salario del grupo 1 y un plan contra el absentismo por la vía de la unificación de pluses. Una propuesta, "razonable" y "digna", según las estibadoras.

Con la falta de acuerdo, Bilbao se erige en la 'zona cero' de un modelo de gestión que "simplemente no sirve", tal y como aseguró la propia Autoridad Portuaria a través de una nota. La dirección del enclave, que sufría una importante caída de la actividad en las primeras semanas de huelga, ha puesto el acento sobre un conflicto que va más allá de una situación local. "Los problemas vienen por la no aceptación de las nuevas realidades, normativas y operativas, la falta de productividad y de la competitividad global del

**Puerto de Bilbao: "el modelo de gestión de los servicios de estiba simplemente no sirve"**



Crece la tensión en los muelles de Bilbao por la huelga convocada por los estibadores.

servicio y, por supuesto, la manifiesta y preocupante incapacidad de llegar a acuerdos entre ambas partes", continúa el comunicado. Al cierre de esta edición, las posiciones entre patronal y sindicatos seguían enfrentadas, al tiempo que crecía la tensión en los muelles con cruces de acusaciones y desmentidos. Las empresas han denunciado "amenazas y coacciones a otros trabajadores por supuestos piquetes informativos", así como el incumplimiento de los servicios mínimos. Las empresas reiteran que "llevan años sufriendo las presiones y amenazas de un colectivo que ahora ha extendido estas prácticas al personal de empresas auxiliares, habilitado y formado para el desarrollo de

tareas complementarias". Las empresas lamentan que "poco más de 300 trabajadores, muy bien remunerados y con el salario garan-

## Desatentidos el 90% de los suministros para la industria

tizado, impiden la actividad de otros en su ya consolidada estrategia de controlar el mercado". Así las cosas, Bilbestiba CPE avanzó que los primeros 15 días de huel-

## Exigencias de la estiba

**Que la empresa** se comprometa en la continuidad del Centro Portuario de Empleo y cese en sus constantes amenazas de disolución del mismo.

**Aumentar el personal** de Bilboestiba contratando a nuevo personal estibador, y así poder atender todas las peticiones de las empresas estibadoras y socias del CPE.

**Reducir la grave precarización** del empleo en el sector, dotando de estabilidad y dignificando a los trabajadores que vienen prestando sus servicios en las empresas estibadoras mediante la conversión de sus contratos temporales en contratos indefinidos en Bilboestiba CPE.

**Que se respete el descanso** semanal y diario de todos los trabajadores.

**Que se respete el límite máximo** de jornada anual y/o turnos de trabajo pactados en el convenio colectivo del puerto.

**Que se mejore** las condiciones de la maquinaria y de las instalaciones de las empresas estibadoras del puerto de Bilbao.

**Que las empresas y asociaciones empresariales** se avengan a negociar de buena fe el nuevo convenio colectivo del puerto de Bilbao.

ga de la estiba habían supuesto la pérdida de 16 escalas de buques, con una pérdida del 46 por ciento de carga general y un 48 por ciento de contenedores respecto al flujo de la última quincena de septiembre. El tráfico de camiones tenía una reducción media del 80 por ciento, mientras que el 90 por ciento de las operaciones de suministro a la industria "no han podido ser atendidas a causa de la actuación de los piquetes", explican desde Bilboestiba. Fuentes del CPE advierten de que "el 'secuestro' de estas mercancías pone en grave riesgo la actividad de las empresas, cuyos sistemas de producción se basan en niveles residuales de almacenaje".

## A la espera de la resolución de la CNMC sobre el V Acuerdo Marco

En clave nacional, la vista oral por la denuncia presentada por la patronal Asoport contra la modificación realizada por Anesco y los sindicatos del IV Acuerdo Marco de Estiba en materia de subrogación, que se tenía que celebrar el pasado 20 de octubre en la Audiencia Nacional, quedó suspendida. El tribunal entiende que "el caso está pendiente de la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre el contenido del V Acuerdo Marco", según confirmaron a TRANSPOR-

TE XXI fuentes judiciales. La vista se celebrará el 26 de noviembre. "Parece razonable que esperemos a que haya una resolución de la CNMC", indicó Joaquín Coello, presidente de Asoport, a este periódico, al término de la vista en la Audiencia Nacional. Coello estima que la tercera resolución de Competencia "será igual a la última", dado que el tema de la subrogación obligatoria del personal de la estiba "se mantiene" en el nuevo borrador de convenio enviado por Anesco y los sindicatos al organismo

regulador. Desde la patronal se entiende que una vez aprobado el quinto convenio "es verdad que el cuarto decae, por lo que ya no tiene sentido nuestra demanda. Lo que dice la Audiencia Nacional es que si se aprueba por la CNMC y se publica en el Boletín Oficial del Estado, el juicio sobre el cuarto ya no tiene sentido". El sindicato Coordinadora había solicitado, sin éxito, la suspensión de los actos de conciliación y juicio debido a la declaración del estado de alarma en el municipio de Madrid y la

inexistencia de perjuicio para las partes y previsible ausencia de objeto del pleito. Para Víctor Díaz, abogado de la formación sindical, "el objeto de la demanda es la obtención de una sentencia declarativa sobre la eventual nulidad de determinadas disposiciones del IV Acuerdo Marco", matizando que la suscripción de un nuevo convenio (V Acuerdo Marco) deroga íntegramente el IV Acuerdo por lo que "dejará sin objeto el conflicto jurídico sometido a la consideración" de la Audiencia Nacional.

## MARÍTIMO

# Brittany Ferries crecerá a doble dígito en 2021 en las líneas que enlazan España con Reino Unido e Irlanda

Aumentará su capacidad de carga con la incorporación del nuevo buque "Galicia"

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Después de un 2020 marcado por la pandemia, Brittany Ferries espera con "optimismo" el próximo año. Así lo han comunicado desde la naviera, tras avanzar que "varios clientes importantes han indicado su intención de aumentar el negocio en 2021". Una previsión que "podría representar un 15 por ciento adicional del tráfico de mercancías en las rutas que conectan el Reino Unido con España y un 15 por ciento en su enlace entre Irlanda y España". En total, la compañía transporta alrededor de 210.000 unidades anuales a través de su red.

"El equipo de transporte de Britta-

ny Ferries ha trabajado incansablemente durante la crisis de la COVID-19 para garantizar el suministro de productos esenciales como alimentos y medicinas", subrayó Simon Wagstaff, director de transporte de la naviera. "Es una parte importante de nuestra cartera, porque el transporte de mercancías comprende alrededor de una cuarta parte del volumen de negocio de la empresa", añadió.

En este sentido, la naviera destacó la línea que conecta España con Irlanda, que arrancó en 2018 entre los puertos de Cork y Santander, y cuya operativa trasladó a principios de este año a Rosslare-Bilbao en res-



El ferri "Galicia", que entrará en servicio en diciembre, tiene capacidad para 155 remolques.

puesta a la demanda de los clientes de carga, como ya publicó entonces este periódico. "Esta decisión ha dado sus frutos y se espera que la demanda continúe creciendo a medida que más empresas en Irlan-

## El nuevo ferri de la naviera ya está realizando pruebas

da y la Península busquen un desvío del 'Brexit' para escapar del puente terrestre del Reino Unido", subrayaron desde la compañía. Entre las noticias positivas para el transporte de mercancías entre Rei-

no Unido y España, la naviera también ha puesto el foco en la inminente incorporación del nuevo buque de la compañía, "Galicia", que entrará en servicio en diciembre. Esta unidad, que ya se encuentra realizando pruebas, tiene 214,5 metros de eslora y más de 3.000 metros lineales de carga, con capacidad para 155 remolques. Además de la línea entre España y Reino Unido, el ferri "Galicia", el más grande en la historia de la compañía, realizará una rotación semanal entre los puertos de Portsmouth y Cherburgo. Un servicio multicanal de los muchos que prestará servicio al mercado de carga el próximo año, donde destaca la ruta Caen-Portsmouth, que transporta casi el 50 por ciento de la carga de la naviera.

**valenciaPort**

valenciaport  
Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

**Marca de Garantía**  
Puerto de Valencia · Puerto de Sagunto

marcagarantia.com  
valenciaport.com

## ► Transporte internacional de mercancías por carretera

# España sigue exhibiendo músculo

Mantiene la segunda posición del ranking europeo en toneladas-kilómetro, por detrás de Polonia, pese al fuerte auge de las flotas de los países del Este en los últimos años

ALFONSO ALDAY. Madrid

España sigue gozando de buena salud en el transporte internacional de mercancías por carretera. Pese al fuerte crecimiento de las flotas de Europa del Este en los últimos años, sobre todo de Lituania, nuestro país mantiene la segunda posición del ranking europeo en toneladas-kilómetro producidas, con una cuota de mercado del 11,8 por ciento, solo por detrás de Polonia, que continúa a años luz del resto de sus más inmediatos perseguidores.

La estadística recogida en el último informe elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con datos de Eurostat, la oficina estadística de la Comisión Europea, no deja lugar a dudas (ver cuadros adjuntos).

Los camiones españoles movieron el pasado año casi 83.650 millones de toneladas-kilómetro, lo que supone un aumento del 3,9 por ciento.

## La flota española controla el 63% de los flujos import-export

En cuanto a las toneladas transportadas, la fotografía cambia un poco. España figura en cuarta posición, si bien, tras registrar un aumento del 4,2 por ciento en el último año, continúa recortando diferencias con Países Bajos y Alemania, en segundo y tercer lugar, que registraron un descenso del 2,3 y 6,8 por ciento, respectivamente. Polonia lidera la clasificación con 315 millones de toneladas transportadas, un 18,1 por ciento más que en 2018. No hay que perder de vista que los vehículos españoles tienen menor participación que en las toneladas-kilómetro debido a que realizan desplazamientos más largos. En total, los camiones españoles canalizaron casi 87 millones de toneladas en 2019, lo que equivale al tránsito de unos 3,6 millones de vehículos pesados.

“Los empresarios españoles de transporte internacional por carretera siguen siendo de los más competitivos en el ámbito europeo y un apoyo fundamental como vector de exportación”, aseguró a TRANSPORTE XXI el director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia. “Las mercancías que se venden en Europa van montadas a lomos de camiones españoles dos de cada tres veces, cosa que pocos paí-

### TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

	Toneladas-kilómetro (millones de Tm-km)						Toneladas (miles de Tm)					
	Cuota						Cuota					
	2019	2019	2018	2017	2015	%19/15	2019	2019	2018	2017	2015	%19/15
Polonia	229.587	32,3%	29,3%	30,5%	25,0%	+7,3%	315.024	25,7%	22,5%	23,6%	18,9%	+6,8%
<b>España</b>	<b>83.648</b>	<b>11,8%</b>	<b>11,7%</b>	<b>10,8%</b>	<b>11,6%</b>	<b>+0,2%</b>	<b>86.666</b>	<b>7,1%</b>	<b>7,0%</b>	<b>6,5%</b>	<b>6,6%</b>	<b>+0,4%</b>
Lituania	49.562	7,0%	5,8%	5,1%	3,8%	+3,2%	57.217	4,7%	3,9%	3,2%	2,2%	+2,5%
Rumanía	44.367	6,2%	6,5%	5,8%	4,3%	+1,9%	56.443	4,6%	4,7%	4,3%	2,9%	+1,7%
Alemania	37.838	5,3%	5,9%	5,9%	7,2%	-1,9%	114.362	9,3%	10,3%	10,4%	11,6%	-2,2%
Países Bajos	33.288	4,7%	5,0%	4,9%	5,9%	-1,2%	129.722	10,6%	11,2%	11,0%	12,3%	-1,7%
Eslovaquia	27.211	3,8%	4,2%	4,1%	4,5%	-0,7%	44.291	3,6%	4,1%	4,0%	4,3%	-0,7%
Hungría	23.569	3,3%	3,6%	3,9%	4,5%	-1,2%	37.104	3,0%	3,2%	3,5%	3,7%	-0,7%
Eslovenia	21.706	3,0%	2,9%	2,6%	2,5%	+0,5%	37.336	3,0%	3,0%	2,7%	2,5%	+0,6%
Portugal	20.600	2,9%	3,3%	3,3%	3,4%	-0,5%	21.694	1,8%	2,1%	2,0%	2,2%	-0,4%
Italia	15.495	2,2%	1,9%	1,8%	2,0%	+0,1%	25.177	2,1%	2,0%	1,8%	2,0%	0,0%
Bulgaria	14.832	2,1%	2,8%	3,8%	4,0%	-1,9%	18.526	1,5%	2,0%	2,9%	2,6%	-1,1%
República Checa	14.047	2,0%	2,6%	3,2%	6,0%	-4,0%	29.257	2,4%	2,9%	3,4%	5,9%	-3,5%
Bélgica	13.102	1,8%	1,8%	1,9%	2,4%	-0,5%	54.356	4,4%	4,4%	5,1%	5,6%	-1,1%
Grecia	12.912	1,8%	2,0%	1,8%	0,8%	+1,1%	8.872	0,7%	0,9%	0,7%	0,3%	+0,4%
Letonia	11.615	1,6%	1,7%	1,7%	1,9%	-0,3%	17.990	1,5%	1,5%	1,3%	1,3%	+0,2%
Francia	11.226	1,6%	1,7%	1,7%	2,0%	-0,4%	39.951	3,3%	3,7%	3,6%	3,8%	-0,5%
Austria	9.195	1,3%	1,3%	1,3%	1,6%	-0,3%	24.662	2,0%	2,2%	2,2%	2,3%	-0,3%
Croacia	8.166	1,1%	1,2%	1,1%	1,0%	+0,1%	14.922	1,2%	1,3%	1,1%	1,1%	+0,2%
Luxemburgo	6.720	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%	-0,2%	29.830	2,4%	2,3%	2,0%	2,2%	+0,3%
Reino Unido	6.306	0,9%	1,0%	0,9%	1,2%	-0,3%	16.587	1,4%	1,4%	1,2%	1,6%	-0,3%
Estonia	3.084	0,4%	0,6%	0,6%	0,8%	-0,3%	5.017	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	-0,1%
Dinamarca	2.826	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	-0,1%	5.176	0,4%	0,5%	0,4%	0,6%	-0,1%
Suecia	2.492	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	-0,2%	5.137	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	-0,2%
Irlanda	2.442	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%	0,0%	8.108	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%	0,0%
Finlandia	2.137	0,3%	0,3%	0,2%	0,5%	-0,2%	4.495	0,4%	0,3%	0,2%	0,4%	0,0%
Noruega	2.063	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	-0,1%	4.992	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,0%
Suiza	1.817	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	-0,1%	11.941	1,0%	0,8%	0,8%	1,0%	0,0%
Chipre	27	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	29	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Total</b>	<b>711.880</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1.224.884</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

### ¿QUIÉN CARGA Y DESCARGA EN ESPAÑA?

#### ► EXPORT

	Cuota					
	2019	2019	2018	2017	2015	%19/15
<b>España</b>	<b>42.945</b>	<b>67,1%</b>	<b>65,6%</b>	<b>65,8%</b>	<b>65,3%</b>	<b>+2,8%</b>
Portugal	7.132	11,1%	13,3%	13,0%	14,2%	-21,8%
Polonia	4.265	6,7%	4,7%	5,1%	5,1%	+31,4%
Lituania	2.232	3,5%	2,8%	2,4%	1,7%	+105,9%
Rumanía	2.163	3,4%	3,9%	3,7%	2,0%	+70,0%
Francia	1.349	2,1%	2,1%	1,9%	2,2%	-4,5%
Bulgaria	724	1,1%	1,9%	2,4%	1,8%	-38,9%
Resto	8.309	5,0%	5,7%	5,7%	7,7%	-35,1%
<b>Total</b>	<b>69.119</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>0,0%</b>

#### ► IMPORT

	Cuota					
	2019	2019	2018	2017	2015	%19/15
<b>España</b>	<b>32.952</b>	<b>64,6%</b>	<b>62,9%</b>	<b>62,4%</b>	<b>63,3%</b>	<b>+2,1%</b>
Portugal	6.205	12,2%	13,3%	13,8%	14,7%	-17,0%
Polonia	3.043	6,0%	5,6%	4,9%	4,7%	+27,7%
Rumanía	2.247	4,4%	4,2%	4,3%	2,4%	+83,3%
Lituania	1.805	3,5%	2,9%	2,3%	1,7%	+105,9%
Francia	1.436	2,8%	2,3%	2,5%	2,7%	+3,7%
Bulgaria	506	1,0%	2,2%	2,9%	2,0%	-50,0%
Resto	2.846	5,5%	6,6%	6,9%	8,5%	-35,3%
<b>Total</b>	<b>51.040</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>0,0%</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Eurostat. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ses pueden decir”, añadió Valdivia. De hecho, la expansión de la UE hacia el este no ha supuesto una pérdida de cuota de mercado para España, que se sitúa en el 7 por ciento, en toneladas transportadas. “Las empresas españolas de transporte por carretera son eficaces y eficientes, es decir, competitivas, y nuestros cargadores nos siguen utilizando con total confianza para llevar sus bienes a Europa”, destacó el director general de la patronal Astic.

## Pese a la expansión de la UE, España mantiene su cuota

Los datos son demoledores. En el caso de las exportaciones, “donde existe más peligro de que las flotas extranjeras puedan restar carga al sector”, según coinciden en señalar fuentes consultadas por este periódico, los camiones españoles son,

con diferencia, los que más cargan con destino a otros países europeos. En concreto, en 2019, los vehículos pesados españoles canalizaron el 67,1 por ciento de las toneladas transportadas, dos puntos porcentuales más que hace cinco años. A continuación se encuentran Portugal, con una cuota del 11,1 por ciento, Polonia (6,7 por ciento), Lituania (3,5 por ciento) y Rumania (3,4 por ciento).

### Polonia es el país que más transporte internacional realiza

Lo mismo ocurre con las mercancías recibidas desde el exterior, donde España también gana por goleada. Los camiones españoles movieron el pasado año el 64,6 por ciento de las toneladas con destino a nuestro país. Por detrás se sitúan Portugal (con un peso del 12,2 por ciento), Polonia (6 por ciento), Rumania (4,4 por ciento) y Lituania (3,5 por ciento). Una estadística que echa por tierra la 'alarma' creada por algunas organizaciones sectoriales, caso de Fenadismer, que asegura, a través de una nota, que "el transporte español continúa su rumanización y lituanización". Nada más lejos de la realidad, al

### LAS FLOTAS NACIONALES EN EL TRANSPORTE EUROPEO 2019

	Transporte total	Export*	Import**	Externo***	Cuota externo
Lituania	57.217	6.672	5.231	45.314	79,2%
Rumania	56.443	8.720	6.989	40.734	72,2%
Luxemburgo	29.830	5.147	7.049	17.634	59,1%
Letonia	17.990	4.322	3.274	10.394	57,8%
Bulgaria	18.526	4.240	3.595	10.691	57,7%
Eslovenia	37.336	11.199	8.237	17.900	47,9%
Polonia	315.024	89.762	75.147	150.115	47,7%
Eslovaquia	44.291	13.807	12.296	18.188	41,1%
Portugal	21.694	6.763	7.521	7.410	34,2%
Hungría	37.104	12.129	12.347	12.628	34,0%
Croacia	14.922	5.616	4.860	4.446	29,8%
Irlanda	8.108	3.793	2.185	2.130	26,3%
Países Bajos	129.722	54.908	45.712	29.102	22,4%
Dinamarca	5.176	3.025	1.082	1.069	20,7%
Bélgica	54.356	26.006	17.376	10.974	20,2%
Austria	24.662	9.912	9.923	4.827	19,6%
Alemania	114.362	58.002	40.179	16.181	14,1%
República Checa	29.257	15.199	9.920	4.138	14,1%
Reino Unido	16.587	7.790	6.651	2.146	12,9%
<b>España</b>	<b>86.666</b>	<b>42.945</b>	<b>32.952</b>	<b>10.769</b>	<b>12,4%</b>
Suecia	5.137	2.820	1.752	565	11,0%
Suiza	11.941	4.478	6.320	1.143	9,6%
Italia	25.177	13.297	9.630	2.250	8,9%
Francia	39.951	19.008	18.006	2.937	7,4%
Noruega	4.992	3.048	1.752	192	3,8%
<b>Total</b>	<b>1.224.884</b>	<b>439.017</b>	<b>353.846</b>	<b>424.111</b>	<b>0,0%</b>

En miles de toneladas. (\*) Mercancías cargadas en su país con destino a otros países europeos. (\*\*) Mercancías recibidas desde otro país europeo. (\*\*\*) Mercancías que se corresponden con triangulaciones entre países o cabotaje, que no tienen ni origen ni destino en el país de los vehículos pesados utilizados. Fuente: Ministerio de Transportes. Elaboración: TRANSPORTE XXI

comprobar que la cuota de mercado de España, tanto en toneladas-kilómetro producidas, como en toneladas transportadas, se ha mantenido en los mismos niveles durante los

últimos cinco años (ver cuadros adjuntos).

Con la estadística en la mano, es evidente la progresión de las flotas lituanas y rumanas, con un avance

del 138 y 81 por ciento, respectivamente, desde el año 2015, pero no a costa de España. Un crecimiento que, además, viene de la mano de conectar países que no son el suyo (*cross trade*).

### Lituania y Rumania crecen de la mano del *cross trade*

Es más, un análisis más detallado de la estadística del Ministerio de Transportes revela que Lituania y Rumania lideran la clasificación de transporte externo, con una cuota del 79,2 y 72,2 por ciento, respectivamente. Una situación que podría dar un giro tras la entrada en vigor del 'Paquete europeo de Movilidad', tan contestado, precisamente, por los países localizados en Europa del Este. En España, sin embargo, el transporte bilateral sigue siendo su principal baza, como refleja la estadística, compensando el desequilibrio entre exportaciones e importaciones con operaciones triangulares. "Con el nuevo 'Paquete de Movilidad' se nos presentan oportunidades importantes para poner en valor la competitividad de las empresas españolas de transporte internacional por carretera", concluyó Ramón Valdivia.

**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](http://www.smartcityexpo.com)

Broadcasted via  
**TOMORROW.**  
**CITY**

## POLÍTICA

# El Paquete de Movilidad de Bruselas dispara la burocracia en el transporte

Las empresas se están convirtiendo en “auténticos centros de gestión documental” para poder atender a la normativa europea

► El Paquete de Movilidad de Bruselas dispara la burocracia en el transporte. Las empresas se están convirtiendo en “auténticos centros de gestión documental” para poder atender los requerimientos de la normativa europea, según se puso de manifiesto en el marco de una reciente jornada en línea organizada por Aeutransmer.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

El Paquete de Movilidad europeo está provocando una inflación de trámites burocráticos para las empresas de transporte, según se puso de manifiesto en el marco de la jornada en línea organizada por Aeutransmer.

“Genera una burocracia de un calibre tremendo”, señaló el director general de Astic, Ramón Valdivia. “Este es un sector extremadamente regulado y que está convirtiendo a las empresas de transporte en auténticos centros de gestión documental”, afirmó José María Quijano, secretario general de CETM.

