

El Gobierno, incapaz de adaptar la estiba al nuevo marco jurídico

Las empresas llevan tres años intentando aprobar un convenio que acabe con la exclusividad en los muelles



Competencia ha vuelto a echar por tierra el V Acuerdo Marco de Estiba. Foto: Puerto de Bilbao PAG.10-11



Pilar Tejo

Dir. técnica de SPC-Spain

**“EL ‘SHORT SEA’
DEBE TENER TRATO
PREFERENTE EN
LOS PUERTOS”**

Páginas 8-9

MARÍTIMO / 32

Noatum UECC gana espacio en el puerto de Pasaia

MARÍTIMO / 34

Davila potencia su operativa multimodal para ‘reefer’ en Vigo

MARÍTIMO / 36

Maersk reafirma su estrategia de ‘doble orilla’ en el Estrecho

Fuentes apuesta por Murcia para subir carga frigorífica al tren

Grupo Logístico Fuentes, uno de los principales actores del transporte frigorífico por carretera en España, apuesta por Murcia para subir carga al tren con destino a Europa. Para ello, la compañía, en alianza con Continental Rail y CMA CGM, presentará una oferta para mantener la explotación actual de la terminal, cuyo contrato de gestión ha sido licitado por el Adif para otros seis años. PAG 12

El ‘ecommerce’ sigue marcando el ritmo de la industria ‘express’

El *ecommerce* sigue marcando el ritmo del sector postal, *express* y *courier*, que encadena cinco años al alza en España, tras cerrar 2018, último ejercicio con datos disponibles, con unas ventas de 4.800 millones y un crecimiento del 8,8 por ciento. Y las previsiones de la industria se preparan para afrontar otra temporada alta de plusmarca en cuanto a volúmenes gestionados. PAG 17-21

Hipertrans prevé abrir a mitad de 2021 su nueva base de Toledo

Hipertrans, especializada en transportes especiales, espera abrir la primera fase de su nuevo centro logístico de Ocaña (Toledo) hacia la mitad del próximo año. La compañía está trabajando ya en la rehabilitación de la parcela de 240.000 metros cuadrados orientada a la ‘giga-logística’, pero que se diversificará también para otros servicios de valor añadido, según avanzó su consejero delegado. PAG 26

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

Salgar

CONTAINER - LAND - RAIL
salgarxsl.com

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

MESA de Redacción

Toyota e Hino Motors comenzarán en la primavera del año 2022 las pruebas del camión de pila de combustible de hidrógeno. Se prevé que estos camiones, que tendrán una MMA de 25 toneladas, dispondrán de una autonomía de aproximadamente 600 kilómetros. Este desarrollo permitirá reducir las emisiones de CO2 de los camiones.

Ontruck, plataforma *online* de transporte de mercancías, ha desarrollado una herramienta, basada en un modelo de inteligencia artificial para predecir los picos de demanda. Las variables que tiene en cuenta van desde el histórico de cargas del negocio hasta la estacionalidad, pasando por datos económicos oficiales del INE o por circunstancias puntuales o extraordinarias de carácter macroeconómico, que se introducen de forma manual.

La naviera **Baleària** ha iniciado el *retrofit* del ferri "Martín i Soler", que será el quinto de la flota al que se adaptan los motores para poder navegar a gas natural licuado (GNL). Los trabajos se están realizando en los astilleros West Sea de Viana do Castelo (Portugal) y está previsto que finalicen en abril del próximo año.

OBITUARIO

Justo Yúfera



Justo Yúfera Cerdán, fundador de Seur, falleció el pasado 7 de noviembre en Madrid a la edad de 100 años. Nacido en Moncada i Reixac (Barcelona) en 1920, Yúfera sentó las bases del transporte urgente en España. Vivió en Francia hasta los 20 años, para más tarde recorrer Camerún y Guinea en su juventud. Creó el concepto Seur tras regresar a España, poniendo el germen de uno de los sectores empresariales clave para la economía española. Precisamente, fue el primer repartidor de la compañía, al realizar la primera entrega urgente haciendo el trayecto Madrid-Barcelona. Un emprendedor hecho a sí mismo, que deja una huella imborrable en el sector. Descanse en paz.

JONÁS



SE MUEVEN



Denis Renard

Denis Renard se hace cargo de la dirección de Gefco en España y de un nuevo grupo que incluye actividades de GLT en España, Portugal y Marruecos. Hasta ahora, era director general de Turquía y director regional para Medio Oriente.



Julián Navarro

Julián Navarro se convierte en el director del Cluster Client PSA para la Península Ibérica y Marruecos. Con más de 31 años de experiencia en Gefco, ha desempeñado el cargo de director general del grupo en España desde el año 2015.



Carla Nascimento

XPO Logistics nombra a Carla Nascimento líder comercial del negocio de transporte de la compañía en el noroeste de España y Portugal. Nascimento se encargará del desarrollo estratégico de las relaciones con clientes, nuevos y actuales.



Luis Miguel Vicente

Panattoni, promotor inmobiliario logístico-industrial, nombra a Luis Miguel Vicente, Ingeniero Superior Industrial por la Universidad Pontificia de Comillas (ICAI), nuevo director de Gestión de Proyectos para España y Portugal.



Jaime Soto Mancebo

Jaime Soto, nuevo director de Personas y Talento de Gas2Move. Reportará al CEO de la compañía, Javier Ballesteros, integrándose en el Comité de Dirección para contribuir a la consolidación del operador de última milla.

DEBATE

SÍ

Víctor González
Presidente de Fetranza

¿Está justificada la prórroga de la tributación por módulos un año más?

Valoramos muy positivamente que el anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado recoja la prórroga de los actuales límites para la tributación por módulos en el ejercicio 2021. Fetranza es la asociación del sector que defiende la necesidad de mantener el actual sistema de módulos, más en la situación actual. La situación del autónomo todavía es más precaria y la eliminación del sistema de módulos habría supuesto la puntilla para un colectivo de unos 28.000 profesionales de vehículos pesados. Suelen ser personas que llevan muchos años en la profesión y que han visto como, durante los últimos años, mermaba su patrimonio y poder vender, cuando fuera el día, la autorización con la supresión del requisito de tres vehículos y ahora con la antigüedad. Para este colectivo, debería mantenerse la tributación por módulos para que pudieran retirarse de forma digna. La competencia desleal está en las 'empresas buzón' y en las falsas cooperativas.

NO

Ramón Valdivia
Director general de Astic

Las razones que motivaron que los representantes del sector, por amplia mayoría, estuviesen de acuerdo con la propuesta del entonces ministro Montoro de suprimir paulatinamente el sistema de módulos son hoy aún más contundentes y perentorias que nunca. Subvencionar a una parte de los actores de un mercado es el mejor modo de buscar la ruina del resto y mantener artificialmente una atroz competencia con el campo de juego desnivelado. Se trata de acabar con una desigualdad fiscal. Lamentablemente, la "subvención fiscal" que este sistema supone, lejos de ayudar a quien (supuestamente) lo disfruta, solo ha servido para que, en la práctica, los autónomos que se han acogido al mismo estén cada año más y más precarizados y no hayan podido afrontar el desafío del crecimiento. Una nueva prórroga no hará sino perjudicar todavía más las posibilidades del sector para remontar con visos de rentabilidad la salida de esta crisis.

OPINIÓN

Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Fundador F. Javier Miranda Ruiz



Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: José Ángel Calvo

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

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

Publicidad: Clara Bouza, Pilar Suárez

Suscripciones: Belén Ruales

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

Depósito Legal: BI-708-92

EDITORIAL

El Gobierno se olvida de los muelles

El Gobierno español tardó seis años en acabar con el aparato legal que instauró durante décadas la exclusividad en los muelles, permitiendo a las empresas estibadoras la utilización, a partir del 14 de mayo de 2020, de la libertad de contratación para diseñar sus equipos de trabajo en los puertos. Con ello, la Administración cumplió con lo establecido en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictada en diciembre de 2014. Sin embargo, la realidad de los muelles es muy diferente. Nada ha cambiado. Los *pools* de estiba “monopolizan” la libertad de contratación. Las empresas concertadas por las estibadoras de cada puerto, se mantienen bajo un férreo control de los sindicatos, mientras el sector denuncia que poco se ha adelantado en reducción de costes o de mejora de los entramados laborales. Privilegios a cambio de paz social, mientras las empresas asisten a un deterioro de sus cuentas de resultados en plena caída de actividad, una situación que llevará a

más de una empresa a terminar el año con números rojos. Así las cosas, el sector no entiende como la Administración dejó a las empresas en una situación de indefensión sin que el Ministerio de Transportes tome medidas ante los incumplimientos legales que se denuncian cada día. El ejemplo más notorio es Bilbao, puerto que sufre una huelga desde el 9 de octubre. Las propias autoridades portuarias coinciden en señalar que la transformación del sector, la liberalización, no se llevó a cabo porque asistimos a una perversión de la Ley. El Gobierno se olvida de los muelles, denuncia el sector, en un escenario en el que solo aprieta conseguir apoyos parlamentarios para los Presupuestos de 2021, cuentas que, por cierto, presentan una estimulo de 13 millones de euros para realizar prejubilaciones de estibadores. Quizás sea hora de elevar el discurso, de evolucionar del enfrentamiento a la colaboración, porque los puertos se juegan perder mercado en un entorno de creciente competencia.



Alfonso Alday

Debates atascados, ante la falta de consenso, se quedan obsoletos de la noche a la mañana

LA ROSCA

Productividad

El tiempo corre que es una barbaridad. Las nuevas tecnologías ganan protagonismo a pasos agigantados en el sector, en general, y en el transporte por carretera, en particular, que sigue avanzando, sin prisa, pero sin pausa, en la senda de la transformación digital y la innovación.

Debates atascados, que entran en bucle ante la falta de una postura unánime, se quedan obsoletos de la noche a la mañana, porque el futuro no espera y el presente ya es pasado. Es el caso de la implantación de las 44 toneladas, principal nudo gordiano en las siempre tensas negociaciones entre transportistas y cargadores, que ya ha pasado a un segundo plano, debido a la ‘explosión’ de nuevas configuraciones de mayor tonelaje, como los megacamiones o ‘duotrailers’. Un fiel reflejo de que no pueden ponerse puertas al campo o, lo que es lo mismo, es imposible frenar la carrera de los principales agentes del sector para mejorar la competitividad.

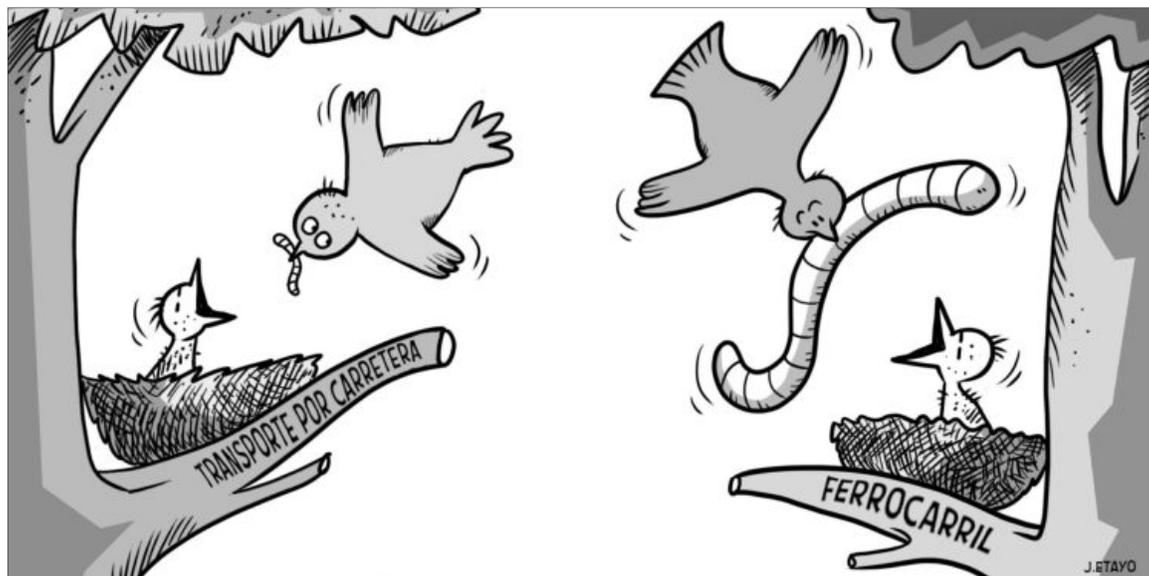
Así se recoge en el informe elaborado por la Fundación Corell: “Pesos y dimensiones, productividad e implicaciones en el Transporte de Mercancías por Carretera”, encargado por la patronal Astic en el marco de las negociaciones de la mesa tripartita. El documento, que pone el foco en la necesaria armonización en el ámbito de la UE, “al menos en los factores más relevantes de la movilidad de las mercancías”, insiste en una solución de consenso, propiciando que “las ventajas para el sistema de incrementar la productividad vayan unidas a la sostenibilidad económica y financiera de las empresas actoras del mismo”. En *román paladino*, una relación ‘win to win’. Así las cosas, en la negociación debería entrar en juego, por ejemplo, la carga y descarga de los conductores, más si cabe en plena pandemia. Una tarea que los cargadores cifran en un coste superior a los 2.000 millones al año, que siguen cargando los transportistas a sus espaldas, perdiendo, además, horas de conducción. Y eso, también es productividad.

a.alday@grupoxxi.com

El reto de la transformación energética

La Unión Europea lidera las políticas de reducción progresiva de las emisiones de CO2 a escala global. Bruselas pretende alcanzar el objetivo de una economía libre de carbono en 2050. El sector se encuentra en el epicentro de este nuevo escenario, por lo que la carrera hacia la descarbonización del transporte ya se ha iniciado. En el foco principal está la transformación energética de la flota de vehículos. Un esfuerzo titánico que CETM ha cifrado en 1.500 millones anuales que tendrán que soportar las empresas del sector en España para cumplir con ese objetivo. No obstante, la Fundación Corell, que acaba de poner en marcha el Índice Observatorio de la Transición Energética y la Movilidad (OTEM) para conocer el ritmo de descarbonización del transporte por carretera, advierte de que este proceso tiene que ir avanzando a una velocidad adecuada para las empresas y profesionales del sector. En esta línea, uno de los principales

obstáculos vuelve a ser la atomización del transporte por carretera, por lo que resulta imprescindible que se redoblen los esfuerzos para que el sector gane músculo. Visto así, chirría aún más la eliminación definitiva del requisito de antigüedad de los vehículos para acceder al mercado tras la reciente resolución del Tribunal Supremo. La consecuencia inmediata será una previsible mayor atomización y el incremento de la media de antigüedad de la flota. Por otra parte, el sector tampoco encuentra una respuesta adecuada a este proceso a través de políticas de estímulo por parte de la Administración. De hecho, ha quedado excluido de las ayudas a la renovación de la flota promovidas por el Plan Renove. En esta coyuntura, los transportistas exigen un plan de apoyo para la transformación energética de los vehículos en el marco de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Que no sea, una vez más, predicar en el desierto.



PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2021 A VISTA DE PÁJARO

MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Si miramos hacia atrás con añoranza y hacia adelante con temor, se nos olvida vivir el presente

Déjà Vu

Con la incertidumbre que se vive en todo el planeta, sanitaria, familiar, profesional y personal, estaría bien poder viajar hacia adelante en el tiempo y ver qué es lo que va a suceder. Saber cuándo podremos mirar sin temor, pero con respeto, a ese ser que nos tiene secuestrados. Qué va a suceder a los que nos rodean, a esos amigos que están (confío temporalmente) en el limbo profesional, a nosotros e, incluso, a ese buen cliente que zozobra por las circunstancias, a ese espacio y equipo que no conseguimos para cargar, a esos fletes en escalada libre, a esos anuncios de inactividad reivindicativa que dañan a todos y favorecen a ninguno. Aunque resulta que, si le muestras a alguien lo que va a ocurrir, en realidad le quitas su futuro, su esperanza. En realidad, el futuro no existe, se forja día a día. Tan solo existe el pasado, que hay que tener muy presente, no para lamentarse de las cosas malas que sucedieron ni de las buenas, sino para aprender y cometer, en su caso, otros errores, nuevos errores, nunca los mismos. Si miramos hacia atrás con añoranza y hacia adelante con temor, se nos olvida vivir el presente. Y es en el que tenemos que trabajar en serio, con un ejercicio de la máxima responsabilidad ante la prueba, quizá de selección natural, que nos ha impuesto la madre naturaleza, aunque cabe la posibilidad de que haya usado la insensata mano humana para llevarla a cabo. Superada esta fase y durante la misma, aprovechar para reconocer a los profesionales que nos rodean, que nos sirven como colegas, no como enemigos a los que hay que derrotar con ofrecimientos materiales, en lugar de con honestidad, transparencia, el trabajo bien hecho, con mucha eficacia, pero con mayor eficiencia, contención y aislamiento a los oportunistas. No bloquear el flujo, porque ordenantes y ordenados no se entiendan, a sabiendas de que están condenados a ello. Buscar ajenos que medien, solo sirve para autosubestimar a ambas partes. El recorrido para mejorar es infinito, con lo que no sabemos se pueden escribir miles de enciclopedias. Tenemos un reto del que podemos salir mejores, o no salir. "Podemos creer que nunca están las cosas tan mal, que no se puedan poner peor, o podemos creer que nunca están las cosas tan bien, que no puedan ser mejores". (Murphy).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



Daimler Truck y Volvo Group, empresas dirigidas por **Martin Daum** (izq.) y **Martin Lundstedt**, han firmado un acuerdo vinculante para la creación de una 'joint venture' para desarrollar, producir y comercializar sistemas de pilas de combustible para su uso en camiones pesados.



EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

La pandemia está afectando negativamente al sector marítimo español; por ello, sería muy deseable que, mientras los datos de las escalas sigan siendo tan negativos, se prorroguen urgentemente las exenciones y bonificaciones en la tasa al buque

La tasa al buque

La pandemia de la COVID-19 está suponiendo un *shock* muy fuerte para la economía mundial, debido a los bloqueos y restricciones para controlar la propagación del virus, dando lugar a una profunda recesión. Según el informe de otoño de Clarksons, el comercio marítimo mundial disminuirá en 2020 un 4 por ciento, que es una caída muy similar a la registrada en 2009 durante la crisis financiera. Según se desprende de un reciente informe de la EMSA, las escalas de buques en los puertos españoles descendieron, entre enero y octubre de 2020, un 31 por ciento respecto al mismo periodo de 2019, frente al 8 por ciento de media en la UE. De hecho, los puertos españoles son, junto con los de Croacia, Islandia y Eslovenia, los que más han acusado el descenso en el número de escalas de buques en toda la Unión Europea, Noruega, Islandia y Reino Unido, desde finales de julio. Según el citado informe, las escalas de cruceros han caído un 87,5 por ciento; las de buques de pasaje, un 26 por ciento; *car carriers*, un 18 por ciento y quimiqueros un 17 por ciento. Otros tipos de buques, como graneleros, petroleros, portacontenedores o ro-ro sufrieron caídas de un 5 por ciento.

Según datos de Puertos del Estado, entre enero y agosto de 2020,

ambos inclusive, el transporte marítimo de pasajeros de línea regular en los puertos españoles de interés general descendió un 55,8 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. El tráfico ro-ro también registró un descenso acumulado del año del 16,4 por ciento. Hasta el mes de agosto incluido, el conjunto de puertos de titularidad estatal movió un 10,9 por ciento menos de mercancías respecto al mismo periodo del año anterior. Además, las mercancías en tránsito internacional también bajaron un 5,3 por ciento.

La COVID-19 está afectando muy negativamente a todo el sector marítimo español, especialmente a los cruceros y buques de pasaje. Si bien en menor medida, también está afectando a los buques de carga, pese a que el transporte de mercancías es estratégico y tiene la consideración jurídica de esencial. Por ello, sería muy deseable que, mientras los datos de las escalas de los buques sigan siendo tan negativos como los indicados, se prorroguen urgentemente las exenciones y bonificaciones en la tasa al buque aprobadas por el Real Decreto-Ley 26/2020 que, por desgracia, finalizaron el 31 de octubre. Y ello sin perjuicio de mejorar y/o prorrogar la vigente regulación en materia de tasas portuarias prevista en la citada norma.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

La patronal logística UNO acaba de presentar la tercera edición de su escuela de repartidores. Una escuela que surgió de la demanda de las mismas empresas de transporte y logística, por lo que "está orientada a las necesidades y demandas reales del mercado", en palabras de Francisco Aranda, presidente de la organización logística. La formación de los repartidores, que comprende aspectos como la seguridad vial, sistemas de trazabilidad de las mercancías y prevención de riesgos laborales, entre otros, es considerada fundamental por el director general de Tráfico, Pere Navarro. Además, la DGT ha hecho un guiño al sector de la distribución urbana de mercancías con la ampliación hace unos días de la validez del permiso de conducir B para furgonetas de hasta 4,25 toneladas de masa máxima autorizada (MMA), en lugar de las 3,5 actuales, para incluir así el peso de las baterías de las furgonetas eléctricas y favorecer la electrificación del parque de vehículos de reparto, una vieja reivindicación del sector.



Escuela de repartidores de UNO Logística.

QUÉ mal

Los estibadores del puerto de Bilbao, que tras más de un mes de huelga, calificada de "dolorosa" y "absurda" por el propio presidente de la entidad portuaria, Ricardo Barkala, han vuelto a decir "no" al arbitraje, pese a que de cara a la galería siguen apelando reiteradamente al diálogo para solucionar el conflicto. De momento, los muelles de Bilbao han reducido la actividad de carga seca un 55 por ciento, y el desvío de buques es cada vez más habitual. No van a parar la industria, sencillamente moverán los flujos de carga. Eso sí, perjudican a todo el sistema portuario de Bilbao, al tiempo que engorran la actividad en otros muelles. No se trata de echar leña al fuego, pero, incluso la Autoridad Vasca de la Competencia declaró "ilegal" la huelga. Un impulso político ayudaría a acelerar la solución. "¿Quién le pone el cascabel al gato?"



IAG Cargo se adapta a la 'nueva realidad'. Iberia transformará este mes tres aviones Airbus A330, que realizarán vuelos solo con carga. Se han instalado 33 posiciones de carga en el suelo, donde se colocará la mercancía. Esta configuración permite llevar unas 18 toneladas de carga en cabina, adicionales a la capacidad en las bodegas.

TRIBUNA LIBRE



Alberto Camarero

Vivimos tiempos convulsos con importantes cambios. Nuestros puertos nos comunican con el exterior, pero mientras el mundo ha cambiado de una forma significativa, nuestro sistema portuario se mantiene anclado desde 1992

Un nuevo modelo de gobernanza

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, del año 1992, sustituyó a la primera Ley de Puertos de 1880, que era una continuación natural de la Ley General de Obras Públicas, publicada años antes, y que se mantuvo en vigor durante 113 años, con correcciones en 1929 y complementada por otras leyes que regulaban aspectos propios de los puertos, como la Ley de Juntas de Obras del Puerto, la Ley de Régimen Financiero o la de Juntas de Puertos y los Estatutos de Soberanía. Todo ello con el objetivo de adaptarse a los cambios que experimentaba la economía y la sociedad, a los que los puertos dan servicio.

Desde la Ley de 1992 se han promulgado varias modificaciones, la de 1997, la de 2003 y la de 2010, aunque siempre por motivos políticos o imposiciones ajenas al sector. Sin embargo, no se ha actuado sobre la estructura general del modelo portuario, que sigue siendo básicamente el mismo que se definió en 1992.

Desde entonces ha pasado más de 25 años y han cambiado muchas cosas en el mundo, en la economía, en el transporte marítimo, pero poco en nuestros puertos. Por ello, entiendo que es necesario realizar cambios de calado para adaptarse a la nueva realidad y para no perder la competitividad que dis-

frutamos es un mundo cada vez más exigente y complejo.

Es preciso ponerse manos a la obra en muchas de las actuaciones que llevan pendientes de hace tiempo, como el planteamiento de un cambio de modelo portuario; no se debe esperar más.

¿Ha llegado el momento de replantearse el concepto de puerto de interés general y, por lo tanto, su número?. Si repasamos la Ley de Juntas de Obras del Puerto de 1911, ésta incluía el listado de los mismos, que salvo la desafectación de San Esteban de Pravia y la inclusión de Motril, su estructura ha permanecido inalterada durante más de cien años. Así, sería conveniente determinar un tamaño o volumen de negocio mínimo que definiera los actuales puertos de interés general.

Además, sería necesario superar la definición actual de las Autoridades Portuarias, dando un paso más en su ámbito y alcance, dejando de estar circunscrito a la tradición de provincias españolas, cuyo origen data del siglo XIX; que si bien ha sido y es muy exitoso en múltiples aspectos, debe ser superado en materia portuaria, con una influencia mucho mayor en el territorio. Se debería implantar una estructura organizativa de nuestros puertos más adecuada con los intereses nacionales, pudiendo constituir nuevas Auto-

ridades Portuarias con puertos situados en más de una Comunidad Autónoma, sin olvidar el objetivo primordial de la eficiencia en la gestión y la competitividad del sistema. De esta forma, se potenciaría la fachada marítima como base de la nueva gobernanza, organizando nuestros puertos con base en diferentes fachadas. Se trataría de puertos que compartieran un hinterland (transpaís) común, basado en las redes de alta capacidad, en su proximidad geográfica y en su complementariedad, que debería considerar tanto la naturaleza de sus tráficos como su función de enlace de territorios nacionales.

Igualmente, se debería tener en cuenta los puertos asociados a nuestras industrias estratégicas, como las refinerías, las regasificadoras, las centrales térmicas, etc., y las actividades relacionadas con el tráfico de pasajeros y las actividades militares, garantizando la movilidad y la defensa del territorio.

Por último, la creación de un organismo, similar a la antigua Comisión Administrativa de Puertos, que aglutinara los puertos de interés general que no integren la nueva definición de las Autoridades Portuarias.

Todo ello dotará de mayor competitividad al sistema portuario español. Los cambios a realizar deben hacerse lo antes posible, pero de forma escalonada. Tras la definición de los nuevos puertos de interés general y de las nuevas Autoridades Portuarias, habría que determinar la forma de gestionar esta organización, pero este tema será tratado en otro capítulo.

Alberto Camarero Orive es profesor de la Universidad Politécnica de Madrid

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

La calidad institucional de un país es un aspecto crucial como palanca de crecimiento y atracción de inversiones

Justicia y empresa

Es un hecho demostrado que los países con mayor calidad institucional son los más competitivos y los que tienen mayores niveles de bienestar.

Como demuestra el icónico libro "Why nations fail: The origins of power, prosperity and poverty", el triunfo o el fracaso de las naciones se encuentra íntimamente ligado a la calidad de sus instituciones. Y dentro de esas instituciones que integran el mapa de la calidad institucional, la más relevante probablemente sea la Justicia. El funcionamiento de esta puede reforzar o minar la confianza que necesitamos no solo las empresas y los inversores, sino también los ciudadanos, en el momento de tomar decisiones de futuro. Del funcionamiento de la Justicia depende muy mucho, por lo tanto, el desarrollo de un país y, por lo tanto, de sus empresas.

Una Justicia más rápida y segura, con criterios claros, comprensibles e independientes, es ineludible si España quiere crecer y progresar en libertad. Estamos en un mundo cada vez más competitivo y la Justicia es un elemento clave para conseguir la mejora de nuestra competitividad como país, y la de nuestras empresas en un mundo globalizado. Su mal funcionamiento, o solo la sospecha de ello, genera costes que condicionan el crecimiento y el dinamismo económico, reduciendo el bienestar de todos los ciudadanos. Las empresas valoran el atractivo de un país como destino de inversiones considerando entre otros factores la eficiencia, calidad e independencia judicial, así como la existencia de una legislación clara y estable. Existe una clarísima relación directa entre seguridad jurídica y crecimiento económico e inversión. Algunos indicadores internacionales colocan a la Administración de Justicia española en posiciones que sugieren la necesidad de mejorar. Por ejemplo, en el ranking global del Rule of Law Index, el puesto de España es 24 de 113. Así mismo, la falta de estabilidad del marco normativo afecta negativamente a la seguridad jurídica y es un obstáculo de enormes dimensiones para las empresas. A todo ello hay que añadir que, además, España destaca por una ingente proliferación de trámites regulatorios y regulaciones vinculadas al tejido empresarial que nos sitúa muy por encima del correspondiente a los países de nuestro entorno.

presidencia@unologica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

Volver al escenario pre-COVID-19 es la realidad más esperada. Si además Biden ayuda, miel sobre hojuelas

La vacuna

Cuando EEUU estornuda, el mundo se resfría. Pues no estoy tan seguro. En mi columna de octubre de 2013, comentaba, entonces, una publicación conjunta del Lloyd's Register, QinetiQ y la Universidad de Strathclyde de enorme interés que intentaba predecir cómo sería el mundo, el comercio y el sector marítimo en 2030. Lo cierto es que el estudio me impresionó. Se contemplaban tres escenarios, el del "Status Quo", que recoge un crecimiento de la economía mundial siguiendo la tendencia existente, el segundo el "Global Commons", en el que no existieran barreras y en el que se buscara el mayor aprovechamiento de los recursos naturales en beneficio de todos y el tercero sería el panorama de las "Competing Nations", en el que cada país defendería sus propios intereses y no se llegaría a acuerdos globales. El segundo era el escenario, sin duda, más atractivo. Lamentablemente el mundo fue deslizando hacia el tercer escenario y las sanciones, las barreras al libre comercio y la protección a ultranza del terruño se volvieron una constante. Los ejemplos de Inglaterra y USA hablan por sí solos. Cuestión del tinte, quizás. Tampoco le andan a la zaga los chinos, a quien muchos ya han perdonado la desgraciada exportación de la pandemia. Lo cierto es que el optimismo de estos años pasados a pesar de las políticas internacionales restrictivas, se cortó de raíz en marzo de este año. A todos asombró la velocidad del proceso de degradación de la economía acostumbrados ya a los famosos ciclos del profesor Stopford. No está claro si el mundo sigue resfriándose cuando estornuda el Tío Sam, pero las esperanzas están puestas en que la elección de Biden como presidente de USA derribará las fronteras, llevará hacia una economía más verde y, en general, el mundo entrará en una fase de distensión que beneficiará el comercio mundial. Pero, si la esperanza de una política americana más aperturista y menos "America first" es importante, la consecuencia inmediata del nombramiento de Biden sobre las bolsas mundiales no ha tenido comparación con la influencia positiva que tuvo el anuncio de una posible vacuna para finales de año. Y es que volver al escenario pre-COVID-19 es, hoy por hoy, la realidad más esperada. Si además Biden ayuda, miel sobre hojuelas.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

La sostenibilidad y la digitalización se han convertido en una especie de mantra que afecta a todos los ámbitos de la economía europea. El transporte y la logística no son ajenos. "Se ha adelantado en cinco años el avance de la digitalización en las empresas", confirma **Adrián Valverde**, director de I+D+i de Primafrío. En el caso de la logística, pese a que las empresas están altamente digitalizadas, "todavía queda un salto que dar", porque "la digitalización es un valor que hay que acelerar más", afirma el Sales & Marketing director de Kuehne+Nagel, **Sabino Urtiaga**. Además, "la crisis de la COVID-19 solo puede tener una salida ecológica", apunta Urtiaga. El objetivo pasa por impactar de forma menos significativa en el medio ambiente y a la vez transportar lo mismo o incluso más. Por eso, las empresas del sector invierten cada día más en proyectos de sostenibilidad que compensen las emisiones en ese largo camino hacia la descarbonización total en el sector. En ese sentido, "la eficiencia es el primer requisito para alcanzar la sostenibilidad", sostiene Urtiaga. También los cargadores y clientes finales muestran más interés por subirse a este carro. "Los clientes demandan cada vez más soluciones verdes en el ámbito de la logística", reconoce **Pedro Alcaraz**, Business Development director de Logesta. Para avanzar en ese camino resulta clave la tecnología. Si bien, "no se trata simplemente de tecnología, sino de cómo tú gestionas esa tecnología", advierte Valverde, que predice un compendio de distintas fuentes de combustible en los camiones del futuro. Eso sí, "la transición ecológica en el sector logístico alguien la tiene que pagar", alerta Urtiaga. Y es que "la logística merece un debate de alto nivel", añade. **Casius**

TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

De repente nos desayunamos con el nuevo ministerio de la verdad y su calculada ambigüedad y adquiere de repente mucha relevancia, evitar a los atribulados y adocenados ciudadanos, la comunicación que los funcionarios del ministerio consideran *fake*

Señales de humo

Qué es y qué no es, siempre ha sido la clave de una buena comunicación. Comunicar es compartir un poco de nosotros mismos a los demás y esta no termina cuando le ponemos voz a nuestro mensaje, sino cuando los receptores la han entendido. Cuando parecía que la declaración de Logística como sector esencial era un logro consolidado, aparecen como setas, escultores de la información que en lugar de crear un relato real de lo que es, lo destruyen en parte mediante un trampantojo de comunicación de lo que no es. Hay muchos actores de esta representación que hablan de logística, pero emiten señales y visones parciales de la misma. Los que vamos teniendo cierta edad recordamos aquellas películas de vaqueros, que solían emitir por la tele, y en la que salían indios que se comunicaban con otros de su misma tribu a través de señales de humo, para enviar mensajes concretos y en momentos puntuales. Las señales de humo que recibimos de las hogueras de la comunicación logística se centran exclusivamente en asociar logística a *Black Friday*, a los reparadores, a la última milla, lo que

provoca un *fake* de lo que es. Claro que esta actividad forma parte de la logística con mayúsculas, pero es solo una parte y para que eso suceda de forma eficiente hay otras que tienen que funcionar sincronizadas y sin subordinación alguna. No hagamos creer a nuestros receptores de la comunicación lo que no es, porque entonces solo se acordarán de Santa Bárbara cuando truene y, además, nos lamentaremos, yo el primero, que seamos esenciales, pero no cuenten con nosotros en lo esencial. Logística es una parte esencial en el buen gobierno de la cadena de suministro. Si este engranaje no funciona, el reparto, la última milla dejarán de ser tan relevantes. No podemos definir a las personas únicamente por su físico, por sus rasgos y orígenes, que, siendo importantes, sin el cerebro no valen nada. Logística es el cerebro imprescindible para que la cadena funcione. No convirtamos a la 'yenka' en el himno de la comunicación en logística. Izquierda, izquierda, derecha, derecha. Adelante, detrás, un dos tres...

gonzalosanzfernandez@gmail.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

El robo de carga a camiones y remolques no deja de ser un quebradero de cabeza para transportista y aseguradores

Más robos

Solo en los últimos dos meses, la Guardia Civil ha intervenido en la desarticulación de varias bandas dedicadas al robo de mercancía en remolques. En agosto fue detenida una que perpetró al menos 80 robos en camiones y polígonos industriales en Madrid, Castilla-La Mancha y Valencia en una operación denominada 'Oro Nórdico'. Robaban una cabeza tractora y se trasladaban hasta el remolque, extorsionando al conductor hacían el enganche, anulaban los localizadores GPS y esperaban cierto tiempo hasta comprobar que no aparecía nadie. Vendían la mercancía y abandonaban después el remolque. En octubre, se han desarticulado dos bandas en Madrid y Navarra dedicadas al robo de mercancía en camiones estacionados en áreas de servicio y aparcamientos mediante el método de los 'loneros'. Hacían cortes de cata en la lona del remolque para comprobar la mercancía y si era de su interés la pasaban a furgonetas de gran tamaño. Los robos tienen lugar en toda Europa, no solo en España, y la carga es cada vez más valiosa. A la operativa de estas bandas hay que añadir el fraude. Con la previsible acumulación de tránsitos antes de Navidad se anuncia un aumento de robos y fraudes. La central de sistemas de información alemana Eurowatch, junto con el departamento de policía británico TruckPol, han advertido de un nuevo sistema de fraude utilizando el sistema de recogida. Por medio de llamadas telefónicas, los ladrones, haciéndose pasar por cargadores o transportistas, obtienen información de envíos en curso. Cuando comprueban que la mercancía ha llegado a destino llaman al receptor diciendo que la mercancía es defectuosa o entregada por error. Por tal motivo le advierten de que deben retirar la mercancía y contratan un tercer transportista que acude a la recogida. Una vez hecho esto, y próximo a su destino, el transportista es interceptado y dirigido a otro lugar bajo el pretexto de que el almacén está lleno; hacen el transbordo a otro furgón en plena calle. Todo por teléfono que luego destruyen sin dejar rastro. Tratándose de carga valiosa es posible que el transportista no pueda limitar su responsabilidad por negligente. Las aseguradoras son cada vez más exigentes a la hora de cubrir los robos. No hay más remedio que extremar precauciones.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Las palancas de crecimiento que tenemos hoy son la inversión pública y las exportaciones”.

Javier Campo
Presidente de Aecoc

“Focalizar el negocio en un nicho es ahora mas arriesgado que nunca”.

Pedro Gil
Director general de Ontime

“Es el momento de bascular las mercancías de la carretera al ferrocarril”.

Isabel Pardo
Presidenta de Adif

“Los coches de hidrógeno no se generalizarán hasta dentro de 25 años”.

Javier Rodríguez
Cidetec

“La sostenibilidad no es un impedimento, sino todo lo contrario”.

Federico Torres
Dir. Transic. Ecol. Puerto de Valencia

“La Encuesta de Población Activa (EPA) refleja una fina lluvia ante la tormenta que nos espera en el cuarto trimestre”.

Lorenzo Amor
Presidente de ATA

“Hay que resistir a la tentación de abandonar las inversiones en tiempos de crisis”.

Mariangela Marseglia
Amazon

“Las multinacionales tenemos que pasar de la hiperplanificación a la gestión de la incertidumbre”.

Paolo Tafuri
Dir. general de Danone en España

“No me cansaré de alertar contra cualquier postura acomodaticia con nuestros puertos”.

Francisco Toledo
Presidente Puertos del Estado

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Rafael Milla Navarro**
Pte. Gpo. Raminatrans

Grupo Raminatrans acaba de celebrar su veinte aniversario de actividad ininterrumpida en Castellón, iniciada en septiembre de 2000 con el objetivo principal de desarrollar los tráfico de exportación del sector azulejero. Hoy, el grupo transitorio, bajo el liderazgo de Rafael Milla, se ha consolidado en la provincia como un operador logístico integral con una amplia red de servicios para ofrecer cualquier solución a los cargadores de la zona.



↑ **Gerardo Landaluze**
Pte. A.P. de Algeciras

La Autoridad Portuaria de Algeciras ha resultado ganadora de la decimosegunda edición del Premio ESPO 2020 por su programa de gestión y cultura de la innovación denominado “Travesía de la Innovación”. La institución europea ha reconocido con este galardón el papel del organismo, que preside Gerardo Landaluze, en el fomento de la integración de las empresas innovadoras y emprendedores locales en el ámbito portuario.



↑ **Juan Gatnau**
Cons. deleg. Hipertrans

Hipertrans pondrá en marcha a mediados de 2021 la primera fase de su futuro centro logístico de Ocaña (Toledo). La compañía de transportes especiales, que también es propietaria de Transportes Cifuentes, apuesta por la diversificación de su negocio con la puesta en marcha de nuevos servicios de valor añadido en unas instalaciones de 240.000 metros cuadrados, de los que 10.000 estarán destinados a naves en esta primera fase.



↑ **Eduardo Sañudo**
Dir. gral. Vopak Terquimsa

La empresa Vopak Terquimsa, que dirige Eduardo Sañudo, ha cumplido 50 años operando en el puerto de Tarragona. La compañía, propiedad de CLH y Royal Vopak, comenzó con nueve empleados. Actualmente, suma una plantilla de más de 100 trabajadores y 40.000 metros cúbicos de capacidad. “El puerto y la industria petroquímica de Tarragona han evolucionado mucho estos años y hemos podido contribuir a ello”, aseguró Sañudo.

AGENDA

SMART CITY LIVE

Cumbre internacional
17-18 de noviembre de 2020 - Digital
www.firabarcelona.com

MARITIME WEEK LAS PALMAS

Conferencia y Exhibición
8-12 de marzo de 2021
Las Palmas de Gran Canaria
www.petrosport.com/events

TOC ASIA

Conferencia y Exhibición
20-21 de abril de 2021
Singapur
www.tocevents-asia.com

LOGISTICS & AUTOMATION

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

TRANSPORT LOGISTIC

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

FRUIT LOGISTICA SPECIAL EDITION 2021

Conferencia y Exhibición
18-20 de mayo de 2021
Berlín (Alemania)
www.tocevents-europe.com

TECH4FLEET

Congreso y Exhibición
19-20 de mayo de 2021
Madrid
www.tech4fleet.com

CONGRESO NACIONAL DE CETM

Congreso
27-29 de mayo de 2021
Alicante
www.cetm.es

SIL 2021

Congreso y Exhibición
1-3 de junio de 2021 - Barcelona
www.silbcn.com

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

Retrasos en envíos de GNL por las dudas en precios

Las posibilidades de envío de GNL se retrasan por el aumento de las tasas de flete al contado (*spot*) debido a las débiles perspectivas futuras. Se espera que el comercio mundial de GNL disminuya un 0,9 por ciento interanual a 351,7 millones de toneladas por año, en 2020, en comparación con un crecimiento del 8,1 por ciento interanual en 2018 y del 12,9 por ciento interanual en 2019. En el futuro, se prevé que el comercio de GNL crezca solo un 4,5 por ciento en 2021. De los 47 buques de GNL previstos para

su entrega en 2021 y aproximadamente el 25 por ciento aún no están comprometidos para contratos de transporte. Las grandes entregas previstas para el próximo año son una preocupación ante la caída de la demanda de GNL por COVID-19.



Biden anima a la industria automovilística americana

El paso a un gobierno demócrata dirigido por Joe Biden a partir de 2021 podría provocar una recuperación en el comercio con China y un enfoque más integrado a escala mundial para las importaciones de vehículos y repuestos desde el extranjero.

ro. Esos vínculos planetarios apoyarán las plataformas globales que tipifican una mayor eficiencia en la producción de vehículos y brindarán oportunidades para los proveedores de nivel, que se están involucrando más en un subconjunto complejo. Queda por ver si el Senado de los Estados Unidos permanecerá bajo el control republicano, pero de cualquier manera no habrá cambios de la noche a la mañana en la política comercial o de emisiones. Lo que es más inmediato, según Joe McCabe, CEO y presidente de Auto-Forecast Solutions, es una recuperación posterior a la crisis en la producción de vehículos y la capacidad de mantener esa producción.



La carga ferroviaria china se mantuvo en la pandemia

A pesar de la pandemia del coronavirus, la tendencia general en los volúmenes de carga ferroviaria en China ha seguido en general un patrón similar al de ejercicios anteriores. Sin embargo, hubo una caída notable en los volúmenes durante el pasado mes de abril. Las exportaciones se vieron afectadas debido a una caída en la demanda, ya que muchos países europeos experimentaron su primer mes completo en bloqueo. En el pasado abril, los volúmenes totalizaron 2.138,11 millones de toneladas-km, un 10,2 por

ciento menos interanual. Los cinco meses posteriores a abril de 2020 experimentaron un crecimiento más sostenido en los volúmenes ferroviarios. En los ejercicios anteriores, los volúmenes entre marzo y septiembre son ligeramente erráticos, mientras que en 2020 el aumento de los volúmenes parece ser más consistente. Dado que el transporte aéreo todavía está predominantemente en tierra debido a la reducción del transporte de pasajeros, el transporte ferroviario se benefició del transporte de mercancías que se destinarían al transporte aéreo. La Nueva Ruta de la Seda, en particular, se benefició del cambio hacia el transporte ferroviario.

PILAR TEJO

DIRECTORA TÉCNICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (SPC-SPAIN)

“El ‘short sea’ debe tener trato preferente en precio, agilidad y flexibilidad en los puertos”

EVA MÁRMOL. Madrid

– ¿Cómo afronta el *short sea shipping* la situación actual?

– Con muchos problemas, principalmente por la reducción de tráfico experimentada, especialmente en pasajeros, que resulta fundamental para que sean viables muchos de los servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Adicionalmente, el tráfico de carga también ha experimentado significativas reducciones.

– ¿Hay diferencias en la afectación entre las fachadas atlántica y mediterránea?

– Sí hay ciertas diferencias de la carga rodada (excluidos los vehículos) en el acumulado del año hasta septiembre. La fachada atlántica ha sufrido un descenso mayor, del 10,5 por ciento, que la mediterránea, que ha sido del 7,1 por ciento menos. De hecho, la fachada mediterránea muestra indicios de recuperación en el tercer trimestre, pues el tráfico ha aumentado un 4,1 por ciento respecto al mismo trimestre de 2019, mientras que en la atlántica la cifra ha sido del 4 por ciento menos.

– ¿Qué previsiones de descenso de tráfico barajan para 2020?

– Es muy difícil hacer previsiones por lo volátil de la situación, pero si la tendencia del tercer trimestre se extendiera al cuarto trimestre, veríamos que los graneles cerrarían el año con reducciones superiores al 10 por ciento, que los contenedores probablemente lograrían igualar el pasado ejercicio y que la carga rodada rebajaría la tasa negativa registrada a 30 de septiembre (-19,2 por ciento el cabotaje y -11 por ciento el exterior), mejorando el dato anual.

– ¿La pospandemia podría traer un incremento de los flujos de *short sea shipping* por la relocalización?

– Esta tendencia, apuntada por numerosos expertos del mundo parece tener muchos visos de llegar a convertirse en realidad. La pandemia ha puesto de manifiesto ciertas debilidades de las cadenas de suministro globales. Y, gracias a la proximidad del continente africano, por ejemplo, Europa podría tener alternativas interesantes para diversificar estas cadenas. De hecho, esto ya existe y se desarrolla cada vez más con la deslocalización de actividades de Europa a Marruecos, lo que otorga a España claras oportunidades desde el punto de vista logístico. Efectivamente, esta

La UE debe “alinear sus políticas medioambiental y de transporte” para que normas ambientales “muy restrictivas no provoquen un contra efecto devolviendo cargas a la carretera y aumenten las emisiones”, alerta Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Y la UE “debe alinearse con la OMI” y “no poner normas más exigentes que redundarían negativamente en el sector europeo”.

tendencia debería favorecer al TMCD. No obstante, estos procesos de cambio no son inmediatos, requieren tiempo para su implantación y maduración.

– ¿Qué alicientes debería tener el transportista español para subir más al barco?

– El transportista estaría encantado con frecuencias muy elevadas y precios muy bajos. Pero, para ello, se necesita mucho volumen de demanda. Además, son términos casi incompatibles entre sí: un buque de gran dimensión genera economías de escala y, por lo tanto, puede reducir el precio del flete, pero eliminaría frecuencias. Y una frecuencia elevada emplearía buques de menor dimensión y, por lo tanto, mayor precio del transporte. Si el volumen de demanda es muy eleva-

do, se pueden conjugar ambas cosas. O, como ya se hace, si se combina la carga rodada con otros tráficos, como el de pasaje y vehículos nuevos. En general, si la oferta es la que el transportista necesita, el transportista utiliza el barco.

– Pero, también hay excepciones.

– Hay muchas empresas de transporte por carretera que no acaban de tomar la decisión de utilizar el TMCD por los cambios de organización y operacionales que les pueda requerir y una cierta resistencia al cambio.

– ¿Cuáles son los mercados con más potencial de crecimiento del *short sea shipping* para España?

– El mercado mediterráneo, a pesar de ser más maduro, tiene gran potencial de desarrollo, especialmente en su relación con el norte de África. En el caso de la fachada atlántica, es un mercado menos desarrollado y susceptible de crecimiento, como se está viendo con el servicio entre el puerto de Santander y Zeebrugge.

– ¿La fachada atlántica acortará la abrumadora diferencia de actividad que la separa de la mediterránea?

– Ya la viene acortando en los últimos años con crecimientos por encima de los registrados en la fachada mediterránea. No obstante, la potencia exportadora del este peninsular y la relación con el norte de África influyen en gran manera en las cifras tan elevadas de la fachada mediterránea, que son difíciles de alcanzar en la atlántica.

– Las autopistas del mar entre España e Italia son un éxito gracias a Grimaldi, ¿faltan armadores que apuesten para desarrollar más mercados?

– No creo que sea tanto que falten armadores, que los hay y muy buenos españoles u operando en España, como la inseguridad sobre la respuesta del mercado y el éxito de

una actividad con elevado riesgo empresarial.

– Al margen de la coyuntura actual, ¿cómo se encuentra España en tráfico de *short sea shipping* en relación a los principales países de la UE?

– Es difícil hacer una comparación debido a que el *short sea shipping* responde en cada país a unas características diferentes, no habiendo una base homogénea sobre la que comparar. Adicionalmente, las estadísticas que proporciona Eurostat no cuentan con el suficiente detalle para realizar un análisis riguroso. Nosotros tenemos en España los datos más precisos gracias al Observatorio Estadístico que elaboramos en el seno de SPC-Spain y que estos de países no tienen. Monitorizamos la evolución del *short sea shipping* en España y observamos que la trayectoria es altamente positiva, con tasas de penetración en el modo carretera cada vez más elevadas. El TMCD está creciendo en España en tasas mucho más altas que el tráfico portuario global y que el transporte internacional por carretera.

– ¿Cómo estamos en infraestructura portuaria en relación a la UE?

– La historia de nuestro sistema portuario desde el año 92 en que inició su modernización, que llevó a cabo de forma acelerada, es una historia de éxito. Por otra parte, las inversiones realizadas en las dos últimas décadas permiten que, en términos generales, dispongamos de capacidad infraestructural para un horizonte relativamente prolongado. No obstante, incomprensiblemente, se mantienen asignaturas pendientes, algunas de tanta trascendencia como la liberalización real de la estiba. Es, no solo incomprensible, sino escandaloso que, con la situación sanitaria, social y económica que está atravesando nuestro país, se produzcan situaciones como la que en estos días está viviendo el puerto de Bilbao.

– A su juicio, entonces, ¿no se ha avanzado en mayor flexibilidad y competitividad de los servicios portuarios como reclama SPC-Spain?

– Desafortunadamente, no. Sigue siendo una asignatura pendiente. A pesar de haberlo trabajado intensamente, sigue siendo altamente dificultoso y lento obtener exenciones de practicaaje. En cuanto a la estiba, además de ser un problema general del sector portuario, incide especialmente en el TMCD, no solo por sus costes, sino por sus rigideces. No parece asumible que, por ejem-

COVID-19

Afecta especialmente al tráfico de pasajeros que es fundamental para la viabilidad de servicios de TMCD

ESTIBA

Es incomprensible que siga pendiente la liberalización real del sector de la estiba

OMI

Fija normas pensando en flujo interoceánico que es inconveniente para el ‘short sea’

LA ENTREVISTA



plo, se utilicen tres o cuatro horas de estiba y tener que pagar dos manos.

– **¿Cuáles son los principales deberes pendientes en servicios portuarios?**

– Los servicios regulares de TMCD de carga rodada se caracterizan por sus travesías relativamente cortas y su elevado número de escalas. Esto se traduce en que los costes portuarios tienen un elevado impacto en sus cuentas de resultados, muy superior al de otros servicios y tráfico marítimos. Además, a diferencia de otros servicios marítimos, los servicios regulares de TMCD de carga rodada concurren permanentemente en el mercado con la alternativa del modo carretera. Por ello, están obligados a ofrecer un nivel de fletes que resulte competitivo con dicha alternativa para evitar el desvío de tráfico a la carretera.

– **¿El TMCD debería tener un trato diferenciado de otros tráfico?**

– Debido a su elevado número de escalas y a su regularidad, estos servicios de TMCD constituyen clientes relativamente “cautivos” de los servicios portuarios, por estar sujetos a itinerarios, escalas y horarios prefijados. Todas estas razones convergen y se refuerzan mutuamente y les hace merecedores de un trato preferencial, tanto en cuanto al precio de estos servicios como en cuanto a los requisitos de agilidad, flexibilidad y eficacia.

– **¿Cómo está el desarrollo del Med Atlantic Ecobonus?**

– Excesivamente lento. Ha sido muy lenta su elaboración y está siendo muy lenta su posible implantación. Realmente, con la situación actual, hubiera sido de gran ayuda contar con un instrumento como este para paliar la muy difícil situa-

ción que están viviendo los servicios de TMCD, especialmente los mixtos de carga y pasaje, así como los que combinan vehículos y carga rodada.

– **¿La OMI piensa en las especificidades del short sea shipping?**

– Me temo que no, de hecho, es una de las reivindicaciones que hemos trasladado a la Dirección General de la Marina Mercante para que la representación de España en la OMI la plantee. En general, las nuevas normas se establecen pensando en los tráfico interoceánicos, siendo en muchos casos innecesarias o inconvenientes para el tráfico de corta distancia y siendo necesaria su adaptación a este tipo de tráfico.

– **¿Por ejemplo?**

– El Convenio sobre Aguas de Lastre. En la gran mayoría de tráfico de corta distancia, no tiene sentido puesto que no hay diferencias en los organismos acuáticos existentes en las aguas por las que transitan estos buques. Sin embargo, su cumplimiento genera costes adicionales a los buques que van en contra de la competitividad del transporte marítimo de corta distancia.

– **¿Bruselas sí parece tener más en cuenta el short sea shipping?**

– En teoría sí, pero también se producen descoordinaciones entre la política de transportes y la política medioambiental. Y adicionalmente introduce normas sobre el transporte marítimo más exigentes que las de la OMI, lo que redundaría negativamente en el sector europeo. La UE debe alinear la política de transporte, que busca un mayor equilibrio modal, y la política medioambiental, que sobrecarga de costes al TMCD.

– **Entonces, ¿el Pacto Verde de la Comisión Europea es una oportuni-**

El personaje

Vida: Pilar Tejo es ingeniera naval por la Universidad Politécnica de Madrid.

Obra: Ha desarrollado toda su labor profesional en el sector del transporte y la logística. Ha desempeñado diversos puestos de responsabilidad, tanto en el ámbito de la administración pública (directora general de Salvamento Marítimo), como en el ámbito privado. Experta en las áreas portuaria, logística y de transporte marítimo, ha dirigido numerosos proyectos sobre estrategias portuarias, desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas o análisis y estrategias en transporte marítimo, especialmente en líneas de *short sea shipping*. Imparte clases de másteres especializados en transporte y logística. Es miembro de varios grupos profesionales en el campo del transporte y la ingeniería. Es socia y directora de la consultora Teirlong Ingeniería.

Milagros: Experta en numerosas vertientes del transporte y gran defensora del TMCD.

dad o un riesgo?

– Por supuesto que es una oportunidad desde muchos puntos de vista. Lo único sobre lo que alertamos es de alinear las políticas, que normas medioambientales muy restrictivas no provoquen un contra efecto en el transporte devolviendo cargas a la carretera y dando lugar a un incremento neto en las emisiones de CO₂. Y alinearse con la OMI, que ser más exigentes para el transporte marítimo que la normativa inter-

nacional no tenga el efecto de perder tráfico portuario en favor de puertos no europeos próximos, como los del norte de África.

– **¿Los fondos europeos contra la COVID-19 pueden ser una oportunidad para el sector?**

– Sin duda, siempre que esos fondos puedan utilizarse para acelerar la digitalización, para acelerar la transición energética, ayudando e impulsando los cambios tecnológicos necesarios en buques y puertos, y para avanzar más rápidamente en el desarrollo de nuevas tecnologías que hagan al transporte marítimo más eficiente y más sostenible.

– **¿Qué afectación está teniendo para el transporte marítimo de corta distancia la entrada en vigor de la nueva normativa IMO 2020?**

– Para cumplir la nueva normativa, que ha supuesto un hito sin precedentes en el sector marítimo, los buques pueden optar por diferentes opciones: la utilización de fueloil de bajo contenido de azufre, la utilización de sistemas de limpieza de los gases de escape (*scrubbers*) o la utilización de combustibles alternativos como el GNL. Cualquiera de las opciones supone incrementar los costes. En todo caso, la irrupción de la pandemia ha diluido este problema en los ocasionados por la crisis actual.

– **¿Qué papel juega la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) en el desarrollo de este tipo de transporte?**

– El papel de SPC-Spain es múltiple: concienciación sobre las ventajas del TMCD y la sencillez de su utilización, con el fin de que más operadores de transporte se acerquen y utilicen el TMCD, así como la difusión de la oferta existente. Además, identificar las barreras y obstáculos que reducen la competitividad del transporte marítimo de corta distancia y elaborar propuestas de soluciones para las entidades y administraciones competentes y con capacidad para eliminar o reducir esas trabas o factores que restan eficiencia y competitividad al TMCD.

– **¿Cómo ha evolucionado el short sea shipping en los casi 20 años de vida de SPC-Spain?**

– A pesar de ciertos altibajos, tanto en la oferta como en la demanda, la evolución en este periodo ha sido muy positiva, con muy importantes crecimientos de los flujos y, sobre todo, de consolidación de una red de servicios y de autopistas del mar muy potente. Son 10 las autopistas del mar que prestan servicio desde nuestros puertos, a las que se añaden varios servicios de frecuencia inferior. Los últimos datos que se van a publicar del Observatorio indican que, en las relaciones con Italia, se superó el 50 por ciento de penetración en 2019. Es decir, de cada dos camiones que fueron o vinieron de ese país, más de uno lo hizo a bordo de un buque. No obstante, aún queda mucho camino por recorrer y mucho trabajo por hacer.



Grupo Logístico Fuentes apuesta por Murcia para subir tráficos frigoríficos en trenes de mercancías con destino a Europa

Los puertos españoles no logran liberarse del férreo control sindical de los 'pools' de estiba

El marco legislativo se muestra ineficaz en un sector que lleva tres años intentando aprobar un convenio colectivo estatal que acabe con la exclusividad en los muelles

► Los puertos españoles no logran liberarse del férreo poder que los sindicatos ejercen sobre los *pools* de estiba, que monopolizan la "libertad de contratación" que permite la actual legislación. Las empresas confirman que el actual marco se muestra ineficaz en un sector que lleva tres años intentando aprobar un convenio colectivo.

A. MARTÍNEZ/A. ALDAY. Madrid

La liberalización del marco laboral de la estiba continúa sin ser efectiva en España. Es la opinión generalizada de las empresas estibadoras que, además, en el caso de Bilbao, con una huelga que dura más de un mes, denuncian que "las amenazas y coacciones han vuelto a los muelles".

El negocio, que afronta el cierre de año con "nerviosismo e incertidumbre" ante la caída de los tráficos por la pandemia, se mantiene a la espera del rumbo del V Acuerdo Marco de Estiba, tumbado por tercera vez por Competencia y, en particular, sobre la obligación de la subrogación del personal si una empresa opta por abandonar un Centro Portuario de Empleo (CPE).

Y es que los puertos españoles no logran liberarse del férreo control sindical que supone el sistema de configurar *pools* para la contratación del personal en los muelles. Es un sistema histórico que ha configurado con el paso de los años un modelo laboral de exclusividad basado en privilegios a cambio de paz social. El propio presidente de PIPE, Gonzalo Alvargonzález, aseguó en una reciente entrevista a TRANSPORTE XXI que "antes del cambio de ley era un monopolio laboral legal, ahora lo es de facto". En el mantenimiento del *pool* como "empresa única" de los trabajadores portuarios reside "una buena parte de los conflictos", reconocen fuentes empresariales consultadas por este periódico, porque "en el fondo, los sindicatos solo quieren que se articule la preferencia en la contratación por esta vía, y no a

"El Gobierno está siendo incapaz de imponer la legislación en los muelles"



La libertad de contratación en la estiba "está monopolizada por los CPEs". Foto: Martínez

través de otras empresas de trabajo temporal que pueden ser más competitivas en precios que el tarifario único del CPE".

Este es el fondo del conflicto que sucede, por ejemplo, en los muelles del puerto de Bilbao, en huelga desde el pasado 9 de octubre, donde se exige el aumento de la plantilla del CPE, con el antecedente de Avilés en septiembre por idéntico problema, o en el surgido en Valencia con la puesta en marcha de un sistema informático, que los portuarios llegaron a calificar como "un ERE encubierto".

Las empresas lo tienen claro y tienen que "aprender a jugar" en un contexto donde "los estibadores no quieren perder sus privilegios, porque estos son jornales, son salarios, y para ello la confrontación es su única vía de diálogo. Nosotros tenemos que atender a nuestros clientes, a nuestros propios accionistas, que son las navieras, por lo que tenemos que terminar cediendo", advirtieron los mismos interlocutores. Mientras, el Gobierno de Sánchez mira hacia otro lado, "incapaz de imponer la legislación", denunciaban.

Los sindicatos "velan armas en cuanto observan que hay aumentos en la contratación externa, a través de personal eventual para las tareas complementarias, o si crecen los doblajes en la plantilla del CPE", indican las fuentes consultadas. "En puertos como Algeciras, Barcelona o Valencia las bolsas de eventuales terminaron integrándose en los CPE respectivos", matizan. Varias autoridades portuarias coin-

ciden en calificar la situación real de la estiba como "una perversión" del marco legislativo, al entender que, en el fondo, lo que sucede es que "se distorsiona el lenguaje para que todo siga igual, perdiendo una oportunidad histórica para reducir costes y apostar por un modelo colaborativo entre empresas y sindicatos, acometiendo una transformación de los puestos de trabajo".

SEIS AÑOS DE LA SENTENCIA

El próximo 11 de diciembre se cumplirán seis años de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que instó a terminar con la exclusividad de las sociedades de estiba, mientras que el pasado 14 de mayo se superó el periodo transitorio de tres años a partir del cual las empresas estibadoras ya tienen libertad completa para la contratación de personal fuera de los CPE.

La estiba en España, entre juzgados y paros en los muelles

Sin embargo, la situación se mantiene "sin cambios trascendentes", según reconoce el propio sector, porque "las empresas han elegido mantener el modelo anterior para asegurar la paz social y la dimensión global de las plantillas, sin afectar a la operativa".

Al único caso de la terminal Inter-Sagunto, de Grupo Alonso, que ya no contrata personal a través de un

Cronología del proceso

11/12/2014: El Tribunal de Justicia de la Unión Europea fija que la normativa de estiba de España incumple el artículo 49 del Tratado de Roma al obligar a las estibadoras a inscribirse en una Sagep y tener que contratar a sus trabajadores.

12/05/2017: El Gobierno de Rajoy publica el RDL 8/2017 que permite la libertad de contratación y elimina la obligatoriedad de formar parte de una Sagep. Se establece un periodo transitorio de 3 años que finalizó el 14 de mayo de 2020.