El sector se ve obligado a llevar a cabo “una gestión dura y constante de documentación para estar al día y evitar sanciones y no puede ser que la actividad del transporte esté sometida a tanta burocracia”, añadió Quijano.

Al nuevo paquete europeo “lo apruebo por misericordia”, señaló Valdivia. “No me sale aprobarlo viéndolo como ha salido, si bien es



Ramón Valdivia, director general de Astic.

cierto que teniendo en cuenta lo que podía haber pasado con él habría que darle hasta un nueve”, matizó. “Viendo lo que podría haber pasado, que hubo riesgo hasta de que nos prohibieran el transporte internacional, ha salido un paquete equilibrado”, concedió. Valdivia también lamentó que la profesión de transportista es la única que no puede decidir dónde descansa en su tiempo libre, algo que “choca con los derechos humanos de las personas”, máxime teniendo

**“Al nuevo Paquete de Movilidad lo apruebo por misericordia”  
(Ramón Valdivia)**



José María Quijano, secret. gral. de CETM.

en cuenta la ausencia de una red de aparcamientos seguros en la Unión Europea.

El paquete tenía como objetivo “medidas que mejoraran la situación del sector, pero al haber tantos intereses chocando, al final ha salido lo que ha salido”, apuntó Quijano. “Partiendo de los distintos plazos de aplicación de la normativa vamos a ver qué sucede en el futuro”, añadió. Además, en este contexto de inflación burocrática para las empresas del sector, el secretario general de CETM recordó que la carga y descarga es un trabajo adicional para el conductor que limita la eficiencia del transporte, como se ha puesto de manifiesto en la mesa tripartita con cargadores y Administración. “La empresa de trans-

porte se tiene que dedicar a transportar y nada más”, sentenció.

Por su parte, Desirée Paseiro, asesora jurídica de Fenadismer, fue la que se mostró más satisfecha con el nuevo paquete europeo, al que tachó de “logro importante para el sector”. Si bien advirtió que sigue habiendo “una constante presión por parte de algunos países sobre importantes aspectos del paquete”. En concreto, “los países del este de Europa están ejerciendo su fuerza intentando que determinados aspectos puedan verse limitados o eliminados” e hizo referencia a los retornos de vehículos y conductores a sus países de origen, el período de enfriamiento en el cabotaje o el desplazamiento de trabajadores. “Esperemos que esta presión no tenga éxito”, matizó Paseiro.

**“Con tantos intereses, ha salido lo que ha salido” (Quijano)**

Y es que la asesora jurídica de Fenadismer hizo hincapié en que, por su posición geográfica, España “necesita una regulación uniforme y armonizada, porque podemos tener desventajas competitivas en el sector”. Paseiro recordó que “las condiciones laborales, sociales y económicas de los países de Europa del este son cualitativa y cuantitativamente inferiores a España”.

En la jornada, moderada por la secretaria general de Aeutransmer, Nuria Lacaci, también intervinieron Marta Santamaría, subdirectora general de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre, y Alicia Rubio, subdirectora general de Inspección de la Dirección General de Transporte Terrestre, que expusieron las principales novedades normativas relacionadas con el Paquete de Movilidad europeo definitivamente aprobado en julio del presente año.

## MARÍTIMO

## Asecob reclama flexibilidad para los trámites en el cambio de tripulaciones

**TRANSPORTE XXI. Madrid**

La Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob), que preside Julio Carrasco, ha solicitado a la Dirección General de la Marina Mercante una mayor flexibilidad burocrática para solucionar “ciertas trabas” con las que se encuentran las empresas a la hora de proceder a los cambios de tripulaciones en los buques en los puertos españoles.

La patronal ha demandado a Benito Núñez, director general de Marina Mercante, que la administración marítima española sea más benévola

ante la corta validez de los visados, considerando la escasez de vuelos o la obligatoria cuarentena de buques con algún infectado, aún asintomático y sin contagios, al menos cuando parte de esta cuarentena pudiese realizarse en navegación a su siguiente destino.

Fuentes de Asecob han explicado que Núñez ha reiterado el compromiso de Marina Mercante “con el legítimo y humanitario derecho a los cambios de tripulaciones, solicitando a los consignatarios que no escatimen esfuerzos para realizarlos pese a las posibles trabas admi-

nistrativas que puedan surgir, ofreciendo su incondicional apoyo a mediar con los estamentos pertinentes en caso de no poder solucionarse localmente con Capitanía Marítima”.

Por otro lado, Marina Mercante ha anunciado a Asecob que la reforma de las leyes de puertos y navegación, cuyo trámite de información pública está en marcha, “no prevén colisión alguna con la tramitación simultánea del nuevo Reglamento de Despacho de Buques, en proceso de redacción, ya que no contemplan de momento modificaciones de impacto en el Reglamento aparte de las encaminadas a la simplificación, tramitación electrónica, plazos y otras similares”.

Por último, la patronal ha arrancado el compromiso de la Dirección General de la Marina Mercante de



Julio Carrasco, presidente de Asecob.

publicitar el Registro de Consignación “a la mayor brevedad, una vez sean solventados definitivamente los problemas técnicos acaecidos” explicaron fuentes de Asecob.

# Madrid



## Servicios / 21

Isolan Inversiones Inmobiliarias presenta la única oferta para adjudicarse una parcela en el centro de transportes de Coslada



Operativa de avión carguero con productos sanitarios en las pistas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Foto: C.MADRID

## Aena quema etapas para la nueva plataforma tecnológica de carga

Licita asistencia técnica para tres aplicaciones sobre gestión de importación, reserva de *handling* y base de datos de conductores

► Aena quema etapas para la puesta en marcha de la nueva plataforma tecnológica para la comunidad de la carga aérea. El gestor aeroportuario licita la asistencia técnica para tres aplicaciones sobre gestión de documentos de transporte a la importación, reserva de muelles en las terminales de *handling* y una base de datos de conductores.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Aena avanza en sus planes para impulsar la digitalización de la carga aérea en los aeropuertos españoles, a través del desarrollo e implantación de la primera fase de un Cargo Community System (CCS), similar al ya existente en algunas de las principales pistas europeas.

El gestor aeroportuario ha puesto en marcha la licitación de la contratación de la asistencia técnica para “el desarrollo y explotación de aplicaciones en una plataforma de uso compartido para el intercambio de información entre los integrantes de la comunidad de carga en los aeropuertos de la red Aena”.

La futura plataforma tecnológica para la carga aérea contará inicialmente con tres aplicaciones, como adelantó en su día este periódico. Las aplicaciones estarán dirigidas a

la gestión de documentos de transporte a la importación, la reserva de muelles en las terminales de *handling* y una base de datos de conductores. Las aplicaciones se integrarán en una plataforma de intercambio de datos en la nube, donde todos los usuarios puedan

### Aena bonificará al 100% los dos primeros ejercicios del CCS

suministrar y acceder fácilmente a los datos que necesitan para su actividad, según reza el pliego de la licitación al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.

El contrato, que tendrá una dura-

ción de tres años, representará para Aena una inversión prevista de 1,57 millones de euros. Las tres aplicaciones desarrolladas serán comercializadas por la empresa adjudicataria y estarán bonificadas durante los tres años de duración del contrato, “con objeto de impulsar el proceso de digitalización de la carga aérea en España”. Las bonificaciones serán del 100 por ciento en los dos primeros años y del 50 por ciento en el tercero.

Una vez finalizado el período de contratación de servicios con Aena, la adjudicataria continuará de forma autónoma, gestionando la plataforma de uso compartido y el desarrollo de nuevas aplicaciones.

Los trabajos de puesta en marcha de las tres aplicaciones está previsto que se completen en un plazo de 12 meses desde su adjudicación. El pliego establece un coste máximo de 2.500 euros al mes para agentes de *handling* y transitarios, si bien los transitarios que gestionen hasta 100 AWB al mes tendrán un coste máximo singular por la suscripción del servicio de 250 euros al mes.

## OPER. LOGÍSTICOS

### Alloga amplía su plataforma logística de Toledo, que ya cuenta con 42.000 m<sup>2</sup>

**C. SÁNCHEZ. Madrid**

Alloga, proveedor de servicios logísticos para el sector farmacéutico, acaba de estrenar la ampliación de sus instalaciones en Borox (Toledo). El operador logístico del grupo Alliance Healthcare ha sumado 10.000 metros cuadrados más y una capacidad de 16.000 palés, tal y como avanzó TRANSPORTE XXI en su día.

Con la nueva ampliación, Alloga cuenta con una superficie de 42.000 metros cuadrados en Borox y una capacidad total de 64.000 palés. Alloga también planifica reforzar su estructura en Cataluña, como adelantó este periódico. Alliance Healthcare contará con un nuevo almacén de más de 30.000 metros cuadrados, de los que 11.465 se dedicarán en exclusiva a las instalaciones de Alloga. Alloga Logística inició su andadura en España en 1997 y adquirió en 2012 el operador logístico español T2 Picking. La compañía ofrece una red logística para el sector farmacéutico en Europa que opera en nueve países: España, Portugal, Reino Unido, Francia, Italia, Rumanía, República Checa, Alemania y Lituania.

## SERVICIOS

### La contratación de espacios logísticos mantiene tendencia positiva en la región

**TXXI. Madrid**

La contratación de espacios logísticos en la Comunidad de Madrid creció un 56 por ciento en los nueve primeros meses del año, tras sumar 650.028 metros cuadrados en ese período, según datos de BNP Paribas Real Estate.

El incremento de los volúmenes logísticos asociados al auge del comercio electrónico durante la pandemia es el motor que impulsa este mercado.

Software para la *logística* y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

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

**TRANSKAL**

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

**ADUR** software productions



## Madrid Air Cargo / Flash

### LA PANDEMIA IMPACTA CON MÁS FUERZA EN EL VOLUMEN DE EXPORTACIÓN

La pandemia ha impactado con más fuerza en los tráficos de carga de exportación en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que en los de importación, que se han visto compensados en parte por el incremento de vuelos chárter con material sanitario procedente de China durante el pico de la crisis en la pasada primavera. En los nueve primeros meses del presente año, Barajas registró un tráfico de exportación de 120.757 toneladas, según datos oficiales de Aena, lo que representó un descenso del 40,08 por ciento con respecto al mismo período del año anterior. Por su parte, las importaciones se contrajeron en menor medida, situándose en un 24,59 por ciento después de registrar un movimiento de 144.851 toneladas de enero a septiembre. La cancelación de rutas de largo radio con motivo de la crisis sanitaria y el descenso significativo de la demanda de pasaje está contribuyendo a esta escalada negativa en los tráficos de exportación, puesto que pese a que la demanda se incrementa, la oferta de vuelos no lo hace en la misma medida, según explican fuentes del sector. La caída de la exportación en Barajas tocó fondo en el mes de abril, con un movimiento de 6.848 toneladas de mercancías y un descenso del 66,08 por ciento respecto al mismo mes del año anterior.

### AIR EUROPA RECUPERARÁ MÁS RUTAS CON AMÉRICA DE MANERA GRADUAL

Air Europa tiene previsto recuperar más vuelos de largo radio entre Madrid y el continente americano de manera gradual a partir del presente mes de noviembre. Al cierre de esta edición, la aerolínea española operaba vuelos con Sao Paulo, Montevideo, San Pedro Sula, Quito,



**Iberia Airport Services incorpora tractores de aviones eléctricos y a control remoto.** Iberia Airport Services ha incorporado ocho unidades de tractores de aviones eléctricos que se dirigen por control remoto y se utilizan para remolcar el avión hacia atrás antes de la salida de cada vuelo. El operador de *handling* de Iberia utilizará estos vehículos, que reducen las emisiones de CO2, en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

Santo Domingo, Santa Cruz, Guayaquil, Buenos Aires, Asunción y Lima y tenía previsto reanudar sus vuelos desde Madrid con Bogotá,

Caracas, Medellín y La Habana. En diciembre, las previsiones de la compañía pasan por reactivar las rutas con Miami, Panamá, Punta Cana y Salvador de Bahía. Por su parte, en la temporada de primavera tiene previsto recuperar las rutas con Nueva

York, Cancún, Recife y Fortaleza. Air Europa, que operaba al cierre de esta edición con más de 25 destinos nacionales e internacionales, alcanzó un tráfico de 20.522 toneladas de mercancías en Barajas de enero a septiembre. La aerolínea registró su peor dato de tráfico en abril, en pleno pico de la pandemia, con apenas 159 toneladas operadas, mientras que en septiembre alcanzó las 1.319 toneladas.

### BARAJAS MANTIENE EL CRECIMIENTO EN VUELOS CHÁRTER DE CARGA

El aeropuerto de Barajas registró un tráfico de 17.086 toneladas de carga transportadas en vuelos no regulares durante el tercer trimestre del presente año, lo que repre-

senta un incremento del 77,66 por ciento respecto al mismo período del ejercicio anterior. La pista mantiene así una tendencia al alza en este tipo de tráficos, aunque inferior a la registrada en el segundo trimestre, en pleno pico de la pandemia, que conllevó una inflación de vuelos de carga chárter cargados de material sanitario. En el segundo trimestre, el tráfico de mercancía operado por vuelos chárter se elevó hasta las 22.753 toneladas en Madrid, con un incremento del 130 por ciento con respecto al mismo período del año anterior, como ya adelantó este periódico en pasadas ediciones. En el conjunto de los primeros nueve meses del año, el tráfico total de mercancías en vuelos chárter en Barajas se elevó hasta las 49.471 toneladas, lo que supuso un incremento del 58,40 por ciento.

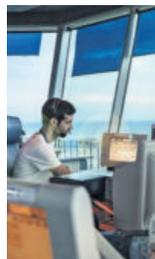
### QATAR INCREMENTA SUS FRECUENCIAS SEMANALES EN MADRID-BARAJAS

Qatar Airways incrementó a principios de octubre el número de frecuencias de sus conexiones en el aeropuerto de Barajas de cara a la

temporada de invierno. La aerolínea asiática opera una decena de conexiones semanales desde Barajas, las mismas que también lleva a cabo en Barcelona. Qatar movió 17.563 toneladas en Madrid-Barajas en los primeros nueve meses del año, situándose como la séptima aerolínea por volúmenes de carga en la pista.

### ENAIRO RENOVARÁ SU RADAR DE PARACUELLOS DEL JARAMA EN MADRID

Enaire, el gestor de navegación aérea en España, acometerá la renovación de cuatro radares primarios de su red, entre ellos el de Paracuellos I que da servicio al aeropuerto de Madrid. Los radares primarios son imprescindibles para poder proporcionar una separación reducida en las áreas terminales de alta densidad de los aeropuertos españoles. Además, proporcionan una red adicional de seguridad en la provisión del servicio de vigilancia aérea, al permitir identificar aeronaves en caso de fallo en los sistemas embarcados. Enaire cuenta con una red de 13 radares primarios en España.



## EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Tráfico tiene prevista la creación de un certificado específico de distribución urbana de mercancías en el Registro de Vehículos

## La DUM del futuro

La distribución urbana de mercancías (DUM) está cada día más en el foco de las autoridades de las principales ciudades del mundo. El comercio electrónico ha recibido el empujón definitivo con la pandemia. Tanto es así que el alcalde de Zaragoza, Jorge Azcón, avanza

ba en el marco de una reciente jornada de Citet que hay que replantearse el futuro de los numerosos locales dedicados a la venta presencial que se cierran y se cerrarán en los próximos años. La logística de última milla puede tener mucho que decir en este aspecto. Por su parte, la Dirección General de Tráfico (DGT) tampoco se había tomado en serio la DUM hasta ahora, como así reconoce su subdirectora adjunta de Vehículos, Susana Gómez. Pero eso está cambiando. Tráfico analiza al detalle qué es lo que se hace en esta materia en grandes urbes de todo el mundo. Nueva York, por ejemplo, pondrá en marcha rutas específicas para el reparto urbano de mercancías. Estas rutas estarán segregadas en el futuro del resto del tráfico de la ciudad. Mientras, Londres ha pospuesto, como consecuencia de la crisis sanitaria, la entrada en vigor, prevista para estas

fechas, de la obligatoriedad del uso de nuevas medidas tecnológicas de seguridad en vehículos de transporte de mercancías a partir de las 12 toneladas de masa máxima autorizada (MMA). Los camiones que circulen por la capital londinense deberán incorporar cámaras y avisadores para evitar accidentes con peatones u otros vehículos cada vez más habituales en el tráfico de las grandes ciudades, como pueden ser bicicletas o patinetes. En España, Tráfico cuenta con una nueva plataforma tecnológica de gestión denominada 'DGT 3.0' que recoge toda la información procedente de los ayuntamientos en materia de movilidad urbana, incluida la de mercancías. Además, este organismo tiene previsto crear un certificado específico de distribución urbana de mercancías en el Registro de Vehículos.

madrid@grupoxi.com

## EXPRESS

### CTT Express acelera su crecimiento gracias al empuje del comercio electrónico

C. SÁNCHEZ. Madrid

CTT Express, nombre comercial con el que opera desde febrero la antigua Tourline Express Mensajería después de ser absorbida por la lusa CTT Expresso-Serviços Postais e Logística, ha visto acelerados sus planes de crecimiento en el mercado español, gracias al fuerte impulso de los volúmenes de comercio electrónico.

La paquetera ha incrementado por encima del 60 por ciento su actividad desde que pusiera en marcha su nueva marca en febrero. De esta manera, la compañía está cerca de alcanzar en apenas ocho meses las previsiones de crecimiento avanzadas por su director general, Manuel Molins, para los dos próximos años y que se situaban en el umbral del 70 por ciento. La compañía movió cerca de 15 millones de envíos en nuestro país el pasado ejercicio. Como ya adelantó este periódico, CTT Express tiene previsto acometer un plan de inversiones durante los dos próximos años que ya en el presente ejercicio contempla una cuantía superior a los 12 millones de euros destinados a instalaciones, tecnologías y digitalización. En esta línea, la compañía proyecta crear centros de distribución por toda la Península, ampliando los actuales de Madrid, Barcelona y Valencia. Estas nuevas instalaciones estarán dotadas de sistemas automáticos de clasificación y de un software de inteligencia artificial para ganar en capacidad de reparto y flexibilidad en picos de demanda, como la próxima campaña de *Black Friday* y Navidad. CTT Express, que sigue desplegando su nueva imagen corporativa en sus camiones y furgonetas, cuenta con más de 200 franquicias y 40 centros de distribución.

## SERVICIOS

# Isolan presenta la única oferta para adjudicarse una parcela en el centro de transportes de Coslada

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Isolan Inversiones Inmobiliarias ha presentado la única oferta en el marco del proceso de enajenación mediante subasta pública de una parcela de 6.548 metros cuadrados propiedad de la sociedad pública Centro de Transportes de Coslada (CTC Coslada).

La oferta económica presentada por Isolan asciende a 2,25 millones de euros y al cierre de esta edición estaba previsto que el órgano de contratación confirmase la adjudicación definitiva de la parcela, según confirman fuentes del sector. El suelo logístico que CTC Coslada ha puesto en licitación forma parte de los 110.000 metros cuadrados de la ampliación en la zona norte del centro de transportes.

## La parcela a subasta cuenta con 6.548 m2 de superficie

Isolan es una consultora especializada en el sector inmobiliario industrial que inició sus operaciones en 2016 y cuyas oficinas centrales se encuentran precisamente ubicadas en el mismo centro de transportes de Coslada.

La compañía ha participado en distintas operaciones y proyectos vinculados al sector inmo­logístico en Madrid y su área de influencia, como la comercialización de distintos parques logísticos en ubicaciones como Coslada, Villaverde o San

Fernando de Henares, según aparece en la web de la consultora. Como avanzó este periódico, la sociedad pública Centro de Transportes de Coslada es propietaria de tres parcelas en la ampliación de las instalaciones, de las que dos, de 8.296 y 6.548 metros cuadrados (5.854 y 5.238 edificables, respectivamente), ya han salido a concurso. La tercera parcela cuenta con 10.825 metros cuadrados, 8.660 edificables, que al cierre de esta edición todavía no se habían sacado a licitación.



El centro de transportes de Coslada cuenta con más de 111 hectáreas tras su ampliación.

La sociedad Centro de Transportes de Coslada está participada mayoritariamente por la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid (55 por ciento). Además, la Cámara de Madrid dispone de un 28,5 por ciento y el ayuntamiento de Coslada de un 16,5 por ciento.

La ampliación del centro se divide en una decena de parcelas. La farmacéutica Cofares es propietaria de la más grande de las siete restantes (45.000 metros cuadrados), mientras que el resto pertenecen al grupo inmobiliario Clement, la Comunidad de Madrid, el ayuntamiento de Coslada y un propietario privado.

## CARRETERA

### La Guardia Civil desarticula una banda que robaba en camiones

La Guardia Civil de Toledo, junto con la Policía Municipal de Madrid, en el marco de la operación 'Capaga', desarticuló recientemente un grupo criminal especializado en el robo de mercancía de camiones estacionados en áreas de descanso. Los delincuentes sustrajeron género por valor de 500.000 euros, de los que se han recuperado 150.000 euros.

<b>OEA</b> <b>Operadores Económicos Autorizados</b>		<b>Transporte Internacional de Mercancías</b>
<b>Empresas de servicios a las Empresas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menor número de controles físicos y documentales</li> <li>Prioridad en los controles</li> <li>Reducción de la garantía del IVA</li> <li>Notificación previa de los controles físicos</li> <li>Despacho centralizado</li> <li>Elección del lugar de la inspección</li> </ul>	
	<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>	
	<b>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L.</b> Camí del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona ) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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
	<b>AIRPHARM SA</b> 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	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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
	<b>BERNARDINO ABAD SL</b> Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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
	<b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b> Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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
	<b>CASINTRA GRUPO</b> 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	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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)
	<b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> 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	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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
	<b>COMA Y RIBAS SL</b> 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	<b>NUESTROS SERVICIOS</b> <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



Transfesa Logistics suma a su red de trenes europeos los tráficos reefer de CoolRail impulsados en alianza con Euro Pool System

## Grupo Mazo reduce su huella de carbono con flota más eficiente

El transportista frigorífico renueva un 25% de su parque, con 74 nuevas tractoras que reducirán los consumos de combustible

► Grupo Mazo apuesta por reducir su huella de carbono con la adquisición de flota de transporte más eficiente que permite reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. El flotista frigorífico valenciano está renovando un 25 por ciento de su flota con la incorporación de 74 nuevas tractoras que reducirán notablemente los consumos de combustible.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

Grupo Mazo está modernizando parte de la flota de transporte para la presente campaña en su firme apuesta por reducir la huella de carbono con tractoras que tienen menores emisiones de CO<sub>2</sub>.