06/07/2017: Anesco y sindicatos modifican el IV Acuerdo Marco de Estiba, obligando a la subrogación del personal de las Sageps si una estibadora opta por su abandono.

03/11/2017: La CNMC incoa un expediente sancionador contra Anesco y sindicatos por modificar el IV Acuerdo Marco de Estiba.

29/03/2019: El Gobierno de Pedro Sánchez fija en el RDL 9/2019 que durante el periodo transitorio la subrogación es obligatoria.

18/09/2020: La CNMC sanciona a Anesco y los sindicatos por las modificaciones del IV Acuerdo.

25/09/2020: Anesco y sindicatos remiten un tercer borrador de V Acuerdo Marco a la CNMC que contiene una 'cláusula suspensiva' para que el convenio no entre en vigor hasta que este sea legalizado.

26/11/2020: La Audiencia Nacional debe iniciar la vista por la denuncia de Asoport por la subrogación obligatoria.

pool, hay que sumar la inexistencia de CPE en Cartagena, Ferrol, Marín y A Coruña, donde las empresas optaron por asumir el personal o trabajar con ETT. En el resto, la libertad de contratación "está monopolizada por los CPE", "con el mínimo uso de personal eventual en determinadas puntas de trabajo", reconocen fuentes del sector. Estos medios explican que "la falta de implicación de la Administración no ha resuelto los problemas históricos".

La formación y, con posterioridad, la contratación "es nuestro principal problema", reconocen directivos del sector. "Hoy, ¿podemos contratar a quien queremos y de la forma que queremos?, se pregunta irónico el directivo de una estibadora.

"El Gobierno de Rajoy nos abrió una tímida oportunidad, pero no la hemos sabido aprovechar", puntua-



Ferrocarril / 15

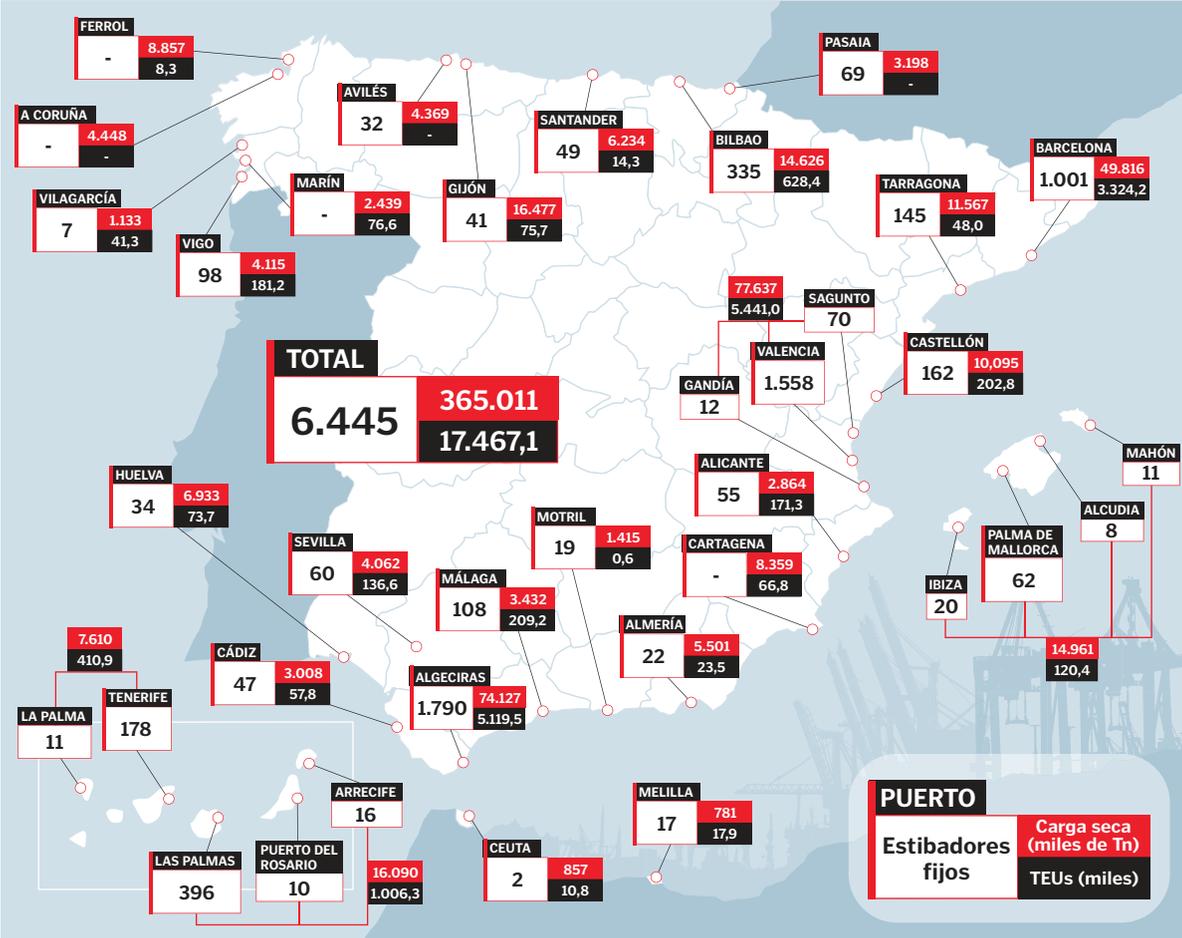
Ambrogio incrementa los tráficos desde sus terminales francesas de Mouguerre y Le Boulou, destinadas a los flujos peninsulares



Política / 16

Fundación Corell presenta el Observatorio de la Transición Energética y la Movilidad para medir el ritmo de descarbonización

PLANTILLA DE ESTIBADORES FIJOS SAGEP/CPE EN ESPAÑA



Datos a enero de 2020. Carga seca: graneles sólidos más mercancía general. Fuente: Centros Portuarios de Empleo y SAGEP. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

y donde pasa lo mismo”, explican las fuentes consultadas.

Estos medios indican que en este aspecto “solo hay que ver lo que pasó en Valencia cuando una fundación del puerto intentó hacer un curso para formar a estibadores”. Pese al éxito de la convocatoria, el curso no pudo arrancar “porque no se encontraron terminales donde realizar las prácticas”. A este asunto se suma, en el enclave, el “control” en la aplicación del sistema informático Navis N4 que van a implantar dos terminales y que llegó a derivar en un preaviso de huelga, ya desconvocado, al aceptar las empresas negociar las funciones que mantendrán los estibadores.

Los pools de estiba engloban en España a 6.445 trabajadores

Las aguas bajan revueltas. La estiba tiene un escenario laboral complicado en el que empresas y sindicatos mantienen la problemática abierta. Todo aquello que choque con la garantía de la continuidad de los CPE, formados por 6.445 trabajadores, y su estabilidad laboral será batallado por los representantes de los trabajadores. Aneso y los sindicatos han vuelto a ver como Competencia tumba su propuesta de V Acuerdo Marco y están a la expectativa del juicio pendiente en la Audiencia Nacional por la “subrogación obligatoria” denunciada por la patronal Asoport. La vista está anunciada para el 26 de noviembre.

liza. En cuanto al modelo de empresa de recursos humanos y cómo se gestiona “solo ha cambiado su denominación, porque, en el fondo, todo continúa igual que hace treinta años”, confirma un empresario. Ante este escenario, TRANSPORTE

XXI solicitó al presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, una valoración acerca del grado de liberalización de la estiba en España, sin éxito, al cierre de esta edición. De hecho, Transportes tiene pendiente desde el 31 de marzo la

remisión a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de un informe que recoja la evolución de la liberalización, las condiciones laborales o el peliagudo asunto de la formación, “uno de los problemas que más nos preocupan



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

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS

FERROCARRIL

Fuentes apuesta por Murcia para subir tráficos frigoríficos en trenes a Europa

Presentará “una potente oferta”, en alianza con Continental Rail y CMA CGM, para mantener la explotación actual de la terminal

► Grupo Logístico Fuentes apuesta por Murcia para subir, a medio plazo, tráficos frigoríficos en trenes de mercancías a Europa. Para ello, el flotista presentará “una potente oferta” en alianza con Continental Rail y CMA CGM, para mantener la explotación actual de la terminal, cuyo contrato de gestión ha sido licitado por Adif para otros 6 años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Murcia

Grupo Logístico Fuentes quiere convertir a Murcia en ‘piedra angular’ del desarrollo logístico del Corredor Mediterráneo. El flotista apuesta por la terminal, ubicada en la localidad de Nonduermas, para subir, a medio plazo, tráficos frigoríficos en trenes de mercancías a Europa.

La compañía, que viene gestionando la instalación propiedad de Adif desde 2013, bajo el consorcio Reefer Terminal AIE, en alianza con la empresa ferroviaria Continental Rail y la naviera francesa CMA CGM, va a presentar “una potente oferta” para revalidar la explotación de la terminal durante los próximos seis años.

“Tenemos la firme intención de seguir en la terminal, potenciando el proyecto”, ha asegurado a TRANSPORTE XXI, Rafael Fuentes, director general del operador murciano, matizando que “vamos a seguir con el consorcio que tenemos”. Fuentes explica que “queremos desarrollar nuevos tráficos y

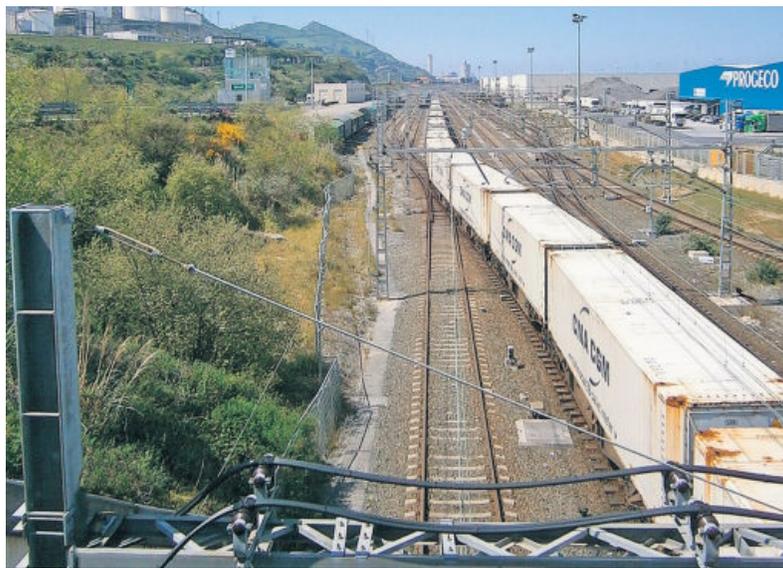


Imagen del tren de contenedores 'reefer' que une Murcia con el puerto de Bilbao.

potenciar el que ya tenemos, con nuevas unidades reefer, en la línea Murcia-Bilbao”.

Grupo Logístico Fuentes arrancó este servicio regular en mayo de

La terminal de Murcia gestionó 5.565 UTIs en el año 2019

2013, junto a la gestión de la terminal, “un proyecto que está funcionando perfectamente y que lo que ahora tenemos que hacer es dimensionarlo más”, indica.

El objetivo es “estar más pendientes con lo que pueda ocurrir con el Corredor Mediterráneo”. Para ello, el propósito es introducir el tráfico de semirremolques frigoríficos en los trenes que se operen en la terminal de Murcia a medio plazo. “Para eso, lo que necesitamos son las infraestructuras terminadas, que ahora no están”, explica Fuentes, indicando que “nuestro objetivo es estar completamente preparados, haber rodado lo suficiente, y luego, poder iniciar una autopista ferroviaria desde Murcia”.

La instalación dispone de espacio en la terminal y en la zona anexa para crecer, pero “esto tiene que ir relacionado con el Corredor y ahora

El ancho UIC, básico para fomentar una autopista ferroviaria

Los siete años de funcionamiento del tren reefer de Grupo Fuentes y CMA CGM, bajo tracción de Continental Rail, son todo una tarjeta de presentación para las administraciones de que en la zona de Murcia y Almería hay “carga” para llenar cientos de convoyes reduciendo con ello costes energéticos y medioambientales y sin penalizar a la carretera, siempre que los operadores frigoríficos tengan la sartén de los contratos con los cargadores bajo el brazo. “Es un éxito este tren, que hoy ya es un hecho consolidado”, exclama Rafael Fuentes, uno de los empresarios del frigorífico, pioneros en el desarrollo del intermodal en un negocio eminentemente basado en la carretera, “Estamos atrayendo más mercancía de la zona de Andalucía, logrando completar el circuito, a lo que se añade la proximidad del puerto de Cartagena y nos está yendo francamente bien”, explica. Queda el lamento, lo que se podría hacer y aún no se puede por la falta de infraestructuras. Adif lo sabe, incluso lo tiene previsto, porque Murcia es parte de la estrategia de un Corredor Mediterráneo que basa en el ancho UIC el éxito de los convoyes, una vez se pueda solucionar con material e intercambiadores el endémico problema del ancho ibérico. El ancho UIC es básico para fomentar una autopista ferroviaria en la que los ‘frigos’ puedan subirse a diario.

lo que tenemos que hacer durante este tiempo es avanzar en los tráficos intermodales”.

La terminal de Nonduermas gestionó 5.565 UTIs en 2019 con el tránsito de un total de 367 trenes de mercancías por la instalación.

POLÍTICA

Logistop muestra las primeras aplicaciones de la tecnología ‘blockchain’ en el sector logístico

IÑAKI EGUIA. Madrid

“Blockchain es un elemento integrador de otras tecnologías como internet de las cosas (IoT), inteligencia artificial (IA), big data, aprendizaje automático, 5G o cloud computing, así como un facilitador de la automatización de los procesos”, aseguró Juan Manuel Martínez Mourín, CEO de Eurogestión, en la presentación del webinar organizado por Logistop sobre las aplicaciones del blockchain a la logística.

Miguel Llop, director de transformación digital de la Fundación Valenciaport, detalló los desarrollos pilotos con blockchain en los proyectos GesPort 4.0, centrado en la gestión de la información portuaria del contenedor; DataPorts, que busca crear un mercado de datos con la digitalización de los puertos para desarrollar soluciones de big data; y Planet, que evaluará el impacto de los corredores comerciales mundiales emergentes en la red RTE-T.

Valenciaport también está presente en el proyecto Ingenius, orientado a diseñar la próxima generación de la tecnología IoT para dar mayor servicio y añadir valor a las cadenas de suministro. Llop también explicó el desarrollo Blockchain Based Tracing and Tracking - B2T2, que pretende establecer una aplicación de referencia en el seguimiento y rastreo de contenedores y mercancías de las Pymes que no emplean esta tecnología de cadena de bloques.

David Ciprés, responsable de Data Analytics, IoT y Blockchain del Instituto Tecnológico de Aragón (Itainova) destacó la iniciativa europea Iconet, que investiga en torno al concepto de internet física en busca de nuevas arquitecturas en red, que se combinen con las capacidades de IoT y apunten hacia la explotación comercial de los resultados.

Antonio Conde, director de tecnología de Eurogestión, mostró la implantación de blockchain en proyectos vinculados al sistema de gestión seguridad ferroviaria (SGS), y en los software que gestionan los procesos de formación en el ámbito ferroviario y en el centrado en los procesos de empresas encargadas de mantenimiento (EEM). Además, con Aeutransmer trabaja en la implementación del blockchain en su cadena de suministro.

► 42 Jornadas Logísticas CEL

Expertos constatan que la logística está en proceso de evolución hacia un nuevo cambio de modelo

Afrontará transformaciones estructurales en operaciones y competencias profesionales

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La logística evoluciona hacia un nuevo cambio de modelo, según pusieron sobre la mesa diferentes expertos en el marco de las '42 Jornadas Logísticas CEL', celebradas este año en formato *online*.

El sector afrontará una serie de retos inmediatos con el objetivo de ofrecer soluciones a las transformaciones estructurales que "afectan tanto en el ámbito de los procesos y operaciones como en las competencias de los profesionales del sector", afirmó Ana Isabel González, presidenta del Centro Español de Logística (CEL). Todo esto en un contexto en el que "la cadena de suministro ha destacado por su capacidad de respuesta ante la crisis, demostrando la importancia de la agilidad, la resiliencia y la adaptación al cambio", recordó González.

"Tenemos una oportunidad única en los próximos años", afirmó en referencia al sector logístico Raúl Grijalba, director de la Región Mediterránea de Manpowergroup. Para ello, es fundamental hacer

frente a cinco grandes retos: flexibilidad e inmediatez, experiencia del consumidor, entrega sostenible, tecnología y aceleración en la inversión en capacidades y habilidades del talento de las personas.

"La flexibilidad es crítica en un sector en el que el consumidor final cambia tanto los hábitos" advirtió Grijalba. Además, en referencia a la experiencia del consumidor, recordó que la última milla "está siendo

Agilidad, resiliencia y adaptación al cambio, virtudes del sector

muy importante desde el punto de vista de la imagen".

En tercer lugar, la entrega sostenible es una tendencia que ya existía antes de la pandemia, "aunque ahora se ha acelerado". Además, la tecnología requiere "no solo inversión, sino también perdurabilidad, es

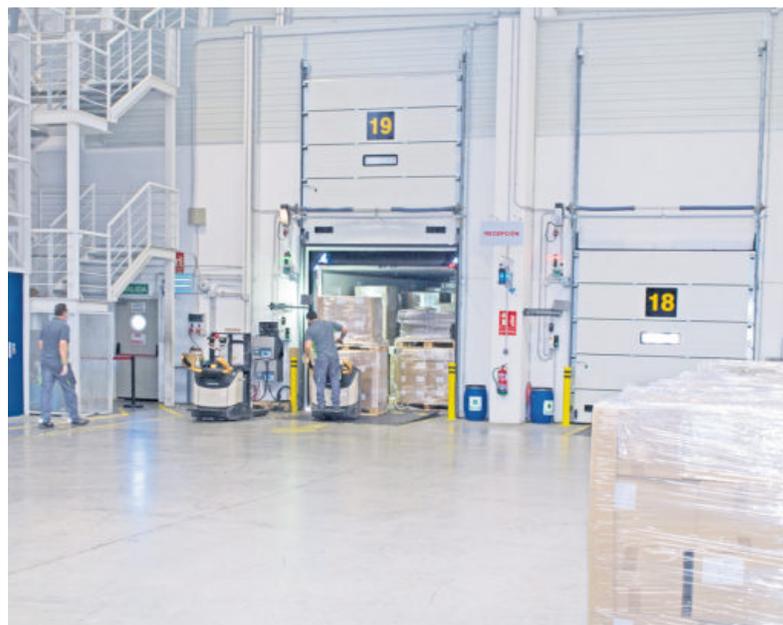


Imagen de archivo del centro logístico de Airpharm en San Fernando de Henares (Madrid).

decir, permanencia en el tiempo". Finalmente, "encontrar el talento adecuado sigue siendo un reto, para lo que es importante contar con academias de logística 4.0 para ir adelantándonos a los requerimientos de las empresas", matizó Grijalba. Por su parte, Oriol Montanyà, director de Operaciones y Tecnología UPF Barcelona School of Management, afirmó que ante este cambio estructural que afecta a la logística por el auge del consumidor *online*, para las empresas "es más inteligente optar antes por la estrategia que por las grandes planificaciones, que cada vez tienen menos sentido". Una estrategia que debe estar marcada por la resiliencia, que se reforzará con una mayor orientación al cliente. Además, la proximidad, es decir, que las cadenas de suministro sean lo más cortas posibles, también contribuirá a esa resiliencia, en un marco en el

que "se abre una gran oportunidad para que los aires de relocalización soplen con más fuerza", señaló Montanyà. El experto hizo también hincapié en la colaboración entre los distintos actores de la cadena de suministro como otro aspecto fundamental.

Las jornadas sirvieron para la presentación de la segunda edición del estudio 'La logística del *ecommerce*', elaborado por el CEL y Everis. Ramón García, director de Innovación y Proyectos del CEL, adelantó que el cambio de modelo será significativo en la logística *ecommerce* en los próximos cinco años. Este cambio se sustentará en cuatro ejes: la capacitación de las personas; los cambios en los procesos, entre los que citó la estandarización de sistemas de entrega o el uso de buzones compartidos; las tecnologías, con una incidencia significativa del 5G; así como la sostenibilidad.

EMBALAJES PARA LA PROTECCIÓN DE MERCANCÍAS

Load Securement Products



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

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



www.j2servid.com

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

POLÍTICA

CETM exige apoyo al Gobierno para la transformación energética del sector

Ovidio de la Roza cifra en 1.500 millones de euros anuales las inversiones que tendrán que afrontar las empresas de transporte

► CETM exige apoyo al Gobierno para la transformación energética del sector. Ovidio de la Roza, presidente de la patronal, cifra en 1.500 millones de euros anuales las inversiones que se verán obligadas a afrontar las empresas de transporte en España para acometer este proceso de transformación energética de sus flotas de vehículos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

CETM reclama trabajar en conjunto con la Administración en el diseño de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, a la que su presidente, Ovidio de la Roza, definió como "nuestro último cartucho", en el marco de la reciente asamblea general de la patronal, que tuvo lugar por primera vez en su historia en formato telemático.

De la Roza avanzó que el sector tendrá que destinar 1.500 millones de euros anuales a la transformación energética de sus flotas, para lo que será imprescindible "un plan de apoyo" en el marco de la citada ley. En este contexto, el presidente de CETM tachó de "increíble e inconcebible" que el sector haya quedado excluido del Plan Renove. "Sin estas ayudas, una inversión de tal calibre será difícil", por lo que "hemos trasladado al Ministerio de Transportes que se corrija esta situación y que las empresas de transporte puedan acceder a estas ayudas", afirmó de la Roza.

Por otra parte, la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte deberá contem-



Ovidio de la Roza, presidente de CETM.

plar la devolución parcial del impuesto de hidrocarburos a través del gasóleo profesional, remarcó. Además, reclamó mayor apoyo al intermodal como alternativa viable al transporte por carretera, para lo que demandó la puesta en marcha "un ecobono o ferrobono".

"El sector ha evitado el colapso social y económico del país"

"Hasta que no se cumplan todas y cada una de nuestras peticiones, en la CETM no vamos a cejar en reivindicar los plazos de pago, la reducción de tiempos de espera, la prohibición de las labores de carga y descarga, la eliminación de los desvíos obligatorios a carreteras de



M. José Rallo, secr. gral. de Transportes.

peaje o la supresión de las restricciones a la circulación", anticipó. Por su parte, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, volvió a incidir en la necesidad de que la mesa tripartita entre Administración, transportistas y cargadores dé como resultado "un salto cualitativo en el transporte para mejorar su fortaleza, eficiencia y digitalización", de tal manera que el sector deje de ser "precio aceptante y tenga un papel más activo en la cadena logística".

La mesa tripartita "debe ser ambiciosa y constructiva y abandonar posiciones personalistas, porque supone una oportunidad real y única para resolver problemas históricos", apuntó. Rallo lamentó que el Comité no aceptara en el seno de la mesa ni la figura del mediador ni el apoyo técnico por parte del Ministerio. "No podemos permitirnos perder esas herramientas", aseguró.

POLÍTICA

El sector privado prevé invertir 4.200 millones de euros en los puertos hasta 2024

TRANSPORTE XXI. Madrid

El sector privado contempla invertir 4.200 millones de euros en el sistema portuario español hasta 2024, según reflejan los presupuestos presentados por el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, en la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados. El desembolso previsto por las 28 autoridades portuarias, que gestionan 46 puertos, alcanzará los 4.500 millones de euros durante el próximo cuatrienio. Francisco Toledo ha destacado que "las inversiones contempladas en el presupuesto están orientadas a satisfacer la demanda real y comprobable, con criterios de rentabilidad financiera y económico-social, así como sobre la base de atraer inversión privada". A su juicio, "los puertos contribuirán a la reactivación económica con la mejora de la competitividad de nuestro tejido económico mediante rebaja de costes a los operadores portuarios, vía reducción de tasas y ampliación de bonificaciones". El ahorro en tasas para los operadores, entre rebajas y bonificaciones, superará los 32 millones de euros, lo que supone más de un 5,5 por ciento.

POLÍTICA

El Pacto Verde y la COVID-19 centrarán la conferencia anual de SPC-Spain

TXXI. Barcelona

La próxima conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que se celebrará el 26 de noviembre en Barcelona, girará sobre el impacto del Pacto Verde Europeo y la COVID-19, así como la norma ambiental IMO 2020. La navieras han visto reducidos sus ingresos por la supresión de servicios y/o escalas por la pandemia, señalan desde la asociación. Una bajada de ingresos que se ha unido a un incremento de los costes de explotación por la entrada en vigor del nuevo límite de contenido de azufre de los combustibles marinos (IMO 2020). Ello ha acabado "generando situaciones empresariales de elevado riesgo e inestabilidad". Además de analizar el impacto de la crisis provocada por la pandemia y la entrada en vigor de la IMO 2020, la conferencia abordará el nuevo escenario que se abre con el Pacto Verde.

grupo logístico sertranin
Keeping the world moving
www.sertranin.com 96 216 31 61

SU ALMACÉN EN VALENCIA

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

FERROCARRIL

Ambrogio incrementa los tráficos intermodales a pesar de la pandemia

EVA MÁRMOL. Barcelona

El operador intermodal Ambrogio ha incrementado los tráficos desde sus terminales francesas de Mouguerre y Le Boulou, ambas destinadas a los tráficos peninsulares, a pesar de la pandemia. La primera, que canaliza los flujos procedentes o con destino al norte de España y Portugal, acumula un crecimiento del 8,3 por ciento, hasta septiembre, en comparación con el mismo periodo de 2019. Esta instalación tiene tres servicios semanales con Italia y cinco con el norte de Francia.

La terminal de Le Boulou, dedicada a los flujos con el arco mediterráneo, acumula un crecimiento del 5 por ciento. La instalación ha pasado de 18 trenes semanales en 2019 a 24 circulaciones actualmente: 18 con Amberes (Bélgica) y seis con Mâcon (Francia).

“Esperamos mantener estos crecimientos hasta final de año”, señala Fiorenzo Ambrogio, administrador de la filial española del grupo italiano. Ambas terminales movieron alrededor de 55.000 TEUs en 2019, frente a los 50.600 TEUs del ejercicio precedente.

Abre una nueva terminal intermodal en Verona

Grupo Ambrogio ha abierto una nueva terminal en Verona (Italia), que ha inaugurado con un servicio con el puerto de Neuss, cercano a la ciudad alemana de Düsseldorf. La conexión nace con una periodicidad de dos frecuencias semanales, “que esperamos incrementar próximamente”. Los convoyes tienen capacidad para transportar entre 35 y 40 cajas móviles. Grupo Ambrogio ha ampliado medios, con 280 cajas móviles y 80 chasis más, y maquinaria, dos nuevas *reach-stackers*, para la nueva instalación y servicio. La terminal responde a que “la terminal que tenemos en Gallarate (cerca de Milán) llegaba puntualmente a su máxima capacidad”. Además, la localización de Verona reduce los kilómetros de acarreo del camión para subir al tren con destino al mercado alemán.

La crisis sanitaria “ha dejado en evidencia la utilidad del transporte intermodal”. Cuando en la primera ola de la pandemia “no había camiones suficientes porque la mitad de la flota estaba parada ni

había aviones para transportar, ahí estaba el intermodal ofreciendo un transporte seguro”. Por ello, “han aumentado los clientes y los tráficos intermodales”, añade el empresario.



La terminal de Le Boulou, como la de Mouguerre, están junto a la frontera española.

Algeciras Port

Gateway to a Digital World

Transforming port logistics through Innovation

Data Analytics

Info Hub

Port Management System

Container Value Chain

Intelligent T.A.

Fit Stop Port Operations

BrainPort 2020-2025

Algeciras Port

www.apba.es

FEDER
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una iniciativa de la Unión Europea

POLÍTICA

La Fundación Corell aborda el proceso de descarbonización en el transporte

La entidad pone en marcha el Observatorio de la Transición Energética y la Movilidad para medir su evolución semestral

► La Fundación Corell ha puesto en marcha el Índice Observatorio de la Transición Energética y la Movilidad para medir, cada semestre, la evolución del sistema energético español y el ritmo de adaptación del transporte por carretera. Esta iniciativa se ha presentado en el III Foro Corell sobre "Tecnología y movilidad. Futuro inmediato".

IÑAKI EGUIA. Madrid

La Fundación Corell ha puesto en marcha el Índice Observatorio de la Transición Energética y la Movilidad (OTEM) para conocer la evolución del sistema energético español y el ritmo de descarbonización del transporte por carretera. Esta iniciativa se ha presentado durante la celebración del III Foro Corell sobre "Tecnología y movilidad. Futuro inmediato". El observatorio ofrecerá un análisis, con una periodicidad semestral, de los datos ofrecidos por las administraciones, fabricantes de vehículos y empresas energéticas. El presidente de la Fundación Corell, Miguel Ángel Ochoa, explicó que estos datos hay que "adaptarlos a los condicionantes económicos y a las diferentes situaciones que tiene cada país", tras señalar que los objetivos para la descarbonización en 2030 y 2050 ya están definidos.

A su juicio, la inversión del sector del transporte en la renovación de su flota para avanzar en la transición energética deberá acometerse "en función de dichas circunstancias, así como de una evolución tecnológica, en la que actualmente sobrepasa el gas natural licuado (GNL), y que a partir de 2030 generalizará la pila de combustible en los vehículos pesados".

Ochoa defiende un progreso adaptado a situación de cada país

"Queremos avanzar -añadió- en la descarbonización con un ritmo adecuado a las empresas y profesionales del transporte por carretera". Ochoa recordó que "España es, junto con Polonia, el gran referente europeo del transporte internacional por carretera, sin embargo, tiene en el pequeño tamaño de sus empresas uno de los principales



El III Foro Corell organizó una mesa de debate sobre la transición energética,

obstáculos, que puede ser un lastre para afrontar el reto de la transición energética en la renovación de sus flotas".

La fiscalidad se sitúa como otro factor clave para este cambio. "Dado que actualmente los combustibles fósiles son los principales recursos de recaudación, es importante saber cómo se repercutirán a las nuevas tecnologías los impuestos que se dejarán de percibir con la futura

disminución del consumo del gasóleo", aseguró Ochoa.

El III Foro Corell organizó una mesa de debate sobre la transición energética, que contó con la participación de Tomás Malango, director de tecnologías para clientes y de optimización de Repsol; Oscar Maciñeiras, CEO de Scale Gas, empresa de Enagás; y Begoña Cubián, responsable de innovación de Iberdrola. El plan energético y la

"Las 44 toneladas no son prioritarias en la actualidad"

Miguel Ángel Ochoa avanzó la elaboración de un informe, por encargo de la patronal Astic en el marco de las negociaciones de la mesa tripartita, que descarta la prioridad de la implantación de las 44 toneladas en España. La falta de armonización en la Unión Europea es uno de los aspectos más relevantes que dificulta su desarrollo. Además, hay otros sistemas ya operativos que posibilitan el aumento de carga de los vehículos pesados, como los megacamiones o 'duotrailers'.

Sin embargo, el presidente de la Fundación Corell también apuntó que estos nuevos perfiles de vehículos de mayor capacidad de carga agravan el problema del transporte intermodal de la carretera con el modo ferroviario. A su juicio, el actual porcentaje del tres por ciento de cuota modal del ferrocarril en España podría caer al dos o al uno por ciento con la extensión de los nuevos sistemas. Ochoa resaltó que "el ferrocarril es el gran perdidor en el transporte de mercancías. Su tendencia es descendente porque las cuentas de explotación no salen. Para que recupere su espacio debe ser más eficiente y con una calidad de servicio adecuada", concluyó.

realidad industrial, el gas natural como energía de transición o solución permanente y el hidrógeno como vector de transformación fueron algunas de las cuestiones analizadas durante el foro.

POLÍTICA

El 'Brexit' ultima un mayor control al tránsito con Reino Unido en 2021

IÑAKI EGUIA. Madrid

"Sin documentos, no hay tránsito". Así culminó la jornada sobre los "Requisitos fronterizos entre el Reino Unido y España al final del periodo de transición", que organizó la embajada británica en colaboración con el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT). El número EORI de registro e identificación del operador económico asignado por la autoridad aduanera y el Documento de Acompañamiento de Tránsito (TAD), que debe contener el Número de Referencia de Movimiento (MRN), serán algunos de los nuevos trámites imprescindibles para acceder al mercado británico a

partir del próximo 1 de enero, según se puso de manifiesto en la jornada.

Representantes del grupo británico responsable de fronteras y protocolo (BDPG), del Servicio de Aduanas y Rentas Públicas, y de los ministerios de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales; Sanidad y Asistencia Social; y Empresa, Energía y Estrategia Industrial de Reino Unido detallaron las numerosas modificaciones de los requisitos fronterizos que arrancarán durante el próximo año.

El sector del transporte tiene que

"Los transportistas no podrán acceder sin los nuevos requisitos fronterizos exigidos"

adaptarse para cumplir con los nuevos procedimientos que exigirán a los exportadores e importadores españoles en sus negocios con Reino Unido, tanto si se llega a un acuerdo con la Unión Europea como si no.

Sin este consenso, y sin que se apliquen más prórrogas, Reino Unido pasará a tener la condición de tercer país, con lo que las fronteras entre la Unión Europea y el Reino Unido operarán a todos los efectos, implementándose la obligatoriedad de realizar declaraciones aduaneras tanto de exportación como de importación, a excepción de aquellas mercancías que entren por Irlanda del Norte, gracias al *Backstop* incluido en el protocolo.

María Pilar Jurado, directora general de Aduanas e Impuestos Especiales, Agencia Tributaria, incidió en la necesidad de la colaboración entre administraciones y sector privado para "estar preparados a la nueva fase del 'Brexit', y para que el comercio con Reino Unido, uno de los principales socios comerciales de España, no se resienta".



El sector sigue disparando sus volúmenes de paquetería gracias al impulso del comercio electrónico.

Foto: GLS

El sector de la paquetería sumará otra plusmarca en temporada alta

Transportará 100 millones de paquetes durante la campaña de Navidad, según UNO, la mitad de ellos durante el *Black Friday*

► El sector de la paquetería afronta otra temporada alta de plusmarca en lo que a volúmenes gestionados se refiere. Las empresas transportarán 100 millones de paquetes durante la campaña de Navidad en España, según avanza la patronal logística UNO, de los que la mitad se concentrarán durante el ya consolidado *Black Friday*.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Las empresas de paquetería y logística moverán 100 millones de envíos esta Navidad, lo que representará un incremento del 30 por ciento respecto a la campaña del año anterior. La mitad de esos pedidos, es decir, 50 millones de paquetes, se concentrarán en el *Black Friday*, según la patronal logística UNO. Los envíos alcanzarán los 3,5 millones de media en los días posteriores al famoso 'viernes negro', que este año tendrá lugar el 27 de noviembre, disparándose hasta los 5 millones de paquetes el lunes siguiente a esa fecha, según las previsiones de la patronal logística.

Para afrontar este pico de actividad en la temporada alta del sector de la paquetería, las empresas contarán con 1,1 millones de trabajadores, un 30 por ciento más de empleados que en la media del año corriente. Las empresas han reforzado tanto su plantilla de repartidores como de

personal de atención al cliente, operarios de almacén, especialistas en previsión de la demanda y analítica de datos y responsables de operaciones. Las incorporaciones de esta temporada se han ido incorporando de manera progresiva desde el inicio de la pandemia y no desde septiembre, como era hasta ahora habitual, debido al notable incremento que ha experimentado el comercio electrónico.

"Esta Navidad vamos a asistir a la campaña de compras más digital de toda nuestra historia", señala Francisco Aranda, presidente de UNO. Aranda destaca que el consumidor en la inminente campaña de Navidad tiene tres diferencias respecto al del año anterior. En primer lugar, este consumidor "va a ser más digital". En segundo lugar, "será más racional en sus compras y, por tanto, desaparece la compra por impulso". Finalmente, "será más infiel con las marcas, porque, en este caso, la garantía es la existencia del producto, así como la distribución y la recepción", matiza el presidente de UNO.

Por compañías, Seur, por ejemplo, que ya incorporó a 2.000 trabajadores desde la declaración del estado de alarma, ha anunciado que vuelve a reforzar su plantilla con 2.100 profesionales "para hacer frente a una campaña que se prevé alcance hasta un 50 por ciento más de volúmenes que el año pasado, una cifra

histórica que supone un reto logístico sin precedentes", señalan desde la compañía.

Según las previsiones de Seur, tan solo en la semana del 30 de noviembre al 6 de diciembre, se transportarán más de 4 millones de paquetes. En este contexto, la compañía ha abierto 21 nuevos centros, ampliando su capacidad logística en 85.000 metros cuadrados, y reforzado su flota en 1.600 vehículos. "Durante meses, la compañía se prepara para este periodo realizando previsiones con herramientas de *big data* y *machine learning*, con el fin de adaptar su estructura a los picos de volúmenes", apuntan desde Seur.

Black Friday genera un pico de 5 millones de paquetes diarios

Por su parte, MRW prevé mover más de cuatro millones de paquetes durante las semanas del *Black Friday* y el *Cyber Monday*, lo que supondrá un 30 por ciento más de actividad respecto al mismo periodo de 2019.

Para hacer frente a este significativo incremento de volúmenes, la compañía reforzará su plantilla con 2.300 nuevas contrataciones, a lo que sumará "inversiones en tecno-

Las empresas de paquetería y la 'nueva normalidad'

El crecimiento de la actividad de paquetería está asociada al alza de los volúmenes de comercio electrónico. Sin embargo, debido a la COVID-19, el volumen de envíos creció mucho más de lo que se esperaba, según reconocen desde DHL Express. La multinacional estima en un 35 por ciento, al menos, el crecimiento medio de los volúmenes de envíos asociados al comercio electrónico en todo el mundo en lo que va de año. "Desde la perspectiva del comercio electrónico, algunos podrían incluso decir que la COVID-19 adelantó el 2030 al 2020, siendo la compra *online* la nueva normalidad", apuntan desde la integradora. "Y esto no solo es válido para los minoristas B2C, sino que también impacta enormemente en el comercio electrónico B2B", señala Michiel Greeven, EVP Global Sales de DHL Express. Por su parte, desde MRW confirman que el fuerte aumento de actividad se debe al auge del comercio electrónico, "incentivado tanto por las mismas tendencias de años anteriores como por las medidas de seguridad para combatir el coronavirus". El confinamiento que tuvo lugar la pasada primavera "animó a nuevos consumidores a probar el canal *online* y han incrementado las frecuencias de compras en la red", afirma José Carlos Pajón, director comercial de MRW.

logía e infraestructuras que permiten hacer frente al incremento de volumen", según señala José Carlos Pajón, director comercial de MRW. A su vez, XPO confirma que gestionará el 10 por ciento de los 100 millones de envíos avanzados por la patronal logística UNO en España. Estos 10 millones de pedidos está previsto que se gestionen desde mediados del mes de noviembre hasta mediados de enero de 2021, lo que supone un 53 por ciento más que en la campaña del año anterior, según ha informado la compañía. Tan solo durante el *Black Friday*, XPO prevé preparar 1,5 millones de pedidos, es decir, un 36 por ciento más que el año pasado. Para afrontar este pico de actividad, XPO Logistics ha creado 4.000 nuevos puestos de trabajo hasta alcanzar los 10.000 empleados. Por su parte, DHL Express ha experimentado un crecimiento del 35 por ciento en sus volúmenes en el presente 2020 en el mercado global y prevé que la próxima temporada alta acelerará aún más esta tendencia. DHL espera un crecimiento de envíos por encima del 50 por ciento, en comparación con la temporada alta del año pasado.

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR TAMAÑO DE EMPRESA

	2018			2017			DIF.18/17			2014			DIF. 18/14		
	Nº empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
Grandes (> 50 mill.)	13	4.016,39	83,5%	13	3.660,66	82,8%	+0	+355,73	+9,7%	13	3.256,92	78,2%	+0	+759,47	+23,3%
PYME (< 50 mill.)	238	791,74	16,5%	245	759,24	17,2%	-7	+32,50	+4,3%	273	906,49	21,8%	-35	-114,74	-12,7%
Medianas (50 - 10 mill.)	25	412,23	8,6%	23	362,91	8,2%	+2	+49,32	+13,6%	28	526,70	12,7%	-3	-114,47	-21,7%
Pequeñas (10 - 2 mill.)	63	273,27	5,7%	64	284,76	6,4%	-1	-11,48	-4,0%	69	263,91	6,3%	-6	+9,36	+3,5%
Micro (< 2 mill.)	150	106,24	2,2%	158	111,58	2,5%	-8	-5,34	-4,8%	176	115,87	2,8%	-26	-9,63	-8,3%
Exting. / Inactivas	49	-	-	42	-	-	+7	-	-	+14	-	-	+35	-	-
Total	300	4.808,13		300	4.419,90		+0	+388,23	+8,8%	300	4.163,40		+0	+644,73	+15,5%
Empresa tipo (mediana)		1,27			1,25						1,08				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI

El 'ecommerce' marca el ritmo

El sector postal, *express* y *courier* encadena cinco años al alza en España, tras cerrar 2018 con una cifra de negocio de 4.800 millones de euros y un crecimiento del 8,8%

► El *ecommerce* sigue marcando el ritmo. El sector postal, *express* y *courier* encadena cinco años al alza, tras cerrar 2018, último ejercicio con datos disponibles, con una facturación de más de 4.800 millones de euros y un crecimiento del 8,8 por ciento. Una cifra que representa el 10,8 por ciento del total del negocio del transporte en España.

ALFONSO ALDAY. Madrid

El auge del comercio electrónico, que parece no tener techo, con previsiones de batir un nuevo récord en la próxima campaña de Navidad, sigue tirando fuerte del crecimiento en los volúmenes que maneja el transporte *express*.

La consecuencia es que las empresas de este segmento de actividad, que incluye los servicios postales, *express* y *courier*, crecen más en su cifra de ventas que las del resto de modos, según se pone de manifiesto en los Libros Blancos sectoriales que elabora todos los años TRANSPORTE XXI.

En el año 2018, último ejercicio con datos disponibles, los operadores de esta industria registraron un crecimiento del 8,8 por ciento, frente al 3,5 por ciento de media del conjunto de empresas de transporte de mercancías y logística en España.

Las 300 empresas que componen este segmento de negocio, según el último informe realizado por este periódico, sumaron conjuntamente una facturación de más de 4.800 millones de euros. En concreto, un total de 4.808 millones (ver cuadro adjunto). Una cifra que supone un incremento del 15,5 por ciento en el plazo de cinco años.

Las grandes empresas, es decir, aquellas que facturan por encima

de los 50 millones de euros anuales, son las que siguen tirando con fuerza del carro.

Con los datos de 2018 en la mano, estas 13 grandes empresas sumaron unas ventas de 4.016 millones de euros, lo que supone una cuota del 83,5 por ciento.

La participación de las grandes empresas en el negocio del transporte *express* sigue incrementándose cada año, aupada por las necesidades de concentración para poder competir en un mercado cada vez más global. Por el contrario, las empresas de menor tamaño pierden cada vez más peso específico. Dentro de este segmento, el grupo más numeroso corresponde a las microempresas, con menos de 2 millones de euros de facturación. Las 150 empresas de esta categoría, la mitad de la muestra, alcanzó una cifra de negocio de 106 millones, lo que supone el 2,2 por ciento.

Un análisis más detallado del informe muestra que la 'empresa tipo' *express* factura en España casi 1,3 millones de euros, un 1,6 por ciento más que en 2017. Un crecimiento que se eleva hasta casi el 17,6 por ciento en los últimos cinco años. La cifra está calculada a partir de la mediana de las ventas de las 300 empresas recogidas en el estudio.

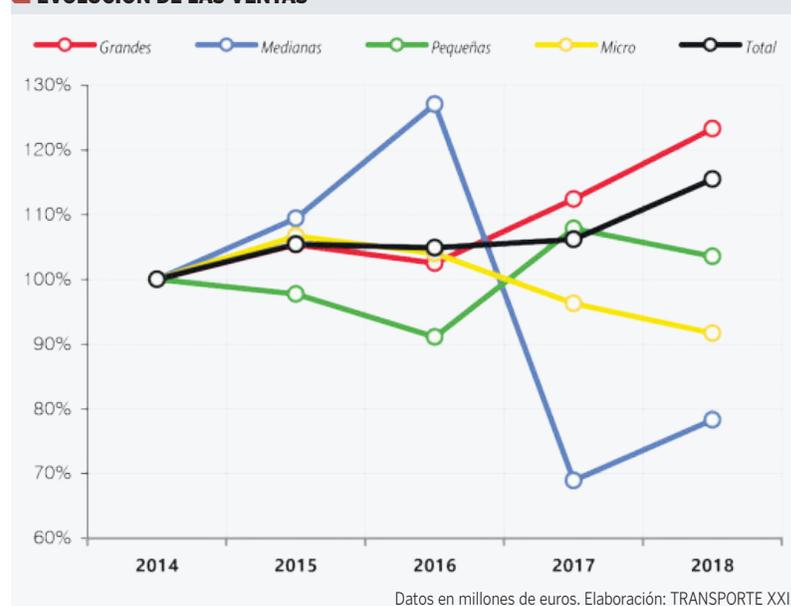
PESO EN EL SECTOR

Atendiendo a los datos del presente informe, las 300 empresas de transporte *express* representan un 10,8 por ciento de la cifra de ventas total del transporte y la logística en el mercado español, frente al 45,2 por ciento que suponen las 3.827 que conforman el transporte por carretera.

Esto da idea del peso específico que ostentan las empresas del negocio *express* dentro del conjunto del transporte de mercancías y la logística en España.

Además, a efectos de empleo, también es el *express* uno de los segmentos del mercado que más peso tiene, al ocupar a 66.600 profesionales, según detalla este estudio.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

En la práctica, el 27,9 por ciento de los trabajadores del conjunto del sector están empleados en este segmento de actividad.

No obstante, hay que tener en cuenta que más de 50.000 trabajadores están integrados en la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. Es decir, el 78 por ciento del total.

En la práctica, el 27,9 por ciento de los trabajadores del conjunto del sector están empleados en este segmento de actividad.

CORREOS, PRIMERO DE LA CLASE

El ranking por cifra de negocio está encabezado por Correos, a años luz de sus más inmediatos perseguidores, con unas ventas de 1.784 millones de euros en 2018, lo que supone el 37 por ciento de las ventas de la industria *express* en el mercado español. Una cifra que supone un crecimiento del 9 por ciento con respecto al ejercicio anterior. A continuación se encuentra Seur Geopost, con 451 millones, un 6 por ciento más que en 2017. Un crecimiento que se dispara por encima del 80 por ciento con respecto al año 2014. Un escalón por debajo, completando el podio, se sitúa UPS España. En 2018 alcanzó una cifra de negocio de 294 millones de euros, lo que supone una caída del 8 por ciento con respecto al ejercicio anterior. En la estadística también destaca la progresión de la paquetera GLS, que ha triplicado sus ventas en España desde 2014 (+272 por ciento).

Las 13 primeras empresas concentran el 83,5% del negocio

Las empresas analizadas sumaron un Ebitda (beneficio antes de impuestos) de 64 millones de euros en 2018, mientras que el resultado neto fue de 125 millones de euros en negativo.

A su vez, la rentabilidad sobre activos (ROA) registrado fue del -2,7 por ciento, mientras que la rentabilidad sobre recursos propios (ROE) se situó en el -4 por ciento y el margen sobre ventas (ROS) fue del -2,6 por ciento. En todos los conceptos rela-

La industria *express* supone el 10,8% de las ventas del sector del transporte en España

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

■ RANKING DE EMPRESAS DE POSTAL-EXPRESS EN ESPAÑA 2018

Rk.	Empresa	Provincia	Constit.	VENTAS							Resultado	Activo	Empleo
				2018	2017	2016	2015	2014	%18/17	%18/14			
1	Sociedad Estatal Correos y Telégrafos SA	Madrid	2001	1.784,27	+9%	1.641,87	1.590,47	1.613,93	1.590,49	+12%	-142,84	2.098,88	52.259
2	Seur Geopost SL	Madrid	1999	451,42	+6%	425,47	393,71	282,04	248,89	+81%	-6,70	331,69	1.969
3	United Parcel Service España Ltd y Compañía SRC	Madrid	1973	294,25	-8%	320,61	306,71	281,53	258,62	+14%	18,91	132,27	1.068
4	Correos Express Paquetería Urgente SA	Madrid	1982	239,33	+16%	206,69	166,34	143,20	133,16	+80%	5,66	92,62	1.191
5	General Logistics Systems Spain SA	Madrid	1997	238,38	+35%	177,15	30,23	75,14	64,13	+272%	-10,67	158,11	950
6	Dronas 2002 SL	Barcelona	2001	209,03	+10%	190,79	181,81	178,91	167,11	+25%	18,81	115,67	1.156
7	Fitman SL	Madrid	1987	183,25	+11%	165,27	149,85	136,54	120,40	+52%	8,26	63,82	117
8	TNT Express Worldwide Spain SL	Madrid	1984	170,99	-	s/d	185,34	183,54	176,87	-3%	-37,54	1.004,71	1.257
9	Fedex Spain SL	Madrid	1998	135,26	+714%	16,62	15,27	16,27	10,11	>999%	12,97	46,56	574
10	DHL Parcel Barcelona Spain SL	Barcelona	1982	109,05	+9%	100,35	163,89	167,27	162,83	-33%	-6,24	36,65	371
11	DHL Parcel Madrid Spain SL	Madrid	1982	84,79	+2%	83,33	148,13	147,12	140,62	-40%	-6,70	33,46	339
12	Transporte Integral de Paquetería SA	Madrid	2000	63,73	+12%	57,12	48,61	43,10	37,27	+71%	5,01	26,99	96
13	Envialia World SL	Madrid	2001	52,62	-2%	53,95	51,95	46,34	39,16	+34%	0,00	19,16	62
14	Sending Transporte y Comunicación SA	Madrid	2008	29,85	+17%	25,49	20,97	17,40	14,77	+102%	1,09	11,32	124
15	DHL Parcel Valencia Spain SL	Gipuzkoa	2004	26,73	+2%	26,29	24,94	24,99	25,30	+6%	1,77	8,16	102
16	Top Freight Solutions SL	Madrid	1997	26,32	+1%	25,97	25,22	25,30	25,15	+5%	3,77	6,21	24
17	Ara Vinc SL	Barcelona	1990	24,00	+64%	14,65	9,52	8,22	8,56	+180%	0,30	11,89	345
18	DHL Parcel Zaragoza Spain SL	Zaragoza	1957	22,58	+2%	22,14	29,01	29,50	28,28	-20%	0,81	13,50	76
19	International Mail Spain SL	Madrid	2000	20,97	+29%	16,31	11,78	9,99	7,79	+169%	0,17	5,59	43
20	Asendia Spain SL	Madrid	2000	20,73	+17%	17,65	18,54	13,47	11,91	+74%	0,06	6,64	56
21	DHL Parcel Gipuzkoa Spain SL	Gipuzkoa	1982	20,54	-0%	20,56	30,17	29,74	28,29	-27%	0,05	10,03	57
22	Alas Courier SL	Madrid	1988	18,88	+10%	17,14	15,49	14,33	13,70	+38%	1,94	13,60	58
23	Immediate Delivery SL	Madrid	2016	18,76	+112%	8,84	1,69	0	0	-	0,22	9,57	10
24	DHL Parcel Araba Spain SL	Araba / Alava	1974	16,57	-3%	17,10	20,49	19,49	18,41	-10%	0,90	12,96	66
25	DHL Parcel Bizkaia Spain SL	Bizkaia	1967	14,66	+1%	14,59	22,73	22,99	21,83	-33%	-0,11	7,80	78
26	DHL Parcel Sevilla Spain SL	Sevilla	1984	14,37	+1%	14,23	22,44	20,66	18,90	-24%	-0,42	6,15	50
27	DHL Parcel Alacant Spain SL	Alicante	1979	13,38	+3%	13,00	24,88	25,12	24,25	-45%	-0,51	5,08	42
28	DHL Parcel Valladolid Spain SL	Valladolid	1979	12,67	+1%	12,51	14,73	15,00	14,04	-10%	1,01	10,64	51
29	Ontime Corporate Union SL	Madrid	2015	12,11	+32%	9,15	5,46	0,42	0	-	0,19	16,23	73
30	DHL Parcel Málaga Spain SL	Málaga	1995	11,60	+1%	11,50	17,04	16,45	15,11	-23%	-0,06	6,17	37
31	Vía Cero SL	Madrid	1991	11,60	+34%	8,66	5,87	5,64	5,96	+94%	0,14	19,08	129
32	World Courier de España SA	Madrid	1975	s/d	-	11,59	12,45	6,24	s/d	-	-	-	-
33	Wirsind 4 SL	Barcelona	2003	s/d	-	s/d	11,52	8,63	5,69	-	-	-	-
34	DHL Parcel Pontevedra Spain SL	Pontevedra	1984	11,44	+5%	10,87	13,89	14,54	13,93	-18%	0,29	8,49	34
35	DHL Parcel Illes Balears Spain SL	Barcelona	1986	10,68	-2%	10,93	16,05	15,19	14,09	-24%	0,53	7,86	29
36	DHL Parcel A Coruña Spain SL	Coruña	1992	10,44	+6%	9,83	17,24	18,18	17,50	-40%	-0,11	5,03	42
37	DHL Parcel Navarra Spain SL	Navarra	1957	10,26	+1%	10,19	14,83	14,31	14,30	-28%	0,02	4,61	33
38	Alcanor Express SL	Madrid	2005	10,02	+30%	7,71	5,44	4,71	3,47	+189%	0,36	4,58	16
39	DHL Parcel Girona Spain SL	Gipuzkoa	2004	9,59	-9%	10,52	14,87	15,54	14,79	-35%	-0,29	3,13	25
40	Ontime Transporte y Logística SL	Madrid	2009	9,31	+58%	5,90	5,34	5,49	4,94	+89%	0,09	8,03	116
41	DHL Parcel Tarragona Spain SL	Gipuzkoa	2004	8,46	-11%	9,55	12,12	12,15	11,74	-28%	-0,11	4,00	32
42	Cargored Canarias SL	Las Palmas	2000	7,92	-1%	8,03	8,54	8,69	8,88	-11%	0,45	8,29	62
43	Servicios Entregas y Manipulados SL	Madrid	1999	7,66	+4%	7,40	7,82	7,08	7,85	-2%	0,50	2,92	61
44	Tarracodis SA	Tarragona	1986	s/d	-	7,30	6,73	6,22	5,75	-	-	-	-
45	SERVEX K10 LOGISTICS SL	Madrid	2003	7,26	+15%	6,31	5,90	5,71	5,06	+44%	0,09	3,16	68
46	DHL Parcel Cantabria Spain SL	Gipuzkoa	2004	6,75	-3%	6,97	s/d	12,36	12,04	-44%	0,24	3,99	27
47	Inter Lleida Trans SA	Lleida	1985	s/d	-	s/d	6,74	6,54	6,27	-	-	-	-
48	Mensajeros Costa Blanca SA	Valencia	1996	6,48	+25%	5,18	4,22	4,13	4,24	+53%	0,24	4,79	68
49	DHL Parcel Castello Spain SL	Gipuzkoa	2004	6,46	+3%	6,30	12,02	11,23	10,39	-38%	-0,33	1,95	20
50	International Courier Solution SL	Madrid	1993	6,04	-48%	11,54	9,61	6,86	6,72	-10%	0,04	7,33	199
51	Control Missatgers SL	Barcelona	1996	s/d	-	5,97	5,06	4,51	4,12	-	-	-	-
52	Hércules Courier SL	Coruña	2009	s/d	-	5,95	5,99	6,00	4,78	-	-	-	-
53	Comunicación y Logística Canaria SL	Las Palmas	1994	5,89	+17%	5,04	4,53	4,18	4,91	+20%	0,23	2,18	-
54	Nopar Spain SL	Barcelona	2012	5,85	-	0	0	0	0	-	0,44	2,43	117
55	Recerca i Desenvolupament Empresarial SL	Barcelona	1993	s/d	-	5,83	4,49	2,50	2,70	-	-	-	-
56	Piban SA	Barcelona	1987	5,83	+18%	4,96	4,62	4,91	2,29	+154%	0,03	2,01	40
57	DHL Parcel Jaén Spain SL	Jaén	1992	5,45	-3%	5,60	6,92	6,72	6,42	-15%	-0,08	1,32	27
58	Gestión Transportes y Distribución Mensajeros SL	Madrid	1990	5,27	-6%	5,60	5,24	5,38	4,93	+7%	0,04	2,73	109
59	DHL Parcel Ciudad Real Spain SL	Ciudad Real	1992	5,22	-4%	5,45	6,47	6,74	6,31	-17%	0,04	2,06	28
60	DIR Mensajería y Transportes SL	Barcelona	1993	4,96	+15%	4,30	3,71	2,94	2,67	+86%	0,41	2,14	49
61	Akropost Servicios Postales del País Vasco SA	Bizkaia	2003	4,88	+1%	4,85	4,37	3,87	3,20	+52%	0,40	2,15	89
62	Instant Packet Service Maragall SL	Girona	2010	4,75	+3%	4,61	4,13	3,64	3,53	+35%	0,08	1,14	166
63	Internacional M Courier SL	Baleares	1998	s/d	-	4,50	4,09	3,72	3,42	-	-	-	-
64	Asmen Distribución SL	Valencia	1996	4,37	-11%	4,92	3,65	2,73	2,15	+103%	0,23	2,62	25
65	Tipsa Delivery SL	Madrid	2017	4,27	+325%	1,00	0	0	0	-	0,20	1,35	51
66	Mensytrans SA	Madrid	1994	4,25	+12%	3,78	3,91	4,39	4,06	+5%	-0,03	2,01	70
67	Internacional Balear Courier SL	Baleares	1991	s/d	-	4,08	3,75	3,25	2,65	-	-	-	-
68	Central Mensajeros Logística 2008 SL	Zaragoza	1989	3,86	+9%	3,54	3,63	3,58	2,87	+34%	0,36	0,98	34
69	Actividades Logísticas Vascas SL	Bizkaia	2009	3,85	+26%	3,05	2,17	2,16	1,90	+102%	0,38	2,76	52
70	Traninex SL	Málaga	1992	s/d	-	3,84	3,78	3,33	2,37	-	-	-	-
71	United Parcel Service Co Establ. Perm. en España	Madrid	1996	s/d	-	3,80	3,78	3,73	3,54	-	-	-	-
72	Marant Servicios Express SL	Madrid	1999	3,74	+32%	2,83	1,89	1,75	s/d	-	0,09	2,60	43
73	Canaritrans Courier SL	Las Palmas	1991	3,73	+0%	3,72	3,69	3,44	2,91	+28%	0,36	2,11	53
74	J.C. Courier SL	Coruña	1993	3,73	+20%	3,11	2,97	2,60	1,91	+95%	0,04	1,91	22
75	Moto Express Slam SA	Madrid	1984	3,42	-10%	3,79	4,20	4,17	4,31	-21%	0,03	2,95	45
76	Total Courier SA	Barcelona	1988	3,32	+6%	3,12	3,01	3,12	2,70	+23%	0,02	1,80	10
77	Irismen SL	Barcelona	1994	3,24	-3%	3,33	3,02	3,06	3,07	+6%	0,00	1,86	22

La crisis de la COVID-19 supone el mayor test de resiliencia para el sector jamás realizado

La inversión intensiva en nuevas tecnologías permitió a las empresas de paquetería hacer frente a incrementos cercanos al 70% en los volúmenes durante el confinamiento

► La crisis de la COVID-19 supone el mayor test de resiliencia para el sector que jamás se haya realizado. La inversión intensiva en nuevas tecnologías permitió a las empresas de paquetería hacer frente a incrementos cercanos al 70 por ciento en los volúmenes de envíos durante el confinamiento de la pasada primavera.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La venta *online* de productos se disparó por encima del 50 por ciento de media durante el confinamiento, con picos cercanos al 70 por ciento, con el consiguiente reflejo en los volúmenes que gestionan las empresas de paquetería.

En un principio, el confinamiento arrancó con una caída significativa de los volúmenes, para dar paso, de forma inmediata, a un crecimiento exponencial. “Ha supuesto un esfuerzo titánico”, reconoce Antonio Fueyo, director general de Tinsa. “Hemos tenido que ser capaces de adaptarnos en pocas semanas a una caída de volúmenes por debajo de la mitad y de repente empezar a mover un 50 por ciento más que antes del confinamiento. Hemos multiplicado por tres los volúmenes en el espacio de pocas semanas, por lo que quiero poner en valor el esfuerzo que ha tenido que hacer el sector”, matiza Fueyo.

“Afrontamos una prueba desde los puntos de vista de la formación de los conductores, el equipamiento para preservar su seguridad y la de los clientes y también desde la creación de nuevas herramientas tecnológicas para el cobro de reembolsos o la firma sin contacto”, insiste.

La crisis sanitaria ha provocado “crecimientos en el volumen del comercio electrónico que en algunos casos han estado cercanos al 70 por ciento”, confirma Benjamín Calzón, director de Excelencia de Operaciones de Seur. Este incremento en los volúmenes gestionados por las empresas de paquetería supone “una gran oportunidad y a la vez, una gran responsabilidad”, considera Calzón. Este nuevo escenario ha empujado a las empresas del sector a ampliar instalaciones y recursos humanos.

“El 70% de volúmenes que se han generado durante la pandemia se mantendrán”

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DEL VOLUMEN DE NEGOCIO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO EN ESPAÑA



Datos en millones de euros y porcentaje. Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Mercado ecommerce

El comercio electrónico alcanzó unas ventas de 12.243 millones de euros en el primer trimestre de 2020, lo que supuso un incremento interanual del 11,6 por ciento, según los últimos datos disponibles de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Por segmentación geográfica, las tiendas de comercio electrónico radicadas en España se llevaron el 49,2 por ciento de los ingresos generados en el primer trimestre del año, frente al 50,8 por ciento de compras con origen en España realizadas a tiendas *online* radicadas en el exterior.