El flotista frigorífico, con central en Alzira (Valencia), inició en octubre el proceso de renovación de un 25 por ciento de su flota con la incorporación de 74 tractoras, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI José Ramón Mazo, director general de la empresa. La compañía ha decidido diversificar en tres fabricantes la renovación de material para la presente campaña, adquiriendo 30 Mercedes Actros 5, 25 MAN TGX510 y 19 Renault T520.

El objetivo de la empresa valenciana es mejorar sus indicadores de consumo de combustible, ya que con las nuevas unidades, por ejemplo de MAN, “el consumo llega a ser un 8 por ciento menos que el ante-



Grupo Mazo dispone de una flota de 330 tractoras y 870 frigoríficos.

Foto: Martínez

rior modelo”, explica José Ramón Mazo, matizando que “eso es muy importante para nosotros”.

Con la renovación del parque de tractoras, Grupo Mazo mantiene una flota formada por 330 tractoras y 870 semirremolques frigoríficos. El operador realiza el transporte a más 700 empresas para las que viene realizando alrededor de 170 cargas completas diarias por España, Europa y norte de África.

El flotista está en proceso de construcción de su futura plataforma

logística y base central en el parque empresarial El Plá de Alzira, donde pondrá en marcha a partir de 2021 un complejo de 102.000 metros cuadrados de superficie.

La plataforma dispondrá de un aparcamiento para acoger a 200 tractoras y 300 semirremolques y un almacén refrigerado con 30 muelles de carga y descarga y varias cámaras frigoríficas. El complejo contará con una zona dedicada a la conexión de semirremolques a la red eléctrica y túneles de lavado.

### MARÍTIMO

## Trasmediterránea reordena su oferta de carga entre el puerto de Valencia y Baleares

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

Trasmediterránea ha modificado su plan de flota en la línea regular entre el puerto de Valencia y las Islas Baleares, apostando por una mejora significativa de sus volúmenes dedicados al transporte de mercancías, según han explicado fuentes de la compañía.

En concreto, la naviera de Grupo Armas ha duplicado la oferta diaria en el servicio regular Valencia-Palma, donde ha situado dos buques, el “Ciudad de Ibiza” y el “Ciudad de Granada”. Junto a estos dos barcos, ha situado el “Volcán de Tíjarafe” en el servicio Valencia-Ibiza, mientras que el “Super Fast Levante”, dedicado al transporte de carga rodada, queda a la disponibilidad de la demanda existente para que pueda reactivarse en el servicio regular con Baleares.

Trasmediterránea ha activado este plan de flota para la temporada de invierno una vez que se ha formalizado la salida de los buques “Forza” (2.200 metros lineales) y “Tenacia” (2.623 metros lineales) de las líneas de Baleares. Ambos barcos han sido fletados por un año por la naviera italiana Grandi Navi Veloci para la ruta Génova-Palermo. Con el nuevo plan de flota de tres buques, Trasmediterránea suma una oferta de 4.266 metros lineales de carga rodada en sus servicios entre el puerto de Valencia y las Islas Baleares, a la que habría que añadir los 1.580 metros lineales del “Super Fast Levante”.

### MARÍTIMO

## Cementos Molins arrancará actividad en la concesión de TMS en Alicante

**ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante**

Cementos Molins Industrial arrancará su actividad en el puerto de Alicante con la explotación de una instalación destinada al almacenamiento, ensacado y distribución de cemento en el Muelle 21.

La Autoridad Portuaria de Alicante ha acordado autorizar la cesión parcial de uso de la concesión que tiene Terminales Marítimas del Sureste. Esta concesión en el Muelle 21 había estado cedida en los últimos años por la estibadora a Cimsa Cementos España, filial de la turca Cimsa, que inició su actividad en

mayo de 2011 en Alicante.

La entrada de Cementos Molins en la dársena alicantina se produce una vez que la empresa turca Cimsa se comprometiera a vender las instalaciones de su filial en Alicante y su fondo de comercio asociado a Cementos Molins para obtener la aprobación de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC) ante la compra de la planta de cemento blanco de Cemex España en Buñol (Valencia) acordada el pasado año.

La concesión del Muelle 21 del puerto alicantino dispone de dos silos



Cementos Molins fortalecerá sus operaciones en la Comunidad Valenciana. Foto: C. Molins

con una capacidad para el almacenamiento de 20.000 toneladas de cemento, así como instalaciones para manipulado y ensacado de material, una plataforma que supu-

so una inversión de 7 millones de euros. Los silos disponen de una estructura interior en forma de cono que facilitan la caída del cemento.

## Estudio sobre los portacontenedores

La firma consultora Siport 21 realizará un estudio de operatividad de flota de los buques portacontenedores en las terminales del puerto de Valencia

## Mejoras medioambientales en Castellón

Las constructoras Pavasal y Beca se encargarán de la instalación de lava-ruedas para los camiones de graneles en las dársenas sur y norte del puerto de Castellón

# Los trenes de vehículos se recuperan en la terminal de Grimaldi de Valencia

El tráfico ferropuerto resurge en septiembre, pero afronta una caída acumulada del 55% con un flujo anual de 16.280 unidades

► Los trenes de vehículos nuevos han iniciado una tímida recuperación en la terminal de Grimaldi del puerto de Valencia, de acuerdo a su comportamiento el pasado mes de septiembre. El tráfico ferropuerto resurge, pero afronta una caída acumulada del 55 por ciento con un flujo anual de 16.280 unidades en los nueve primeros meses.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

Los trenes de vehículos nuevos han vuelto a reactivarse en la playa de vías de la instalación de carga rodada de Grimaldi, que explota su filial Valencia Terminal Europa (VTE). Los últimos flujos mantienen una tendencia positiva.

En septiembre, el tráfico ferropuerto en la instalación tomó impulso, en un escenario de cierta 'normalidad', con la operativa de 30 trenes y el transporte de 3.360 unidades. Los flujos son similares a los obtenidos en el mes de febrero (3.472 unidades), con anterioridad a la entrada en vigor del estado de alarma, que conllevó el cierre de las plantas automovilísticas que utilizan la logística ferroviaria para sus exportaciones por el enclave.

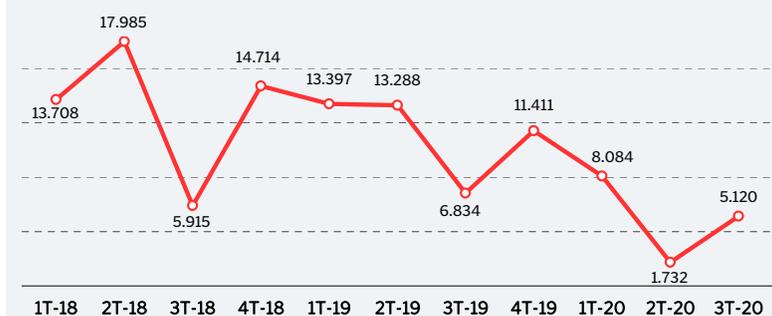
Con el cierre industrial, los trenes afrontaron dos meses de baja actividad. En abril solo se hicieron 4 trenes con 392 unidades, mientras que en mayo las empresas de tracción no tuvieron ninguna actividad. Los tráficos se reactivaron en junio, con 13 trenes y 1.340 unidades, mientras que en julio y agosto se realizaron 11 y 5 trenes, respectivamente, con 1.312 y 448 unidades. Pese a lo reducido del tráfico de agosto, este volumen suele ser normal de acuerdo a los flujos de los dos últimos años, según la estadística de la Autoridad Portuaria de Valencia a la que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI. De acuerdo al acumulado del ejercicio, el tráfico ferropuerto de vehículos sufre un importante deterioro. En número de trenes, la caída es del 55 por ciento, con un movimiento de 151 convoyes, mientras que en número de unidades transportadas la reducción es del 51 por

**La terminal de Grimaldi operó 151 trenes de vehículos hasta septiembre**



En septiembre se retomó cierta 'normalidad' con 30 trenes y 3.360 unidades. Foto: APV

### EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LOS TRENES DE VEHÍCULOS EN VALENCIA



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

ciento, con un volumen de 16.280 unidades.

Durante el presente ejercicio, los trenes de vehículos nuevos que se mantienen activos son los que tracciona Renfe desde las plantas de Renault en Valladolid y Palencia para el transporte de unidades de

Captur y Kadjar, así como el que viene realizando por la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia la empresa Captrain España para el operador logístico Gefco con unidades de Grupo PSA, fabricadas en la planta de Figueruelas. Valencia Terminal Europa dispone

## Nuevo plan de flota ro-ro que apuesta por la eficiencia

La naviera italiana va a desplegar a partir del presente mes de noviembre un nuevo plan de flota en su línea regular ro-ro entre los puertos de Valencia y Sagunto con Italia. Los flujos de mercancías en ambos enclaves valencianos suponen en la actualidad el 60 por ciento del negocio de Grimaldi en España, según ha señalado Francisco de Candia, director comercial en España. El armador va a posicionar su nuevo buque "Eco Valencia" en la línea entre Valencia, Salerno y Livorno, un carguero ro-ro que puede transportar 7.800 metros lineales de carga rodada, cifra que equivale a unos 500 remolques. Esta capacidad de la bodega es el doble que la de los barcos más grandes que actualmente opera, pero la nueva unidad consume la misma cantidad de combustible, con una velocidad de crucero de 20,8 nudos, lo que significa "una eficiencia duplicada en consumo por tonelada transportada". Con la decisión de colocar en Valencia el nuevo buque para reforzar sus operaciones de autopistas del mar, la naviera reafirma su compromiso con la Autoridad Portuaria, aunque, al cierre de esta edición, aún no se había hecho público el plan de flota de la italiana que realiza dos servicios desde Valencia y Sagunto con varias unidades de 2.800 metros lineales de bodega.

de tres vías en su instalación del Dique del Este para operar simultáneamente hasta dos trenes de 700 metros de longitud. El mayor número de vehículos manipulados por tren se logró en 2018, con 52.322 unidades. En 2019, el tráfico cayó un 14 por ciento, con 44.930 unidades.

**Medatlantic Managements sl.**

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

Airfreight Services Specialist

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

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

**DEPOT REAL BENLOCH S.A.** OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL  
SUPPLY CHAIN INTEGRATION

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

DEPOT REAL BENLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | [realbenloch.com](http://realbenloch.com)

## FERROCARRIL

# Transfesa suma a sus trenes europeos los 'reefer' impulsados por CoolRail

El operador abre su terminal de Almussafes a los exportadores hortofrutícolas que tienen cinco salidas ferroviarias a la semana

► Transfesa suma a los trenes multiproducto que realiza entre Valencia y varios países de Europa los contenedores *reefer* impulsados por CoolRail en alianza con Euro Pool System. El operador ha abierto su terminal intermodal de Almussafes a los exportadores hortofrutícolas que ahora tienen cinco salidas ferroviarias a la semana.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Transfesa Logistics ha añadido a su red de trenes multiproducto los contenedores *reefer* impulsados por el servicio CoolRail en alianza con Euro Pool System.

Ambas empresas han reactivado el CoolRail, iniciado en mayo de 2019 y que fue paralizado el pasado mes de abril, agrupando los flujos de *reefer* con los tráficos regulares de sectores de la automoción, industrial y agroalimentario que viene realizando Transfesa desde Almussafes, terminal de Ford España.

“Los trenes son multiproducto, porque es la única forma de que sean rentables”, ha explicado a TRANSPORTE XXI Pedro Ramos, gerente de Grandes Cuentas del operador, matizando que el objetivo es “poder configurar otros puntos de carga en España en los próximos meses”.

El servicio, que está siendo operado bajo el nombre de ‘CoolRail powered by Transfesa Logistics’, pretende introducir una mayor competitividad en la exportación española de productos frescos como naranjas, tomates y pepinos. Bartolomé Saro, gerente de Euro Pool System, indicó que “el proyecto anterior se nos

## ITINERARIO DEL SERVICIO COOLRAIL EN ALIANZA CON TRANSFESA



quedaba corto en los destinos, por lo que hemos decidido buscar una empresa puntera como Transfesa para abrir nuevas rutas en el norte, ya que es fundamental que los exportadores españoles tengan alternativas en los destinos europeos, no solo en Róterdam”. Los trenes, bajo tracción de Renfe en España, tienen un tránsito de 44 horas al norte de Francia (Douges)

y Alemania (Colonia) y de 72 horas con Reino Unido (Londres). Hasta los países nórdicos y del este de Europa, el tránsito es de 96 horas. El servicio es puerta a puerta, incluido los acarrees por carretera. Transfesa quiere impulsar tráficos directos hasta la frontera desde Constantí, Granollers y Zaragoza, flujos que se añadirán a los de Valencia, en trenes independientes.

## MARÍTIMO

## TIL tendrá operativa su futura terminal robotizada de Valencia en 2027

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Terminal Investment Limited (TIL) tendrá plenamente operativa su nueva terminal robotizada del puerto de Valencia en 2027. Esa es la fecha que la Autoridad Portuaria de Valencia estima para que la instalación pueda entrar en operación comercial, según anunció Aurelio Martínez, presidente del enclave, en una comparecencia celebrada en Cortes Valencianas. Martínez explicó que la Autoridad Portuaria continúa a la espera de la respuesta de Puertos del Estado acerca de la adenda sobre el anteproyecto constructivo del muelle, la eliminación del dique de abrigo, así como las modificaciones realizadas tras desestimar las obras de dragado. Asimismo, TIL también está estudiando los cambios para observar cómo afectan a su proyecto. Los cambios del anteproyecto se debieron al “impacto social” y a que había un informe técnico del Cedex sobre la agitación de las aguas ante la eliminación del dique “que lo permitía”, indicó Martínez. La inversión de la Autoridad Portuaria será de alrededor de 300 millones. Los siete años de plazo teórico, podrían avanzarse, abriendo una primera fase de la instalación, una vez se despejen los “problemas políticos” que han envuelto a la ampliación norte, y si las modificaciones pueden variar la hoja de ruta de TIL, así como su inversión de 1.000 millones de euros.

La terminal, llamada a modernizar el modelo de estiba de España con la introducción de la automatización en las grúas marítimas, permitirá situar a Valencia como tercer puerto de contenedores de Europa. La capacidad teórica será de 4,8 millones de TEUs, duplicando los flujos actuales del enclave.

## EL CATALEJO



Antonio Martínez

La fanfarria de ‘powerpoints’ que tiene entre manos la Administración para el ferrocarril debe plasmarse en abrir nuevas terminales UIC

## Si no fuera por Ford

La vida industrial y logística, el comercio exterior, revolotea en un círculo eterno en Valencia. Ford, el puerto, el azulejo de Castellón, el calzado de Alicante y el campo. Por mucho que nos quieran contar e innovar, junto a la emergente corriente del comercio electrónico y

los flujos de las cadenas de distribución, casi todo pasa por estos protagonistas de la economía de la Comunidad Valenciana. Son sectores estratégicos, a los que cualquier gobernante debería mirar no solo con privilegios sino con su educación. Atentar contra estos baluartes de la economía debería estar penado, pero desgraciadamente todos acumulan innumerables agravios históricos, relacionados con pésimos políticos mal asesorados en logística y de cavernícola ideología. Junto a la modernización de sectores estratégicos y punteros como son la industria agraria, textil y cerámica, Ford es hoy una planta de referencia para la estadounidense en Europa, pero su logística es mejorable. Pese a la fortaleza que supone tener de aliado al puerto, un gigante a su lado respecto a otras marcas implantadas en España, Valencia aún no ha logrado un tren decente con

Europa. Va camino de conseguirlo. Hoy, se componen convoyes partidos para llegar a la frontera y hacer mercantes de 750 metros, el estándar de la interoperabilidad ferroviaria. La fanfarria de *powerpoints* que tiene entre manos la Administración para el ferrocarril debe plasmarse en abrir nuevas terminales UIC. Si Fuente San Luis será una instalación de vanguardia, Adif debe despejar proyectos como el de Alonso en Quart y la Autoridad Portuaria acabar con la modernización de la terminal de Cosco. Mientras tanto, lo cierto es que Ford, bajo la gestión de Transfesa, abanderará la ruta del ancho UIC en el corazón del Mediterráneo. Almussafes será la primera terminal en Valencia capaz de lanzar un tren con ancho europeo. Y es que si no fuera por el afán de Ford, el ancho UIC sería un sueño de verano.



APMT Barcelona proyecta invertir 70,4 millones en su concesión, que se suman a los 86,4 millones que gasta desde 2015

## Girona se prepara como *hub* intermodal del Corredor Mediterráneo cerca de la frontera

Cimalsa inicia la segunda fase de Logis Empordà y en desarrollo el proyecto para la conexión e implantación del doble ancho de vía en la terminal ferroviaria de Vilamalla

EVA MÁRMOL. Girona

El noreste de Girona, cerca de la frontera con Francia, se prepara como *hub* intermodal del Corredor Mediterráneo con tres iniciativas: la plataforma Logis Empordà, en obras la segunda fase, la terminal ferroviaria de Vilamalla, ya operativa y cuya conexión con el ancho de vía internacional se ha desbloqueado, y una tercera actuación, a más largo plazo, de más suelo logístico y una nueva terminal ferroviaria en el Far d'Empordà.

Cimalsa, la empresa pública de la Generalitat que promueve centros de transporte y plataformas intermodales, invierte 5,7 millones de euros en la segunda fase de Logis Empordà. Una decisión tomada al "contar con tres precontratos y cinco contactos muy avanzados" para ocupar la superficie logística, señala Enric Ticó, presidente de Cimalsa, a TRANSPORTE XXI. "Hacemos una inversión pública que genera tracción para poner en marcha la privada" (ver despiece), añade.

La actuación supone una oferta de suelo logístico de 328.000 metros cuadrados, que se sumarán a los 163.000 metros cuadrados de la primera fase. Cimalsa prevé que las



Vista aérea de la zona.

primeras empresas empiecen a operar en el nuevo espacio a finales de 2021.

Otra pieza del *hub* intermodal es la terminal ferroviaria de Vilamalla, que está operativa para el ancho ibérico. TIE, sociedad formada por Cimalsa (52 por ciento) y la Autoridad Portuaria de Barcelona (48 por ciento), gestiona la terminal, por la que han mostrado interés operadores como VIIA y Tradisa. Eso sí, si tiene conexión en ancho de vía internacional. Y el proyecto, enca-

llado desde hace años, se ha desbloqueado. Generalitat y Adif desarrollan coordinadamente el proyecto de conexión e implantación del doble ancho. Además, se ampliará el actual apartadero y se construirá uno nuevo de 800 metros. TIE invertirá en esta actuación, sin calendario todavía, unos 12 millones. La tercera iniciativa, en fase de desarrollo del planeamiento urbanístico, incluye 35 hectáreas más de suelo logístico y una nueva terminal ferroviaria de 24 hectáreas.

### Un euro público genera 5,3 euros de inversión privada

Cada euro de inversión pública en una plataforma logística genera 5,3 euros en inversión privada en inmovilizado fijo (construcción de naves y equipamiento interior), que llega a los 12,2 euros incluyendo flota de vehículos. Esta es la principal conclusión de un estudio realizado por el consultor Ignasi Ragàs para Cimalsa.

En otras palabras, los 100,75 millones de euros que Cimalsa ha invertido en la urbanización de centros logísticos, hasta 2020, ha estimulado una inversión adicional de 337,2 millones en activos fijos, que llega a los 789 millones incluyendo vehículos. Es más, como todavía hay parcelas vacías, una vez los centros logísticos estén plenamente ocupados, el impacto será de 529 millones en activos fijos, llegando a los 1.222 millones sumando flota. Las 130 empresas ubicadas en los centros gestionados por Cimalsa generan más de 6.000 puestos de trabajo.

### FERROCARRIL

## Los trenes de 750 metros podrán circular por la línea Barcelona-Madrid

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los trenes de 750 metros de longitud podrán finalmente circular por el corredor entre Barcelona y Madrid, frente a los convoyes de aproximadamente 500 metros actuales. Las obras para adaptar la línea serán financiadas por el puerto de Barcelona a través de un crédito del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. La inversión asciende a 30 millones de euros, que se reparten hasta 2023.

La actuación contempla "la implementación de apartaderos y mejoras en los corredores ferroviarios Madrid-Barcelona y Zaragoza-Pamplona para trenes de 750 metros", señala un comunicado conjunto de Puertos del Estado, Adif y la Autoridad Portuaria de Barcelona, que han firmado un convenio para tirar adelante el proyecto. Se hará por

fases y la primera será el tramo Zaragoza-Reus (Tarragona).

La circulación de trenes de 750 metros en este corredor ferroviario es una actuación reclamada desde hace años por operadores y entidades como BCL. El tramo entre Barcelona y Zaragoza es el principal corredor ferroviario peninsular, que alcanzó 1,8 millones de toneladas netas movidas en 2018, según el último informe del sector de la CNMC.

BCL presentó hace siete años un proyecto, evaluado entre 30 y 35 millones de euros, para adaptar la línea ferroviaria en ancho ibérico a la circulación de trenes de hasta 750 metros. La propuesta consistía en aprovechar las terminales que ya cuentan con vías de 750 metros y ampliar a esta longitud las estaciones más pequeñas.



## Grupo Mestre

**Consignación y Fletamento s.l.**  
Logística integrada marítimo portuaria



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



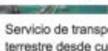
**P&O NEDLLOYD** Servicio regular y directo desde Castellón y Valencia para SFAX (Túnez), MISURATA (Libia) y EL KHOMS (Libia)



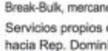
**NAVIERA BARCELONESA, S.A.** Servicio a buques tramp.



**FESCO** Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.



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



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

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

## MARÍTIMO

# APMT Barcelona prevé invertir en nuevo atraque y maquinaria 70,4 millones

Con esta actuación, vinculada a la ampliación de su concesión del muelle Sur, suma un desembolso de 156,8 millones de euros

EVA MÁRMOL. Barcelona

APM Terminals Barcelona proyecta invertir 70,4 millones de euros en su concesión del muelle Sur del puerto de Barcelona para ganar capacidad y mejorar la operativa. Esta actuación va ligada a la prórroga del periodo de la concesión en 9,2 años, hasta junio de 2037, que ha solicitado a la Autoridad Portuaria. Una inversión que se sumaría a los 86,4 millones de euros inicialmente previstos por la estibadora de A.P. Moller-Maersk, entre 2015 y 2024, de acuerdo con los compromisos vigentes en el último acuerdo concesional.

La propuesta de la estibadora, que mueve anualmente alrededor de un millón de TEUs, consiste en "dotar a la terminal de maquinaria, infraestructura de obra civil y sistemas tecnológicos para poder hacer frente a las necesidades que la instalación afrontará en los próximos años". De acuerdo con el proyecto presentado a la Autoridad Portuaria, en trámite de información pública, APM Terminals Barcelona construirá un segundo atraque para portacontenedores de más de 18.000 TEUs de capacidad (*ultra large container ship*). Esta actuación contempla la construcción de refuerzos estructurales del muelle, defensas y bolardos, así como refuerzos de las vigas del lado tierra, entre otras obras.