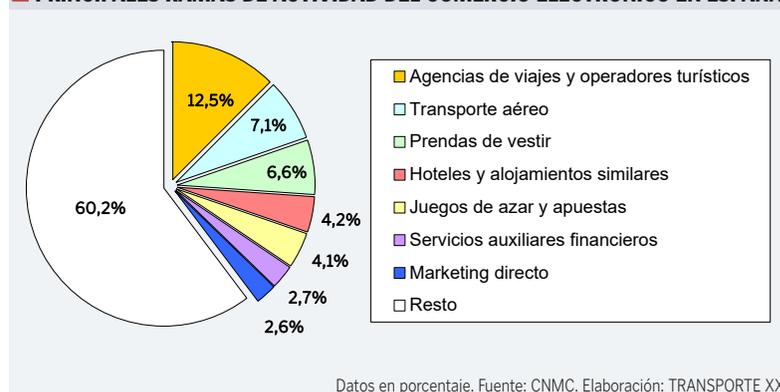
El saldo neto exterior o diferencia entre lo que se compra desde el extranjero a sitios *webs* españoles y lo que se compra desde España al extranjero, arroja un déficit de 3.959 millones de euros.

El volumen de negocio de las transacciones con origen en España y dirigidas hacia el exterior ha sido de 6.215 millones de euros, un 18,3 por ciento más que en el primer trimestre del año anterior.

La pandemia ha generado oportunidades “principalmente, en el ámbito de la digitalización, el *ecommerce* y la última milla”, afirma Massimo Marsili, director general de Transporte de XPO en España.

En este contexto, “el sector no tiene más camino que el de la sostenibilidad”, apunta Calzón. Por ello, Seur tiene como objetivo repartir con medios ecológicos en 20 ciudades españolas en el horizonte de 2025. Mientras, Guillermo Marcos, director de Marketing y Producto de MRW, recuerda que para el consumidor prima la inmediatez y tiene

PRINCIPALES RAMAS DE ACTIVIDAD DEL COMERCIO ELECTRÓNICO EN ESPAÑA



Datos en porcentaje. Fuente: CNMC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

una mayor concienciación con el medio ambiente, por lo que las empresas del sector “deben encajar todo esto en el desarrollo de la última milla”.

A su vez, Martí Magrans, Biz Development Manager de DSV, aventura que “en torno al 70 por ciento de los volúmenes vinculados al comercio electrónico que se han incrementado durante la pandemia se mantendrán en los próximos meses, si bien estamos expectantes por ver cómo evoluciona el mercado en la inminente Navidad y ya se podrá medir con más fiabilidad”.

En este contexto, el cambio de hábito en las compras, conllevará también cambios en las infraestructuras, donde “los buzones o taquillas inteligentes y los puntos colectivos de recogida o puntos de conveniencia serán actores más habituales en los próximos años”, pronostica Álvaro Herrera, director de Operaciones de CTT Express.

También los clientes *ecommerce* del sector de la paquetería tienen su punto de vista sobre este nuevo

escenario motivado por los cambios en los hábitos de consumo de los ciudadanos. Por ejemplo, “el sector de la moda va a acabar pivotando sobre el *online*, en detrimento de las tiendas físicas”, avanza Pepe Martín García, CEO de Minimalism, una tienda *online* del sector textil. De la misma opinión es Sergio Valero, CEO de La Tienda de Valentina,

La crisis ha generado oportunidades en la última milla

también vinculada al comercio electrónico de productos textiles. “La transición de la tienda física al *online*, que tenía que haber llevado unos 10 años por cuestiones generacionales, se ha comprimido mucho más”. En este contexto, “cada vez cobra mayor peso la experiencia de cliente, y la entrega con éxito a la primera va a ser clave”. Para Vale-

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

ro, “las personas de más edad que se han incorporado van a apostar por cuatro o cinco *ecommerce* de confianza, que se van a quedar con ese cliente para siempre si hacen bien las cosas en las entregas”.

Por su parte, Maite Rivera, responsable del canal *online* de Venca, admite que “el número de nuevos clientes que se han incorporado al comercio electrónico durante el confinamiento es una barbaridad”.

Ferretería, pintura, jardinería y *fitness* disparan sus envíos

Mientras, Yolanda Matos, CEO de BabyKidds Europe, coincide en que “el fuerte impulso que está experimentando el *ecommerce* va a provocar que las tiendas físicas van a ir desapareciendo con el tiempo”. El sector de las prendas de vestir mueve actualmente el 6,6 por ciento de la facturación total en España (ver cuadro de la página anterior).

La pandemia ha supuesto el empuje definitivo para que todos los sectores se hayan acabado subiendo al carro del comercio electrónico. “Productos como los relacionados con la ferretería, jardinería o pintura, por ejemplo, han experimentado un incremento brutal de sus ventas

La inmediatez sigue ganando terreno en las entregas de paquetería

Para el consumidor de productos de comercio electrónico “prima la inmediatez y una mayor concienciación con el medio ambiente”, señala Guillermo Marco, director de Marketing y Producto de MRW. Es un nuevo modelo de consumidor que modifica el campo de juego para el sector de la paquetería. Así, en la última campaña de Navidad, el 38 por ciento de los envíos que gestionó la plataforma tecnológica de paquetería Packlink, por ejemplo, fueron urgentes. Esto supuso un incremento del 16 por ciento respecto a la campaña precedente. En el conjunto del año, la media de envíos de paquetería de

máxima rapidez que reclaman los compradores de comercio electrónico se sitúa en el 20 por ciento. Según Noelia Lázaro, directora de Marketing de Packlink, los grandes ‘marketplaces’, que ofrecen los envíos urgentes como estrategia, están generando la necesidad de que todos los vendedores de comercio electrónico, por pequeño que sea su tamaño, tengan que recurrir también a los envíos prácticamente inmediatos. Esto hace que la concentración en períodos concretos genere una tensión en los flujos que solo los avances en políticas predictivas por parte de las compañías paqueteras

permiten resolver. Sin embargo, “no todas las categorías de productos necesitan urgencia”, recuerda Benjamín Calzón, director de Excelencia de Operaciones de Seur. Por tanto, ante la disyuntiva entre urgencia o conveniencia, “tenemos que convivir con las dos y que sea el consumidor el que elija”, incide Calzón. Estos nuevos estándares impuestos por gigantes como Amazon no dejan, sin embargo, muy claro en quién va a recaer el aumento del coste que en materia logística acarrearán estos pedidos ultrarrápidos. En este sentido, Noelia Lázaro, directora de marketing de Packlink,

recuerda que los transportistas están ya invirtiendo muchísimo en tecnología para predecir las mejores rutas o intentar localizar al cliente cuando justo esté en el punto de entrega. Las compañías del sector de la paquetería apuestan “por sistemas de información para predecir volúmenes según el código postal”, reconoce Marco. “Esto es lo fácil y lo que conocemos, pero tenemos que sumarle la gran incertidumbre que está generando la COVID-19”, matiza. “Estas mejoras en la logística no solo repercuten al vendedor, sino que está repercutiendo a toda la cadena de suministro”, apostilla Lázaro.

por el canal *online*”, asegura Fueyo. También otros, “como los productos que tienen que ver con el sector *fitness* han crecido de manera significativa”, confirma Magrans.

Por su parte, el comercio electrónico de productos de alimentación ha experimentado en estos meses ese estirón que no terminaba de dar en

volúmenes en nuestro país. La previsión es que este crecimiento será a partir de ahora constante, según revela el informe ‘Perspectivas para la logística en gran consumo en el nuevo entorno pos-COVID’, elaborado por Aecoc. El estudio, que recoge las impresiones de 74 empresas que son responsables de cerca del 80 por

ciento del movimiento de mercancías del sector del gran consumo en España, establece que el 46 por ciento de los encuestados considera que la venta *online* de alimentación crecerá entre un 10 y un 25 por ciento en los próximos meses, mientras que el 31 por ciento prevé aumentos de más del 50 por ciento.



**Tú envías,
nosotros entregamos**

Más de 2.6 millones de **envíos**
entregados cada día

Más de
240.000 **clientes**

Red en
40 países



El tráfico de mercancías sufre más en el aeropuerto de Barcelona que en el conjunto de la red de Aena

Transcoma gana presencia internacional en servicio offshore y peninsular como transitaria

El grupo empresarial abre la segunda oficina de servicios logísticos al sector petrolero en Estados Unidos y la filial TGL crece con cuatro nuevas implantaciones en España

EVA MÁRMOL. Barcelona

Transcoma Grupo Empresarial ha continuado la expansión internacional y nacional con nuevas aperturas durante este año. En el primer caso, a través de Transcoma Shipping, el holding que agrupa a las filiales marítimas, y con Transcoma Global Logistics (TGL), la transitaria, en el segundo.

Transcoma Shipping refuerza la actividad offshore en Estados Unidos con la apertura de una segunda oficina en el puerto de Brownsville (Texas), en la frontera con México, que se suma a la que puso en marcha en Houston en el año 2016. Como entonces, ha creado una empresa ex profeso, Hamilton y Cía USA, cogiendo el nombre (Hamilton y Cía) de la filial canaria especializada en servicios logísticos a plataformas petrolíferas y gasistas.

Se trata de una oficina operativa. Además de poder captar más nicho, "abrimos a nuestros clientes un abanico más amplio de servicios del que estábamos ofreciendo desde Canarias", señala Alfonso Cordero, consejero delegado de Transcoma Shipping, a TRANSPORTE XXI. Hamilton y Cía USA ofrece servicios de despacho de aduanas, transporte y almacenaje en la frontera entre Texas y México, entre otros. Por su parte, la filial transitaria Transcoma Global Logistics ha ganado presencia en el mercado nacional con cuatro nuevas aperturas: en Málaga, que es la primera en el sur de España para dar cobertura a la zona; Gijón, para reforzar su presencia en el norte peninsular; y dos en Cataluña, una en Girona y la segunda en el aeropuerto de Barcelona. Estas instalaciones se suman a las que ya tenía en Madrid, Bilbao y Valencia, además de la central del grupo en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona. Como TGL, "hemos crecido con personal y talento para seguir apostando por nuestro know how y



Vista aérea de Gesport Terminal Marítima, nueva participada por Transcoma.

abrir nuevos nichos", añade el empresario. Proyecta crecer en sectores como el químico, líquidos, hidrocarburos, alimentación o productos perecederos.

Además de orgánicamente, el grupo empresarial mantiene la apuesta de seguir creciendo vía adquisiciones o entrando en otras compañías como ha hecho este año. Transcoma Shipping ha adquirido el 20 por ciento de Gesport Terminal Marítima, estibadora del puerto de Las

Palmas de Gran Canaria. "Entramos como terminalistas en una terminal multipropósito", añade Alfonso Cordero. Refuerza así su presencia en el puerto canario donde Hamilton y Cía construye, en UTE con Tecnavin, una terminal en el muelle Reina Sofía. Esta instalación, cuyas obras están previstas que acaben antes de finalizar el año, será también multipropósito, pero más dedicada a las plataformas petrolíferas.

Siglo XIX

Los orígenes de Transcoma, fundada por las familias Oliver y Cryns, se remontan al año 1810 con la creación de la Agencia Marítima Daniel Ripol y Cía.

Transcoma Grupo Empresarial está actualmente en manos de la familia Cryns, salió la familia Oliver, que dirigía el holding, y entró el directivo Alfonso Cordero en el accionariado. El cambio societario culminó el año pasado al comprar Transcoma Shipping la transitaria Transcoma Global Logistics, que seguía perteneciendo a la familia Oliver.

Forman el grupo empresarial, con sede central en la ZAL, más de una decena de empresas.

En la situación actual provocada por la pandemia, "salvamos los muebles, la bajada de unas actividades, como la de cruceros que no hemos tenido, la hemos compensado con el incremento de otras". La estrategia de futuro de la compañía pasa por "continuar con la expansión internacional y seguir el proceso de adquisiciones de pequeñas y medianas empresas, sobre todo del sector transitario, además del crecimiento orgánico".

La Autoridad Portuaria de Tarragona amplió recientemente los puntos de carga de productos agroalimentarios con uno nuevo en el muelle de Aragón. Y ello supone que se pueda llevar a cabo todo tipo de operativas mediante el almacenaje en silos o transporte por carretera o ferrocarril en cualquier punto de los muelles destinados a los productos agroalimentarios, como son los de Aragón y Castilla.

Tarragona es el principal puerto mediterráneo en tráficos de productos agroalimentarios. Superó los seis millones de toneladas movidas de estos flujos en 2019. Importa desde los principales países productores, tanto europeos como del resto del mundo, y distribuye a un hinterland que incluye Cataluña, Aragón, gran parte de Navarra y el este de Castilla, zonas que concentran más del 40 por ciento de la fabricación de piensos de España. Ership, una de las estibadoras del puerto de Tarragona en estos tráficos, anunció recientemente la ampliación de capacidad.

FERROCARRIL

Nuevo tráfico de harina de soja de los puertos catalanes a Zaragoza

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte ferroviario ha ganado un nuevo tráfico regular de harina de soja, que sale indistintamente desde los puertos de Barcelona o Tarragona, según el importador, con destino a Zuera (Zaragoza). El servicio tiene una periodicidad semanal. Los trenes están for-

mados por 17 vagones que transportan 900 toneladas netas por viaje. La tracción es de Go Transport, que transporta para su cliente Ars Alendi, cooperativa de fabricantes de piensos.

El nuevo servicio ferroviario moverá entre 35.000 y 40.000 toneladas de harina de soja anualmente, lo que supone ahorrar alrededor de 1.500 circulaciones de vehículos pesados. Go Transport ya opera desde el puerto de Tarragona un servicio regular de transporte de graneles sólidos a Zuera. El operador ferroviario puso en marcha esta conexión para el fabricante de piensos Ars Alendi en septiembre del año pasado. Comenzó con una periodicidad de tres frecuencias semanales, que ha ampliado a cinco desde el pasado mes de abril.



www.traldisporta.com



Misión a Colombia / 25

Las futuras misiones del puerto de Barcelona incorporarán el formato digital ante el éxito de la primera *online*

Primera edición híbrida de 'Forma't al Port'

La Escola Europea Intermodal Transport ha organizado la primera edición híbrida de Forma't al Port, acción formativa dirigida a alumnos de Comercio Internacional y Logística

La línea de Suardiaz con Tánger sacará hasta 10.000 camiones de la carretera

El servicio de *short sea*, exclusivamente para semirremolques sin conductor, enlaza el puerto de Barcelona con el norte de África

► El puerto de Barcelona incrementa los servicios de *short sea shipping* con la nueva conexión que ha puesto en marcha Grupo Suardiaz con Tánger-Med. La línea, que cuenta con una periodicidad de dos frecuencias semanales, puede llegar a evitar hasta 10.000 circulaciones de vehículos pesados, por sentido, anualmente.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Grupo Suardiaz ha incrementado la conectividad del puerto de Barcelona con el norte de África con la puesta en marcha de un nuevo servicio de *short sea shipping* con Tánger-Med (Marruecos). Se trata de una línea ro-ro, exclusivamente para semirremolques, no acompañados con una periodicidad de dos frecuencias semanalmente.

El servicio es cubierto por el buque "Pauline Russ", con capacidad para 103 semirremolques. De estas plazas, 50 pueden ser frigoríficas y 83 unidades con mercancías peligrosas. Se trata de una línea que nace con el objetivo de "ofrecer una alternativa al cargador para no cruzar el paso del Estrecho", señala José Riva Gómez-Jordana, responsable de Estrategia Corporativa del Grupo Suardiaz, evitando así recorrer en camión 1.200 kilómetros hasta el noreste peninsular. Y supone "que nos alineamos con los objetivos ambientales del *European Green Deal*", añade el directivo a TRANSPORTE XXI.

El nuevo servicio puede llegar a ahorrar hasta 10.000 circulaciones



Primera escala del buque, el pasado, día 7, en Terminal Ferry de Barcelona.

de vehículos pesados, por sentido, anualmente. Está destinado a todo tipo de carga, tanto seca como refrigerada, desde el sector del *retail* que tiene fábricas en Marruecos, pasando por el hortofrutícola o piezas de automoción hasta maquinaria pesada.

El "Pauline Russ" tiene capacidad para 103 semirremolques

Aunque inicialmente hay más flujos de subida que de bajada, "los tráficos son bastante equilibrados". En los tráficos de bajada, el servicio puede captar carga del *hinterland* del centro peninsular del puerto de Barcelona y flujos europeos que se

ahorrarían los 1.200 kilómetros de cruzar la Península. En cuanto a la posibilidad de incrementar la periodicidad, "vamos paso a paso, está teniendo muy buena acogida y el primer objetivo es consolidar el servicio".

El "Pauline Russ", buque fletado, opera en Terminal Ferry de Barcelona (Trasmediterránea) en el puerto catalán. El *transit times* de Barcelona a Tánger es de 35 horas y en la ruta inversa, una hora más. Grupo Suardiaz también opera desde Barcelona una ruta semanal con Canarias, además de escalar, cada dos semanas, el servicio que tiene con el norte de Europa.

La nueva línea de *short sea* se suma a la autopista del mar que el grupo español tiene entre Vigo y y Nantes Saint-Nazaire (Francia) con una extensión a Tánger-Med.

POLÍTICA

La CIM El Camp de Tarragona contará con una segunda fase al haber demanda

EVA MÁRMOL. Barcelona

La central integrada de mercancías CIM El Camp (Tarragona) crecerá con una segunda fase ya que "hay demanda", señala Enric Ticó, presidente de Cimalsa, la empresa pública de la Generalitat que promueve centros de transporte y plataformas intermodales. La primera fase de la CIM El Camp, puesta en marcha en 2007, ocupa 42 hectáreas de superficie, quedando todavía espacio disponible. La ampliación sumará 39 hectáreas más. Los presupuestos para este ejercicio destinan una partida de 600.000 euros a la futura ampliación. Por otra parte, la empresa pública inicia la comercialización de la futura Logis Montblanc (Tarragona) una vez aprobados los trámites administrativos. Logis Montblanc pondrá en el mercado una oferta de 356.000 metros cuadrados de suelo logístico con opción, si hay demanda, de enlace ferroviario. Menos desarrollado está el proyecto de Logis Penedès. El planeamiento inicial contempla una superficie de 177 hectáreas, de las que 150 están previstas para actividades logística e industriales y 27 para una plataforma ferroviaria para trenes de hasta 1.500 metros de poder llegar a circular convoyes de esta longitud. Para tirar adelante el proyecto, "hay que cerrar consensos con el territorio", añade Enric Ticó. El proyecto de la segunda central integrada de mercancías de la provincia de Barcelona, CIM Llobregat, está actualmente en *stand by*. La CIM Vallès, operativa desde 1997, es la primera plataforma que promovió Cimalsa.

ACCELERATING VALUE

www.derijke.com

- Supply Chain Solutions.
- Warehousing (APQ) & Value Added Logistics.
- Total Cost Management.
- Global Freight Forwarding.
- Local, National and International Transport.

DE RIJKE
accelerating value

De Rijke Trans. & Logística España, S.L.
Pol. Ind. Can Salvatella • C/ Gorcs i Lladó 109-121
08210 Barbera del Vallés
Tel. +34 93 719 79 00
comercial@derijke.com

ERES UN TRANSITARIO O REPRESENTANTE ADUANERO PYME

¿necesitas **TAMAÑO** para el momento actual?

¿quieres jubilarte y traspasar tu negocio?

¿te preocupa la continuidad en manos de familiares?

¡¡ Hablemos !!

Interesados en colaboración, asociación, integración o cualquier fórmula que SUME.
Y PUEDA SER INTERESANTE PARA TODOS.

Contacto: hablemos2021es@gmail.com **CONFIDENCIALIDAD GARANTIZADA**

Barcelona Air Cargo / Flash

LAS MERCANCÍAS SUFREN MÁS EN EL PRAT QUE EN EL RESTO DE LA RED DE AENA

El negocio del *cargo* en el aeropuerto de Barcelona está sufriendo más que en el conjunto de la red de Aena por las cancelaciones de los vuelos de pasajeros y, por lo tanto, la reducción de oferta en bodega para las mercancías. Por la instalación catalana han pasado un total de 82.714 toneladas en los primeros nueve meses del año, lo que supone un descenso del 35,4 por ciento en relación al mismo periodo del ejercicio precedente, de acuerdo con las estadísticas del gestor aeroportuario, que no incluyen el camión aéreo (RFS), con un peso importante en la instalación. Este retroceso es 7,7 puntos superior a la media registrada por la red de Aena (-27,7 por ciento) durante el mismo periodo. Y los tráficos del conjunto del sistema aeroportuario español están teniendo un peor comportamiento que la evolución mundial del negocio del *cargo* a tenor de las estadísticas de IATA correspondientes al mismo periodo, los primeros nueve meses del año. El tráfico mundial de mercancías acumula un descenso del 13,2 por ciento, medido en toneladas por kilómetro transportadas, hasta septiembre, en comparación con el acumulado en 2019. Por regiones, las aerolíneas europeas han tenido una bajada más acusada, del 19,7 por ciento. La capacidad mundial, es decir, la oferta, acumula un descenso del 24,7 por ciento.

AENA MANTIENE AMPLIAR EL PRAT Y BARAJAS

Aena mantiene los proyectos de ampliaciones de los aeropuertos de Barajas y El Prat. "Estas ampliaciones siguen siendo necesarias, ya que los tráficos volverán, y con más fuerza", señaló Maurici Luceña, presidente y consejero delegado del gestor aeroportuario en la



Curso online. Atea-Oltra Barcelona ha organizado un nuevo curso de reciclaje para el transporte aéreo de mercancías peligrosas, reconocido por IATA. El curso, iniciado el pasado día 2, es en formato *online* ante la situación sanitaria. La acción formativa tiene una duración de 15 horas lectivas. Se trata de un curso para los profesionales que ya obtuvieron la capacitación para renovarla.

jointa general de accionistas. Eso sí, "es probable que se posponga el calendario", añadió el directivo.

Aena tenía previsto lanzar los cursos para el desarrollo de los planes inmobiliarios de ambos aeropuertos a principios de 2020. Los proyectos quedaron aparacados por la COVID-19. Aena podría reactivar los planes inmobiliarios exclusivamente para los desarrollos logísticos durante el primer semestre de 2021, dejando paralizados los proyectos de oficinas y hoteles, según apuntó José Leo, director financiero de Aena, en *El Economista*. "Podríamos reactivar el plan en 2021, digo podríamos y no quiero decir que se haya tomado ninguna decisión, pero claramente sería centrándonos en la logística". "Estamos viendo que los mercados logísticos son muy activos. Es un mercado que continúa siendo fuerte y nosotros tenemos ubicaciones *premium* disponibles", aseguró. El último consejo de administración del gestor aeroportuario aprobó un nuevo incentivo extraordinario a las aerolíneas que recuperen rutas. Esta medida, que se aplica en la temporada de invierno, incentiva

todos los movimientos operados, y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre que la compañía aérea alcance, al menos, un 20 por ciento de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada del invierno anterior.

LAS INTEGRADORAS LOGRAN ESTAR CASI EN TRÁFICOS PREPANDEMIA

Las dos integradoras que lideran el tráfico de mercancías en el aeropuerto de Barcelona a raíz de la pandemia, European Air Transport y UPS, están casi en actividad pre-coronavirus. La integradora de DHL, primera de la clasificación, cierra los primeros nueve meses del año con un volumen de 12.525 toneladas de mercancías movidas, es decir, 175 toneladas menos que en la misma fecha de 2019, lo que supone una bajada del 1,3 por ciento. Una caída similar (-1,6 por ciento) ha registrado UPS, segunda, con unos flujos de 12.325 toneladas, 204 toneladas menos. Esta evolución contrasta con la caída registrada por la aerolínea líder antes de la pandemia y actualmente tercera, Qatar Airways, que ha

movido 10.284 toneladas, hasta septiembre, el 35,5 por ciento menos. Todavía más ha perdido Emirates por la afectación de la cancelación de vuelos de pasajeros, que ha retrocedido de la segunda a la cuarta posición, dejándose casi la mitad de los tráficos (-49,6 por ciento), hasta las 7.806 toneladas.

IAG CARGO INCREMENTA EL 14,1% LOS INGRESOS Y LA RENTABILIDAD EL 113,4%

IAG Cargo ha registrado unos ingresos de 302 millones de euros en el penúltimo trimestre del año, entre julio y septiembre, lo que supone un crecimiento del 14,1 por ciento en relación al mismo periodo de 2019. Ha disparado la rentabilidad un 113,4 por ciento, lo que "refleja los costes adicionales de operar un programa de vuelos predominantemente con itinerarios solo de mercancías", señala la división de carga del holding IAG. En los nueve primeros meses del año, el transporte de mercancías ha generado unos ingresos de 917 millones de euros, el 11,2 por ciento más que el acumulado en 2019.



OPERADORES LOGÍSTICOS

Logista Pharma se hace con la distribución 'farma' de Unilever

Logista Pharma se ha hecho con la operativa logística de los productos de la nueva división de farmacia (U-Labs) del grupo de gran consumo Unilever en España. El operador logístico, perteneciente al Grupo Logista, está especializado en la distribución en hospitales y farmacias en la Península Ibérica. Cuenta con una cartera de clientes formada por más de 200 laboratorios. Para la distribución, se apoya en las redes de transporte del grupo: Nacex, Integra2 y Logesta. Logista Pharma, con sede central en Sant Andreu de la Barca (Barcelona), es el segundo operador logístico por volumen de negocio de Cataluña tras Alfíl Logistics. La compañía especializada en el sector farmacéutico y *healthcare* registró una facturación de 91,13 millones de euros en 2018, lo que supone un crecimiento del 20 por ciento en comparación con el ejercicio precedente, de acuerdo con el último Libro Blanco del sector de TRANSPORTE XXI.

MARÍTIMO

Puerto de Tarragona recupera la actividad terrestre prepandemia

Un total de 78.512 vehículos pasaron por el puerto de Tarragona en octubre. Este tráfico supone un incremento del 4,2 por ciento en comparación con el mismo mes de 2019. La actividad terrestre en septiembre en la dársena catalana, con 71.971 camiones, ya fue prácticamente similar (+0,6 por ciento) que en el mismo periodo de 2019. Las cifras acumuladas en los dos últimos meses suponen una movilidad terrestre de entradas y salidas del recinto portuario prepandemia.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Las integradoras registran actividad casi prepandemia, mientras que el aeropuerto de Barcelona acumula bajadas por encima del 30%

El tirón del *ecommerce*

Las integradoras están aguantando bastante bien la crisis provocada por la COVID-19 en las pistas de El Prat. Ya en pleno confinamiento, durante la primera ola de la pandemia, las únicas compañías que operaban con cierta normalidad eran European Air Transport

(DHL), UPS y FedEx, mientras el aeropuerto se quedaba sin los 47 destinos intercontinentales que conectaban Barcelona con el mundo.

Al margen de los vuelos sanitarios, el *ecommerce* era entonces una de las escasas actividades que generaba operaciones de carga en la instalación. Se han recuperado solo unas pocas rutas distando la situación actual de la normalidad prepandemia.

Y en esta situación, continuando el tirón del comercio electrónico, European Air Transport y UPS se han encaramado a los primeros puestos del *ranking* del negocio del *cargo* en el aeropuerto catalán. De hecho, ambas están en actividad casi prepandemia con retrocesos por debajo del 2 por ciento.

La integradora de DHL, primera, registra una bajada de tráficos del 1,3 por ciento, hasta sep-

tiembre, llevando pérdidas 174 toneladas. Por su parte, UPS, segunda, acumula un descenso similar, el 1,6 por ciento menos.

Un balance para darse con un canto en los dientes teniendo en cuenta la evolución, en general, del negocio del *cargo* en la instalación catalana, que acumula un retroceso superior al 30 por ciento. Y, en particular, teniendo en cuenta la actividad de las aerolíneas del Golfo que encabezaban antes la clasificación: Qatar, que era primera y ahora tercera, acumula un descenso del 35,5 por ciento. Para Emirates, que era segunda y ahora cuarta, el impacto ha sido mayor, dejándose casi la mitad de los tráficos (49,6 por ciento).

Y peor todavía ha ido para las primeras aerolíneas estadounidenses, American Airlines y Delta, que no operan desde marzo.

► Port Summit Trade Mission Colombia 2020

Barcelona teje alianzas con Colombia

Las futuras misiones organizadas por la Autoridad Portuaria incorporarán el formato digital ante el éxito de la primera iniciativa, que ha reunido más de 600 participantes

EVA MÁRMOL. Barcelona

Objetivo cumplido en la primera misión empresarial *online* organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona que ha tenido como destino Colombia. Y, hasta el punto, que las futuras acciones comerciales incorporarán el formato digital, según anunció la Autoridad Portuaria.

La misión empresarial ha servido en el plano institucional para estrechar lazos de colaboración, que ya se sembraron en la primera acción comercial al país suramericano en 2013. Una colaboración institucional enfocada sobre todo para avanzar hacia los *smart ports* y hacia unas actividades portuarias más sostenibles medioambientalmente, según se puso de relieve durante los dos días que duró la misión.

En el plano empresarial, los más de 600 profesionales y empresarios inscritos han dado lugar a numerosos contactos bilaterales, que no estaban cuantificados al cierre de esta edición. El *networking online*, a través de una plataforma creada *ex profeso*, se prolonga 15 días más después de finalizar la misión para facilitar más oportunidades de negocio. Los más de 600 participantes hubieran sido difíciles de lograr, por no decir imposible, en una misión presencial.

El *networking online* se prolonga durante 15 días más

El puerto de Barcelona reúne todas las características necesarias para convertirse en “la gran puerta de entrada de los productos colombianos al mercado europeo”, señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, en una de sus intervenciones durante la jornada. El futuro de los puertos pasa porque “seamos capaces de trabajar juntos, de crear alianzas y de aprender de los mejores”, dijo en el acto de clausura.

La misión *online* ha propiciado, como pasa con las presenciales, el intercambio de impresiones entre las asociaciones de la comunidad portuaria de Barcelona y sus homólogas colombianas. Es el caso de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, que mantuvo una reunión virtual con la Asociación Nacional de Navieros y Agentes Marítimos-ASONAV de



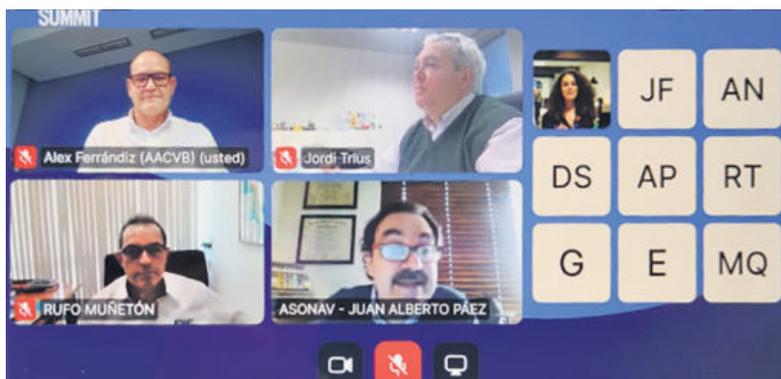
Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, y Damià Calvet consejero de Territorio y Sostenibilidad, en la clausura el pasado día 5.



Panel técnico sobre el sistema aduanero en ambos países.



Un momento de la jornada dedicada a los *smart ports*.



Reunión de la Asociación de Consignatarios de Barcelona con su homóloga colombiana.



Rull, responsable de la Marca de Calidad.

Colombia. Abordaron preocupaciones comunes como el impacto de la COVID-19 en el sector naviero y consignatario o los retos a los que se enfrenta el sector, como son la digitalización, la concentración naviera o la descarbonización del transporte marítimo.