De los 70,4 millones de euros de inversión, 16,53 millones se destinan a esta obra civil. La maquinaria se lleva la principal partida, 53,31 millones. Para el segundo atraque previsto, la estibadora adquirirá tres grúas *Malacamax* en 2023,



La estibadora tiene la concesión desde 1992.

que tendrán capacidad para operar buques de 397 metros de eslora y 23 contenedores de manga. Además, comprará una grúa *post panamax* en 2026, que se sumará a las dos *super post panamax* compradas el año pasado.

## La estibadora mueve alrededor de un millón de TEUs al año

Ampliará también la flota de *straddle carriers* incorporando 49 unidades con tecnología híbrida, que se añadirán a las 29 adquiridas recientemente. Hay una tercera partida de 554.792 euros que dedicará a tecnologías de la información.

APM Terminals presentó un primer proyecto de prórroga del periodo

concesional en 2015, cuando todavía era TCB, es decir, no había sido adquirida por el grupo marítimo danés. Ya como APM Terminals, reformuló la solicitud de ampliación y presentó un segundo proyecto con un ambicioso plan de automatización en 2018.

El proyecto actual responde a que la estibadora está más interesada en poder optar a un concurso de una futura nueva terminal de contenedores en el muelle Prat con una propuesta de automatización más acorde para una nueva instalación que para la actual del muelle Sur.

La que sería la tercera terminal de contenedores del puerto es un proyecto sin previsiones de calendario y, en todo caso, a largo plazo. La presidenta de la Autoridad Portuaria, Mercè Conesa, anunció hace un par de años el inicio de los estudios preliminares, que pasan por análisis geológicos.

## MARÍTIMO

# Primeros pasos de la que será la primera terminal interior del puerto de Tarragona

EVA MÁRMOL. Barcelona

Terminal Intermodal Guadalajara, la que será la primera terminal marítima interior del puerto de Tarragona, ha empezado a dar los primeros pasos. La Autoridad Portuaria ha sacado a concurso el proyecto de movimiento de tierras de zonas de conexión ferroviaria y adecuación de la parcela. La actuación sale a licitación por un montante de 5,71 millones de euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de siete meses. Consiste en acondicionar los terrenos mediante la construcción de una plataforma en tierra sobre la que se cimentará la futura terminal ferroviaria intermodal y sus accesos ferroviarios previstos en una segunda fase.

La plataforma ocupará 150.000 metros cuadrados de superficie en un nudo logístico estratégico, el Corredor del Henares. Contará con cuatro vías, dos de recepción y expedición de trenes y dos de carga y descarga, todas para convoyes de 750 metros de longitud. La inversión total prevista asciende a 20 millones de euros. Su puesta en funcionamiento está prevista para 2021.

La futura terminal intermodal forma parte de la apuesta estratégica por la intermodalidad de la Autoridad Portuaria de Tarragona y que se recoge en su Plan de Empresa 2020-2024, evaluado en 330 millones de euros, 169 millones de financiación pública y 162 millones de financiación privada, durante este periodo. Otra actuación básica para la intermodalidad es la que está ejecutando el Adif desde el pasado verano entre Castellbisbal (Barcelona) y Vilaseca (Tarragona), que permitirá la conexión ferroviaria de la dársena catalana con el Corredor Mediterráneo.

## OJO AVIZOR



Eva Mármol

Ni el Consorci, con el BNEW, ni la Autoridad Portuaria de Barcelona, con la misión comercial virtual, se han quedado de brazos cruzados

## Mejor que la nada

Como el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, que se sacó de la chistera el evento híbrido, virtual y presencial, Barcelona New Economy Week (BNEW), la Autoridad Portuaria de Barcelona no se ha quedado de brazos cruzados ante la imposibilidad de hacer la tradi-

cional misión comercial de cada año por la pandemia. Como el Consorci, la dársena ha hecho de la necesidad virtud y ha organizado una misión virtual a Colombia.

De esta forma, la crisis sanitaria no ha interrumpido una acción comercial que organiza, desde hace 22 años, el puerto catalán a un mercado con el objetivo, no solo de generar nuevos tráficos marítimos, también, oportunidades de negocio a la comunidad logística y portuaria y a las empresas importadoras y exportadoras del *hinterland*.

Obviamente, nada puede sustituir el contacto personal ni las relaciones que se establecen sin pantalla de por medio. Pero, aunque no sea lo mismo, la pandemia también nos ha demostrado que podemos asistir a ruedas de prensa o jornadas virtuales.

Y el mundo virtual permite los contactos bilaterales de empresarios y profesionales, plato fuerte de las acciones comerciales. Es más, el mundo virtual posibilita más contactos que el presencial (aunque, insisto, no sea lo mismo que las relaciones presenciales).

En el momento de escribir estas líneas, sin saber si la misión comercial a Colombia podrá ser híbrida, es decir, también presencial ante la situación sanitaria, y desconociendo la receptividad ante esta primera experiencia de acción comercial virtual, el hecho de no quedarse de brazos cruzados ya es de aplaudir en unos momentos tan paralizantes como los que estamos viviendo.

Sin duda, mejor que sea con pantalla de por medio que la nada.

# PORT SUMMIT TRADE MISSION COLOMBIA 2020

Puerto de Barcelona



## OPORTUNIDADES

Colombia, cuarta economía y tercer país más poblado de Latinoamérica, es el destino de la primera misión comercial virtual organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. Un país con una situación estratégica, que ofrece numerosas oportunidades de negocio y atractivos para invertir.

Páginas 28 y 29



## RELACIONES

El puerto de Barcelona ha sido la principal puerta marítima del sistema portuario español en las relaciones comerciales con Colombia en 2019. El puerto de Cartagena, el principal de contenedores de Colombia y cuarto de Latinoamérica, socio estratégico de la dársena catalana.

Páginas 30 y 31



## PUNTOS DE VISTA

La comunidad portuaria de Barcelona pone en valor que se celebre la misión comercial en formato 'online' porque los encuentros virtuales también generan oportunidades de negocio. Esta primera experiencia virtual pone las bases para un nuevo modelo de misión, señala Mercè Conesa.

Páginas 32 y 33

# Puerto de Barcelona, 'hub' de las relaciones comerciales entre Colombia y Unión Europea

El país suramericano, con una ubicación estratégica en el continente y un nexo de comunicación con Asia, primer destino del nuevo modelo *online* de misión empresarial

EVA MÁRMOL. Barcelona

Ni la crisis sanitaria ha interrumpido las misiones comerciales que organiza, desde hace 22 años, la Autoridad Portuaria de Barcelona para generar no solo nuevos tráficos marítimos, también oportunidades de negocio a la comunidad logística y portuaria, así como al *hinterland*, es decir, a las empresas importadoras y exportadoras.

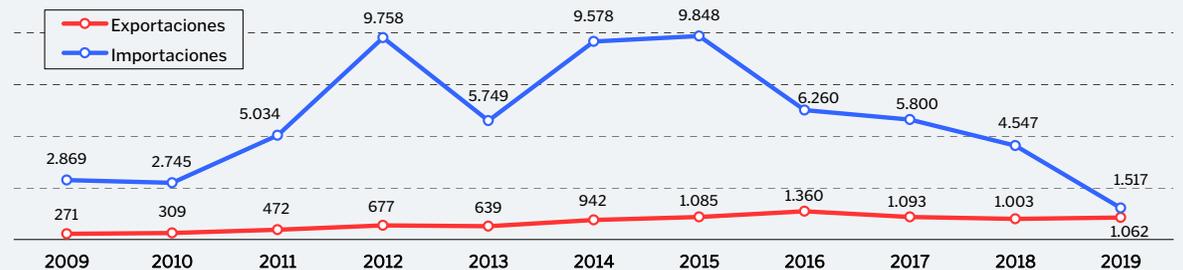
Eso sí, no ha quedado otra que el formato sea *online*. Colombia se convierte así, entre los días 4 y 5 de noviembre, en el destino de la primera misión comercial virtual que organiza un puerto español. Se trata de la 'Port Summit Trade Mission Colombia 2020', que quiere convertirse en "punto de encuentro empresarial internacional para fomentar las relaciones comerciales entre Colombia y Europa con el puerto de Barcelona como principal *hub* logístico facilitador de este comercio internacional", destacan desde la Autoridad Portuaria.

Colombia, cuarta economía y tercer país más poblado de Latinoamérica, ofrece numerosas oportunidades que justifican ser el destino de la acción comercial, según pusieron de relieve los expertos participantes en una *webinar* sobre la misión. Es un país con una ubicación estratégica en el continente americano y nexo de comunicación entre Europa y Asia.



La dársena catalana, facilitadora de las relaciones comerciales entre Colombia y la Unión Europea.

## RELACIONES COMERCIALES ESPAÑA-COLOMBIA



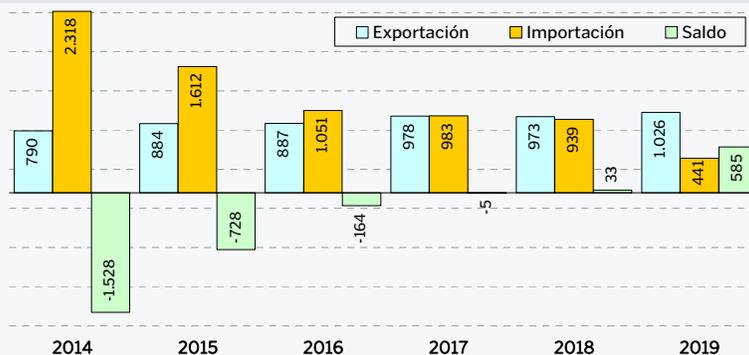
En miles de toneladas. Fuente: Datacomex. Elaboración: Transporte XXI.

## Los proyectos multimodales, una oportunidad

Colombia y España son socios estratégicos: España es el noveno país destino de las exportaciones colombianas y Colombia es el noveno país destino de las exportaciones españolas. España es el segundo inversor en el país suramericano, por detrás de Estados Unidos. Es más, "Colombia invierte en España y reconoce el papel de España como puerta de entrada a Europa", señaló Alicia Montalvo, responsable Económica y Comercial de la Embajada de España en Bogotá.

La experta aseguró que es importante la potencia de "Colombia como *hub* logístico y de comunicaciones". Un *hub* logístico que pasa por un sistema portuario en el que destacan enclaves como "el puerto de Buenaventura, que es la puerta directa con el comercio asiático, el

## BALANZA COMERCIAL BILATERAL ESPAÑA-COLOMBIA EN VALOR



## INVERSIONES DIRECTAS ENTRE ESPAÑA Y COLOMBIA

Epígrafe	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Inversión española en Colombia	2.056	1.427	2.220	1.244	1.126	1.882
Inversión colombiana en España	1.015	262	16	389	1.894	929

En millones de euros. Fuente: ICEX. Elaboración: Transporte XXI.

de Santa Marta, por la importancia del carbón, el de Cartagena, el primero en contenedores, y el de Barranquilla, que está apostando por la inversión".

La situación estratégica de Colombia en mitad de continente "permite acceder a los principales puertos de Norteamérica en corto tiempo", señaló Silverio Gómez, director de

Procolombia en España, agencia gubernamental que promueve las exportaciones colombianas, la inversión extranjera y el turismo en el país. Un buque que sale del puerto de Cartagena tarda seis días en llegar al de Nueva York, "es la distancia más cercana desde los puertos más importantes de Latinoamérica".

Colombia cuenta con sectores tradicionales que van a ser claves en la recuperación económica *postcovid*. "Y uno de los que va a seguir siendo clave es el de las infraestructuras", aseguró Alicia Montalvo. Hay empresas españolas "que invierten en la cuarta generación de concesiones viales (4G), que ya se han empezado a ejecutar". Hay proyectada una quinta generación de concesiones (5G) basadas en la multimodalidad. La apuesta del Gobierno colombiano es potenciar la red fluvial y ferroviaria, así como mejorar la eficiencia del transporte por carretera, marítimo y aéreo para optimizar los costes logísticos del transporte. El principal mecanismo

# MISIÓN PUERTO DE BARCELONA 2020

## RELACIONES COMERCIALES CCAA-COLOMBIA



y Perú en el año 2013, lo que ha permitido que las relaciones comerciales con Europa funcionen mucho mejor”, añade Alicia Montalvo. El país suramericano es el primer socio comercial de la Unión Europea dentro de la Comunidad Andina y el quinto en toda Latinoamérica. Por su parte, la Unión Europea es el segundo socio comercial de Colombia.

## El primer país en zonas francas de Suramérica

Otro atractivo de Colombia es que es el segundo país de Latinoamérica, por detrás de República Dominicana, con mayor número de zonas francas (114) y ocupa la primera posición de Suramérica. “Siempre ha sido y es un país que ha mantenido las reglas de juego estables con la inversión extranjera. Van a encontrar en Colombia un país con una gran atracción para invertir”, añade Silverio Gómez.

Coincide Xavier Roca, director de la agencia catalana para la competitividad Acció en Bogotá: “Colombia hay que entenderla mucho más allá de un país, hay que entenderla como un *hub* regional, no solo por su ubicación geográfica. Además, tiene una seguridad jurídica muy estable, que ayuda a las empresas a confiar en el país para invertir y hacer negocios”. Es uno de los pocos países de la zona que ha crecido por encima del 3 por ciento. Tiene la proyección menos negativa (-5,6 por ciento) del PIB de la región para este año, “eso nos da idea de la fortaleza de país, de la fortaleza de su economía”, añade.

para el desarrollo de las infraestructuras en Colombia son las Alianzas Público-Privadas (APP). “Colombia es el primer país de Latinoamérica con la mayor proporción en términos de PIB de inversión en infraestructura vial, portuaria y aérea”, aseguró el director de Procolombia en España.

El país suramericano se posiciona como una gran plataforma exportadora con “17 acuerdos comerciales vigentes, que permiten tener acceso a 60 países y 1.500 millones de consumidores”. Es más, “es un país que está preparado para el reto de la relocalización, ofreciendo entrada preferencial al 97 por ciento de

los países de la región”, añade el experto. Colombia forma parte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), junto con Ecuador, Perú y Bolivia, y de la Alianza del Pacífico (AdP), con Chile, México y Perú. España “fue un artífice importante del tratado de libre comercio que la Unión Europea firmó con Colombia

## El buen sabor de la primera experiencia

“No solo nos consta (a la Autoridad Portuaria de Barcelona) que la economía colombiana es fiable y estable”, señaló Manel Galán, responsable de Relaciones Externas. Además, “nos consta que realizamos la primera misión comercial a Colombia en 2013 y fue la mejor misión valorada de todas las misiones realizadas a lo largo de estos 22 años”. Participaron 12 empresas importadoras y exportadoras y 15 de la comunidad logística. Asistieron unos 250 empresarios en Bogotá y 120 en Cartagena de Indias a las jornadas empresariales. En total, se realizaron 334

contactos bilaterales con una media de nueve reuniones por empresa. Aunque virtual, la ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’ mantiene la misma estructura que las presenciales. Eso sí, con la particularidad de que el formato digital facilita la presencia y el contacto entre agentes logísticos, portuarios y cargadores de cualquier parte del mundo. La inauguración (día 5) contará con la presencia *online* de la ministra de Transportes de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, y el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat,

Damià Calvet, así como la anfitriona, la presidenta del puerto de Barcelona, Mercè Conesa, entre otras autoridades. Tampoco faltarán el tradicional seminario técnico aduanero (día 6). Se celebrarán mesas redondas sobre el servicio de calidad en los puertos (día 5) y sobre los *smart ports* (día 6). Un plato fuerte de las misiones comerciales son los contactos empresariales bilaterales, que también estarán presentes en este nuevo modelo de misión. Es más, el formato *online* permitirá que los contactos “se puedan alargar entre 10 y 15 días más”, aseguró Manel Galán.

ESPECIALIZADOS EN TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y DE VINOS

**C** Cargo Club  
Air & Sea Forwarders  
www.cargoclub.es  
air@cargoclub.es  
sea@cargoclub.es  
pricing@cargoclub.es

**C** Cargo Wine  
International Delivery  
www.cargowine.com.es

# Barcelona, buen socio de Colombia

El tráfico de mercancías entre el enclave catalán y los del país suramericano acumulan un crecimiento del 17,7%, que llega al 30,5% en TEUs, durante los últimos tres años

EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona ha sido la principal puerta marítima del sistema portuario español en las relaciones comerciales con Colombia en 2019. El enclave catalán alcanzó una cuota del 27 por ciento en el volumen de toneladas que se movieron por barco entre ambos países.

En cuanto al peso de Colombia en los tráficos del puerto de Barcelona, el país suramericano está en el 'Top 15' de destinos de los contenedores (lentos) embarcados en los muelles catalanes, con una cuota del 1,8 por ciento, siendo más residual su papel en las importaciones. El tráfico total entre el puerto de Barcelona y Colombia ascendió a 392.686 toneladas en 2019, lo que supone un incremento del 8,3 por ciento en relación a 2018, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Estos flujos acumulan un incremento del 17,7 por ciento en los últimos tres años. El puerto de Cartagena, el principal en contenedores de Colombia y cuarto de Latinoamérica, concentra el 66,8 por ciento de estos volúmenes.

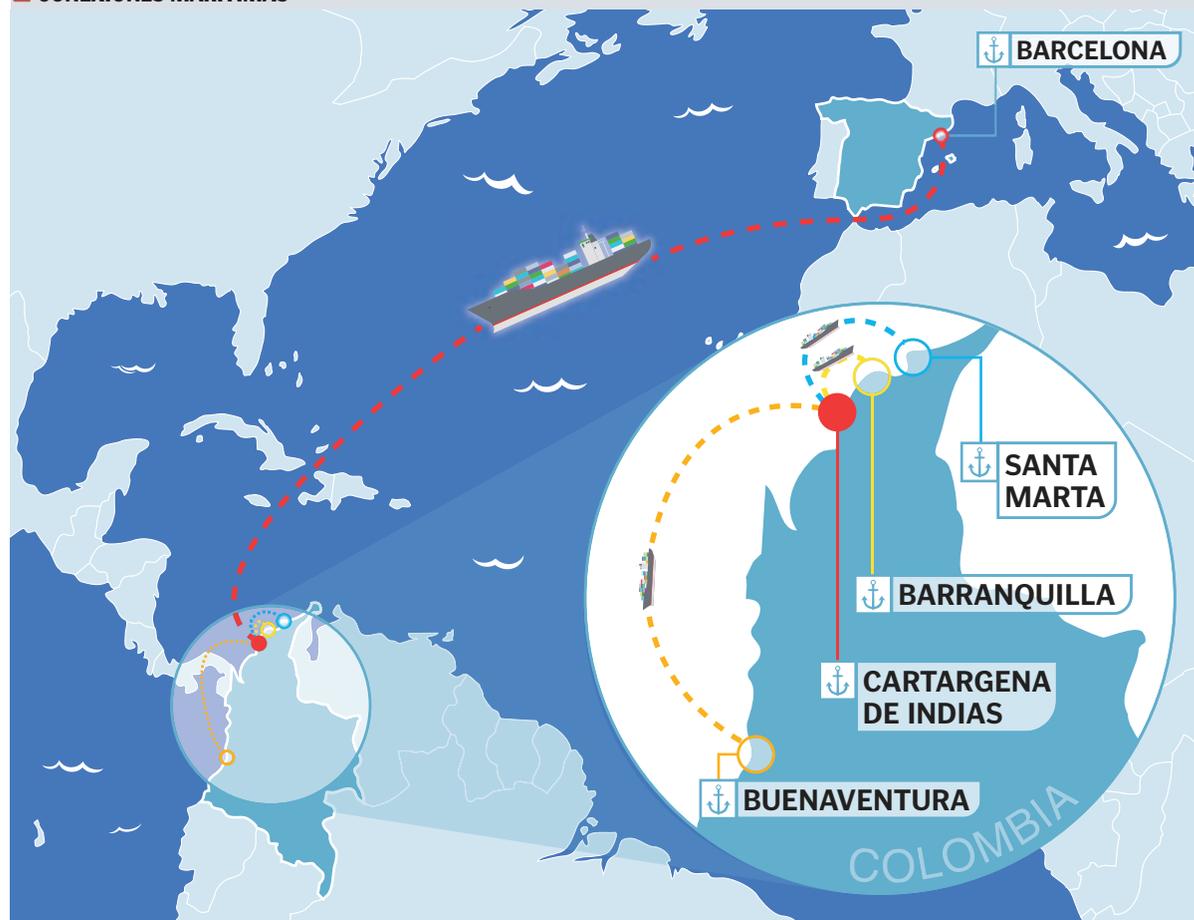
En movimiento de contenedores, las relaciones comerciales entre el puerto de Barcelona y Colombia se saldaron con un volumen de 23.018 TEUs el año pasado, el 11,1 por ciento más que en 2018. El incremento es del 30,5 por ciento en los últimos tres años. La cuota del puerto de Cartagena llega al 83,8 por ciento en este tipo de flujos.

## Principal puerto peninsular de los flujos con Colombia

Lógicamente, la crisis sanitaria ha pasado factura a los tráficos. El descenso es del 26,8 por ciento en volumen total durante el primer semestre de 2020, en comparación con el acumulado hasta junio de 2019, y del 34,4 por ciento menos en TEUs. Los tráficos están más equilibrados en toneladas, correspondiendo el 49 por ciento a importaciones procedentes de Colombia y el 40 por ciento a exportaciones con destino al país suramericano, siendo el resto tránsitos. En contenedores, el 66 por ciento son exportaciones, el 18,9 por ciento, importaciones, y el 15,1 por ciento, transbordos.

El puerto de Barcelona tiene una línea regular semanal directa con Cartagena, que comparten tres servicios de las navieras CMA CGM (consignado por CMA CGM Ibérica), Marfret (Agencia Marítima

### CONEXIONES MARÍTIMAS



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

### TRÁFICO PUERTO DE BARCELONA CON COLOMBIA

#### ▶ TONELADAS

Puerto	2019	2018	2017	%19/18
Cartagena	262.262	270.918	240.261	-3,2%
Buenaventura	35.019	20.282	16.421	+72,6%
Turbo	18.059	16.662	4.111	+8,4%
Barranquilla	22.167	13.208	56.197	+67,8%
Santa Marta	49.457	30.535	2.046	+61,9%
Barrancabermeja	356	37	0	+862,2%
Puerto Bolívar	0	117	0	-
Tumaco	5.366	10.715	14.626	-40,2%
Puerto Limón	0	59	0	-
<b>Total</b>	<b>392.686</b>	<b>362.533</b>	<b>333.662</b>	<b>+8,3%</b>

#### ▶ TEUS

Puerto	2019	2018	2017	%19/18
Cartagena	19.296	17.632	16.043	+9,4%
Buenaventura	2.168	1.294	890	+67,5%
Turbo	1.305	1.377	341	-5,2%
Barranquilla	178	349	279	-49,0%
Santa Marta	48	57	79	-18,8%
Barrancabermeja	23	3	0	+666,6%
Puerto Bolívar	0	5	0	-
<b>Total</b>	<b>23.018</b>	<b>20.721</b>	<b>17.632</b>	<b>+11,1%</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: Transporte XXI.

Española Evge), Hapag-Lloyd (Hapag-Lloyd Spain), ZIM (A. Pérez y Cia) y Hamburg Süd (Transitainer). Desde el hub de Cartagena, hay conexión con servicios feeder

de las navieras que enlazan con otros tres importantes enclaves portuarios colombianos: Barranquilla, Santa Marta y, en la costa pacífica, Buenaventura.

### PRINCIPALES MERCANCÍAS ENTRE PUERTO DE BARCELONA Y COLOMBIA. ENERO-JUNIO 2020

#### ▶ EXPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	18.403
Pasta de papel	8.842
Maquinaria y repuestos	4.671
Otros productos alimenticios	3.077
Frutas, hortalizas y legumbres	3.008
Otros materiales construcción.	2.594
Piensos y forrajes	2.217
Productos siderúrgicos	2.213
Automóviles y piezas	1.960
Abono	1.729

#### ▶ IMPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Aceites y grasas	66.008
Tabaco, café y cacao	9.054
Frutas, hortalizas y legumbres	2.626
Vinos, bebidas, alcoholes	1.636
Maquinaria y repuestos	1.020
Productos químicos	888
Otros productos alimenticios	336
Piensos y forrajes	273
Otros materiales construcción	204
Otros minerales y residuos	196

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: Transporte XXI.

# MISIÓN PUERTO DE BARCELONA 2020

## ALFONSO SALAS TRUJILLO

GERENTE GENERAL DEL GRUPO PUERTO DE CARTAGENA

# “Cartagena, el puerto más conectado de Latinoamérica”

El puerto Cartagena, que concentra buena parte de las relaciones comerciales entre Colombia y Barcelona, “enlaza con 750 puertos de 140 países” y “es uno de los más productivos del mundo”, señala Alfonso Salas Trujillo, su máximo responsable.



EVA MÁRMOL. Barcelona

**– ¿La misión empresarial virtual del puerto de Barcelona a Colombia es una oportunidad para estrechar relaciones comerciales?**

– Es una oportunidad para conocer de primera mano la dinámica del mercado, identificando y desarrollando nuevos negocios entre Barcelona y Colombia. Además, es una oportunidad de promoción de nuestras respectivas ciudades y empresas, de la oferta de servicios del sector logístico-portuario y de las nuevas opciones que se abren en el campo digital en nuestro sector.

**– ¿Qué importancia tiene el puerto de Barcelona en los tráficos del puerto de Cartagena?**

– Si bien el volumen en los tráficos es menor, siempre hemos tenido una cooperación importante con Barcelona, sobre todo en temas relacionados con las ZAL, que Barcelona ha desarrollado con mucho éxito. Esperamos que con estas misiones el comercio bilateral se intensifique y las relaciones entre un puerto y otro se estrechen.

**– ¿Qué impacto está teniendo la pandemia en los tráficos del puerto de Cartagena?**

– Las cargas que se redujeron por la crisis generada por la pandemia han sido compensadas con la llegada de dos nuevos servicios a nuestras terminales. Ello nos permite decir que, en medio de todo, al puerto de Cartagena le ha ido bien en lo que va de año y trabajamos porque así termine el ejercicio.

**– ¿En un puerto competitivo?**

– El puerto de Cartagena es el que más moviliza contenedores en Colombia y el cuarto en América Latina y el Caribe, de acuerdo con la CEPAL. A escala mundial, ocupa el puesto número 60 por volumen de contenedores movilizados según el ranking ‘One Hundred Ports 2020’, elaborado por Lloyd’s List. Es, además, el puerto mejor conectado de la región, de acuerdo con la UNCTAD, al enlazar con 750 puertos de 140 países.

**– ¿Está preparado para los megaportacontenedores?**

– Tenemos capacidad para atender portacontenedores con más de 17.000 TEUs, aunque por nuestra región circulan barcos de hasta 14.000 TEUs, que es la capacidad máxima para poder cruzar el canal de Panamá.

**– Además de Contecar, ¿hay más terminales de contenedores?**

– El Grupo Puerto de Cartagena gestiona la terminal de Contecar, la de Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y la Terminal de Cruceiros.

**– ¿Qué productividad tienen las terminales de contenedores?**

– De acuerdo a la UNCTAD, el puerto de Cartagena es de los más productivos del mundo actualmente, al tener una permanencia promedio en puerto de 0,53 días frente al promedio mundial que es de 0,63 días.

**– ¿Tiene buenos accesos terrestres?**

– Sí, los accesos terrestres están sobre las vías que conectan con la zona industrial de Cartagena y con las vías nacionales de salida y entrada de la carga terrestre a la ciudad.

**– ¿Qué papel juega el puerto de Car-**

**tagena en el continente americano?**

– Desde el año 2017, el puerto de Cartagena es el de mayor conectividad en América Latina, de acuerdo con el indicador anual de la UNCTAD sobre la conectividad que brindan los países y los puertos a las líneas navieras y a los actores del comercio exterior, el ‘Liner Shipper Connectivity Index’. Este indicador mide la conectividad basada en seis variables: número de empresas que hacen comercio exterior, número de servicios que llegan a los puertos, conexiones directas sin trasbordo, número de escalas por mes, tamaño de los barcos y capacidad de los buques en número de contenedores.

**– ¿Hay en marcha algún plan de expansión portuaria?**

– En estos momentos, nuestra expansión está orientada al desarrollo de negocios digitales. El crecimiento de la carga a escala mundial no solo no está garantizado, sino, por el contrario, se vislumbra una merma. En todo caso, tenemos capacidad para operar con mucha más carga de la que hoy nos llega, estamos listos para recibir dos millones de contenedores adicionales. Ahora, estamos concentrándonos en agregar el mayor valor posible a servicios complementarios en la comprensión de las nuevas dinámicas que tiene el *ecommerce*.

**– ¿Cuál es el modelo de gestión del sistema portuario colombiano?**

– Funciona bajo el modelo de concesiones portuarias que se dio en el país a partir de la Ley Primera o

Ley de Puertos de 1991. La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajar y zonas accesorias para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica en favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

**– ¿Qué opina del sistema portuario español?**

– Es un sistema muy parecido al nuestro, aunque con una gran participación y protagonismo de los entes reguladores estatales, que les ha funcionado muy bien y les ha dado el resultado esperado, en un claro equilibrio y cooperación entre los sectores públicos y privados. Nosotros no tenemos la figura de Autoridades Portuarias como tal, pero sí entes del Estado que regulan la operación en los puertos.

**– ¿Cómo funciona?**

– La infraestructura de los puertos de servicio público propiedad del Estado es administrada por las Sociedades Portuarias Regionales creadas con la Ley de Puertos. Los puertos que nacieron siendo privados, reciben en concesión exclusivamente los terrenos de la nación y todo su desarrollo sigue siendo privado. Hay diferencias entre los modelos, pero cada uno se adecúa a las características y necesidades de su entorno.

### MISIÓN EMPRESARIAL

Oportunidad de desarrollar nuevos negocios como el que se abre en el campo de la digitalización

### IMPACTO COVID-19

Hemos compensado la pérdida de tráficos con nuevos y evolucionamos bien

# MISIÓN PUERTO DE BARCELONA 2020

## PUNTOS DE VISTA



Emilio Sanz

Una alternativa diferente que permite mantener la continuidad de las misiones empresariales

### Bienvenida sea

Como todos sabemos a estas alturas, la misión comercial del puerto de Barcelona, que este año tenía como destino Colombia, ha sido suspendida a consecuencia de la pandemia que, aún ahora, sigue manteniendo en jaque al mundo entero. Personalmente, creo que la decisión de cancelar la misión comercial de este año adoptada por la Autoridad Portuaria de Barcelona la pasada primavera ha resultado ser acertada y oportuna. Sin embargo, es cierto que esta decisión nos dejaba a todos un amargo sabor de boca, ya que con la misma rompíamos una tradición mantenida durante muchos años por el puerto de Barcelona y su comunidad.

Qué podemos hacer, nos preguntábamos todos y fue la propia Autori-

dad Portuaria la que nos propuso una alternativa que, si bien atípica, nos pareció finalmente una alternativa viable y que, además, nos permitiría seguir adelante con la misión comercial si bien de forma telemática, es decir, desde la distancia. En otras palabras, lo que podríamos denominar como una "telemisión comercial".

Obviamente, no será una misión comercial al uso, ya que no incluirá un desplazamiento físico, como tampoco existirá aquel contacto personal con los que supuestamente tenían que ejercer de anfitriones nuestros. Y no solo eso, también perderemos la oportunidad de conversar e intercambiar puntos de vista y experiencias con nuestros colegas de FITAC y de ALACAT.

Si acaso, y en el mejor de los casos, podremos conversar brevemente con ellos de forma telemática. No obstante, mejor esto que nada. En cualquier caso y considerando las circunstancias actuales, bienvenida sea esta alternativa que, si bien diferente, nos permitirá mantener la continuidad en cuanto a la misión comercial se refiere.

Emilio Sanz, presidente de Atea-Oltra Barcelona



Jordi Trius

Es importante que, a pesar de todo, se pueda celebrar la misión comercial en formato digital

### Contribuir

En este año tan insólito, donde el impacto de la pandemia provocada por la COVID-19 se hace sentir en todos los ámbitos, se desarrollará la misión empresarial dedicada a Colombia.

Es importante que, a pesar de todo, se pueda celebrar esta misión en formato digital y que la comunidad portuaria de Barcelona comparta experiencias y oportunidades de negocio con nuestros colegas colombianos.

Desde el punto de vista de los agentes marítimos, los intercambios y tráfico marítimo con América Latina han sido siempre importantes y estratégicos. Esto hace referencia tanto a los tráficos de línea regular en contenedores como a los graneles de todo tipo.

Colombia, en particular, se ha convertido en una de las economías más dinámicas del continente americano. Así lo demuestran los incrementos de las exportaciones e importaciones experimentadas entre el puerto de Barcelona y los puertos colombianos durante el pasado año.

Es un hecho que en una economía globalizada y en una industria tan internacional como la del *shipping*, los agentes marítimos compartimos inquietudes y experiencias similares. Una de ellas es la defensa de la valía de nuestra actividad profesional frente a intrusismos peligrosos, desconocimientos generalizados o vacíos legales.

En este sentido, el asociacionismo local e internacional y la formación especializada juegan un papel fundamental. Nuestra ya centenaria asociación de Barcelona desarrolla cursos específicos *online* digitalizados y nos honra que en la edición actual en inglés sobre línea regular contemos con alumnos colombianos. Esperemos poder intercambiar opiniones y contribuir a la promoción de nuestro puerto durante esta singular misión que nos ha tocado vivir.

Jordi Trius, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona



Javier Mª Vidal

Aunque no se pueda realizar en formato presencial, la misión será muy fructífera para todos

### Fortalecer lazos

Este año 2020, la misión empresarial del puerto de Barcelona a Colombia tiene un nuevo formato digital, realizándose virtualmente todas las acciones comerciales como consecuencia de las medidas de prevención derivadas de la pandemia provocada por la COVID-19 que estamos sufriendo globalmente.

Dentro de la comunidad portuaria, en la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona nos hemos adaptado al difícil escenario que nos toca vivir, insistiendo en la gran importancia de la promoción del puerto de Barcelona en los nuevos mercados emergentes y en el afianzamiento de los lazos comerciales ya existentes. Colombia es uno de los socios comerciales más importantes del puerto de Barcelona, y actualmente un mercado en expansión.

El objetivo principal de esta nueva misión empresarial en su formato

*online* es la de reforzar los vínculos ya establecidos en la primera misión realizada en el año 2013, impulsando la internacionalización, la cooperación entre empresas y organismos, potenciando el comercio y la logística entre ambos y promocionando la importante comunidad logística-portuaria de Barcelona.

El puerto de Barcelona es la infraestructura comercial de carácter esencialmente internacional más importante, tecnificada y polivalente del país, especializada en el intercambio de mercancías de alto valor añadido. Disponemos de una gran infraestructura y una destacada posición estratégica. La conectividad terrestre con los diferentes destinos europeos y los servicios marítimos regulares con los principales puertos nos permiten situarnos como un gran puente intermodal entre Colombia y Europa.

Después de cada misión comercial, la tendencia de los intercambios entre el puerto de Barcelona y el país visitado es de un crecimiento progresivo.

Por ello, la importancia de las misiones que, aunque no se pueda realizar este año presencialmente, seguro que será muy fructífera para todos.

Javier Mª Vidal, presidente de Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona



Antonio Llobet

Los encuentros virtuales pueden ser punto de palanca para dar continuidad a los negocios

### Online da frutos

La irrupción de la COVID-19 en todo el mundo ha cambiado nuestra forma de trabajar y de comunicarnos e, incluso, ha afectado al formato de la misión del puerto de Barcelona que, este año, va a ser *online*. Pero, no por ello debemos dejar de estar presentes en esta acción comercial de la comunidad portuaria de Barcelona con Colombia porque nos hemos empezado a demostrar que los encuentros virtuales también dan frutos y pueden ser un punto de palanca para dar continuidad a los negocios y contribuir de esta forma a la recuperación del comercio internacional.

Para los Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, Colombia es un buen mercado, porque la Unión Europea es el tercer socio comercial de Colombia, por detrás de Estados Unidos y China.

Dentro de la UE-28, España es el primer socio comercial de las exportaciones colombianas (recibiendo el 2,8 por ciento del total de la UE) y el tercer socio en cuanto importaciones.

Buena parte de las mercancías que se mueven entre Colombia y España se canalizan por el puerto de Barcelona. Unas relaciones comerciales que el enclave cultivó con el país en una anterior misión empresarial llevada a cabo en 2013. Los datos positivos de los tráficos entre el puerto de Barcelona y Colombia, hasta la llegada de la COVID-19, indican que el puerto catalán puede continuar ofreciendo ventajas competitivas para los flujos comerciales con Colombia.

Y si a ello le sumamos las históricas y excelentes relaciones que los representantes aduaneros de Barcelona tenemos con otras asociaciones latinoamericanas, como FITAC, Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional, o ASAPRA (Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduanas), estoy convencido que la misión empresarial digital servirá para generar nuevas sinergias y será un primer paso hacia la recuperación de los intercambios comerciales en la era poscovid.

Antonio Llobet, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Barcelona y del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas de España

## MISIÓN PUERTO DE BARCELONA 2020

### PUNTOS DE VISTA



Mercè Conesa

El Port de Barcelona organiza la primera misión empresarial *online* a Colombia en un contexto marcado por la COVID-19 y la transición hacia un puerto inteligente que se basa en la digitalización y las tecnologías innovadoras. Esta primera experiencia *online* pondrá las bases para un nuevo modelo de misión empresarial en el que las empresas optimizarán su tiempo, permitiendo que amplíen exponencialmente los contactos y las oportunidades de negocio.

## ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’: un nuevo modelo de misión empresarial

La misión del Port de Barcelona es generar prosperidad para la sociedad aumentando la competitividad de sus clientes con servicios logísticos eficientes y sostenibles. Para alcanzar este objetivo hemos apostado por desarrollar un modelo *smart port* que se basa en la digitalización y las tecnologías innovadoras para mejorar su rendimiento y sus servicios. Si bien esta transición hacia un modelo de puerto inteligente la iniciamos hace años, la situación generada por la COVID-19 ha conllevado en nuestro puerto, como en muchos otros ámbitos, una aceleración de este cambio tecnológico. Es en este contexto de transformación que en el Port de Barcelona hemos decidido organizar nuestra primera misión empresarial *online*, el ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’.

Esta misión empresarial, que se celebra los días 4 y 5 de noviembre, ha adoptado un novedoso formato *online* que ha sido diseñado con el objetivo de facilitar al máximo la participación de los representantes de las comunidades portuarias y empresariales barcelonesa y colombiana, y que permite, a la vez, la participación de profesionales de todo el mundo.

Igual que en las 20 misiones empresariales organizadas anteriormente por el Port de Barcelona, el principal objetivo de esta iniciativa es generar nuevas oportunidades de negocio y contribuir a la internacionalización de los tejidos empresariales colombianos y catalanes.

Quiero recordar que este formato *online* abre nuevas oportunidades que superan las limitaciones de los eventos presenciales organizados hasta la fecha, puesto que permite la participación de todos aquellos actores logísticos y de comercio internacional con intereses en los tráficos marítimos entre Colombia y Barcelona que difícilmente hubieran participado en una misión tradicional. Por ello, esperamos conseguir que nuevos operadores encuentren en el ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’ la oportunidad

para conectar, a través de Barcelona, mercados hasta ahora lejanos y que entre todos podamos poner las bases para la creación de cadenas logísticas inéditas hasta hoy.

Nuestro objetivo a la hora de organizar esta misión empresarial digital ha sido mantener en lo posible la estructura y el programa que ha convertido a estas iniciativas en un éxito. Para que todo ello funcione adecuadamente, hemos desarrollado una plataforma tecnológica propia que facilitará el acceso a las diferentes actividades.

El ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’ también incluye la organización de seminarios técnicos sobre los temas que más interesan al sector, como es el seminario técnico de aduanas, por ejemplo. Como en misiones anteriores, esta vez contaremos con la participación de los máximos responsables del transporte y el comercio internacional colombianos y catalanes, como son la ministra de Transportes de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, el consejero de Territorio y Sostenibilidad de Cataluña, Damià Calvet, el embajador de España en Colombia, Pablo Gómez de Olea Bustinza, y el presidente de la junta directiva nacional de FITAC, Guillermo González Larsen.

Las ponencias técnicas se complementan con la agenda de contactos bilaterales entre los representantes de las empresas catalanas y colombianas. La plataforma tecnológica también permitirá mantener contactos y reuniones durante los 15 días posteriores a la celebración de la misión, otra de las ventajas del formato virtual.

El Port de Barcelona es el primer puerto del Estado español en celebrar un evento de estas características, un ejemplo más de nuestro esfuerzo para desarrollar soluciones tecnológicas que den respuesta a las necesidades de nuestros clientes y operadores. En mi opinión, este formato de misión *online* que estrenamos pondrá las bases para un nuevo modelo de misión empresarial en el que las empresas optimizarán su tiempo, per-

mitiendo que amplíen exponencialmente su número de reuniones y de oportunidades de negocio.

En la situación de pandemia que sufrimos actualmente, la comunidad portuaria de Barcelona, formada por las asociaciones de empresas estibadoras, consignatarias, transitarias y por el Colegio de Agentes de Aduanas y el Port, ha escogido precisamente Colombia, que ya fue el destino de la misión empresarial celebrada en 2013, porque este país se ha convertido en un *hub* para el mercado iberoamericano. La misión del año 2013 generó un impacto directo en los intercambios comerciales entre Colombia y Barcelona: el año 2014, el tráfico total y el de contenedores aumentaron en un 33 por ciento y un 35 por ciento, respectivamente. En el pasado ejercicio, este tráfico se situó en 241.207 toneladas y 13.682 TEUs, con un crecimiento del 12,8 por ciento y del 21,7 por ciento, respecto a 2018.

La economía colombiana lleva años de crecimiento, España se ha situado como el segundo país inversor, solo por detrás de Estados Unidos, y Cataluña concentra un tercio de las exportaciones españolas al país suramericano. Así mismo, Colombia está realizando inversiones muy importantes en infraestructuras de transporte, es el país de la región con mayor número de zonas francas y cuenta con un tratado de libre comercio con la Unión Europea situándose como un socio preferente para nuestro puerto.

Por su parte, el Port de Barcelona ofrece al tejido empresarial colombiano el mejor acceso a los mercados europeo y mediterráneo. Somos la puerta a un enorme mercado de 400 millones de consumidores, con conexiones terrestres y marítimas fiables y competitivas a los principales centros de distribución regional.

Actualmente, existen tres servicios regulares directos entre el puerto de Barcelona y Colombia con unos *transit time* de 15 días, lo que nos hace especialmente competitivos para las importaciones colombianas a Europa de productos frescos, por ejemplo.

Creemos firmemente que la estrategia de innovación y sostenibilidad que estamos desarrollando en Barcelona debe realizarse en colaboración con otros enclaves para poder implantarse con éxito. Por ello, el ‘Port Summit Trade Mission Colombia 2020’ será sin duda un éxito y dará pie a un nuevo modelo de misión empresarial, una nueva manera de trabajar y colaborar entre comunidades portuarias.

Mercè Conesa  
Presidenta Port de Barcelona



## Más de 40 campos de fútbol para la logística de giga-elementos

GESTIÓN INTEGRAL - STORAGE - CUSTODIA - PRESERVACIÓN  
MANTENIMIENTO - RECUPERACIÓN - MANIPULACIÓN

ocana@hipertrans.com  
www.hipertrans.com



## El aeropuerto de Zaragoza tiene en suspenso la edificación de su sexta terminal de carga

El órgano de contratación de Aena ultima una resolución en torno al contrato actual, que se encuentra paralizado por diferencias con Acciona, adjudicataria de las obras

► El aeropuerto de Zaragoza mantiene en suspenso la edificación de su sexta terminal de carga. El órgano de contratación de Aena ultima una resolución en torno al contrato de construcción actual, que se encuentra paralizado por diferencias surgidas con la compañía Acciona, adjudicataria de las obras.

**CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza**

La sexta terminal de carga del aeropuerto de Zaragoza tendrá que esperar. Pese a que, según la planificación prevista por Aena, la nueva instalación debería estar operativa en el último trimestre de este año, las obras de construcción ni siquiera se han puesto en marcha.

Aena adjudicó en junio de 2019 la edificación de la nave a la constructora Acciona por un importe de 3,72 millones de euros. Sin embargo, diferencias de criterio entre las partes han dado al traste con el inicio de las obras, que se mantiene congelado. Fuentes de Aena han confirmado a TRANSPORTE XXI que "actualmente se está a la espera de la finalización de la resolución que adopte el órgano de contratación sobre el expediente actual".

Una vez que se resuelva el citado contrato, Aena iniciaría el proceso para la licitación de las obras de construcción de la nueva terminal de carga en el curso de los próximos meses. Como quiera que el plazo



El aeropuerto de Zaragoza sumó un tráfico de 96.363 toneladas de enero a septiembre.

previsto para la ejecución de las obras, según el proceso de licitación celebrado hace un año era de 13 meses, no es previsible que las instalaciones estén listas antes de 2022, según apuntan fuentes del sector. La sexta terminal de carga del aeropuerto de Zaragoza está previsto que cuente con 3.000 metros cuadrados de superficie y se antoja "necesaria para poder soportar el crecimiento previsto", según reconocieron en su día fuentes de Aena a este periódico. De hecho, la pista aragonesa se ha aupado al segundo lugar del ranking de carga de la red de aeropuertos españoles, tan solo por detrás de Madrid-Barajas.