El Colegio de Agentes de Aduanas también abordó temas en común con la FITAC (Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional) como el desarrollo de las operaciones aduaneras en ambos países en tiempos de la COVID-19. Igualmente, Atea-Oltra Barcelona intercambió impresiones con colegas colombianos.

En el marco de la misión, se celebró un panel técnico aduanero con expertos de ambos países y jornadas sobre los servicios de calidad en los puertos y los *smart ports*.



Carset, compañía especialista en logística del automóvil, proyecta su expansión a los mercados de Francia, Italia y Portugal

Hipertrans prevé estrenar la primera fase de su centro logístico de Ocaña a mitad de 2021

La compañía trabaja ya en la rehabilitación de la parcela de 240.000 m² orientada a la 'giga-logística', pero que se diversificará también para otros servicios de valor añadido

► Hipertrans proyecta estrenar la primera fase de su nuevo centro logístico de Ocaña (Toledo) hacia la mitad del próximo año. La compañía está trabajando ya en la rehabilitación de la parcela de 240.000 metros cuadrados orientada a la 'giga-logística', pero que se diversificará también para otros servicios de valor añadido.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Hipertrans, compañía de transportes especiales con sede central en Algete (Madrid), ha decidido dar un paso hacia adelante en la diversificación de su actividad con la próxima puesta en marcha de un centro logístico en Ocaña (Toledo), tal y como adelantó este periódico en pasadas ediciones.

La primera fase de las instalaciones echará a rodar hacia mitad del próximo año 2021, si se cumplen los plazos previstos, según ha avanzado a TRANSPORTE XXI el consejero delegado de Hipertrans, Juan Gatnau. "No damos de lado al transporte, pero queremos ofrecer también otros servicios de valor añadido", confirma Gatnau.

La compañía ha iniciado en estas fechas los trabajos de adaptación y rehabilitación de la primera fase del centro logístico, que se asienta sobre una parcela de 240.000 metros cuadrados y que contará con 10.000 metros cuadrados destinados a naves logísticas.

La instalación se destinará principalmente a la 'giga-logística' o logística para maquinaria de grandes



Hipertrans cuenta con 35 años de experiencia en el mercado del transporte especial.

dimensiones, si bien la compañía también trabaja en la diversificación de una parte de las instalaciones hacia otros servicios de valor añadido. "Vamos a ver cómo se va desarrollando la puesta en marcha

La primera fase contará con 10.000 m² de naves logísticas

de la primera fase y las necesidades de los clientes. Tenemos que ver hacia qué sectores nos vamos decantando más, pero el objetivo es ser flexibles", señala Gatnau.

En este sentido, "trabajamos para

sectores como el aeronáutico, energético, obras públicas, carga de proyecto o minería, entre otros, pero parte del planteamiento que tenemos para las naves va dirigido a todo tipo de logística, tanto alimentación, comercio electrónico, economía circular, etc.", matiza.

En el nuevo centro logístico, Hipertrans prestará servicios integrales y soluciones llave en mano para la gestión, almacenamiento y distribución, desde la fábrica hasta el punto final. La firma atenderá todas aquellas cargas, equipos y elementos de características extraordinarias que requieran cualquier manipulación y custodia, preservación, restauración, esterilización, mantenimiento, reciclado o recuperación de componentes para su uso circular.

Hipertrans Andina, dos millones de inversión en 2020

Hipertrans Andina, filial chilena de la compañía española de transporte especial, ha destinado otro nuevo paquete de inversión de dos millones de euros a reforzar su flota en este país durante 2020. Esta inversión se suma a los cinco millones del año anterior, consolidando así la apuesta en ese mercado. "Vamos a seguir avanzando con este proyecto", afirma Juan Gatnau, consejero delegado de Hipertrans. La actividad de Hipertrans Andina está muy enfocada a ofrecer servicio de transporte y logística para maquinaria que se emplea en la minería de materias primas como el cobre, que está en una nueva fase de crecimiento. Hipertrans Andina dispone ya de un centenar de equipos modulares y una veintena de tractores de alta capacidad, que permiten transportar más de 200 toneladas de carga cada una. "En Chile nos hemos convertido en una de las empresas de transporte líderes, tanto en capacidad como en tecnología", reconoce Gatnau. "Es un proyecto en el que tenemos los volúmenes garantizados en los próximos tres años", matiza. Hipertrans Andina dispone de un centro logístico de 60.000 metros cuadrados en Antofagasta (Chile).

CARGADORES

El Corte Inglés planea ampliar su macrocentro logístico de Valdemoro

El Corte Inglés ha obtenido el visto bueno del ayuntamiento de Pinto para la ampliación de su centro logístico de Valdemoro en terrenos de la localidad limítrofe. Para ello, el Gobierno municipal de Pinto ha aprobado la modificación del Plan General Urbano del paraje de Las Entregas. El centro logístico de El Corte Inglés de Valdemoro cuenta con más de 500.000 metros cuadrados de instalaciones, que disponen de una capacidad de almacenaje superior a los 15 millones de unidades de productos. En el centro operan diariamente una media de 700 camiones de entrada y 450 de salida.

CARGADORES

'Fruit Attraction' mantiene activa su plataforma informativa online

La Feria Internacional del sector hortofrutícola, 'Fruit Attraction', ha decidido mantener activa su plataforma 'Fruit Attraction LIVE-Connect' tras su buen funcionamiento durante el primer mes de actividad. La organización ha decidido mantener operativa esta herramienta para la comunidad profesional durante los meses de noviembre y diciembre, aunque está previsto dar paso a una apertura permanente en 2021. 'Fruit Attraction LIVEConnect' agrupa a una comunidad profesional integrada por más de 7.000 miembros y que seguirá creciendo en las próximas fechas, según sus responsables.

POLÍTICA

Madrid inicia la tramitación de un nuevo nodo logístico de 168.500 m²

El ayuntamiento de Madrid ha iniciado la tramitación urbanística del proyecto para la futura implantación de "un gran nodo logístico" en los que fueran terrenos de la antigua fábrica de Iveco-Pegaso, propiedad de la firma Goodman. La Junta de Gobierno del ayuntamiento ha aprobado inicialmente el estudio de detalle para tres manzanas de este ámbito, que suman conjuntamente una superficie de 168.500 metros cuadrados. El gobierno municipal de Madrid ha avanzado que las parcelas están clasificadas como suelo urbano, libres de edificación, y se encuentran completamente urbanizadas.

EXPRESS

Tráfico amplía la validez del permiso de conducir B hasta las 4,25 tm de MMA de las furgonetas eléctricas

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El director general de Tráfico, Pere Navarro, confirmó la ampliación de la validez del permiso de conducir tipo B desde las 3,5 a las 4,25 toneladas de masa máxima autorizada (MMA) en el transporte de mercancías, en el marco de su reciente visita a la escuela de repartidores de UNO Logística. Esta medida fue recogida en la última modificación del Reglamento General de Conductores, publicado en el BOE tan solo unos días después.

La medida, que viene a dar respuesta a una de las viejas reivindicaciones del sector de la paquetería, tiene relación con el peso extra de la batería de las furgonetas eléctricas, lo que obligaba hasta ahora a los conductores de este tipo de vehículos a contar con el carnet tipo C. De esta manera, la Dirección General de Tráfico permitirá "facilitar la electrificación del parque de furgonetas", según señaló Navarro.

Por su parte, Francisco Aranda, presidente de UNO, apuntó que "es una medida muy positiva para las empresas de transporte y logística, ya que supone eliminar trabas a la apuesta por los vehículos más ecológicos".

Aranda destacó la importancia de la formación de los repartidores en un contexto actual en el que el 65 por ciento de los clientes de comercio electrónico elige un producto en una tienda *online* según las condiciones de entrega, mientras que el 72 por ciento considera "importante o muy importante la calidad del servicio de entrega".

UNO celebra la tercera edición de su escuela de repartidores

La tercera edición de la escuela de repartidores de UNO tiene un calendario lectivo compuesto por 50 horas de clases presenciales. Durante el curso se formará a los alumnos en técnicas de comercialización y atención al cliente, normativa, marketing, prevención de riesgos laborales, seguridad vial, eficiencia, tecnología para la gestión de rutas, sistemas de trazabilidad de la mercancía y logística inversa, entre otros aspectos, según explicó Aranda en la presentación.

El presidente de UNO recordó también que esta escuela surgió por la demanda de las mismas empresas de transporte y logística, por lo que su enfoque "está orientado a las necesidades y demandas reales del mercado".

En la visita estuvo también presente el alcalde de Coslada, Ángel Viveros, que hizo hincapié en que esta localidad madrileña "es la quinta región logística más importante de Europa", gracias, entre otros motivos, al centro de transporte, el puer-



Navarro (DGT), Aranda (UNO) y Viveros (Ayto. Coslada), junto al simulador de conducción.

to seco y su proximidad con el centro de carga aérea del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Navarro valoró en su intervención la importancia de una escuela de formación como la que impulsa UNO Logística, para lo que aportó datos sobre la siniestralidad de las furgonetas en España. En concreto,

el número de fallecidos en furgonetas el pasado año ascendió a 80. Las furgonetas de más de 10 años de antigüedad protagonizaron siete de cada diez accidentes mortales con este tipo de vehículos. Por su parte, en lo que va del presente año ya se han producido 42 fallecidos en accidentes con furgonetas.

OEA		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	Operadores Económicos Autorizados	
	La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.	
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111, Edificio Auditori, Planta 7 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRA GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
	SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obardors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano

OPERADORES LOGÍSTICOS

Carset proyecta su expansión a los mercados de Francia, Italia y Portugal

La compañía, especialista en logística del automóvil, también planea ofrecer una línea de negocio de transporte internacional

► Carset proyecta su expansión internacional, inicialmente a países de nuestro entorno como Francia, Italia y Portugal. El operador especializado en logística del automóvil planea también la consolidación de una nueva línea de negocio de transporte internacional que dé el salto desde los actuales tráficos a demanda hacia un flujo continuo.

CARLOS SÁNCHEZ, Madrid

Carset, operador logístico especializado en el negocio del vehículo terminado, proyecta dar el salto al mercado internacional.

La compañía con sede en Madrid ha identificado como objetivo de su expansión internacional a países de nuestro entorno, como son los casos de Portugal, Francia e Italia, en una primera fase. El salto al mercado exterior tiene como base que “nuestro modelo logístico de aportación de valor, basado en una aplicación tecnológica, la planificación operativa y su integración con una red de proveedores y clientes, dotarían al negocio de una gran escalabilidad”, confirma Sergio Cortés, socio de Carset, a TRANSPORTE XXI.

La compañía, que opera en todo el mercado nacional, incluyendo los archipiélagos de Canarias y Baleares, también realiza actualmente algún servicio de transporte internacional a demanda para clientes en el ámbito de la UE, “aunque estamos ya en proceso de organización de estructura para ofrecer a nuestros clientes una línea de negocio de transporte internacional como flujo continuo”, apunta Cortés.



Carset gestiona cinco campas centrales con capacidades entre 100 y 600 vehículos.

Carset nació hace más de 10 años con el objetivo de aportar valor a la logística tradicional del automóvil. La firma focaliza su actividad en tres nichos de negocio. En primer lugar, los servicios logísticos a empresas de *renting*, fabricantes o

Carset tiene acuerdos con transportistas de portavehículos

grupos de concesionarios, para realizar todo tipo de entregas de flotas en destino. En segundo lugar, la repatriación de vehículos averiados para aseguradoras y compañías de asistencia en carretera. Y por último, el servicio de entregas personalizadas de vehículos a domicilio.

Este último servicio está en plena fase de crecimiento. “La pandemia ha acelerado un proceso que veníamos observando desde hace dos años en el que el canal de *ecommerce* venía creciendo exponencialmente”, reconoce Cortés. El cambio de escenario motivado por la crisis sanitaria, “se ve un aumento imparable del canal *online* de venta de servicios de movilidad, ya sea *renting*, *renting* flexible o vehículos por suscripción”, lo que unido a “la aparición de un perfil social de comprador o de usuario adaptado a las nuevas tecnologías y con el foco puesto en el servicio y no en el producto, hacen vislumbrar que este canal tomará terreno frente al canal tradicional y se consolidará como el predominante en los próximos años”, augura el directivo.

Carset dispone de campas centrales para la logística de vehículos ubica-

Carset, en cifras

Carset Servicios Integrales fue fundada en 2009 por un grupo de profesionales con experiencia en el negocio de la gestión de flotas y la distribución.

La compañía dispone de cinco campas centrales ubicadas en Madrid, Barcelona, Baleares, Sevilla y Valencia, en las que ofrece servicios de valor añadido en el ámbito de la logística del automóvil. Adicionalmente, opera también en bases provinciales concertadas.

El operador logístico tiene acceso a una flota subcontratada a empresas de transporte y autónomos de 300 camiones.

La sociedad alcanzó una cifra de ventas de 6 millones de euros en 2019, lo que supuso un crecimiento del 15,33 por ciento con respecto al año anterior, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

das en Madrid, Barcelona, Baleares, Sevilla y Valencia, que cuentan con capacidades que oscilan entre los 100 y los 600 vehículos. Al mismo tiempo, la compañía opera bases provinciales concertadas tanto en todas las capitales de provincia como en otros grandes núcleos de población de menor capacidad que las anteriores, “en las que prestamos servicios de lavado, almacenamiento para trasiegos y de transporte de última milla”.

FLOTA DE VEHÍCULOS

El operador logístico utiliza una flota variada para cubrir las necesidades de transporte interprovincial, por medio de camiones portavehículos, y grúas unitarias para local y última milla. “En el caso de los portavehículos, tenemos acuerdos con empresas y autónomos con una flota aproximada de 300 camiones y en el de las grúas unitarias tenemos acceso a más de 1.200 en toda la geografía española”, matiza Cortés.

Aunque en todos los casos se trata de flota subcontratada, “operamos con nuestros proveedores buscando un protocolo homogéneo de cara a nuestros clientes”. El operador facilita la integración a través de una aplicación digital de todos los flujos de información.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El mercado logístico es el más resiliente actualmente para los grandes inversores inmobiliarios, por lo que sigue atrayendo su atención

Foco de inversores

Al cierre de esta edición, en la Comunidad de Madrid y su área de influencia, se habían contratado más de 650.000 metros cuadrados de naves logísticas, de los que 476.000 metros cuadrados eran netos, es decir, correspondientes a nuevos clientes, según datos de

CBRE España. Para el final del ejercicio 2020, las previsiones de la consultora pasan porque se alcancen los 800.000 metros cuadrados de contratación en la zona centro. Esto le convertirá en el tercer año con más contratación de la historia. El comercio electrónico es el que más impulso da a la nueva contratación de espacios logísticos, ya que en la zona centro peninsular supone actualmente el 50 por ciento sobre el total. Desde el punto de vista de los inversores inmobiliarios, “el mercado logístico es el más resiliente”, explica Alberto Larrazábal, director nacional de Industrial y Logístico de CBRE España. Esto supone que “los inversores nacionales e internacionales hayan puesto el foco en la logística”. Entre esos inversores internacionales destacan los fondos o compañías estadounidenses y alemanas. Además, las rentabilidades para este tipo de

instalaciones se sitúan en el 4,75 por ciento de media, claramente por encima del mercado europeo. Todo esto hace que el volumen de inversión siga siendo importante, pese a la crisis sanitaria. Al cierre del presente año, las previsiones pasan por alcanzar una inversión en inmologística del orden de los 1.500 millones de euros en toda España. Y las previsiones para los próximos años siguen siendo muy positivas. El interés de los fondos internacionales se multiplica. Muchos de ellos proceden de otros sectores del inmobiliario, como el residencial o las oficinas, pero apuntan ahora claramente a la logística. A esto se suma no solo el interés por invertir en naves nuevas, sino también en la reforma o reconversión de instalaciones actuales, así como en nuevas áreas, más allá de la zona centro o Barcelona.

España Centro

Ampliación de Plaza Zaragoza

La plataforma logística de Zaragoza (Plaza) sumará 33,7 hectáreas más en verano de 2021, después de las obras de urbanización

El sector logístico, palanca de la economía de Castilla-La Mancha

La región concentra el 26% de toda la superficie logística que se construye hoy en España, según se expuso en 'Logistic Spain'

► El sector logístico se ha convertido en los últimos años en una palanca para la economía de Castilla-La Mancha. La región concentra actualmente el 26 por ciento de toda la superficie logística en construcción que se desarrolla en España, según se puso de manifiesto en el marco del reciente foro online 'Logistic Spain'.

CARLOS SÁNCHEZ. Guadalajara

El sector logístico contribuye a incrementar la capacidad de reindustrialización de Castilla-La Mancha, según remarcó la consejera de Economía, Empresas y Empleo del Gobierno regional, Patricia Franco, en el marco del foro online 'Logistic Spain'. "La logística actúa como palanca para atraer industria y crear empleo", apuntó la consejera. Las más de 3.000 empresas del sector logístico que operan en la región han incrementado la cifra de trabajadores en 10.000 personas en el curso del último lustro, según señaló Franco, hasta situarlo por encima de 32.000 profesionales. De hecho, en plena crisis, las empresas de este sector han incrementado un 7,5 por ciento el número de empleados, según avanzó la consejera.

Además, Castilla-La Mancha concentra actualmente el 26 por ciento de la superficie total de nave logística en construcción en España, según avanzó Alberto Larrazábal, director nacional de Industrial y Logístico de CBRE España. "Al cierre de 2020 esperamos que se alcan-



El foro online 'Logistic Spain' congregó a más de 300 empresarios. Foto: CEOE Guadalajara.

cen los 800.000 metros cuadrados de contratación en la zona centro, que en buena parte se sitúan en Castilla-La Mancha", apuntó Larrazábal. El comercio electrónico impulsa la

Guadalajara estrenará feria internacional de logística en 2021 o 2022

nueva contratación, ya que en la zona centro supone actualmente el 50 por ciento sobre el total. Guadalajara dispone de una oferta de más de 6 millones de metros cuadrados de suelo logístico e indus-

trial, repartidos entre 22 municipios, lo que la convierte en "enclave logístico de referencia", según María Soledad García, presidenta de CEOE-Cepyme Guadalajara.

El primer foro 'Logistic Spain' es el germen de una futura feria internacional. "Estamos trabajando para que la ciudad acoga una feria internacional de logística y transporte", avanzó el delegado de la Junta en Guadalajara, Eusebio Robles. Por su parte, el alcalde de Guadalajara, Alberto Rojo, apuntó que la futura feria internacional se celebrará en 2021 o 2022, en función de la evolución de la pandemia, "lo que convertirá a Guadalajara en escaparate mundial del sector de la logística y el transporte".

POLÍTICA

Guadalajara impulsa un nuevo polígono logístico de un millón de metros cuadrados

CARLOS SÁNCHEZ. Guadalajara

El ayuntamiento de Guadalajara está inmerso en el desarrollo del nuevo polígono logístico-industrial El Ruiseñor, que cuenta con una superficie de 1,08 millones de metros cuadrados.

Con más oferta de suelo logístico "lo que buscamos es ser referencia de la logística del futuro", señaló el alcalde de Guadalajara, Alberto Rojo, en el marco del foro 'Logistic Spain'. En esa línea, "estamos haciendo un esfuerzo por atraer más empresas de logística y cumplimentar sus necesidades", añadió Rojo.

Precisamente, el Gobierno de Castilla-La Mancha, a través de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CRO-TU), ha autorizado recientemente la modificación del Plan Parcial 'El Ruiseñor' de Guadalajara con el fin de configurar una nueva gran parcela de más de 220.000 metros cuadrados para la implantación de una nueva instalación logística. El polígono consta de dos subsectores: el norte que colinda al noreste con la carretera CM-1002 y al oeste con la CM-10; y el sur que colinda al norte con la carretera CM-1007, al oeste con la CM-10, al suroeste con suelo rústico de Cabanillas del Campo y al este con la línea de ferrocarril Madrid-Barcelona.

El alcalde recordó que este polígono se suma a la oferta de 2,2 millones de metros cuadrados de Puerta Centro-Ciudad del Transporte, en la que ya están implantadas compañías como Luis Simões y que contará con "una nueva terminal intermodal en conexión con el puerto de Tarragona".

POLÍTICA

El ayuntamiento de Salamanca quema etapas en el proyecto del futuro puerto seco

TXXI. Salamanca

El ayuntamiento de Salamanca sigue quemando etapas para el desarrollo del futuro puerto seco. La última novedad es la reciente aprobación del proyecto de urbanización del área logístico-industrial que complementará a la terminal intermodal ferroviaria. La inversión prevista en esta actuación se eleva a 11,71 millones de euros.

El puerto seco de Salamanca, por su parte, que contará con una superficie de 90.000 metros cuadrados, supondrá una inversión de 12,25 millones de euros, de los que 4,3 serán aportados por el Gobierno regional y el resto por el ayuntamiento. La construcción y gestión de ambos proyectos correrá a cargo de la sociedad Zaldesa, que pasó a ser propiedad del ayuntamiento a finales del pasado año.

Tanto el puerto seco como su área logístico-industrial pasarán a formar parte de la plataforma logística de Salamanca, una infraestructura que cuenta ya con un centro de transportes, un centro aduanero y un polígono agroalimentario a pleno funcionamiento.

Fabricación y reparación de cisternas

INOXTANK

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

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

Acciona Construcción se encargará de la modernización de zona intermodal de operaciones de la siderúrgica ArcelorMittal en el Muelle Sur del puerto de Sagunto

El peso salarial de la estiba crece un 7% en el puerto de Valencia

Las terminales abonaron 172 millones de euros en 2019 al Centro Portuario de Empleo, una media de 108.000 euros por trabajador

► El peso de la masa salarial de la estiba crece un 7 por ciento en el puerto de Valencia en el último ejercicio en el que las terminales del enclave abonaron 172 millones de euros en sueldos y cargas sociales al Centro Portuario de Empleo. La plantilla del CPE, formada por 1.580 trabajadores, recibe una media bruta de 108.000 euros

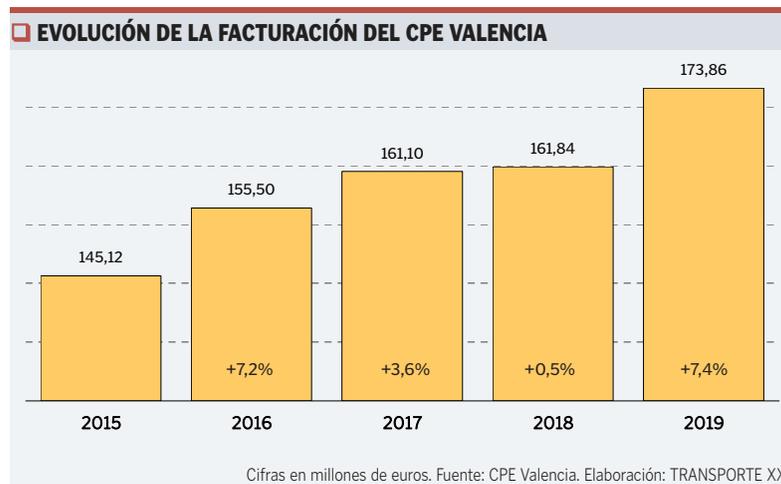
ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El último informe financiero del Centro Portuario de Empleo (CPE) del enclave revela que las estibadoras CSPTV, APM Terminals Valencia, MSCTV, Trasmediterránea, Grimaldi, Ership y Baleària abonaron 172 millones de euros en sueldos y cargas sociales en 2019 por la contratación de personal a través del pool del enclave.

El informe, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, indica que el peso de la masa salarial aumentó en un 7 por ciento, con el abono de 12 millones de euros más que en el año anterior.

Este dato supone un notable incremento respecto a la contención lograda en 2018, año en el que los salarios permanecieron estables respecto a 2017. En ambos años se abonaron 160 millones de euros.

De acuerdo a los datos del CPEV, en el ejercicio 2019, la media de trabajadores fue de 1.580, de los que 1.559 pertenecían al colectivo de estibadores y 21 al equipo de administración y gestión. Con ello, la media salarial por trabajador asciende a



108.000 euros brutos, entre salario y cargas sociales abonadas por las empresas estibadoras.

El aumento de los salarios creció más de 3 puntos por encima de la progresión de la actividad comercial en el recinto durante 2019. Las

La plantilla de estiba está formada por 1.559 trabajadores fijos

terminales gestionaron 72,3 millones de toneladas de carga seca, un 4,4 por ciento más, mientras que el tráfico de contenedores subió un 5 por ciento, con 5.386.309 TEUs

Fuentes empresariales destacan que "el impacto de la masa salarial es vital para las terminales, de ahí que

estemos intentando optimizar la composición de los equipos de trabajo introduciendo nuevos sistemas operativos". Hay que tener en cuenta que el 50 por ciento de los ingresos medios de una terminal de contenedores en Valencia se destinan al pago de los aprovisionamientos de personal del CPE y empresas de trabajo temporal, un importe al que hay que añadir otro 10 por ciento de gastos de personal propio.

Por ejemplo, en el caso de la principal instalación, CSP Iberian Valencia Terminal, sus gastos por aprovisionamientos fueron de 97,4 millones en 2018, último año con datos disponibles, mientras que sus gastos de personal propio fueron de 17,9 millones de euros. Ambos conceptos supusieron el 61 por ciento de sus ingresos de explotación, que ascendieron a 188 millones, tras lograr un récord de ventas.

CARRETERA

In Side Logistics suma servicio de transporte en Valencia para dar acarreo a transitarios

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

In Side Logistics ha sumado a sus soluciones integrales de logística y almacenaje que presta en Valencia al sector transitario el servicio de transporte por carretera.

El objetivo del operador es evitar que sus clientes habituales tengan la necesidad de buscar otros proveedores, incurran en gastos adicionales y retrasen los tiempos de las operativas en el tránsito de un contenedor.

El servicio está dedicado a tráfico de carga seca, potenciando los acarreo que ya venía realizando In Side Logistics desde y hacia su almacén de Valencia en otras localizaciones. De momento, la firma, bajo la dirección de Xabier Azarloza, no se ha planteado realizar operaciones de acarreo por carretera con carga refrigerada.

Fuentes del operador han explicado a TRANSPORTE XXI que "hemos decidido potenciar el servicio dada la aceptación y demanda entre nuestros clientes, sobre todo transitarios, que valoran positivamente todos los servicios que ofrecemos".

Para cumplir con el servicio, In Side Logistics explica que el operador dispone de "un departamento especializado en transporte por carretera, muy potente, por lo que de esta manera podemos ofrecer al cliente todo lo que requiera".

In Side Logistics incrementó un 8 por ciento sus volúmenes manipulados durante el pasado ejercicio, según los datos suministrados por la empresa a este periódico. El operador gestionó un flujo de 18.000 camiones de carga completa en España. Dispone de una flota propia de 50 camiones.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Los muelles siempre tendrán presiones, aunque, lo que preocupa, más allá de los privilegios, es el peso laboral sobre el coste unitario

Los tiempos que corren

El modelo laboral de la estiba quedó liberalizado legalmente en España en mayo de 2020. Pese a ello, las propias autoridades portuarias advierten de que el mercado continúa distorsionado, con las empresas secuestradas por un modelo de gestión que necesita una mayor

colaboración y olvidar los días de confrontación. Los muelles siempre tendrán presiones, aunque, en el fondo, lo que preocupa, más allá de los privilegios, es el peso de la masa laboral sobre el coste unitario de la estiba de la mercancía. Y, a falta de acuerdo, la oportunidad de la automatización completa transformará el escenario. Por eso, al revisar días atrás los informes del Centro Portuario de Empleo de Valencia, uno se sorprende cuando coloca los datos sobre la realidad. En 2019, las empresas aumentaron sus pagos salariales un 7,4 por ciento en 2019 e incrementaron un 16 por ciento su política formativa, con 293 actuaciones dentro de la plantilla de 1.559 efectivos. Su objetivo: "crear estibadores polivalentes que puedan desarrollar tareas en diferentes especialidades". ¿Se puede pedir más esfuerzo a las empresas estibadoras con los tiempos que

corren? Por eso me resultaba difícil de entender que se pudiera generar un conflicto a causa de la formación o la implantación de un sistema informático que ha costado miles de euros a las estibadoras. Trabajadores y empresas deben planificar, de la mano, su futuro, bajo el único perímetro de la Ley, con la implementación de un sistema que mejorará la calidad de su trabajo y permitirá que Valencia optimice su productividad. El Navis N4 solo es el primer paso de la evolución evidente a la que se encamina el colectivo con una transformación integral en sus tareas. El próximo reto es la terminal robotizada de TIL. De ahí que la fornida e inteligente plantilla de estiba de Valencia, cuya edad media está en 44,7 años, deberá acentuar todavía más su formación ante los futuros requerimientos tecnológicos.

a.martinez@grupoxi.com

La exportación de azulejos se estanca

Las terminales de Valencia y Sagunto gestionaron cerca de 3,8 millones de toneladas de productos cerámicos en exportación hasta septiembre, con un descenso del 0,64%

Las autopistas ferroviarias, a estudio

La Generalitat Valenciana impulsa un estudio para determinar las posibilidades reales de utilización de las autopistas ferroviarias en el transporte de mercancías

Seur refuerza su negocio 'ecommerce' en Alicante para el sector del calzado

El operador planea gestionar 400.000 envíos en 2021 desde su nueva plataforma logística que permite almacenar 30.000 palés

► Seur está reforzando la capacidad de crecimiento de su negocio *ecommerce* en Alicante para el sector del calzado con una nueva plataforma logística ubicada en Monforte del Cid. El operador planea gestionar 400.000 envíos en 2021 desde la instalación que permite almacenar 30.000 palés en cuatro plantas verticales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante
Seur ha reforzado su alianza con la industria del calzado en Alicante, ofreciendo una mayor capacidad para el desarrollo del negocio *ecommerce* con una nueva plataforma logística focalizada en el tratamiento de productos con destino al mercado peninsular. El centro de distribución, ubicado en Monforte del Cid, ya funciona a plena ocupación, tras su inauguración en julio. El reto de Logisland, la compañía que gestiona Seur en Alicante, es superar en 2021 un flujo de 400.000 envíos desde el centro, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI, Sergio Monroy, director de ventas del operador. De este flujo de paquetes, el 70 por ciento corresponderá a la industria del calzado.



La nueva plataforma de Seur en Alicante ha supuesto una inversión de 6 millones de euros.

Las instalaciones, con una capacidad de almacenamiento de 30.000 palés, disponen de un sistema de almacenamiento vertical en cuatro plantas independientes, con una capacidad de 80.000 pares de zapatos por planta. Esto permite a Seur mantener una capacidad de 320.000 pares de unidades sueltas, pudiendo dar servicios a diferentes fabricantes de la industria del calzado. El 60 por ciento de las salidas de productos del nuevo centro de distribución "corresponden a comercio

electrónico", explica Monroy, indicando que con la nueva plataforma "disponemos de una instalación con amplia capacidad de crecimiento, con un movimiento semiautomático de paquetería, lo que admite una amplia gama de productos como electrónica, juguetes y textil". El centro de Monforte ha permitido a Seur dejar para la división de transporte la nave del Polígono de Las Atalayas, "lo que ya nos está permitiendo crecer en el ámbito operacional", concluye Monroy.

MARÍTIMO

El puerto de Castellón reducirá la tasa de ocupación de sus terminales en 2021

ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón
La Autoridad Portuaria de Castellón, que preside Rafael Simó, reducirá la tasa de ocupación de sus terminales de mercancías en 2021, de acuerdo al programa de bonificaciones aprobado por la entidad en consenso con Puertos del Estado.

Por primera vez, el enclave va a aplicar un descuento estratégico para las terminales, que ascenderá al 10 por ciento en las instalaciones dedicadas al contenedor (APM Terminals y Noatum), y del 5 por ciento para las de graneles sólidos (TMG, PortSur y Noatum). El puerto recaudó 6,78 millones de euros en 2019 por la tasa de ocupación, suponiendo el 25 por ciento de sus ingresos por tasas.

Junto a esta bonificación, la principal novedad en la política tarifaria del enclave para 2021 será la reducción en la tasa al buque a las navieras, en servicios marítimos de contenedores o carga rodada, dependiendo del número de escalas que realicen. Hasta 50 escalas el descuento será del 25 por ciento y alcanzará el 40 por ciento si realizan más de 150 escalas. Por su parte, en la tasa de la mercancía se mantiene el descuento al tráfico de contenedores vacíos del 40 por ciento, y en el tránsito, hasta el 35 por ciento.

MARÍTIMO

La plataforma 'reefer' de MSC en Valencia para 25.000 palés estará en funcionamiento en 2022

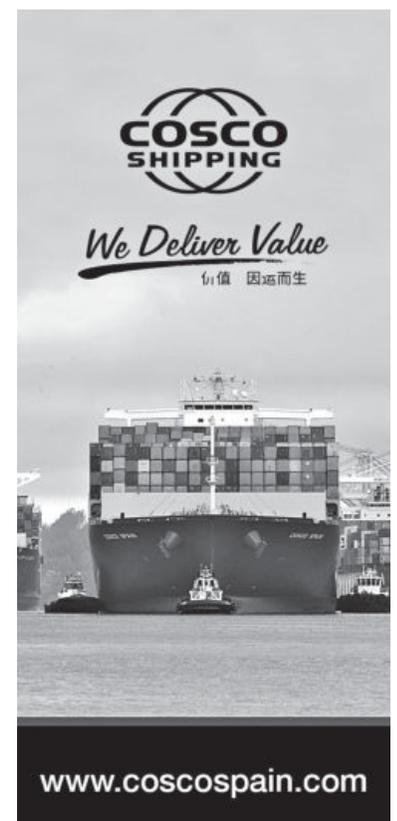
ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia
Mediterranean Shipping Company (MSC) fortalecerá su negocio *reefer* en el puerto de Valencia con una plataforma para la manipulación de 25.000 palés. La futura instalación frigorífica, bajo la gestión de Medlog Spain Logistic, supondrá una inversión de 35,76 millones de euros. La nave, dedicada a consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*, tanto productos congelados como refrigerados, tendrá una superficie cubierta de 25.400 metros cuadrados en una parcela de 39.600 metros cuadrados de la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia. El objetivo de la suiza es tener operativa la instalación en el ejercicio 2022, según confirmó recientemente

Julio Nestar, Country Reefer Manager de la naviera suiza, para "ofrecer mejores servicios a nuestros clientes". Nestar indicó que la futura plataforma de Valencia es "un ejemplo de nuestras inversiones" para mejorar los flujos de carga refrigerada y frigorífica.

La nave absorberá una inversión de 36 millones de euros

Y es que MSC espera un fuerte crecimiento de los tráficos *reefer* en los próximos años con el objetivo de alcanzar un volumen global de 2

millones de TEUs, para lo cual, está realizando inversiones en nuevos sistemas tecnológicos y en equipos que permitan el transporte de frutas y verduras a destinos más lejanos "en excelentes condiciones de calidad, extendiendo su vida y asegurando la cadena logística". En las últimas semanas, la naviera suiza ha reforzado su negocio *reefer* en el puerto de Valencia, con la mejora de diferentes servicios marítimos y la inclusión de la dársena en nuevas rutas interoceánicas. En concreto, MSC ha situado al enclave español como único enlace europeo entre América y Oriente Medio de su servicio interoceánico "Indus Express". Asimismo, ha optimizado sus servicios con Estados Unidos y Canadá mejorando los tránsitos.



www.coscospain.com

La huelga de estiba pasa factura al tráfico

El puerto de Bilbao ha perdido el 67% de mercancía general y un 54% de contenedores tras el primer mes de la huelga de estibadores, con 43 escalas menos de buques

Noatum UECC Terminal Pasajes afianza su actividad con la ampliación de su concesión

Suma una parcela en la zona de servicios de Capuchinos, con una línea de atraque de 295 metros, que permite atender los nuevos buques de UECC, de 181 metros de eslora

► Noatum UECC Terminal Pasajes ya tiene luz verde de la Autoridad Portuaria de Pasaia para la ampliación de su concesión en la dársena guipuzcoana. La estibadora suma una parcela en la zona de servicios de Capuchinos, con una línea de atraque de 295 metros, que permite dar servicio a los nuevos buques de UECC, de 181 metros de eslora.

ALFONSO ALDAY. Pasajes

Noatum UECC Terminal Pasajes consolida su apuesta por el puerto de Pasaia con la ampliación de sus instalaciones destinadas al tráfico de vehículos y carga rodada, uno de los pilares clave de la actividad de la dársena guipuzcoana junto a los productos siderúrgicos.

La estibadora, participada por los grupos Noatum y UECC, se ha hecho con la concesión de una parcela de 14.269 metros cuadrados en la zona de servicios de Capuchinos, colindante a su actual terminal, con lo que supera los 190.000 metros cuadrados de espacio disponible, según destacaron a TRANSPORTE XXI responsables del operador.

El nuevo emplazamiento tiene una línea de atraque de 295 metros y capacidad para buques de hasta 185 metros, el máximo de eslora permitido en el puerto. Precisamente, la solicitud de esta nueva superficie responde a la necesidad de dar ser-



UECC ha incorporado los nuevos buques Auto ECO en varias líneas con escala en Pasaia.

vicio a los nuevos buques Auto ECO de UECC, de 181 metros de eslora y 42.424 toneladas de arqueo bruto (GT). La naviera ha incorporado estas unidades en varias líneas con escala en el puerto de Pasaia y actualmente la estibadora ya está realizando operativas para el Auto ECO con periodicidad semanal. La estibadora adaptará el terreno de la nueva concesión al tráfico de vehículos y a los nuevos barcos de la clase A de UECC, actualmente en construcción, que se empezarán a recibir en la terminal de Pasaia a partir del próximo año.

El puerto ha manipulado 170.112 vehículos hasta septiembre, cerca de 43.000 unidades menos que en el mismo período del ejercicio anterior, lo que supone una caída del 20,2 por ciento, como consecuencia del fuerte impacto de la crisis sanitaria en la industria del automóvil, que cerró las plantas de producción en los momentos más críticos de la pandemia. Las previsiones de cara a 2020 apuntan a un descenso del tráfico del 16 por ciento.

Hasta la concesión de la nueva superficie en la zona de servicios de Capuchinos, Noatum UECC Termi-

nal Pasajes contaba con 86.663 metros cuadrados y un garaje cubierto de tres plantas de 30.000 metros cuadrados por nivel. En total, 176.663 metros cuadrados, a los que hay que sumar los 14.269 metros cuadrados de la ampliación.

La nueva concesión tiene una superficie de 14.269 m²

La nueva concesión a Noatum UECC Terminal Pasajes se enmarca dentro de la reordenación de espacios llevada a cabo por la entidad portuaria para tratar de adaptar las infraestructuras y servicios a las necesidades de mercado, facilitando el acceso de buques de mayor tamaño, como los que está incorporando UECC. Para ello, la entidad portuaria realizó un estudio, presentado a finales de 2019, elaborado por Siport 21, Acciona y ALG. Las principales medidas a implantar, que se desarrollarán en los próximos seis años, requerirán una inversión de 23 millones. Parte de las actuaciones se concentran en la zona de Lezo, que se dragará hasta una cota de 10 metros. También se ampliará la anchura del canal de navegación hasta los 160 metros para facilitar las maniobras de los buques.

AÉREO

DHL incrementa un 1,8% su tráfico de carga aérea en Vitoria en septiembre

A. ALDAY. Vitoria

La multinacional DHL, a través de EAT (European Air Transport), incrementó en el mes de septiembre un 1,8 por ciento su tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria-Foronda, hub aéreo y terrestre de su red global de distribución. En total, gestionó 5.203 toneladas, más del 90 por ciento de los volúmenes manipulados en dicho mes en la instalación alavesa, según los últimos datos facilitados por Aena.

Un registro que se deja sentir en la estadística del recinto aeroportuario, focalizado en la carga, que está

aguantando el impacto de la COVID-19. De hecho, ha logrado encadenar dos meses consecutivos al alza, tras cerrar septiembre con un aumento del tráfico del 11 por ciento (+8,3 por ciento en agosto), lo que contrasta con la caída del 23,1 por ciento registrada por el conjunto de la red de Aena.

Hay que tener en cuenta que Vitoria es un aeropuerto carguero, por lo que la cancelación de vuelos comerciales de pasajeros no ha afectado a las mercancías. Situación similar al aeropuerto de Zaragoza, que elevó sus volúmenes de carga



DHL sostiene el tráfico de carga aérea del aeropuerto de Vitoria.

en septiembre un 13,2 por ciento. Las cifras de septiembre registradas en el aeropuerto de Vitoria dejan el acumulado anual en una caída del 4,6 por ciento, con cerca de 45.000

toneladas, consolidando la cuarta posición del ranking de aeropuertos españoles por tráfico de mercancías, por detrás de Madrid, Zaragoza y Barcelona.

Plan de emergencia exterior de Tepsa

El Consejo de Gobierno Vasco ha aprobado el plan de emergencia exterior (PEE) de las empresa Terminales Portuarias (Tepsa), localizada en el puerto de Bilbao

'Next Generation UE'

UniportBilbao, de la mano de PwC, organizó un 'webinar' sobre los fondos que Europa ha movilizado para avanzar en la transición ecológica y digital de las economías

La empresa Transbiaga gana nuevos proyectos eólicos en España y México

Instalará un total de 42 aerogeneradores, 22 del Grupo Nordex en Albacete y 20 de General Electric en Baja California Sur

► La empresa guipuzcoana Transbiaga se ha hecho con el desarrollo de nuevos proyectos eólicos en España y México. El operador instalará un total de 42 aerogeneradores, 22 del Grupo Nordex en Albacete y 20 de General Electric en el desierto de Baja California Sur, según confirmaron fuentes de la compañía.

ALFONSO ALDAY. Arama

La guipuzcoana Transbiaga-Transportes Usabiaga incrementa su carga de trabajo con el desarrollo de nuevos proyectos eólicos en España y México.

Por un lado, la compañía se ha hecho con el transporte, izado y montaje de los parques eólicos de Barrax y Chinchilla, en la provincia de Albacete, según confirmaron a TRANSPORTE XXI fuentes de Transbiaga.

La instalación está compuesta por 13 y 9 aerogeneradores AW 3000 TH-120/TH-140 del Grupo Nordex.

El operador de transporte arrancó la ejecución de este proyecto a principios del pasado mes de octubre y la entrega está programada para el último trimestre de este año.

Los aerogeneradores se instalarán en torres de hormigón con una altura de buje de 120 metros.

Para el desarrollo de los citados parques, la compañía de transporte utilizará las grúas LR 1600, la LG 1750 y la LTM 1500, más seis auxiliares de 100 toneladas, especialmente diseñadas para este tipo de trabajos, añadieron las mismas fuentes.



El proyecto del parque eólico de Coromuel se encuentra en la fase de construcción.

uno, de General Electric. Además, se construirán 20 kilómetros de carreteras y más de 20 kilómetros de redes aéreas y subterráneas de media tensión.

Transbiaga mantiene su apuesta por la internacionalización

El contrato también incluye la construcción de dos subestaciones eléctricas de 115 kV y la instalación de 120 kilómetros de cables ópticos de tierra para conectar los postes de alta tensión.

El proyecto del parque eólico de Coromuel se encuentra actualmente en la fase de construcción de los

cimientos de las turbinas eólicas, las carreteras y las plataformas. La empresa Transbiaga-Transportes Usabiaga centra su actividad en el transporte y montaje de parques eólicos y el traslado de maquinaria de gran volumen.

Con sede central en el municipio guipuzcoano de Arama, dispone de instalaciones en Salvatierra-Agurain (Álava) e Idiazábal (Guipúzcoa) y cuenta con 5.000 metros cuadrados de superficie cubierta y 10.000 metros cuadrados de campa para el estacionamiento de sus vehículos pesados y grúas. En este sentido, gestiona una flota de 50 camiones y más de 250 semirremolques.

En cuanto a los equipos de elevación, la compañía de transporte cuenta con unidades que van desde las 100 toneladas hasta las 1.200 toneladas de capacidad de carga.

CARRETERA

La pandemia hunde la actividad en el País Vasco un 18% durante el segundo trimestre

A.ALDAY. Bilbao

El transporte de mercancías por carretera en el País Vasco, que el pasado año disparó su actividad un 6,6 por ciento, empieza a notar el impacto de la crisis sanitaria. La carga transportada por vehículos pesados con origen o destino en la comunidad autónoma alcanzó los 22,3 millones de toneladas en el segundo trimestre de este año, en pleno estado de alarma, lo que supuso un descenso del 17,8 por ciento con respecto al mismo período del año anterior, según los últimos datos hechos públicos por el Ministerio de Transportes. Una caída mayor, casi seis puntos porcentuales más, que la media nacional, retrocediendo a niveles registrados en 2013 y 2014.

La mayor caída porcentual vino de la mano de los flujos internacionales, que representan el 5 por ciento del total. En concreto, la actividad cayó un 25,6 por ciento, con poco más de un millón de toneladas transportadas, entre flujos de importación y exportación. Por su parte, los desplazamientos intrarregionales, el grupo más numeroso en el segundo semestre con 11,3 millones de toneladas, más de la mitad del total, descendieron un 18,6 por ciento, mientras los intercambios interregionales, con un peso del 44,5 por ciento, registraron un descenso del 16,1 por ciento, hasta rozar los 10 millones de toneladas. En el acumulado anual durante el primer semestre, la carga transportada por camiones con origen o destino en el País Vasco disminuyó un 14,7 por ciento, casi nueve puntos porcentuales más de caída que la media nacional.

INTERNACIONALIZACIÓN

En clave internacional, Transbiaga se ha adjudicado los servicios de izado y montaje del parque eólico Coromuel en el desierto de Baja California Sur (México) a unos 40 kilómetros de La Paz, la capital del estado, cuya construcción corre a cargo del grupo español Elecnor por 28,8 millones de euros.

Esta instalación, que tendrá una capacidad de 50 MW, constará de 20 aerogeneradores, de 2,5 MW cada

Cuenta con equipos de elevación que van desde las 100 tm hasta las 1.200 tm

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

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

ar-racking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

Nueva sede de Spedion en Galicia

La filial ibérica del grupo alemán de sistemas telemáticos para el transporte profesional ha trasladado su sede a unas oficinas más grandes en A Rúa de Valdeorras, Orense



Infografía del área intermodal del Grupo Davila en el puerto de Vigo, con las instalaciones de sus filiales Termavi, DART y Transglobal.

Grupo Davila aumenta en Vigo su operativa multimodal para reefer

Transglobal prevé mover este año 30.000 UTIs en la terminal ferroviaria de Guixar y proyecta abrir nuevo servicio con Oporto

► Grupo Davila ha dado un fuerte acelerón en 2020 a su negocio de contenedores refrigerados en el puerto de Vigo. El operador ha reforzado su actividad multimodal para los productos de alimentación en sus instalaciones en el área de Guixar, a través del desarrollo de nuevos servicios y sinergias entre sus filiales Termavi, Transglobal y DART.

IÑAKI EGUIA. Vigo

Grupo Davila está reforzando su apuesta intermodal en el puerto de Vigo a través de sus sociedades Terminales Marítimas de Vigo (Termavi), Davila Reefer Terminal (DART) y Transformaciones Globales (Transglobal). Durante este año ha incrementado su operativa con los conte-

nedores refrigerados mediante la puesta en marcha de nuevos servicios y con el desarrollo de mayores sinergias entre estas tres filiales, que emplean más de 190.000 metros cuadrados en Guixar.

Transglobal gestiona desde el pasado mes de enero la terminal ferroviaria de mercancías del puerto de

Vigo, que cuentan con una superficie de 27.000 metros cuadrados. En su primer ejercicio contempla mover este año 30.000 Utis desde estas instalaciones, que están directamente conectadas con la terminal de contenedores de Termavi.

TRENES MULTICLIENTE

El operador logístico mueve actualmente desde Guixar cuatro trenes semanales multicliente a Zaragoza; tres servicios semanales a Barcelona y Tarragona, así como enlaces a Madrid y a Valencia; y 18 ferrocarriles semanales con A Coruña.

Además, Transglobal trabaja para poner próximamente en marcha un servicio directo a Oporto desde Vigo. La nueva operativa ferroviaria de Transglobal complementa unos servicios para la industria del transporte refrigerado que incluyen la venta, mantenimiento y reparación de contenedores reefer.

La nave de DART tiene capacidad para 8.000 toneladas de frutas

Davila Reefer Terminal (DART) puso en funcionamiento, el pasado mes de abril, unas instalaciones frigoríficas de distribución y almacenaje de fruta, situadas dentro de la concesión de Termavi. El nuevo complejo, con una superficie total de 11.000 metros cuadrados, 12 muelles de carga y una capacidad de almacenamiento de 8.000 toneladas, cuenta con un sistema de refrigeración basado en CO2.

Este almacén de DART dispone de la tecnología "más avanzada" en control de temperatura, nivel de etileno y emisión de ozono. Con este desarrollo, la filial de Grupo Davila logra un "control y seguimiento de todos los parámetros para mantener la fruta en perfectas condiciones", además de "ser respetuoso con el medio ambiente, mediante su alta eficiencia energética", destacan desde Grupo Davila.

Termavi, con 180.000 metros cuadrados de zona de depósito de contenedores, cuenta con 1.270 conexiones reefer para dar servicio a la alimentación, uno de sus sectores más dinámicos de la mercancía contenerizada.

El puerto de Vigo, que captó a principios de año el tráfico Del Monte, ha registrado hasta septiembre un crecimiento que supera el seis por ciento, con más de 143.000 TEUs, en un contexto en el que este tráfico cayó un ocho por ciento en el conjunto de Puertos del Estado.

CARRETERA

Palibex se fortalece en Galicia con las nuevas instalaciones de Transrol

Transrol Ourense 2015, operador en Galicia de la red de Palibex, ha cambiado su sede para atender el crecimiento de palettería. La compañía ha triplicado la superficie de sus instalaciones, tras establecerse en una nave de más de 1.200 metros cuadrados, ubicada en el Parque Empresarial Pereiro de Aguiar, en Orense. El centro tiene siete muelles, así como una zona de maniobra de 1.300 metros cuadrados y una zona para el almacenaje de palés. Transrol ha aumentado un 44,5 por ciento el volumen de mercancía que distribuye de Palibex y casi un 120 por ciento la que emite por la misma red.

CARGADORES

Greenalia avanza con su proyecto energético para situarse en Zalia

Greenalia ha presentado a la administración autonómica de Asturias el estudio de impacto ambiental para poner en marcha una planta de generación eléctrica, con biomasa forestal, en la plataforma logística Zalia. El grupo energético contempla una inversión de 135 millones de euros para levantar unas instalaciones con capacidad para transformar 518.000 toneladas de residuos forestales. La planta energética, con una potencia prevista de 49,91 MW, ocupará una superficie de 73.891 metros cuadrados en el complejo situado en San Andrés de los Tacones (Gijón).

MARÍTIMO

A Coruña reclama la ejecución del enlace en tren con el puerto exterior

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha puesto de manifiesto su preocupación por la demora que sufre la ejecución del enlace ferroviario del puerto exterior. La entidad incide en la importancia del ferrocarril para completar la operatividad de la dársena de Langosteira, así como para facilitar la captación de nuevos tráficos, clientes e inversores. Su presidente, Enrique Losada, asegura que este retraso "impide el traslado de todos los graneles a Langosteira, bloquea la liberación de los muelles urbanos y, pone en entredicho la solución a la deuda de la Autoridad Portuaria".

Estrategia Logística de Galicia 2020-2028

Cinco empresas han presentado ofertas para redactar la Estrategia Logística de Galicia 2020-2028 y definir las infraestructuras prioritarias del Corredor Atlántico

Albo firma la compra de suelo en Plisan

La conservera Hijos de Carlos Albo ha formalizado la compra de 62.979 metros cuadrados en la Plataforma Logística Empresarial de Salvaterra de Miño-As Neves

Azsa afianzará su posición de principal cargador de Avilés con una inversión de 100 millones de euros

La compañía perteneciente a la multinacional suiza Glencore manipuló durante el pasado ejercicio un tráfico de más de 1,6 millones de toneladas en el puerto asturiano

► Azsa está acometiendo una inversión que supera los 100 millones de euros en una nave en Castrillón (Asturias) que posibilitará elevar su capacidad productiva en 10.000 toneladas al año. Este proyecto reforzará su posición de primer cargador en la dársena de Avilés en la que mueve más de un millón y medio de toneladas anuales.

IÑAKI EGUÍA. Castrillón

Asturiana de Zinc (Azsa) está desarrollando una inversión que supera los 100 millones de euros en unas nuevas instalaciones de electrolisis en Castrillón. El nuevo complejo, con una capacidad de producción de 248.000 toneladas al año de cátodos de zinc, sustituirá a partir de 2022 a las dos naves más antiguas de las cuatro que posee en San Juan de Nieva.

Este proyecto de la empresa perteneciente a la multinacional suiza Glencore posibilitará elevar su capacidad en unas 10.000 toneladas anuales. Azsa batió en 2019, y por décimo año consecutivo, su récord de producción con 528.757 toneladas, 2.963 más que en el ejercicio anterior.

La nueva inversión de Asturiana de Zinc reforzará su posición de primer cargador en la dársena de Avilés, en la que mueve más de un millón y medio de toneladas al año. El concentrado de zinc, con un millón de toneladas, es su principal material embarcado, seguido por el



Imagen de las dos naves de Asturiana de Zinc en el puerto de Avilés.

TRÁFICO DE AZSA

Epígrafe	2019	2018	2017	2016	2015	2014	%19/14
Ácido sulfúrico	311,8	204,9	302,5	267,3	267,3	294,9	+5,7%
Concentrado de Zinc	1.022,4	1.153,8	886,4	942,0	818,7	1.035,7	-1,3%
Zinc	333,2	228,8	336,0	245,8	302,7	281,6	+18,3%
Tráfico total Azsa	1.667,3	1.587,5	1.524,9	1.455,2	1.388,7	1.612,2	+3,4%
Tráfico total Avilés	4.165,9	5.024,9	4.806,9	4.971,5	5.173,6	4.804,2	-13,3%

Datos en miles de toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Avilés. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

zinc y el ácido sulfúrico. Estos dos productos superaron en 2019 las 300.000 toneladas.

El proyecto en curso de Azsa se suma al desembolso de 21 millones de euros, concluido en 2019, para habilitar en el puerto de Avilés dos

naves de 20.000 y 50.000 metros cuadrados de superficie con capacidad para almacenar 430.000 toneladas de material de blenda y producto procesado.

El creciente protagonismo de Azsa en el tráfico portuario de Avilés,

que supone cerca de una tercera parte de su volumen total, se ha reforzado este año también por la menor actividad de ArcelorMittal, y por la desaparición de los movimientos de Alcoa.

Entre los mayores cargadores de la terminal asturiana también destacan García Munté Energía, Fertiberia, Industrias Químicas del Nalón, el grupo Daniel Alonso y Natural Mining Resources (NMR). La entidad portuaria que preside Santiago Rodríguez Vega destaca que en 2019 los cinco principales clientes de la terminal marítima de Avilés generaron el 64 por ciento de su cifra de negocio total.

POLÍTICA

El clúster logístico de Galicia busca mejorar la competitividad con 'big data'

IÑAKI EGUÍA. Vilagarcía

El Clúster de la Función Logística de Galicia ha presentado una herramienta de *big data*, Logistic Data Platform (LPD), que posibilita analizar más de 200 millones de datos vinculados a los flujos internacionales de mercancías de esta comunidad autónoma. Esta información se ofrece desagregada por volúmenes de toneladas, valor en euros y localización, entre otras variables. Xoán Martínez, presidente del Clúster de la Función Logística de Gali-

cia y CEO de Kaleido Logistics, ha resaltado el potencial de LPD para "conocer una información estratégica que genera oportunidades, y actúa de palanca del negocio de las empresas, mediante el desarrollo de proyectos colaborativos". Martínez ha incidido en que la herramienta tiene como objetivo apoyar a Galicia a consolidarse como "plataforma multimodal referente". El presidente del clúster logístico gallego ha destacado que los datos de LPD constatan que esta comunidad



Martínez, presidente del cluster logístico.

"exporta el 47 por ciento del total de la madera de España. Orense se sitúa como la provincia que más pizarra mueve a los mercados internacionales, y que Pontevedra es el

líder en productos de pesca". El CEO de Kaleido Logistics, tras remarcar que Francia, Portugal y Marruecos son los principales destinos exteriores de las exportaciones de Galicia, subrayó que con la tecnología *big data* se conoce con datos objetivos las necesidades para "mejorar la conectividad en tiempo y costes, así como poder reducir el impacto ambiental". "Entre los retos logísticos de Galicia que refleja la herramienta LPD -continuó Xoán Martínez-, destaca que solo el cinco por ciento de las 100.000 toneladas de carga aérea que genera anualmente la comunidad se mueven en sus aeropuertos. Además, solo el dos por ciento de la carga que se exporta emplea el modo ferroviario".

Etralux instalará la estación fotovoltaica

El puerto de Almería se suma a la sostenibilidad con la puesta en marcha de una instalación fotovoltaica para dotar de autosuficiencia energética a su estación marítima

Maersk reafirma su estrategia para gestionar 10 millones de TEUs anuales en el Estrecho

Las terminales de Bahía de Algeciras logran mantener sus flujos, mientras la instalación robotizada de Tánger-Med gana protagonismo y cerrará 2020 con 2 millones de TEUs

► Maersk Line mantiene su estrategia en el Estrecho de Gibraltar para gestionar un flujo de 10 millones de TEUs anuales, situando una buena parte de sus tráficos de tránsito al norte de Europa, África y América. El puerto de Algeciras está logrando mantener sus flujos, mientras que la instalación robotizada de Tánger-Med gana protagonismo.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

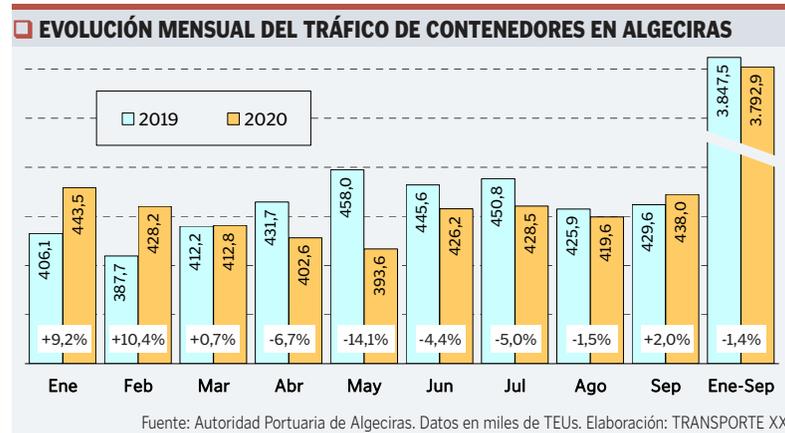
Cuando se cumple un año de la advertencia de Maersk Line de desviar a Tánger-Med alrededor de 700.000 contenedores de su filial APM Terminals Algeciras, la naviera danesa mantiene sin cambios de calado su estrategia de 'doble orilla' en el Estrecho de Gibraltar.

El tráfico en Algeciras (ver cuadro) ha caído un 1,4 por ciento al cierre del tercer trimestre "como consecuencia de la pandemia, no por la decisión de desviar carga a otros puertos como Tánger-Med", explican fuentes del sector transitario.

Y es que la amenaza de aminorar su negocio en el enclave en 2020, con una caída anunciada del 30 por ciento, no se ha producido, mientras que "tampoco ha obtenido una rebaja del 20 por ciento del coste por movimiento", según apuntan fuentes portuarias. "Todo lo contrario", matizan. Estos medios explican que de acuerdo al último informe económico del Centro Portuario



El tráfico de contenedores mantiene una senda de estabilidad en Algeciras. Foto: Martínez



de Empleo de Algeciras, la masa salarial del colectivo de estibadores aumentó un 10 por ciento en los dos últimos ejercicios, un 6,6 por ciento en 2018 y un 3,4 por ciento en 2019,

como consecuencia del auge de los tráficos, "lo que supone que los únicos beneficios solo han venido por un aumento de la productividad". El importe salarial abonado por las

estibadoras fue de 174,5 millones de euros en 2019, un ejercicio en el que el puerto manejó un tráfico histórico, con 5.125.385 TEU y un aumento del 7,4 por ciento.

Maersk mantiene sus compromisos en el puerto de Algeciras

Lo que sí se está produciendo es que "todo el crecimiento que está realizando Maersk se está desviando a Tánger", indican fuentes transitaras. Y es que la danesa está obteniendo buenos índices de manipulación de carga en su flamante terminal robotizada, aumentando la capacidad que ya tenía en el puerto marroquí. En 2019, en sus primeros seis meses de operativa, Tánger-Med 2 manipuló un millón de TEUs. Para 2020 el tráfico previsto ascenderá a 2 millones de TEUs.

Con ello, el objetivo de la danesa es alcanzar un flujo de 10 de millones de TEUs en sus terminales ubicadas en el Estrecho de Gibraltar. El compromiso de Maersk en Algeciras, en el actual convenio colectivo, que venció el 31 diciembre de 2017, es operar dos millones de contenedores anuales en las dos terminales del enclave, una cifra que mantiene, pese al entorno de creciente competencia en el mercado portuario.

FERROCARRIL

Boluda, MSC y CMA CGM aumentan la carga ferroviaria en el puerto de Sevilla

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Las navieras Boluda Lines, MSC y CMA CGM, a través de su subsidiaria Containerships, están aumentando el peso de la carga ferroviaria que transita por el puerto de Sevilla, cuya terminal intermodal está explotada por Terminales Marítimas del Guadalquivir (TMG)

Pese a la crisis de actividad y a la situación de pandemia, la instalación intermodal ha aumentado sus flujos a lo largo de 2020, consolidando un incremento del 1,08 por ciento en el periodo enero-septiembre.

Con este crecimiento, TMG consolidó un tráfico de 40.582 TEUs, operando un total de 828 trenes en la dársena andaluza. Este número de convoyes supone un descenso del 1,9 por ciento respecto al mismo periodo del pasado año, circunstancia que ha permitido un aumento en la competitividad de las mercancías transportadas, pasando de una media de 47 a 49 TEUs transportados por convoy.

En la actualidad, Boluda Lines dispone de un tren entre la dársena andaluza y la terminal de Abroñigal



El tráfico ferroportuario en Sevilla continúa en línea positiva pese a la pandemia. Foto: APS

en Madrid, bajo tracción de Renfe. Por su parte, MSC opera trenes, con tracción de Transfesa Logistics, con Córdoba y Valencia, y bajo acarreo de Medway con Mérida y Sines.