**La nueva terminal de carga no es previsible que esté ya operativa antes del año 2022**

Las cinco terminales de carga actualmente operativas en el aeropuerto zaragozano están explotadas por Groundforce, ACL Handling y ASL Airlines. En el caso de Groundforce, el operador de *handling* cuenta con dos parcelas, en las que dispone de dos naves de 1.500 y 1.730 metros cua-

drados de superficie. Por su parte, ACL Handling cuenta también con otras dos parcelas, sobre las que se asientan dos naves de 1.450 y 1.000 metros cuadrados, respectivamente. Mientras, ASL Airlines, heredera de las instalaciones de TNT Airways en Zaragoza, dispone de una parcela en la que viene operando por medio de una nave de 1.000 metros cuadrados.

**Groundforce, ACL y ASL operan las terminales actuales**

El aeropuerto de Zaragoza registró un tráfico de 96.363 toneladas de carga de enero a septiembre del presente año, lo que significa un retroceso del 22,9 por ciento respecto al mismo período del año anterior. No obstante, la pista aragonesa se está rehaciendo del bache en los tráficos aéreos de mercancías provocado por el pico de la pandemia, puesto que en septiembre creció un 13,2 por ciento respecto al mismo mes del año anterior, tras sumar 18.796 toneladas. Los tráficos de mercancías en Zaragoza tocaron fondo los pasados meses de abril y mayo, con 4.301 y 3.895 toneladas, respectivamente. A partir del mes de junio, el crecimiento de los volúmenes de mercancías en las instalaciones ha sido constante.



**Pulsar Properties entrega una segunda nave logística en Torija (Guadalajara)**

Pulsar Properties, especialista en ejecución y desarrollo de activos logísticos, ha hecho entrega de una nave de 20.000 metros cuadrados y 19 muelles de carga y descarga en Torija (Guadalajara). La nueva instalación pasa a manos de Pulsar Iberia Logistics, *joint venture* integrada por KKR, RHC y la propia Pulsar Properties para el desarrollo de plataformas logísticas en España. Con esta nueva nave, la compañía suma 52.000 metros cuadrados en dos activos construidos en Torija (Guadalajara). La otra nave de Torija fue arrendada en agosto a XPO Logistics para prestar servicio logístico a la multinacional textil Primark en sus operaciones en España y Portugal. Pulsar Properties ha desarrollado cinco proyectos en menos de dos años en España y supera ya los 100.000 metros cuadrados de naves logísticas construidas.

## Renfe Mercancías suma conexión a Mérida

Renfe Mercancías ha puesto en marcha cuatro nuevas conexiones semanales, dos de ida y dos de vuelta, entre las terminales de Mérida (Badajoz) y de Madrid-Abroñigal

## Reclaman atención al Corredor Atlántico

La Plataforma Atlántico Noroeste (PAN) reclama en un comunicado un "tratamiento equilibrado" en las inversiones entre los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo

# Luis Simões culmina la puesta a punto de su macroplataforma de Guadalajara

El Centro de Operaciones Logísticas (COL) dispone de tres naves que suman 91.500 m<sup>2</sup> y capacidad para 178.000 palés

► Luis Simões ha culminado la puesta a punto de su plataforma logística ubicada en el polígono industrial Puerta Centro-Ciudad del Transporte de Guadalajara. El nuevo Centro de Operaciones Logísticas (COL) es un complejo compuesto de tres naves que suman conjuntamente 91.500 metros cuadrados y una capacidad para 178.000 palés.

**CARLOS SÁNCHEZ. Guadalajara**

Luis Simões ha culminado su proyecto de macroplataforma logística en Guadalajara, en la que se ubica también su sede central en España, con la reciente recepción de la tercera nave del complejo por parte de la promotora Montepino.

El Centro de Operaciones Logísticas (COL), que echó a rodar hace un año con la apertura de dos naves, cuenta con una superficie conjunta de 91.575 metros cuadrados y dispone de una capacidad de almacenaje para 178.000 palés. Las instalaciones se encuentran ubicadas en el polígono industrial Puerta Centro de Guadalajara, junto al futuro puerto seco de Tarragona.

El complejo de la firma lusa está compuesto por tres instalaciones de en torno a 30.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje cada una. La compañía desarrolla servicios para logística de gran consumo y servicios *copacking* y *ecommerce*. Como adelantó TRANSPORTE XXI, el COL de Luis Simões en Guadalajara cuenta con una nave A que dispone de 86.500 ubicaciones de palés, de las que 75.500 son para tempera-



Vista aérea del Centro de Operaciones Logísticas (COL) de Luis Simões en Guadalajara.

tura ambiente y 11.000 para mercancía refrigerada. Esta nave ofrece 1.800 posiciones de *picking* en el área automatizada y un sistema automatizado capaz de gestionar de forma simultánea un flujo en hora de punta de 540 palés de entrada y 440 palés de salida.

### El complejo se ubica junto al futuro puerto seco de Tarragona

Por su parte, la nave B tiene capacidad para 43.000 palés. Está equipada con cámara frigorífica y 2.200 metros cuadrados para *copacking*. A su vez, la nave C dispone de capacidad para 49.000 palés. La instala-

ción, que tiene 44 muelles, expide una media de 700 pedidos diarios, recibe una media de 3.500 palés de entrada y 3.800 de salida. Además, tiene capacidad para preparar 80.000 cajas de *picking* al día.

Luis Simões Logística Integrada, filial del grupo en España alcanzó unas ventas de 110,80 millones en 2018, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI. "El volumen de negocio en España en 2020 será superior a nuestro *core* en Portugal, es decir, a la actividad de logística y transporte, porque allí tenemos más negocios", avanzaba José Luis Simões, presidente de Luis Simões, a este periódico en una reciente entrevista. La compañía realiza operaciones logísticas para grandes fabricantes internacionales, como Procter & Gamble, Unilever, Diageo y Nestlé, entre otros.

## POLÍTICA

### Zaragoza pondrá en marcha un registro para la distribución urbana de mercancías

**C. SÁNCHEZ. Zaragoza**

El ayuntamiento de Zaragoza trabaja en una nueva orden de movilidad que pretende acabar con la ineficiencia en la utilización de las plazas de carga y descarga. En la actualidad, el 87 por ciento de las plazas de carga y descarga existentes en la ciudad se ocupan ilegalmente, según datos del ayuntamiento. En este contexto, la futura ordenanza de movilidad tiene previsto incluir un registro para la distribución urbana de mercancías (DUM) que incluya a todo tipo de reparto capilar.

"El nuevo registro permitirá superar el concepto de tarjeta de transporte y protegerá al sector del intrusismo", según avanzó Marina Abadía, responsable DUM del Servicio de Movilidad del ayuntamiento de Zaragoza, en el marco de la jornada 'Estándares y tecnologías para la colaboración entre cargadores, operadores logísticos y de transporte', organizada por el Centro de Innovación para la Logística y Transporte de Mercancías (Citet) y que tuvo lugar recientemente en Zaragoza. Además del mencionado registro, la intención del ayuntamiento de Zaragoza pasa por regular en la nueva ordenanza zonas especiales para la distribución capilar de mercancías, tanto por su especial dificultad de acceso, caso del casco histórico, como de apoyo logístico, en las que se ubicarían *hubs* que faciliten el empleo de flota segura y sostenible para la entrega final. Además, la nueva ordenanza también pondrá el foco en nuevas operaciones como los drones o el reparto nocturno a través de *trailers*.

**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](http://www.ametraci.org)

- 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](http://www.ar-racking.com)

La Autoridad Portuaria de Pasaia incrementó su tráfico en septiembre un 15,4%, lo que deja el acumulado anual en una caída del 13,7%, con más de 2 millones de toneladas

## El proyecto de Petronor en Bilbao incluye una nave de almacenamiento de áridos sintéticos

La filial del grupo Repsol estima una producción anual en su futuro *hub* del hidrógeno de 250.000 toneladas de estos materiales, que se expedirán por mar al Reino Unido

► El proyecto de Petronor en el puerto de Bilbao, que impulsará un *hub* del hidrógeno, incluye una nave de almacenamiento de áridos sintéticos. Estima una producción anual de 250.000 toneladas, que se expedirán por mar al Reino Unido. La inversión también contempla, a largo plazo, una planta logística de distribución de hidrógeno.

**ALFONSO ALDAY. Bilbao**

Empiezan a conocerse detalles del *hub* de descarbonización y economía circular que desarrollará Petronor en el puerto de Bilbao, que absorberá una inversión superior a los 140 millones de euros.

El proyecto, que consiste en la construcción de una planta de producción de combustibles sintéticos a partir de hidrógeno verde, generado con energía renovable, incluye una instalación de almacenamiento y carga de áridos sintéticos, según ha podido saber este periódico. La filial del grupo Repsol estima una producción anual de 250.000 toneladas de estos materiales, que se exportarán por vía marítima al Reino Unido, donde su utilización está ampliamente extendida.

La planta manejará agregado de caliza, producto de procesos de mineralización de cenizas y escorias con fijaciones de CO<sub>2</sub>, transportado en camiones específicos y



Vista de la parcela del puerto de Bilbao donde Petronor desarrollará su nuevo proyecto.

especialmente acondicionados. La instalación contará con una zona de descarga de producto y envío hasta apilado, una zona de almacenamiento y un sistema de carga a barcos.

Los sistemas de descarga independientes para agregado de caliza tendrán una capacidad suficiente para

**La instalación de almacenamiento tendrá una capacidad de 8.500 m<sup>3</sup>**

tratar 6 camiones de 25 toneladas cada hora.

El almacenamiento del producto se realizará en un edificio cerrado independiente, con una capacidad de 8.500 metros cúbicos.

El sistema de carga marítima, mediante cintas, será diseñado para poder estibar barcos de hasta 15.000 toneladas, por lo que se fija una capacidad media de 500 toneladas/hora.

Todos los procesos de descarga, apilado, recogida y carga a buque serán totalmente automáticos, según el proyecto presentado a la

Autoridad Portuaria. Los sistemas de descarga y carga permiten funcionamiento simultáneo.

Como ya avanzó este periódico, las nuevas instalaciones de la refinería, que podrían estar operativas a partir de 2024, se desarrollarán en la última parcela libre de la zona industrial en Punta Sollana, de 46.700 metros cuadrados. En una primera fase, el desembolso ascenderá a 67 millones. La actuación se complementará con una segunda y tercera fase, que se ubicarán junto a la primera y supondrán un desembolso adicional de 76 millones de euros.

**PLANTA LOGÍSTICA**

En la última fase, prevista en el horizonte 2028-2030, la empresa petrolífera contempla la instalación de una planta logística de distribución de hidrógeno vehicular e hidrogenera. Esta iniciativa, no obstante, se plantea una vez que el 'corredor vasco del hidrógeno', agrupando proyectos de varias empresas y centros tecnológicos, esté en funcionamiento, por lo que la decisión sobre esta actuación no se ha concretado.

El objetivo, según señalan desde el grupo, es la "introducción del hidrógeno como alternativa en la movilidad, en especial en el transporte de mercancías de largo recorrido para el cual no existe otra alternativa viable".

## MARÍTIMO

### Naturgy obtiene el servicio 'bunkering' de Ibaizabal en el puerto de Bilbao

**TRANSPORTE XXI. Bilbao.**

Naturgy ha logrado la adjudicación del servicio de *bunkering* de gas natural licuado (GNL) para la compañía Ibaizabal en el puerto de Bilbao. Este contrato, firmado para los dos próximos años, garantizará el abastecimiento del primer remolcador dual-fuel LNG de España, a través de cerca de un centenar de operaciones por un total de 8 gigavatios hora (GWh). El grupo naviero, que preside Alejandro Aznar, ha incorporado este año en la dársena vasca la embarcación, "Ibaizabal Quince", construida por Astilleros Murueta

para Remolcadores Ibaizabal. Esta unidad puede estar alimentada con gas natural licuado o diésel, permitiendo una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de los gases nocivos SO<sub>x</sub>. Con este suministro a Ibaizabal, Naturgy se adjudica el segundo contrato de operaciones regulares de *bunkering* en España.

Por su parte, el puerto de Bilbao se une a la más de media docena de puertos españoles que acogen regularmente operaciones de *bunkering* de *small scale*. La compañía Naturgy, que preside Francisco



Naturgy realizará cerca de un centenar de operaciones de *bunkering* al "Ibaizabal Quince"

Reynés, ya ha realizado la carga de 18 toneladas en el muelle Punta Sollana del puerto de Bilbao con la colaboración de la empresa logística ESK por medio de cisterna en

operaciones TTS (*Truck to Ship*). Naturgy ha suministrado GNL con camiones cisternas en los puertos de Barcelona, Valencia, Huelva, Cartagena y Bilbao.

## AR Racking apuesta por el mercado alemán

La vizcaína refuerza su presencia y red de distribución en Alemania con el traslado de la sede a una nueva sucursal en Rüdeshheim y la fundación de AR Racking Deutschland

## El Puerto de Bilbao renueva el EMAS

Da continuidad a su política ambiental y promueve diferentes iniciativas que encajan en los ejes seleccionados por el sistema portuario para contribuir a la Agenda 2030

# Transportes Vicuña prevé ampliar sus instalaciones destinadas a la industria del ferrocarril en Navarra

La empresa guipuzcoana trabaja con tres proyectos en Ziordia, Olazagutia y Leitza

IÑAKI EGUIA. Beasain

Transportes Vicuña está inmerso en tres proyectos para optimizar su actividad de suministro de material ferroviario en las localidades navarras colindantes de Ziordia y Olazagutia y Leitza, según reflejan los documentos municipales tramitados en los últimos meses y publicados en el Boletín Oficial de Navarra. La empresa guipuzcoana de transportes especiales contempla reacondicionar en Ziordia su actual plataforma de almacenamiento de unidades ferroviarias que se extiende sobre una superficie de suelo urbano de 32.700 metros cuadrados. En Olazagutia ultima añadir una nave de unos 7.700 metros cuadrados y en Leitza otra instalación de 4.180.

Transportes Vicuña dispone, desde finales de 2018, en el polígono industrial de Arkinorruti de Ziordia de una parcela con una superficie catastral de 46.100 metros cuadrados, de los cuales, 32.717 son de sue-

lo urbano consolidado, en los que se encuentran 9.866 metros cuadrados de naves. Este terreno está dedicado al acopio de materiales relacionados con la construcción de vehículos ferroviarios, como chasis o unidades ya terminadas, antes de su traslado a empresas carroceras, principalmente CAF, o a los puertos para su envío al destino final.

### Vicuña dispone de más de 44.000 m<sup>2</sup> en la comunidad foral

Para mejorar la operativa, la empresa, con sede en Beasain, ha presentado al ayuntamiento de Ziordia un proyecto para ampliar la superficie edificable hasta los 10.658 metros cuadrados, 792 más que los actuales. Además, contempla incorporar unas 25 vías con una longitud



Vista de la plataforma de almacenamiento de unidades ferroviarias en Ziordia (Navarra).

entre interior y exterior de 96 metros cada una, y que estarán ordenadas en dirección norte-sur.

La compañía guipuzcoana prevé un movimiento diario de hasta un transporte especial de vehículos ferroviarios para su descarga a unas vías para su almacenamiento hasta su expedición. Además, contempla mover por jornada hasta una decena de camiones convencionales de hasta 30 toneladas de carga de material ferroviario.

En el municipio colindante de Olazagutia, Transportes Vicuña también está abordando un desarrollo para implantarse en una parcela de unos 7.700 metros cuadrados, en su mayor parte ocupada por almacenes, para dedicarla al suministro y gestión de material ferroviario.

En Leitza, el operador de transportes especiales también proyecta

ampliar sus actuales instalaciones centradas en la actividad de las pinturas de las ruedas del tren. Transportes Vicuña, que cuenta con una nave de 944 metros cuadrados en el polígono industrial Iñurrista, ultima incorporar un complejo colindante de 4.180 metros cuadrados, de los cuales 3.241 son de almacenes, 525 de oficinas y 414 para otros servicios. La presencia de Transportes Vicuña en la comunidad foral se completa con una nave en el polígono Ibarria de Alsasua, con una superficie que ronda los 4.000 metros cuadrados, y localizada en las inmediaciones del apartadero ferroviario de la localidad navarra que utiliza para su operativa logística. TRANSPORTE XXI ha intentado contactar, sin éxito, con los responsables de la empresa para conocer más en detalle este desarrollo.

## MARÍTIMO

# El puerto de Bilbao, a través de Bilbao PortLab, avanza en su plan de impulso a la innovación

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Bilbao PortLab, hub de innovación e investigación del puerto de Bilbao, tiene identificados cerca de 90 proyectos con interés por presentarse al Fondo Puertos 4.0 de Puertos del Estado, cuya primera convocatoria, hecha pública en julio, está dotada con 12 millones de euros.

Así lo avanzó la coordinadora de Bilbao PortLab, Nagore Ardanza, en el marco del certamen *B-Venture*, el mayor evento de emprendimiento del norte de España, que tuvo lugar los días 20 y 21 de octubre en el Palacio Euskalduna de Bilbao. “Estamos trabajando en este ámbito de acercar proyectos innovadores, tecnológicos, sobre todo, de forma que puedan acceder al cliente del puerto y desarrollar un proyecto

piloto”, explicó durante su intervención en la mesa redonda sobre “Nuevas tendencias en inversión e impulso del ecosistema”. Ardanza subrayó que “es una oportunidad para el ecosistema en Euskadi”, tras señalar que la iniciativa encaja con el plan estratégico de la Autoridad Portuaria 2018-2022 para “convertir al puerto en un referente en innovación y digitalización”. Al mismo tiempo, recordó que “el puerto de Bilbao fue uno de los primeros que puso en marcha una pla-

**Bilbao PortLab tiene identificados cerca de 90 proyectos de innovación portuaria**

taforma para centralizar en un único espacio toda la documentación de los diferentes agentes” que operan en la dársena.

Bilbao PortLab busca identificar retos y desafíos de innovación entre las empresas del puerto. Se trata de “incorporar innovación que no solo se puedan generar internamente, sino atrayendo proyectos del exterior”, apuntó Ardanza. Además, pone a disposición de *start-ups*, emprendedores y empresas un entorno de pruebas real para testar y desarrollar prototipos, facilitarles contactos con empresas del puerto, aportar un espacio para desarrollar los proyectos y apoyar a los emprendedores realizando los correspondientes Planes de Trabajo individualizados.

**Trans Natur**  
TRANSITARIOS INTERNACIONALES






 CARRETERA  
 ADUANAS  
 FERIAS  
 AIRE  
 MAR

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

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

## Duro Felguera crea una filial logística

La compañía asturiana especializada en bienes de equipo para los sectores energético, industrial y de oil & gas ha constituido la filial Duro Felguera Logistic Systems

# Transrolán dobla su volumen de negocio en el último quinquenio

El transportista gallego ha incorporado 15 camiones durante este ejercicio para consolidar una flota de 54 vehículos pesados

**IÑAKI EGUÍA. San Cibrao das Viñas**

Transrolán se ha convertido en uno de los operadores gallegos de transporte de mercancías por carretera que mayor dinamismo de actividad ha logrado durante el último quinquenio. La compañía, con sede en San Cibrao das Viñas (Orense), ha registrado un crecimiento del 118 por ciento desde 2014, logrando un volumen de negocio que se aproximó a los 6 millones de euros en el ejercicio de 2018.

La empresa gallega desarrolla la mayor parte de su actividad para la industria de la alimentación. En su cartera de clientes trabaja para Aceites Abril, Coren y grupos de distribución como Carrefour y El Corte Inglés, entre otros. Además, la compañía familiar, fundada en 1993, pero cuya trayectoria en el transporte de mercancías por carretera se remonta a la década de 1960, también presta servicio para otros sectores como automoción, textil o palettería.

### DIVERSIFICAR SU ACTIVIDAD

El operador gallego dispone de una parcela con una superficie de 6.000 metros cuadrados en el polígono industrial de San Cibrao, de los que 2.000 metros cuadrados son edificados. Transrolán estudia ampliar en el futuro sus instalaciones en una localización próxima para diversificar su actividad central de carga completa y grupaje con el desarro-



Imagen de algunas de las unidades incorporadas por Transrolán durante este año.

TRANSROLÁN SL						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	5,84	5,19	+12%	4,08	3,37	2,68
Ebitda	0,10	0,22	-53%	0,17	0,17	0,14
Resultado del ejercicio	0,03	0,08	-59%	0,05	0,05	0,05
Total activo	2,94	2,67	+10%	2,43	2,19	1,80
Patrimonio neto	0,48	0,44	+7%	0,37	0,32	0,27

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

llo de nuevas labores logísticas. La empresa, que opera con la marca comercial Gorras Transrolán, ha incorporado durante los últimos meses un total de 15 nuevas cabezas tractoras. Trece de ellas forman parte del plan de renovación de flota, y los dos camiones restantes son nuevas adquisiciones para ampliar una flota que ya alcanza los 54 vehículos pesados. El transportista

orensano, que reemplaza cada tres años los camiones de su parque móvil, contempla a medio plazo "incorporar nuevas unidades con motor propulsado por gas natural licuado (GNL), una vez que se extienda una red de estaciones gasi-neras en las principales rutas en las que operamos", según revelan los responsables de la compañía con sede en San Cibrao das Viñas.

## MARÍTIMO

### La Autoridad Portuaria de Gijón otorga dos concesiones a Bergé Marítima y Casitran

**I. EGUÍA. Gijón**

La Autoridad Portuaria de Gijón ha otorgado una concesión a Bergé Marítima para que ocupe los tinglados Figar I y Figar II que totalizan 12.052 metros cuadrados. La entidad que preside Laureano Lourido también aprobó conceder a Casitran, filial del grupo Casintra, 8.951 metros cuadrados en la zona 5 del muelle de La Osa.

Bergé Marítima utilizará los tinglados Figar I y II para mover graneles sólidos, con un volumen mínimo anual de 77.000 toneladas durante los 15 años de vigencia de su nueva concesión. Los dos tinglados reforzarán la actividad de Bergé Marítima en el puerto de Gijón, donde también gestiona una explanada de 12.000 metros cuadrados destinada al tráfico de cereales y 3.000 metros cuadrados cubiertos en el Espigón II de la alineación sur, para manipular carbones.

Casitran destinará su nueva concesión, una parcela de 8.951 metros cuadrados en la zona 5 del muelle de La Osa, como depósito de contenedores marítimos y almacén logístico, de carácter desmontable, para los tráfic- os de café y productos siderúrgicos. La filial de Casintra prevé mover un mínimo anual de 15.000 toneladas en los 25 años de plazo de concesión. El operador también emplea 2.064 metros cuadrados como aparcamiento de camiones en el muelle de La Osa y otros 6.000 metros cuadrados de su división Casintra Port centrada en contenedores.