En el caso de Containerships, la naviera de CMA CGM tiene varios convoyes regulares con las terminales intermodales de Azuqueca, Abroñigal, Silla y Gijón.

Récord de tráfico ferroviario en Algeciras

El tráfico ferropuerto en Algeciras crece un 38% con un movimiento de 16.395 TEUs y el tránsito de 590 composiciones durante los nueve primeros meses del año

Aparcamiento en el puerto de Sevilla

La sociedad cooperativa Transportes de Mercancías de Sevilla solicita una parcela de 12.000 metros cuadrados en el enclave para ubicar un aparcamiento de camiones

Bergé Logistics afianza su negocio de 'project cargo' en el puerto de Sevilla

Gestiona el 25% de los cargamentos 'breakbulk' del enclave con la operativa para Enercon de 300 torres eólicas destino Suecia

► Bergé Logistics está afianzando su negocio de *project cargo* en el puerto de Sevilla gracias a las posibilidades del enclave andaluz para estos tráficos. El operador ha gestionado el 25 por ciento de la actividad de mercancía 'breakbulk' del enclave en 2020 con la gestión para Enercon del transporte de 300 torres eólicas destino Suecia.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Bergé Logistics ha afianzado su negocio de *project cargo* en el puerto de Sevilla durante 2020 gracias a las posibilidades del enclave andaluz para estos tráficos. El operador finalizó recientemente la primera fase del transporte de 300 torres eólicas con destino a Suecia, un contrato logístico con la multinacional Enercon que va a levantar un parque logístico terrestre en el país nórdico. Las torres han sido fabricadas por GRI en Sevilla.

Los cargamentos operados por Bergé han supuesto el 25 por ciento de todas las operativas realizadas a lo largo del presente año en Sevilla, según han confirmado fuentes de la Autoridad Portuaria. El enclave había gestionado un movimiento de



Uno de los cargamentos para Enercon operados en el Muelle de Armamento de Sevilla.

38 buques de *project cargo* hasta septiembre, un flujo que supone haber triplicado las operaciones respecto a idéntico periodo de 2019, cuando se gestionaron 11 envíos. En concreto, los embarques realizados por Bergé se canalizaron con la escala de diez buques específicos para este tipo de transporte, con un movimiento de 20.700 toneladas, reafirmando el papel de Sevilla como "puerto especializado en la logística eólica y el movimiento de

grandes estructuras", explican fuentes del operador.

El puerto de Sevilla quiere potenciar aún más estos tráficos en los próximos años ampliando los espacios en el Muelle del Armamento para dar respuesta al desarrollo industrial que tienen las empresas ubicadas en el Polígono Industrial de Astilleros, entre las que destacan GRI Sevilla, Tecade, Diseños y Soluciones Ambientales, Megusa, Apimosa, Metalia y Gmetal.

FERROCARRIL

El puerto de Cádiz incentivará el uso del transporte ferroviario rebajando la tasa T-3

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

La Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz, que preside Teófila Martínez, ha incluido en su programa de bonificaciones para el ejercicio 2021 un descuento del 40 por ciento para el tráfico ferroviario.

El enclave reducirá en un 40 por ciento la tasa a la mercancía, a partir de la primera UTI, el desarrollo de la intermodalidad en el enclave, sumándose a otros puertos españoles como Barcelona y Valencia que ya vienen realizando estas bonificaciones.

La Autoridad Portuaria ha decidido aplicar este incentivo pese a que el ferrocarril aún no entra de forma directa en el enclave, por lo que a efectos de la bonificación se incluirán los contenedores, cajas móviles y semirremolques de carretera de entrada o salida marítima, que sean operados en la terminal logística ferroviaria de Jerez de la Frontera, que explota Concasa. La terminal da servicio a un único tren de contenedores, comercializado por Tratansa, que forma parte de Grupo Travelport. El operador ha logrado consolidar desde mayo de 2019, con tracción de Renfe Mercancías, un convoy cargado con 33 vagones entre Madrid y la instalación para los tráficos que embarcan en los buques de la naviera Trasmediterránea a Canarias.

FERROCARRIL

Renfe inicia la tracción de un servicio regular entre Mérida y Huelva para tráficos de Maersk

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

Renfe Mercancías ha iniciado la tracción de un nuevo servicio regular entre la terminal de Mérida (Badajoz) y el Muelle Sur del puerto de Huelva para el transporte de contenedores de la naviera danesa Maersk Line.

El objetivo del nuevo servicio, traccionado por una locomotora diésel-eléctrica de la serie 333.3, es alimentar de mercancía procedente de Extremadura y del sur de Portugal la nueva línea *feeder* lanzada por el armador en el enclave onubense, bajo la operativa de la terminal polivalente que gestiona la turca Yilport.

El servicio marítimo arrancó el pasado 7 de noviembre en la termi-

nal onubense, pasando a enlazar de forma regular todos los sábados el enclave con los puertos de Bahía de Algeciras y Leixoes.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha asegurado que esta nueva línea regular constituye un avance para impulsar las exportaciones de contenedores desde el Muelle Sur hacia los destinos tradicionales del puerto de Huelva, como Estados Unidos y Marruecos, un objetivo estratégi-

El puerto de Huelva aumenta su zona de influencia, captando flujos de Extremadura

co clave en la diversificación de la actividad del puerto andaluz, que empieza a ser una realidad de acuerdo a las cifras de carga manipulada.

Con el nuevo servicio ferroviario desde la terminal de Mérida, el puerto de Huelva abre su conectividad intermodal a la zona de Extremadura, uno de sus objetivos estratégicos. La terminal ferroviaria del Muelle Sur mantiene trenes regulares con Abroñigal (Madrid), Elvas (Portugal) y Majarabique (Sevilla). Durante 2019, el puerto de Huelva gestionó 20.852 TEUs por ferrocarril, con un aumento del 5,45 por ciento respecto a 2018. El tren maneja una cuota del 28 por ciento del tráfico terrestre.

MARÍTIMO

TTI-A reforzará su negocio en Algeciras con los megabuques de CMA CGM

A. MARTÍNEZ. Algeciras

Total Terminal Internacional Algeciras va reforzar su negocio con la llegada de los nuevos megabuques de la naviera francesa CMA CGM, que disponen de una capacidad de 23.112 TEUs. El primero de los buques en operar en la instalación será el "CMA CGM Jacques Saadé", que homenajea al fundador del grupo, el próximo 20 de noviembre, dentro del servicio FAL-1 que une Asia con el norte de Europa. La terminal espera la llegada de los buques "CMA CGM Champs Elysees" que trabajará el 14 de diciembre, y el "CMA CGM Palais Royal", para el 20 de enero. Estos buques están propulsados por gas natural licuado (GNL).

Pacific International Lines negocia su plan de rescate con los acreedores en los tribunales de Singapur, para no tener que reducir más su capacidad de carga

La carga aérea vislumbra una recuperación para el final del año

El informe de septiembre de IATA refleja una ligera mejoría en la demanda mundial, aunque sigue “deprimida” respecto a 2019

► La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) revela en su último informe, con los datos de septiembre, que el mercado mundial de carga aérea se está reforzando. Sin embargo, la organización señala que todavía sigue en una “situación deprimida” en comparación con los niveles del mismo periodo del pasado ejercicio 2019.

ALFREDO ESCOLAR. Montreal

La demanda mundial de carga aérea, medida en toneladas-kilómetro, estuvo un 8 por ciento por debajo de los niveles del año anterior en septiembre en términos generales y un 9,9 por ciento por debajo para las operaciones internacionales, y esta cifra es una mejora con respecto a la caída interanual del 12,1 por ciento registrada en agosto, por lo que la demanda intermensual creció un 3,7 por ciento en septiembre.

Aunque estas cifras hacen mantener ciertas esperanzas para cerrar un ejercicio menos doloroso de lo previsto inicialmente, la capacidad global de carga, medida en toneladas-kilómetro de carga disponibles, se redujo un 25,2 por ciento durante septiembre en comparación con el año anterior, contando que las operaciones internacionales se redujeron un 28 por ciento. En todo caso, según indica la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, la cifra es casi tres veces más que la contracción de la demanda, lo que indica una falta de capacidad de carga en el mercado.

Según Alexandre Juniac, director



La carga aérea, golpeada por la COVID-19, trata de levantar el vuelo.

general de la IATA, “los indicadores favorables para la temporada alta de fin de año respaldarán la recuperación continua de la demanda. Las aerolíneas norteamericanas

La caída de los vuelos de pasajeros afecta a la carga mundial

y africanas ya están reportando ganancias en la demanda. El desafío sigue estando en la capacidad”.

Los transportistas norteamericanos regresaron a los niveles previos a la

crisis, registrando un aumento del 1,5 por ciento en la demanda internacional en comparación con el año anterior, el primer mes de crecimiento en 10 meses.

Este sólido desempeño fue impulsado por las rutas Asia-Norteamérica, lo que refleja la demanda de comercio electrónico de productos fabricados en Asia. El mercado interno de la región también tuvo un sólido desempeño. La capacidad internacional disminuyó un 19,7 por ciento. Por su parte, las compañías aéreas europeas registraron el pasado mes de septiembre una disminución de la demanda del 15,7 por ciento en comparación con el mismo periodo del ejercicio anterior.

MARÍTIMO

La cartera de pedidos de portacontenedores muestra síntomas de mejoría en el sector

TXXI. Londres

Poco a poco, se relanzan pedidos de construcción de buques portacontenedores, sobre todo los de tipo *Panamax* y *Neo Panamax*. Además, se llega a finales de año con escasas renegociaciones o postergaciones en las entregas de los contratados, lo que hace pensar que la industria del transporte marítimo mantiene ciertas expectativas en el final de campaña y el inicio del próximo ejercicio.

Las cinco primeras navieras de transporte de contenedores mantienen una cartera de pedidos de 48 buques que totalizan una capacidad de 649.000 TEUs. Evergreen Line, séptima por tamaño en el ranking mundial, es la compañía que más ha apostado por la ampliación y renovación de su flota. La naviera taiwanesa tiene por recibir 64 nuevas unidades con una capacidad de 492.568 TEUs y que representarían una ampliación del 39 por ciento de su flota. Orient Overseas Container Line, (OOCL), de Hong Kong, ha firmado contratos de construcción con dos astilleros pertenecientes a Cosco, para la construcción de siete buques de 23.000 TEUs por 1.100 millones de dólares (944,5 millones de euros). Tres de ellos se construirán en Nantong Cosco Ship Engineering y los otros cuatro en Dalian Cosco Ship Engineering. Este pedido se suma a los realizados en marzo pasado, cuando se encargaron otros cinco buques de 23.000 TEUs. Por último, se está a la espera de que la naviera MSC se decida por las radas chinas o las coreanas para el encargo de la construcción de un número no especificado de nuevos buques de 23.000 TEUs.

MARÍTIMO

El puerto de Shanghái supera su récord en tráfico de contenedores

El puerto de Shanghái se convirtió en octubre en el primer puerto del mundo en superar la cifra de los cuatro millones de TEUs manejados en un mes natural. Con un volumen de casi 4,2 millones de contenedores, la dársena china superó su propio récord, alcanzado en julio del pasado año, cuando registró un rendimiento de 3,9 millones de contenedores. Shanghái cerró el pasado año con un movimiento de 43,3 millones de TEUs, consolidando su liderazgo mundial en el tráfico de contenedores y elevando su ventaja sobre su más inmediato perseguidor, Singapur, con 37,2 millones de TEUs en 2019.

TRANSITARIOS

DSV fortalece sus actividades en el entorno del comercio electrónico

El gigante DSV Panalpina ha anunciado la compra de la compañía Prime Cargo, con sede en Kolding (Dinamarca), y perteneciente al grupo japonés Mitsui-Soko, especializado en el comercio electrónico y venta minorista. Prime Cargo desarrolla su actividad logística en Dinamarca, Polonia, China y Japón. La empresa adquirida opera con almacenes de comercio electrónico de última generación automatizados. DSV Road Solution ha implantado esta tecnología en su nuevo complejo de Vestby (Noruega), unas instalaciones de 50.000 metros cuadrados al sur de Oslo.

OPERADORES LOGÍSTICOS

Dachser refuerza su actividad con una nueva plataforma en Alemania

El operador logístico Dachser refuerza su actividad con la puesta en marcha de un nuevo centro de transporte y distribución de bienes industriales y alimentarios en Schleswig-Holstein, el Estado federal más al norte del país. Con una inversión de 17,4 millones de euros, la terminal cuenta con 5.000 metros cuadrados para la gestión de mercancías industriales y 2.000 metros cuadrados para la logística de alimentos refrigerados. Con 76 muelles de carga y descarga, la base ofrece otros 60 espacios de aparcamiento adicionales para camiones, sobre un terreno de 57.000 metros cuadrados.

Anglo American encarga cuatro graneleros

El transportista de graneles minerales ha encargado, a petición de la coreana U-Ming, cuatro buques propulsados por GNL de 190.000 toneladas que recibirán en 2024

DP World crece 3% en el tercer trimestre

La compañía manipuló 18,3 millones de TEUs en el tercer trimestre con un aumento del 3,1% interanual y del 1,9% en el cómputo de los tres trimestres

Los buques portarán una clasificación energética para vigilar sus emisiones

ICS defiende la propuesta de establecer el nuevo código para todos los barcos que tengan más de 5.000 toneladas brutas

► La Cámara Naviera Internacional (ICS) propondrá en la próxima reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI crear un código de clasificación de emisiones de CO₂ para los buques de más de 5.000 toneladas, que se estructurará en calificaciones de la A a la E, de forma similar a otros productos, como los electrodomésticos.

ALFREDO ESCOLAR. Londres

La propuesta de la Cámara Naviera Internacional de crear una clasificación energética forma parte de un paquete integral de medidas para la reducción de las emisiones de CO₂ en la flota existente del transporte marítimo. El objetivo es garantizar un 40 por ciento menos para 2030, tomando como referencia las emisiones de 2008. Este esfuerzo se encuadra en el reto para “lograr una descarbonización del 100 por cien lo antes posible después del año 2050”, según destacan los responsables de ICS.

El sistema de identificación de buques propuesto, similar al que ya se emplea en otros productos y aparatos como neumáticos, electrodomésticos o viviendas, pretende incentivar a los propietarios de buques para mejorar la eficiencia de sus naves. De esta manera, los fletadores y cargadores de barcos se decidirán por buques más ecológicos y es posible que paguen una pri-



La propuesta de ICS persigue reducir las emisiones de CO₂.

Foto: Puerto de Oakland

ma extra por los barcos de alta calificación, mientras que los barcos con una calificación D o E es posible que se enfrenten a un menor desempeño por su ineficiencia energética.

Los operadores de buques de carga, en buena parte firmantes junto a organismos estatales e internacionales del acuerdo de ICS/OMI, ya han mostrado su acuerdo con esta

El código forma parte de las medidas para avanzar en la descarbonización

medida, aunque aún no se ha aclarado la forma específica de llevarla a cabo.

El Global Shippers Forum, GSF, que agrupa a decenas de transportistas, minoristas, fabricantes de automóviles, productos químicos o alimenticios, entre otros, ya ha aplaudido esta decisión. “Las empresas de importación y exportación con principios ambientales sólidos y sus propios objetivos de carbono neutral esperarán y exigirán una visibilidad total de la calificación de eficiencia energética de los buques a medida que entren en vigencia los requisitos propuestos”, han señalado fuentes de GSF.

FERROCARRIL

El ferrocarril exige al Gobierno británico un compromiso para el desarrollo de la carga

TXXI. Londres

El sector logístico ferroviario del Reino Unido ha condicionado el apoyo al proyecto de transporte de alta velocidad entre Londres y el Norte del país, HS2 (High Speed Two), a que el Gobierno de Londres se comprometa a dar un “apoyo inequívoco” con el crecimiento del transporte de mercancías por ferrocarril, según ha señalado la asociación empresarial Logistics UK.

Según esta organización, se necesita que el Ejecutivo asegure el futuro del transporte ferroviario de mercancías en el Reino Unido y proporcione una garantía segura de que los servicios de transporte tendrán acceso suficiente a la capacidad liberada que proporcionará el proyecto de alta velocidad HS2. Logistics UK asegura que la red ferroviaria convencional “está saturada” y en la actualidad se emplean casi la mitad de los trenes de mercancías que utilizaba la red hace 15 años. Esta situación se explica debido a que los servicios de pasajeros siguen creciendo de forma continua y, por tanto, acaparan la mayor parte de la red. Según un estudio de la asociación empresarial Logistics UK, el desarrollo de HS2 liberará espacio en la red ferroviaria existente para incorporar hasta 144 trenes de carga adicionales diarios. Según sus previsiones, con este desarrollo se podría eliminar todos los días hasta 10.944 camiones de las carreteras del Reino Unido.

FERROCARRIL

Lineas conecta Amberes y el occidente de Austria con su red Green Xpress

TXXI. Amberes

Lineas, operador privado de transporte de mercancías por ferrocarril, pondrá en marcha una nueva conexión de su red Green Xpress entre la ciudad belga de Amberes y la ciudad del occidente austriaco Langweid-Foret. Esta zona es conocida como “la región de los cuatro países”, Austria, Alemania, Suiza y Liechtenstein, y se sitúa en un área estratégica en la logística europea de mercancías.

El nuevo servicio de Lineas, que se iniciará a partir del próximo 15 de diciembre, ofrecerá tres frecuencias

semanales para conectar Amberes y Austria. Establecerá varias paradas intermedias en la región alemana del Ruhr, en la zona de Suabia, y, por último, en Vorarlberg, en Austria, la carga llegará al Combi Cargo Terminal Wolfurt, una parada que hasta hace poco no era posible realizar. Además de en esta terminal de mercancías, en la zona de Suabia (Alemania) está previsto poder hacer el cambio intermodal ferrocarril-carretera. En sentido contrario, cabe destacar que desde la ciudad de Amberes, la carga puede conectarse con los puertos de



Imagen de un ferrocarril del operador Lineas.

Amberes, Zeebrugge (Brujas), Gante y Róterdam a través de los traslados diarios de Lineas, así como con el resto de Europa a través de las conexiones regulares de su red

Green Xpress. Aunque se ha previsto una frecuencia semanal de tres envíos, la capacidad podrá aumentar en función del crecimiento de la demanda de los clientes.

Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

TRANSPORTE AEREO 130
 AGENTES DE CARGA AEREA 1301
 LINEAS AEREAS 1302

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

1401
CONTENEDORES

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

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

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

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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

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

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

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

ARAGON

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

1003
TRANSITARIOS

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

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

CASTILLA-LEON

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

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

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

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

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

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

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

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

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

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

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

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404

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

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

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

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

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA**

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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

MARITIMA VALENCIANA SA

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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

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

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

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

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

E. ERHARDT Y CIA. SA

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

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

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

GREEN IBERICA SA

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

CONTENEMAR BILBAO SA

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

1005

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

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

CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA

Muelle Tomás Olabarri, 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

CARGADORES

Cepsa crece en el transporte profesional al compra Intransport Service XXI a Esergui

TRANSPORTE XXI. Madrid

Cepsa ha adquirido a Estaciones de Servicio de Guipúzcoa (Esergui) la compañía Intransport Service XXI (IS-XXI), especializada en la gestión y venta de combustibles para profesionales y empresas de transporte. La compra de IS-XXI, con sede en Bilbao, incluye cinco estaciones de servicio situadas en Navarra, Álava y Girona, así como su sistema de tarjetas, con cobertura en más de 200 gasolineras de España y Francia, y una base de más de 6.000 clientes profesionales. Santiago Ruiz, director de la red de estaciones de servicio de Cepsa, ha señalado que “esta operación nos permite crecer y reforzar la presencia en el mercado profesional en el norte de España en localizaciones estratégicas como son las vías de conexión entre Portugal, España y Francia, y con un sistema de tarjetas orientado en su totalidad al transportista”. Cepsa dispone en España de más de 1.500 estaciones de servicio y cuenta con más de un millón y medio de clientes, de los que 300.000 son profesionales.

SERVICIOS

Montepino alcanza el millón de metros cuadrados realizados para el sector logístico

TXXI. Zaragoza

Montepino Logística ha alcanzado el millón de metros cuadrados promovidos en España desde 2014. Esta cifra se ha logrado tras la entrega del centro de operaciones de Luis Simões en el polígono industrial Ciudad del Transporte de Guadalajara. Este volumen, que implica una media de más de 150.000 metros cuadrados desarrollados para superficie logística al año, convierte a Montepino, con sedes en las ciudades de Zaragoza, Madrid y Barcelona, en uno de los referentes del sector *built to suit* (BTS) en España. La promotora ha duplicado su plan de negocio en tan solo tres años, alcanzando una cartera con un valor cercano a los 1.000 millones de euros y un portfolio que llegará a las 23 plataformas en 2021. Además, todos sus activos, con una media de edad que no superan los dos años, combinan plataformas logísticas *big box* o ‘XXL’ y de última milla.

Michelin presenta su nueva solución para la gestión de flotas de transporte por carretera

El grupo galo da servicio a 70.000 clientes que operan más de un millón de vehículos



En la Península, Michelin ya cuenta con 2.000 vehículos conectados.

► Michelin ha lanzado una solución avanzada de gestión de flotas que integra los datos de los vehículos para convertirlos en una “ventaja competitiva”. ‘Michelin Connected Fleet powered by Masternaut’ es el último desarrollo de la multinacional que da servicio a más de 70.000 clientes con más de un millón de vehículos bajo contrato.

TRANSPORTE XXI. Madrid

Michelin ha presentado una nueva propuesta que integra todos los servicios y soluciones avanzadas para la gestión de flotas de la multinacional francesa. ‘Michelin Connected Fleet powered by Masternaut’ trata de responder a los principales retos del sector, como los bajos márgenes operacionales, el control de costes de flotas, la optimización de la operativa y de facturación, la eficiencia del combustible, la seguridad y reducción de accidentes, las entregas a tiempo, la disponibilidad de conductores y su cualificación o las regulaciones medioambientales. “Transformamos los datos de una flota en una ventaja competitiva”, destacan desde el grupo. Desde 2016, Michelin ha mejorado su gama de servicios de gestión de flotas. Tras adquirir Sascar en América del Sur, NexTraq en América del Norte, la compra de Masternaut en 2019 reforzó aún más la experiencia del grupo en Europa. De este modo, el fabricante de neu-

máticos se ha convertido en uno de los cinco principales actores mundiales en la gestión de flotas, con 70.000 clientes y más de un millón de vehículos bajo contrato, que incluyen camiones, semirremolques y furgonetas, entre otros. Michelin apoya en Europa a más de 10.000 clientes que gestionan unos 250.000 vehículos. En la Península, cuenta con 2.000 vehículos conectados y la previsión es alcanzar los 10.000 en 2025, según informan desde el grupo a través de una nota. Michelin Connected Fleet powered by Masternaut, que acaba de dar los primeros pasos en España, se implantará en todo el mundo. Alemania será el próximo mercado europeo, y Sudáfrica, el primer lanzamiento transcontinental, arrancará el próximo año. Michelin Connected dispone de 50 gestores de atención al cliente en 13 países europeos. Además, ofrece una red de 450 instaladores homologados, 79 de ellos en España y Portugal. Michelin destaca que su nueva solución permite agilizar el proceso de planificación con el “acceso inmediato y ordenado” a toda la información. Así, añaden desde el grupo, “los gestores de flotas pueden planificar sus rutas, basándose en la ubicación de sus vehículos, capacidad de carga, destinos, horas de conducción y licencias de conductores y vehículos”. Además, “facilita evitar fallos y averías, gastos por inactividad y mantener el calendario de mantenimiento”.

CARGADORES

Cemex implanta en toda su flota de vehículos un sistema de control GPS

Cemex ha instalado un sistema de posicionamiento GPS que monitorea los aproximadamente 500 vehículos diarios que trabajan para la compañía especializada en materiales de construcción. Esta nueva operativa posibilita optimizar el consumo de combustible y garantizar la conducción sostenible. El sistema de GPS detalla el consumo diario de combustible de los camiones, de forma que, posteriormente se pueda implantar un plan de consumo eficiente y uso de gasoil, que ayudará a reducir las emisiones de CO2. Esta iniciativa se enmarca en la estrategia de negocio de Cemex, que integra la sostenibilidad de manera transversal en toda su actividad.

SERVICIOS

Agencia Marítima Portillo refuerza su digitalización con Adur Software

Agencia Marítima Portillo, operador andaluz de terminales portuarias, solicitó al comienzo de la pandemia a Adur Software Productions implantar un nuevo sistema de gestión de *Gate* para evitar riesgos derivados del contacto entre el personal de báscula con los transportistas que llegan a la terminal. La solución, habilitó dispositivos móviles con cobertura wifi (PDAs ruggedizadas) que permiten la identificación de los vehículos en la entrada, y con la utilización del sistema de firma Glass. El procedimiento hace que la imagen de dicha firma quede registrada en la base de datos documental de la terminal.

MARÍTIMO

El puerto de Cartagena ultima la compra de suelo para iniciar la ZAL

La Autoridad Portuaria de Cartagena, que preside Yolanda Muñoz, ultima la compra de unos 300.000 metros cuadrados a la Entidad Pública Empresarial del suelo (Sepes) para posibilitar el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Este complejo, que acogerá el traslado del Centro de Transportes y el Depósito Franco, proyecta estar conectado con el Corredor Mediterráneo y la terminal de contenedores.

SERVICIOS

El barómetro de TimoCom refleja en el tercer trimestre una “clara recuperación”

La bolsa de cargas destaca un crecimiento del 111% respecto al periodo de abril a junio

► TimoCom revela una “clara recuperación” en el transporte de mercancías en Europa en el tercer trimestre. Su barómetro indica un alza del 111 por ciento en las cargas ofertadas respecto a la actividad desarrollada entre los meses de abril a junio. También muestra un 17 por ciento más en comparación al tercer trimestre de 2019.



Gunnar Gburek, portavoz de TimoCom.

TRANSPORTE XXI. Erkrath

TimoCom revela en su último barómetro que el transporte de mercancías por carretera en Europa ha “mejorado mucho” entre los meses de julio a septiembre. Según su análisis, se refleja una “clara recuperación” al registrar un crecimiento en las cargas ofertadas del 111 por ciento respecto al segundo trimestre del año. Además, esta actividad supone un incremento del 17 por ciento en comparación con el tercer trimestre del pasado ejercicio. TimoCom destaca que por primera vez desde el inicio de la crisis generada por la pandemia del coronavirus se superaron los 10 millones de cargas en un mes, el pasado septiembre. Este volumen también supone superar en un 26 por ciento las cargas registradas en septiem-

bre del pasado ejercicio. “Las razones se deben seguramente a la situación epidemiológica más relajada de los meses estivales y una necesidad de recuperación notable tras los cierres en muchos países europeos”, aseguró Gunnar Gburek, portavoz de TimoCom. “Italia, muy afectada por la crisis, salió de su confinamiento muy estricto a principios de junio, y España también levantó su estado de alarma a finales de ese mes. Tras las paradas nacionales en casi toda Europa, la mayor parte de la producción volvió a subir”, aseguró Gburek.

SERVICIOS

La contratación logística en España se mantiene hasta septiembre, según CBRE

TRANSPORTE XXI. Madrid

La cifra de contratación en el sector logístico español se situó en los primeros nueve meses del año en 1.197.000 metros cuadrados, igualando prácticamente los niveles alcanzados en el mismo periodo del pasado ejercicio, según los datos de CBRE. La suma total de superficie logística contratada incluye las operaciones de Valencia, Zaragoza, Sevilla, Málaga y Bilbao, además de la de los dos grandes focos logísticos del país, zona centro y Cataluña. La zona centro registró una contratación de 653.000 metros cuadrados, de los cuales el 85 por ciento ha sido contratación neta, reveló Alberto Larrazábal, director nacional de

Industrial & Logística de CBRE. Además, “el total de la contratación supone un ascenso del 51 por ciento respecto al mismo periodo de 2019, por lo que se puede decir que el sector logístico es uno de los menos afectados frente a otros sectores inmobiliarios y será uno de los primeros que recupere la normalidad en el nivel de actividad”, incide Larrazábal. Cataluña alcanzó una contratación logística de 316.000 metros cuadrados hasta septiembre, de los que 173.000 han sido contratación neta. Esta cifra total supone un descenso del 32 por ciento respecto a la registrada en el mismo periodo de 2019. Valencia registró 104.000 metros cuadrados de contratación.

TRANSITARIOS

Grupo Raminatrans refuerza su tráfico de bobinas de papel

Grupo Raminatrans ha reforzado su tráfico de bobinas de papel que gestiona en la plataforma logística ubicada en la localidad valenciana de Ribarroja, con la incorporación de nuevos medios de manipulación. El grupo transitario, que preside Rafael Milla Navarro, acaba de renovar su flota de carretillas con la adquisición de dos elevadoras con baterías de litio a la firma valenciana Europea de Carretillas. Raminatrans, que viene gestionando desde hace más de dos ejercicios tráfico regular de bobinas de papel, ha coordinado un flujo de 22.000 toneladas de papel en lo que va de año en sus instalaciones de Ribarroja.



SERVICIOS

AR Racking instala un sistema de almacenaje en un centro de Seifert

AR Racking Alemania ha equipado el nuevo centro logístico de Seifert Logistics Group (SLG), situado en la localidad francesa de Hambach, que comprende una superficie de 41.000 metros cuadrados. El sistema de almacenaje comprende unas estanterías convencionales para palés, con más de 6.000 posiciones. Esta instalación, que se eleva a diez metros de altura, cuenta con seis niveles de soporte, todos ellos equipados con mallas metálicas. Además, para la gestión de las piezas pequeñas en los niveles inferiores de 41 de los módulos dobles se ha integrado una solución inteligente de almacenamiento y preparación de pedidos, con 8.600 espacios para contenedores.



SERVICIOS

Panattoni desarrollará un parque logístico con 20.000 m2 en Valencia

Panattoni ha anunciado el inicio del proyecto Panattoni Park Valencia Sur, que incluye el desarrollo simultáneo de dos edificios de 14.000 metros cuadrados y 6.000 metros cuadrados, respectivamente. El complejo, que está ubicado en la zona industrial de Picassent, podrá albergar hasta tres clientes distintos, donde 18.000 metros cuadrados serán diseñados para almacén y otros 2.000 para oficinas y entreplanas. El nuevo parque logístico dispondrá de conexiones directas con las autopistas A7 y A3, así como con el puerto de Valencia, el aeropuerto y las terminales de carga y estación ferroviaria.



SERVICIOS

Hyster desarrolla una solución para manejar dos contenedores vacíos

Hyster ha desarrollado una solución que ofrece un manipulador de dos contenedores vacíos de forma simultánea. “La cantidad de contenedores enviados en todo el mundo sigue creciendo y estamos viendo un mayor uso de depósitos de contenedores vacíos”, asegura Richard Root, director de Gran Maquinaria para Europa de Hyster. A su juicio, “el doble manejo puede ayudar a mejorar el rendimiento de la terminal y reducir la congestión en los puertos, tanto en su interior como en las carreteras”. Root remarca que “con una mayor velocidad y eficiencia, la manipulación de contenedores vacíos dobles podría aumentar el rendimiento hasta en un 30 por ciento, rebajando el coste por contenedor movido y aumentando la rentabilidad”.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com