## CARRETERA

### Truck & Wheel Logistics extiende sus instalaciones operativas de Guadalajara

**IÑAKI EGUÍA. Cabanillas del Campo**

Truck & Wheel Logistics ha ampliado sus instalaciones de Cabanillas del Campo (Guadalajara), hasta alcanzar una superficie de 55.500 metros cuadrados, con la incorporación de la nave 3, que cuenta con una extensión de 9.500 metros cuadrados. El pabellón incorporado por el grupo navarro en el polígono industrial La Quinta de Cabanillas del Campo se destina a *cross-docking* para los proyectos de distribución, así como a logística inversa para marcas *premium* de automoción, almacenamiento de

motos y manipulaciones para clientes del sector textil.

Truck & Wheel Logistics posee otras dos instalaciones en el polígono industrial La Quinta. La nave 1, con 9.500 metros cuadrados de superficie y ocho muelles, da servicio de transporte y logística de la alimentación. La nave 2, con un total de 8.000 metros cuadrados, está dedicada específicamente para la industria química. El operador, con sede central en Arazuri (Navarra), también tiene en Cabanillas del Campo la nave 4, con una extensión de 2.500 metros cuadrados, dirigida



Instalaciones de Truck & Wheel Logistics en Guadalajara.

a realizar operaciones de consolidación de mercancías para el sector textil. La presencia de Truck & Wheel Logistics en Guadalajara se completa con la nave de repuestos.

Esta instalación, situada en el parque logístico Cabanillas R-II, ofrece una superficie de 26.000 metros cuadrados a labores de posventa para la automoción.

## El tráfico del puerto de Vigo crece un 14%

El tráfico total del mes de septiembre en el puerto de Vigo subió un 14,4% sobre el mismo mes del año anterior, duplicando, así, la cifra registrada en el pasado agosto

## El puerto de Gijón contrata servicio *bunker*

La Autoridad Portuaria de Gijón ha acordado otorgar a Galp Energía España y a Marinoil Service el servicio de suministro de combustible a buques por tres años

# Marítima del Principado reforzará su actividad en el puerto de Avilés con nuevas inversiones

Arranca la construcción de una nueva nave de 4.000 m<sup>2</sup> y suma una segunda grúa móvil

► La estibadora asturiana Marítima del Principado acomete nuevas inversiones en el puerto de Avilés para reforzar la actividad y mejorar su operativa. La compañía ha iniciado recientemente los trabajos de construcción de una nueva nave de 4.000 metros cuadrados de superficie para graneles sólidos y mercancía general y suma una segunda grúa móvil.

**A.ALDAY/I.EGUIA. Avilés**

Marítima del Principado (MarPrin), que realiza servicios de agente marítimo, estiba, aduanas y carga de proyecto en los puertos de Gijón y Avilés, sigue avanzando en su plan de expansión para reforzar la actividad en los dos enclaves asturianos de interés general, con una inversión prevista de 8 millones de euros hasta 2023, como ya adelantó este periódico.

La compañía asturiana arrancó a principios del pasado mes de octubre los trabajos de construcción de una nueva nave de 4.000 metros cuadrados de superficie en el puerto de Avilés, donde recientemente ha puesto en marcha otro almacén, también de 4.000 metros cuadrados. La instalación, localizada dentro de la zona logística del muelle de Raíces, se destinará a la manipulación de graneles sólidos y mercancía general, según avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables del operador.

Además, para agilizar la operativa, la estibadora está instalando una segunda grúa móvil, localizada igualmente en el muelle de Raíces del puerto de Avilés, que se suma a

la Liebherr, modelo 400, con la que opera desde 2015 en el muelle Sur de la dársena asturiana.

El nuevo equipo, HMK de 400 toneladas de peso, con capacidad para procesar 1.000 toneladas a la hora, llegó procedente del puerto de Bilbao a bordo del buque multipropósito "Happy Ranger", perteneciente a la naviera BigLift, especializada en el transporte marítimo de carga de proyectos.

Las nuevas inversiones portuarias forman parte de la 'hoja de ruta' trazada por la empresa de cara a los próximos años.

### APUESTA POR ASTURIAS

"Los nuevos proyectos de la compañía irán en la misma línea, es decir, la construcción de naves para aumentar la superficie cubierta de almacenaje y nuevos equipos mecánicos como grúas, carretillas elevadoras y palas cargadoras para mejorar la operativa portuaria" destacaron a finales del pasado año fuentes de la compañía.

Entre las actuaciones realizadas se encuentra la adquisición durante este año de una grúa portuaria, de segunda mano, para la zona de



La nueva grúa de MarPrin llegó procedente de Bilbao.

Foto: Marítima del Principado

ampliación de la dársena gijonesa, así como la compra en octubre del pasado año de una Liebherr LHM 600, la de mayor capacidad para la

## MarPrin mantiene su plan de expansión en los puertos asturianos

manipulación de graneles, tras una inversión de cinco millones de euros. Este equipo, que llegó totalmente ensamblado a bordo del

buque "Meri", especial para cargas rodadas, lo que permitió su inmediata puesta en marcha, tiene capacidad para trabajar a gancho mercancía general de hasta 144 toneladas y graneles con una cuchara de 37 metros cúbicos.

La compañía asturiana Marítima del Principado, que dispone actualmente en los puertos de Gijón y Avilés de amplias zonas cubiertas y descubiertas para el desarrollo de su actividad, está especializada en el tráfico de graneles sólidos, como carbones, cereales y fertilizantes, así como en la manipulación de carga de proyectos.

### CARRETERA

## Transportes AGR acuerda la adquisición de 19 cabezas tractoras

Transportes y Servicios Ablitas, compañía navarra que opera con la marca comercial Transportes AGR, ha acordado con MAN Truck & Bus Iberia la adquisición de 19 camiones. Los primeros cuatro vehículos del modelo TGX 18.470 CV han sido entregados recientemente y los 15 restantes, con motorización de 510 CV, se recibirán durante el próximo mes de enero. La empresa, con base en Buñuel (Navarra), dedicada a los servicios de grupaje y mercancía paletizada, opera con una flota compuesta por 37 cabezas tractoras, tres rígidos y dos furgonetas.

### CARRETERA

## Carreras Grupo Logístico pone en marcha la nueva base en La Rioja

Carreras Grupo Logístico ha puesto en marcha sus nuevas instalaciones en La Rioja. La compañía de transporte por carretera dispone en el polígono industrial de El Sequero I, en el municipio de Arrúbal, de una parcela de 7.500 metros cuadrados, donde se ubica una nave de más de 5.000 metros cuadrados con siete muelles de carga. Este complejo, que engloba nave, almacenes y oficinas, supone un salto respecto a la anterior delegación del operador en La Rioja, localizada en el polígono Portalada de Logroño, y que dispone de una superficie de 1.300 metros cuadrados.

### MARÍTIMO

## Cobasa explotará una terminal de fertilizantes sólidos en Santander

La Autoridad Portuaria de Santander ha otorgado una concesión administrativa a Consignatarios de Barcos de Santander (Cobasa), con un plazo de 30 años, para la construcción y explotación de una terminal pública de fertilizantes sólidos en el espigón norte de Raos. La nueva infraestructura, que se extenderá sobre una superficie de 7.000 metros cuadrados, tendrá capacidad para mover 100.000 toneladas al año. Cobasa contempla acometer una inversión de cinco millones de euros en la nueva terminal de fertilizantes sólidos. El plazo de ejecución de las obras será de 12 meses.

Maersk posiciona una escala semanal en la terminal de Yilport del puerto de Huelva y enlaza la instalación con los enclaves de Leixoes, Tánger-Med 2 y Bahía de Algeciras

# Portillo, Sevitrade y Carbón Puerto afianzan a Sevilla como 'hub' granelero del sur de España

La mejora de la navegabilidad y el calado de la Eurovía Guadalquivir están permitiendo el acceso de buques de mayor porte, que transportan 2 millones de toneladas anuales

► Las estibadoras Portillo, Sevitrade y Carbón Puerto están afianzando a Sevilla como *hub* granelero del sur de España, manteniendo un flujo regular de productos agroalimentarios, más de 2 millones de toneladas anuales. La mejora de la navegabilidad y el calado de la Eurovía Guadalquivir está permitiendo el acceso de buques de mayor porte.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla**

El puerto de Sevilla se afianza como *hub* granelero del sur de España, manteniendo en el corazón de Andalucía un flujo regular de productos agroalimentarios, alrededor de dos millones de toneladas anuales. Y es que pese al escenario de crisis, las tres estibadoras del enclave, Agencia Marítima Portillo, Sevitrade y Carbón Puerto, con terminales polivalentes, están asegurando un flujo regular de este clase de mercancías, con un movimiento en sólidos de 975.182 toneladas hasta septiembre, frente a 873.465 toneladas del idéntico periodo de 2019, un 11 por ciento más, mientras que en líquidos han transitado 194.062 toneladas frente a 146.068 toneladas de 2019, un 32 por ciento más.

En estos flujos, destaca el comportamiento de los graneles sólidos (cereales, abonos, conservas, frutas y hortalizas, piensos y forrajes), que suponen el 54 por ciento del tráfico



Operaciones de graneles sólidos en una de las terminales del puerto de Sevilla. Foto: APS

total del puerto de Sevilla. El aumento logrado está consolidando al enclave como *hub* logístico especializado en el tráfico de fertilizantes y afianza su posición como puerto referente del sur de Europa en productos agroalimentarios, como la exportación de trigo, resaltan fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona.

En esta progresión han tenido mucho que ver la mejora en la accesibilidad de la Ría del Guadalquivir, así como de su calado, que está permitiendo mayores flujos de carga en los buques. En concreto, la nueva

escala de mareas que permitió ganar 20 centímetros de calado sin necesidad de dragar supone que puedan trabajar graneleros con cargamentos de más de 12.000 toneladas, tanto de chatarra de importación con destino a la planta de Siderúrgica Sevillana como para el manejo de flujos agroalimentarios.

**La llegada de buques graneleros de mayor porte ha aumentado los flujos en Sevilla**

La diferencia de los 7 metros a 7,20 son 300 toneladas de carga, "un margen que puede ser determinante a la hora de optar por un puerto u otro", explican fuentes portuarias.

El puerto viene acometiendo el proyecto tecnológico Airis, que ha supuesto la digitalización de la Eurovía Guadalquivir, así como la optimización de la navegación y sincromodalidad, bajo un esfuerzo inversor de 4,5 millones de euros.

Junto a ello hay que destacar la sólida apuesta de las tres empresas estibadoras del enclave por el desarrollo y la progresión de los flujos graneleros con nuevas inversiones en medios técnicos.

**NUEVA TERMINAL POLIVALENTE**

Para afianzar estos flujos, la Autoridad Portuaria ha dado el pistoletazo de salida para dotarse de una nueva terminal polivalente que se ubicará en la dársena del Cuarto. La instalación, bajo una inversión que deberá superar un mínimo de 4 millones de euros, se ubicará en una parcela de 20.000 metros cuadrados, con la posibilidad de ampliación en 124.584 metros cuadrados más. El concesionario deberá construir un atraque para que pueda operar, al menos, un buque de 120 metros de eslora y 8 metros de calado operativo. El pliego establece un mínimo para el movimiento de mercancías en la terminal de 250.000 toneladas anuales.

## SERVICIOS

# Transportes Portuarios extiende su red de depósitos con una base en Algeciras

**ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras**

Transportes Portuarios ha extendido su red de depósitos en España con la apertura de una nueva base operativa en Algeciras, junto a su delegación, ubicada en el Parque Empresarial Bahía de Algeciras, en el Polígono Industrial La Menacha. La compañía, que ya explota instalaciones en Barcelona y Tarragona, apuesta en Algeciras por una instalación multicliente centrada en la preparación y desarrollo de *flexitanks*, contenedores dedicados al transporte de líquidos fabricados en polietileno que se introducen en un

contenedor estándar de 20 pies y permiten la distribución de líquidos como vino, aceite y productos químicos, mercancías de exportación que en Algeciras están teniendo un importante desarrollo.

Eric Loizou, director de desarrollo de negocio de Transportes Portuarios, ha señalado a TRANSPORTE XXI que "nuestra intención es seguir ofreciendo a nuestros clientes una logística más eficiente y ágil en la región".

La plataforma de Transportes Portuarios en Algeciras dispone de una superficie de parcela de 2.000



Imagen del nuevo depósito que explota Transportes Portuarios en Algeciras. Foto: TP

metros cuadrados, con capacidad para el manejo de medio centenar de contenedores.

La compañía de transporte dispone de los medios necesarios para llevar

a cabo cualquier operativa relacionada con el montaje y preparación de *flexitanks*, así como para el depósito de contenedores posicionados en Algeciras.

## Suardiaz renueva licencia de 'bunkering'

Suardiaz Management Services renueva por seis años su licencia de suministro de combustible a buque mediante gabarra en el puerto de Bahía de Algeciras

## Bahía de Algeciras impulsará Teleport 2.0

El puerto de Algeciras invertirá 3,5 millones de euros en el desarrollo e implantación de una nueva versión de Teleport, su sistema telemático de información comunitaria



Instalaciones del Punto de Inspección Fronterizo del puerto de Bahía de Algeciras.

Foto: APBA

# Docks Logistics renueva la gestión del PIF del puerto de Bahía de Algeciras

El operador, que logra la concesión por un nuevo periodo de seis años, sitúa la tarifa de inspección en 31,95 euros por contenedor

► Docks Logistics Spain ha renovado el contrato de gestión de las instalaciones del Punto de Inspección Fronterizo del puerto de Bahía de Algeciras por un nuevo periodo de seis años. El operador, que ganó el concurso frente a Logiters Logística, ha situado la tarifa de inspección en 31,95 euros por contenedor, mejorando un 8,7 por ciento la propuesta en el concurso.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras**

Docks Logistics Spain, filial de Grupo Romeu, explotará de nuevo las instalaciones del Punto de Inspección Fronterizo del puerto de Bahía de Algeciras por un periodo de seis años, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la Autoridad Portuaria que preside Gerardo Landaluze.

El operador, que viene gestionando la concesión de estas instalaciones en el interior del puerto andaluz desde el año 2002, ha ganado el concurso abierto en septiembre de 2019 por la Autoridad Portuaria para la explotación de las instalaciones de inspección fronteriza para productos de origen animal, origen vegetal y animales vivos en el enclave andaluz.

### Docks Logistics explota el PIF de Algeciras desde 2002

Al concurso se presentaron tres ofertas: Docks Logistics Spain, Logiters Logística y la Unión Temporal de Empresas formada por las compañías Transbull Cádiz y González Gaggero. Esta última oferta fue

desestimada por la Autoridad Portuaria. Pese a acreditar solvencia económica y financiera, ambas empresas no contaban con "experiencia suficiente en la gestión de espacios logísticos en trabajos con temperatura controlada y en zonas higiénico sanitarias ni disponen de un gerente con experiencia en la explotación de las instalaciones de inspección fronteriza", como se solicitaba en el pliego del concurso. Por su parte, la oferta de Logiters, que obtuvo 52 puntos, se desestimó al no

alcanzar puntuación suficiente.

La oferta presentada por Docks, con una valoración técnica de 87 puntos, sitúa la tarifa de inspección en 31,95 euros por el uso de las instalaciones, apertura e inspección de contenedor o camión. Esta tarifa mejora en un 8,7 por ciento la propuesta de tarifa máxima realizada por la Autoridad Portuaria.

El centro de inspección de Algeciras dispone de un espacio de 5.000 metros cuadrados para la inspección de mercancías de origen animal, origen vegetal y animales vivos. El número de contenedores y camiones tratados en el PIF pasó de 22.541 unidades en 2014 a 33.408 unidades durante 2018, lo que ha supuesto un aumento del 48 por ciento en los últimos cinco años.

**MARÍTIMO**

## Noatum gana negocio en Málaga con flujos 'import-export' de Hapag-Lloyd

**ANTONIO MARTÍNEZ. Málaga**

La naviera Hapag-Lloyd ha comenzado a agrupar flujos de carga 'import-export' con América en la instalación polivalente de Noatum Terminal Málaga, reanudando así sus escalas en la dársena andaluza.

La compañía alemana ha restablecido la escala en Málaga, con una periodicidad de tres veces al mes, para tráficos de importación y exportación dentro del

itinerario de su servicio regular Mediterranean Gulf Express. Con ello, el puerto de Málaga ha empezado a recibir de forma directa los flujos de mercancías procedentes de países suramericanos, cargas que tendrán a la dársena andaluza como su entrada al mercado español. Por ejemplo, las mercancías embarcadas en Caucedo (República Dominicana) tendrán un tiempo de tránsito de 10 días al realizar un servicio directo hasta España por Málaga.

**MARÍTIMO**

## Prácticos de Sevilla sube sus tarifas un 3,8% tras una década sin realizar su revisión

**ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla**

La Corporación de Prácticos del puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir ha incrementado un 3,8 por ciento sus tarifas aplicables por la prestación del servicio en el enclave andaluz, según ha autorizado el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona.

La revisión de las tarifas es sensiblemente menor a la solicitud de la Corporación, que había demandado el pasado mes de junio un incremento del 5,41 por ciento respecto a las tarifas que se vienen cobrando desde noviembre de 2010, en base al aumento de los costes que inciden en la explotación del servicio portuario de practicaje.

La Autoridad Portuaria ha procedido a estimar parcialmente la solicitud, revisando las tarifas debido al aumento de los costes de aprovisionamiento de combustible, uniformidad del personal, el incremento de los salarios y cargas sociales, así como por la actualización en el arrendamiento de inmuebles y los gastos en reparaciones y conservación del material empleado como consecuencia del envejecimiento de las embarcaciones, siendo necesario afrontar una serie de reparaciones y cambios de motorización. La propuesta fue informada favorablemente por el Consejo de Navegación y Puerto de Sevilla y por Puertos del Estado.

El enclave cuenta con una plantilla de 16 prácticos habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante. Disponen de dos barcos para realizar el servicio, según los datos de la Corporación

Entre los productos que entrarán en España por esta vía figuran partidas de guacamole, para su posterior distribución en España y otros países europeos.

Uno de los objetivos de la Autoridad Portuaria de Málaga, que preside Carlos Rubio, es lograr captar nuevos flujos de exportación para esta línea de Andalucía y Extremadura, lo que permitiría asentar la línea regular de la naviera alemana. En la actualidad, los flujos de exportación se venían canalizando mayoritariamente por carretera hasta el puerto de Bahía de Algeciras, desde donde Hapag-Lloyd realizaba los tráficos de la línea regular que une Italia y España con Estados Unidos, México y República Dominicana.

Hasta 30 países podrían renunciar al acuerdo propuesto por la OMI sobre emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo por "falta de ambiciones y rigor"

## Americold entra en Europa tras adquirir a Agro Merchants Group

El gigante americano, segundo grupo mundial de operadores de almacenamiento frigorífico, suma 6,8 millones de m<sup>3</sup> de naves

► El gigante del almacenamiento del frío Americold Realty Trust entrará con fuerza en el mercado europeo con la compra de Agro Merchants Group, con sede en California, tras desembolsar 1.740 millones de dólares (1.482 millones de euros). Con la operación suma 46 instalaciones y 6,8 millones de metros cúbicos de almacenes.

**ALFREDO ESCOLAR. Atlanta**

El gigante americano Americold, con sede en Atlanta, desembarca en Europa con la adquisición de Agro Merchants Group, que tiene en el viejo continente 26 instalaciones y 3,14 millones de metros cúbicos de almacenes, localizados en Reino Unido, Portugal, Países Bajos, Irlanda, Austria, Polonia y España. En concreto, en Barcelona, Valencia y Algeciras. En total, Agro cuenta con una cartera de 2.900 clientes y una red de 46 instalaciones de almacenamiento en 10 países, que suman 6,8 millones de metros cúbicos.

Americold, el segundo operador mundial de instalaciones logísticas frigoríficas, gestiona un total de 229 instalaciones en cuatro continentes, con una capacidad de más de 31 millones de metros cúbicos. Esta última compra sigue a una enorme actividad compradora durante 2019, cuando adquirió cinco empresas distintas de almacenamiento frigorífico, aunque todas de tamaños menores a Agro. La última compra fue el pasado enero, cuando adquirió la canadiense Novacold Logistics, por 257 millones de dólares (219

### TOP 10 OPERADORES DE ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO 2020

Rk	Compañía	Localización	Capacidad m <sup>3</sup>
1	Lineage Logistics (1)	Australia, Bélgica, China, Dinamarca, Países Bajos, Nueva Zelanda, Perú, Sri Lanka, Reino Unido, EE.UU., Vietnam	50.661.616
2	Americold Logistics	Argentina, Australia, Canadá, China, Nueva Zelanda, Estados Unidos	31.426.688
3	United States Cold Storage	Estados Unidos	10.590.159
4	AGRO Merchants Group (2)	Australia, Austria, Chile, Irlanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Reino Unido, EE.UU.	6.865.163
5	NewCold Advanced Cold Logistics	Australia, Francia, Alemania, Polonia, Reino Unido, Estados Unidos	5.510.621
6	Nichirei Logistics Group (3)	Francia, Japón, Países Bajos, Polonia	5.186.000
7	Kloosterboer	Canadá, Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Sudáfrica, Suecia, EE.UU.	4.847.354
8	VersaCold Logistics Services	Canadá	3.483.224
9	Interstate Warehousing	Estados Unidos	3.277.261
10	Frials Frigoríficos	México	2.894.758

Nota: (1) Incluye la compra de Henningsen Cold Storage. (2) No incluye el espacio de Comfriro Soluções Logísticas. (3) Incorpora el espacio de Eurofrigo, Frigo Logistics, Godfroy Transport & Entrepôts, HIWA Rotterdam Port Cold Stores. Datos a junio de 2020. Fuente: IARW. Elaboración: TRANSPORTE XXI

millones de euros). La entrada de Americold Realty Trust, el segundo operador de frío en el mundo, en el mercado europeo, en el que no gestionaba ninguna instalación, supo-

### Americold supera los 38 millones de metros cúbicos de almacenes

ne "una adquisición estratégica que mejora la posición del mercado global, proporcionando una plataforma de crecimiento europea establecida y una infraestructura complementaria en Estados Unidos, Australia

y América del Sur", según un comunicado de Americold. Sin embargo, la compra de Agro por parte de Americold, sumaría una capacidad de almacenaje de unos 38 millones de metros cúbicos, muy lejos de los más de 50,6 millones de metros cúbicos de los que dispone Lineage Logistics.

La operación de compra realizada por Americold supone la salida del accionariado de Agro Merchants de la gestora de fondos Oaktree Capital Management, su propietario hasta el momento. Aunque la adquisición tiene que ser autorizada por los organismos competentes, Americold cree que podría cerrarse entre finales de este ejercicio y el primer trimestre de 2021.

### TRANSITARIOS

## DSV ofrece 'Silkway Express' como opción de transporte por carretera con China

TRANSPORTE XXI. Copenhague

El grupo DSV Panalpina ha desarrollado un puente de transporte de mercancías por carretera entre Europa y China, denominado 'Silkway Express', que resulta más económico que el avión y mejora los tiempos de tránsito de otros modos de transporte, como el ferrocarril. Según han señalado fuentes de DSV a TRANSPORTE XXI, este nuevo servicio se destina, de momento, para las cargas completas en ambos sentidos, desde cualquier punto de Europa y hacia cualquier destino en China (y viceversa) y para un tiempo de tránsito de entre 14 y 18 días.

"En la importación de productos desde China, en breve ofreceremos servicio de grupaje hacia España", explicó a este periódico Jorge Valera, de DSV Air & Sea, "aunque en sentido contrario todavía no se ha planteado poder ofrecer el servicio", matizó.

DSV ya desarrolló durante los primeros confinamientos de la pandemia un puente terrestre vía ferrocarril entre China y Europa para material médico que permitió reducir el tiempo de tránsito habitual de estos convoyes a 21 días. Ahora, un recorrido por carretera de una carga completa refrigerada entre "Murcia y Quanzhou podría asegurarse que se realiza en 18 días y a precio cerrado desde el inicio", señalan fuentes de DSV.

Este nuevo servicio asegura que las cargas se pueden recoger en cualquier punto que indique el remitente europeo y llevarlo a cualquier punto de China. Para ello, se ha desarrollado un sistema de tránsito y de seguridad específicos.

### SERVICIOS

#### La construcción naval de china cae un 14% entre enero y septiembre

La construcción naval en las principales radas chinas ha caído un 2,7 por ciento interanual hasta septiembre de 2020, totalizando una producción de 28,56 millones de toneladas brutas un 14 por ciento menos que en el pasado ejercicio. Según revela la Asociación de la Industria Nacional de la Construcción Naval (CANSI), el resultado operativo fue de 25.000 millones de dólares (21.209 millones de euros), y obtuvo unas ganancias netas de 133 millones de dólares (113 millones de euros), lo que supuso una caída interanual del 3,2 por ciento y 49,2 por ciento, respectivamente.

### CARRETERA

#### DHL Freight sube su apuesta para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>

DHL Freight ha establecido unos nuevos estándares de reducción de la huella ecológica para el transporte de mercancías por carretera que afectan, entre otros, a los servicios de Freight Eurapid de grupaje, en los que se ofrecen entregas en 24 o 48 horas, con un compromiso de recorridos climáticamente neutros. Durante el pasado ejercicio, se alcanzó una reducción de emisiones del 35 por ciento, con respecto a 2007, y la previsión es conseguir una disminución del 50 por ciento a lo largo de 2025. Unos esfuerzos acordes con el objetivo para alcanzar las 'cero emisiones' de CO<sub>2</sub> en 2050.

### MARÍTIMO

#### Crecen las tarifas para contenedor entre Estados Unidos y China

Las tarifas de flete a largo plazo entre Asia y Estados Unidos, en ambas costas, se han disparado, al igual que lo llevan haciendo semanas atrás los contratos a corto plazo en la mayoría de las rutas y que ya llegan a superar los contratos tipo al contado o 'spot' con destino a Europa. A principios del pasado mes de octubre, los precios por TEU a largo plazo escalan un 37,2 por ciento en la costa oeste, subiendo desde los 1.496 dólares (1.269 euros) a 2.052 dólares (1.741 euros). En la costa este, las tarifas subieron de 2.412 dólares (2.046 euros) a 3.133 dólares (2.658 euros).

## NYK compra el negocio de GNL de Total

La naviera Nippon Yusen Kaisha (NYK) ha adquirido la participación de la francesa Total de Gazocean, empresa conjunta de transporte marítimo de GNL

## Traton, de Volkswagen, compra Navistar

La tecnológica de raíz alemana, ha comprado Navistar por 3.700 millones de dólares (3.126 millones de euros), con el objetivo de acceder al mercado americano

### ► Impulsando el futuro de los datos / Conferencia IRU

# La pandemia acelera la necesidad de digitalizar la carretera en su conexión con la cadena logística

La organización internacional IRU, operadores, autoridades europeas y técnicos analizan el futuro del intercambio de datos y la digitalización en el sector del transporte

► La influencia de la COVID-19 acelerará el intercambio de datos en la industria del transporte, especialmente en la carretera, y la digitalización de las operaciones de la cadena logística. Así concluyó la reciente conferencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), celebrada con distintos actores del sector.

**ALFREDO ESCOLAR. Bruselas**

Durante el encuentro mantenido por la IRU con representantes de la Unión Europea, operadores y empresas tecnológicas, la comisaria europea de Transportes, Adina Valean, destacó el momento actual, tras apuntar que “estamos en una transformación que traerá cambios drásticos, pero también agilizará el paso a un transporte más eficiente, seguro y sostenible gracias a la interconectividad”. Sin embargo, la situación implica retos que hay que afrontar. “La tecnología no es un problema en este sector, la cuestión es la gobernanza que se hagan de los datos y la UE trabaja para ofrecer una competencia abierta y de juego limpio”, aseguró Valean. Los operadores de transporte recalcan que el intercambio de datos entre grandes y pequeños operado-



La UE está en pleno proceso de redacción normativa para enmarcar el intercambio de datos.

res será beneficioso.

Para Luis Gómez, presidente para Europa de XPO Logistics, “la digitalización y el intercambio de datos, el ‘big data’ entre empresas va a traer beneficios para los distintos operadores. Es un escenario “win-win”, en el que ambos ganan, pero hay que conseguir un entorno de confianza entre socios y en las herramientas empleadas”.

Por su parte, Ralf-Peter Schäfer, vicepresidente de tráfico y viajes de la tecnológica TomTom, apostó por

la regulación y las características específicas del transporte por carretera. “Muchas empresas no ven la manera de valorar los propios datos que generan”, señaló Schäfer, “pero creo que el mercado puede resolver esto con un modelo comercial común, que debe tener en cuenta las externalidades sociales como la congestión de tráfico o las emisiones”. La UE ya ha indicado que está en pleno proceso de redacción normativa para enmarcar el intercambio de datos entre empresas y que

se realice en condiciones de paridad. Daniel Mes, miembro de la Comisión Europea, indicó que “se está analizando las posibilidades para que las Pymes puedan beneficiarse del intercambio de datos y no solo las grandes plataformas”.

## El intercambio de datos supone saber su valor en el mercado

Alex Agius Saliba, miembro del Parlamento Europeo, ha asegurado que “ya estamos trabajando en el diseño de reglas justas de reparto de datos entre las diferentes plataformas, con transparencia en la portabilidad de datos e igualdad en su alcance”. Para las pequeñas empresas a las que les resulte difícil llegar a beneficiarse del ‘big data’ en el transporte, la UE está estudiando otras posibilidades para que puedan acceder, además de acuerdos entre operadores. Schäfer señaló que “estudiamos nuevos modelos como las cooperativas de datos y la necesidad de plataformas de Movilidad como Servicio (MaaS) que sean multimodales, con pequeñas empresas totalmente integradas”.

### Adina Valean

Comisaria de Transportes de la UE



«Los cambios tecnológicos ayudarán a conseguir un transporte más ágil»

### Luis Gómez

Presidente para Europa de XPO



«El acceso al ‘big data’ no es caro, lo importante es saber qué necesitamos en este intercambio»

### Alex Agius

Eurodiputado



«La digitalización del transporte está en pleno desarrollo y seguirá durante los próximos 20 años»

### Ralph-Peter Schäfer

Director de TomTom Traffic



«Las tecnologías dan un transporte más seguro, cómodo y verde al detectar las congestiones»

# Los Clasificados del Transporte en España



<b>TRANSPORTE MARITIMO</b> .....	<b>100</b>
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
<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b> .....	<b>110</b>
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

<b>TRANSPORTE URGENTE</b> .....	<b>120</b>
EXPRES-COURIER .....	1201
MENSAJERIAS .....	1202
TAXIS INDUSTRIALES .....	1203
MINI-TIR .....	1204

<b>TRANSPORTE AEREO</b> .....	<b>130</b>
AGENTES DE CARGA AEREA .....	1301
LINEAS AEREAS .....	1302

<b>SERVICIOS AL TRANSPORTE</b> .....	<b>140</b>
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

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**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

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

**1401**  
**CONTENEDORES**

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

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

**1010**  
**ARMADORES**

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

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

## CATALUÑA

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**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 - Polígono 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

**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

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

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

**1005**  
**AMARRADORES Y REMOLCADORES**

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

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

## ARAGON

**1101**  
**CARGAS FRACCIONADAS**

**1110**  
**TRANSPORTE INMEDIATO**

**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)

**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

**1105**  
**CISTERNAS**

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**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)

**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

**1002**  
**NAVIERAS**

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

**1003**  
**TRANSITARIOS**

**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

**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**

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

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

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

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

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

## CASTILLA-LEON

**1102**  
**CARGAS COMPLETAS**

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

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

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

**1404**  
**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**

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

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

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

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

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

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

**1003**  
**TRANSITARIOS**

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

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

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

**1106**  
**CONSOLIDADORES MARITIMOS**

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

# Los Clasificados del Transporte en España

1107

**MUDANZAS / MUEBLE NUEVO**

**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@futurnet.es  
36600 Vilagarcía de Arousa

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

**MADRID**

1002

**NAVIERAS****ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

**TRANSITARIOS****SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

**CARGAS COMPLETAS****CENTRO TIR SA**

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

**LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA**

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

1202

**MENSAJERIAS****DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

**MURCIA**

1111

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

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

**NAVARRA**

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANS-OTAMENDI SA**

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

**PAIS VASCO**

1001

**CONSIGNATARIOS****MARITIMA CANDINA SA**

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

**IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)**

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

**GREEN IBERICA SA**

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

**CONTENEMAR BILBAO SA**

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

1005

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

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

**CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA**

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

1102

**CARGAS COMPLETAS****686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

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

1203

**TAXIS INDUSTRIALES****ALVA TRANSPORTES T. SL**

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

1404

**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION****EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

**CEDIS SL**

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

**ALDIGASA**

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

1416

**SERVICIOS LEGALES****ABOGADOS ELCANO**

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

## Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

# 944.400.000



# Tecnología & negocios

## MARÍTIMO

### Hillebrand refuerza su logística de líquidos a granel con la compra de la británica Braid

TRANSPORTE XXI. Mainz

La compañía alemana Hillebrand ha anunciado la compra de Braid, un operador británico especializado en la logística de líquidos a granel. A través de esta adquisición, Hillebrand refuerza su negocio de líquidos no peligrosos como el vino, el aceite de oliva, los productos químicos no peligrosos, zumos y aceites comestibles, y que se suma a su gestión de logística de productos embotellados. Esta compra permitirá a Hillebrand ampliar sus capacidades con dos instalaciones más ubicadas en el Reino Unido y China. Braid, fundada en el Reino Unido hace más de 60 años, opera en 19 países, generando una facturación de aproximadamente 200 millones de euros. Hillebrand, fundada en 1844 en Mainz (Alemania), con un volumen de negocio que ronda los 1.200 millones de euros, continúa con los objetivos de su plan estratégico, que incluyen crecer tanto orgánicamente como mediante compras, a pesar de la situación actual generada por la crisis sanitaria. La adquisición de Braid representa la tercera operación desarrollada durante este último año, después de tomar el control de la compañía alemana 3W-Logistik y de la estadounidense Royal Logistics.

## CARRETERA

### El operador Lodistol, nuevo miembro de Palletways Iberia en Extremadura

TXXI. Cáceres

Palletways Iberia ha potenciado su cobertura en Extremadura tras incorporar como miembro a Lodistol (Logística y Distribuciones Toledanas), del Grupo Logística Carosan. El nuevo operador de la red de distribución exprés de mercancía paletizada en la Península tiene siete delegaciones propias que suman más de 30.000 metros cuadrados. Entre ellas están las de Cáceres y Badajoz, que cubren la comunidad extremeña. Los servicios que ofrece Lodistol, además del de palettería exprés, incluyen mensajería y paquetería. El grupo opera con 140 cabezas tractoras, 160 vehículos semirrigidos, 60 vehículos rígidos y 40 furgones de reparto.

## UNO reclama fiscalidad favorable para las empresas logísticas que inviertan en digitalizarse

La organización presenta un informe sobre tendencias en tecnologías para el sector



Rafael Barbadillo (CEOE), Mercedes Gómez (M. Transportes) y Francisco Aranda (UNO).

► La patronal logística UNO reclama una fiscalidad favorable para las empresas del sector que inviertan en digitalización. La organización que preside Francisco Aranda ha presentado un informe, elaborado junto con la consultora Everis, en el que se recogen las principales tendencias en nuevas tecnologías aplicables al sector.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El presidente de UNO, Francisco Aranda, demanda al Ministerio de Transportes un tratamiento fiscal favorable a las empresas del sector que hagan inversiones destinadas a la transformación digital. Así se lo transmitió a la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, durante la presentación del informe 'Tendencias tecnológicas post COVID-19 en el sector logístico', elaborado por la patronal logística y Everis. Aranda apuntó que, en un contexto en el que van a llegar fondos procedentes de Bruselas para la recuperación de la economía española, "las dos grandes palancas generadoras de competitividad van a ser la innovación digital y la sostenibilidad medioambiental". Por lo tanto, añadió, "sería razonable que el Gobierno premiara fiscalmente a las empresas que hagan ese esfuerzo". El presidente de UNO resaltó la importancia de la transformación

digital en el sector al recordar que "a través de la digitalización también se mejora la sostenibilidad". En esta línea, "presentamos un manual de gestión de cómo implantar la digitalización en nuestras compañías", puesto que "las empresas de logísticas que no se digitalicen van a desaparecer", advirtió.

El documento tiene como objetivo "ayudar a las empresas a identificar los retos del sector y las tecnologías y operativas claves para afrontarlos". El informe destaca que tras un análisis se han seleccionado siete tecnologías de más rápida amortización en el sector. Este 'TOP 7' de tecnologías recomendadas para el sector estaría integrado por *Big data analytics*; RPA; soluciones IOT y trazabilidad avanzada; iBPMS; realidad aumentada y analítica de imagen; Inteligencia Artificial (IA), *machine Learning* y *chatbots*; así como gamificación, simulación y realidad virtual.

Los responsables del estudio señalan que no incluir en esta lista a los vehículos autónomos, drones o *blockchain* "no significa que sean tecnologías poco innovadoras o que no vayan a desembocar en soluciones realmente disruptivas, sino que aún no están maduras". El informe apunta que estas tecnologías tienen mucho camino que recorrer y desde este punto de vista, la inversión a realizar en ellas no será recuperable en el corto plazo, "con lo cual no son tecnologías para todas las compañías" del sector.

## EXPRES

### GLS Spain refuerza su red en Extremadura tras el acuerdo con Iberdoex

La holandesa General Logistics Systems (GLS), filial del operador postal británico Royal Mail, continúa su expansión en el mercado español tras reforzar en Extremadura su red de puntos de servicio con el acuerdo establecido con Iberdoex. Mediante esta cooperación, GLS Spain añade 25 gasolineras que poseen tienda en Extremadura. El acuerdo con Iberdoex consolida más de 2.500 *ParcelShops* del operador en todo el país destinados a recoger, devolver o enviar paquetería vinculada al comercio electrónico.

## SERVICIOS

### UTA lanza herramienta para optimizar flota de vehículos ligeros

UTA, el proveedor de tarjetas de servicio y repostaje en Europa, ha ampliado su catálogo de soluciones de peajes interoperables con 'UTA One Move'. Este desarrollo está diseñado para vehículos de hasta 3,5 toneladas, incluidas las furgonetas comerciales. A través del nuevo servicio, se tramita de "forma rápida" y "eficiente", destacan desde UTA, los peajes en carretera y en *parking* de Francia, Italia, Portugal y España.

## SERVICIOS

### Visual Trans apoya el crecimiento de Duamar Tránsitos y Aduanas

Duamar Tránsitos y Aduanas ha consolidado en los últimos cinco años su actividad de servicios de coordinación de mercancías en los modos marítimo, aéreo y terrestre con el apoyo de Visual Trans. La compañía que dirige David Moliner ofrece a sus clientes cerca de 1.500 destinos, a través de 359 rutas y una red de más de 300 colaboradores. Duamar, con sede en Barcelona, realiza su operativa con el *software* dirigido al sector transitario *vForwarding*. El apoyo de Visual Trans ha posibilitado respaldar el crecimiento y la ampliación de servicios de Duamar, tanto en su organización interna como en las actividades destinadas a sus clientes, así como logra la certificación con la marca de calidad del puerto de Barcelona, 'Efficiency Network'.

## MARÍTIMO

## Boluda Lines establece la primera conexión diaria de la Península a Canarias

Boluda construirá y gestionará la terminal de contenedores del puerto de Santander

► Boluda Lines iniciará a partir de diciembre la primera conexión diaria entre la Península y Canarias. La nueva línea Daily Canarias operará con seis buques que unirán Cádiz y Sevilla con el archipiélago. Además, Boluda construirá y gestionará la terminal de contenedores en el puerto de Santander, con una capacidad máxima de 100.000 TEUs.

## TRANSPORTE XXI. Valencia

Boluda Lines pondrá en marcha durante el próximo mes de diciembre el primer servicio diario entre la Península y Canarias, Daily Canarias. La naviera de la multinacional que preside Vicente Boluda operará con seis buques portacontenedores para enlazar el puerto de Cádiz con el archipiélago. La conexión diaria ofrece un tiempo de tránsito orientado a los productos perecederos, tanto para los de origen peninsular como especialmente para el plátano y tomate canario. Los buques de Boluda Lines operarán en la terminal gaditana de Conca y en las instalaciones que Boluda Maritime Terminals gestiona en Las Palmas, Tenerife, Fuerteventura, La Palma y Sevilla (Terminal Marítima del Guadalquivir).

Para la puesta en marcha de este servicio, la naviera incrementará sus conexiones intermodales con el sur de España, a través de un nuevo y pionero servicio feeder fluvial que conectará diariamente los puertos de Sevilla y Cádiz y por medio de conexiones ferroviarias diarias desde Madrid y otros puntos de la Península. La nueva línea permitirá a Boluda Lines, a través de su puerto hub de Las Palmas, incrementar sus servicios con África, mejorando la operativa para transportar los productos hortofrutícolas de la costa occidental de dicho continente con destino a Europa. Además, Boluda Lines ha realizado una inversión para incorporar más de 1.500 nuevos contenedores reefer 45' HQPW de última generación y otros 2.000 equipos de carga seca, que se unen a su parque de más de 20.000 equipos adaptados a las necesidades propias de este tráfico.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Santander que preside Jaime González ha seleccionado la oferta de Boluda Maritime Terminals para la construcción y explotación de una terminal pública de contenedores en el espigón norte de Raos, diseñada con una capacidad máxima de 100.000 TEUs, y con un plazo de concesión de 40 años.

## POLÍTICA

## Logistop muestra casos de éxito en la automatización en el sector logístico

## TXXI. Madrid

La plataforma tecnológica Logistop ha expuesto en un *webinar* los ocho factores decisivos basados en la experiencia de la implantación en centenares de proyectos. El ingeniero experto en consultoría logística, César Fernández Pacheco, citó entre las claves "lograr una predicción de los escenarios futuros con unas instalaciones que dispongan de un diseño flexible, polivalente y escalable". Conocer todas las alternativas tecnológicas disponibles en el mercado, el diseño de la automatización logística desde los procesos, la evaluación económica del proyecto de automatización y un diseño correcto del *software* de ges-

ción también fueron remarcadas como esenciales por Fernández Pacheco. Jesús García del Campo, director general de Bama Sistemas, expuso algunos de los casos de éxito implantados por su empresa en las plantas de Iveco en Madrid o de Seat en Martorell. Alfonso López de Mora, director general de LM Group, resaltó el proyecto realizado en Joma Sport. Francisco Javier Olmos Herguedas, responsable de estrategia de producto y desarrollo de mercado en sistemas industriales y digitales de Cartif, se centró en la simulación por ordenador aplicada a la automatización y evaluación de inversiones en procesos logísticos así como en reparto urbano.

## CARGADORES

## Repsol abrirá una planta de biocombustibles en la refinería de Cartagena

Repsol construirá en su refinería de Cartagena una planta de producción de biocombustibles avanzados, con una capacidad de 250.000 toneladas al año, y que estarán destinadas al suministro de aviones, camiones y coches. La instalación, cuya construcción supondrá una inversión estimada de 188 millones de euros, estará operativa en 2023, e incluirá la puesta en marcha de una planta de hidrógeno que alimentará a una nueva unidad de hidrotreatmento. Este proyecto, que permitirá una reducción de 900.000 toneladas de CO2 anuales, se enmarca dentro del compromiso de Repsol con la transición energética y en su ambición de alcanzar cero emisiones netas en el año 2050.



## CARRETERA

## XPO Logistics amplía su flota de megacamiones y semirremolques

XPO Logistics ha adquirido 10 nuevos megacamiones y 280 semirremolques en España, con el objetivo de reforzar la capacidad de su flota sostenible. El operador utilizará sus 25 megacamiones para cubrir las rutas de lanzaderas de su red de palettería, ampliando las conexiones entre Valencia y Málaga, Barcelona y Madrid, y Sevilla y Granada. En esta actividad, XPO gestionó la entrega de más de 5 millones de palés en 2019 en España. Por su parte, los nuevos semirremolques, que se utilizarán en las operaciones de carga completa y grupaje de los clientes de la compañía de la Península Ibérica y Marruecos, aumentan la flota de XPO hasta cerca de 2.400 unidades.



## MARÍTIMO

## El puerto de Sevilla acoge el II Encuentro Andaluz de Logística

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona, ha participado en el II Encuentro Andaluz de Logística, organizado por la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD), en colaboración con la institución portuaria, el Foro de Logística y Bernardino Abad. Rafael Carmona ha destacado el carácter multimodal del puerto hispalense y las principales ventajas de la plataforma de Batán, que une la Zona de Actividades Logísticas, la terminal de contenedores y la ferroviaria en un mismo espacio. Además, el presidente de la entidad portuaria ha remarcado que los puertos "tenemos que ser innovadores y disruptivos" para aprovechar nuestras potencialidades y crear sinergias entre los distintos nodos logísticos.



## SERVICIOS

## Siport21 realiza estudios de navegación del puerto francés de Bastia

Siport21 está realizando en su centro de simulación de maniobra de buques los estudios de navegación para el proyecto de ampliación del puerto francés de Bastia (Córcega). Este desarrollo permitirá aumentar su capacidad de recepción de cruceros, de hasta 280 metros, y de ferris, de hasta 240 metros de eslora. El estudio se está realizando con la presencia de un práctico del puerto corso, personal técnico de la rada y de la empresa Sofid, a cargo de la ingeniería del proyecto, y siguiendo las directrices marcadas por las autoridades sanitarias en materia de prevención de la COVID-19. El proyecto de Siport21 evaluará dos propuestas de ampliación adicionales a las ya estudiadas en otro centro de simulación francés.



LA MEJOR  
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

[www.transportexxi.com](http://www.transportexxi.com)

**GRATIS**  
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:  
**@Transportexxi**



**Transporte**  
XXI  
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)