

El Comité Nacional se harta del “ninguneo constante” del Ministerio

Los transportistas rompen la mesa tripartita y exigen continuar las negociaciones con el ministro Ábalos



González (Comité), Ábalos (ministro de Transportes), Sánchez (Aecoc) y Castán (ACE).

PAG.10-11



Alfonso Serrat Pedrón
Pte. de Boluda Shipping

**“DAILY CANARIAS
VA A SER UNA
REVOLUCIÓN
LOGÍSTICA”**

Páginas 8-9

OPER. LOGÍSTICOS / 17

Picking Farma
crece en servicios
‘just in time’

CARRETERA / 25

Alianza Galadtrans
incorpora nuevos
equipos frigoríficos

AÉREO / 34

En 20 años, la flota
de carga crecerá un
60%, según Boeing

El futuro del transporte será ‘comodal’ y ‘sostenible’

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) presentó el 20 de noviembre en la sede de la CEOE el ‘Informe Prospectivo’ del transporte de mercancías, realizado por la consultora Torres y Carrera. El estudio revela el “papel estratégico y transversal” del sector, poniendo el foco en la comodalidad y la sostenibilidad, sin perder de vista el reto de la transformación digital. **PAG 12**

Mercedes-Benz avanza en el desarrollo de su base logística en el CTV

Mercedes-Benz avanza en el desarrollo de su plataforma logística de automoción en el Centro de Transporte de Vitoria (CTV), con acceso directo a la red ferroviaria. El fabricante alemán dispone de más de 84.200 metros cuadrados, tras la ampliación llevada a cabo a finales del pasado año con la compra de la última parcela intermodal disponible, que anteriormente ocupaba el grupo Ros Casares. **PAG 28**

El puerto de Algeciras afianza su apuesta por el tráfico import-export

El puerto de Bahía de Algeciras consolida su apuesta por la carga import-export tras dar luz verde a una futura expansión en la que invertirá 300 millones de euros. La Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, pretende lanzar, a partir de 2025, la ampliación de Isla Verde Exterior dedicada a contenedores y carga rodada para garantizar su liderazgo en el Estrecho de Gibraltar. **PAG 32**

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

Salgar

CONTAINER - LAND - RAIL

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

MESA de Redacción

Naviera Armas Trasmediterránea ha acudido a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) para solicitar una inyección de fondos públicos. La naviera viene trabajando en un plan de reestructuración de deuda por valor de 580 millones de euros, tras haber acallado los rumores de que se encontraría en una situación preconcursal, mientras que en el sector no se descartaba un cambio en la propiedad. La petición de ayuda cursada a la SEPI, a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, dotado con 10.000 millones de euros, ascendería a alrededor de 100 millones de euros. Esta es la segunda petición de ayuda realizada tras la formulada por Air Europa, que obtuvo un rescate de 475 millones de euros.

La Junta de Andalucía prevé una inversión para el desarrollo de las áreas logísticas andaluzas de 176 millones de euros en el periodo 2021-2027. Las actuaciones generarán una superficie logística próxima a las 500 hectáreas. Las principales obras se realizarán en Níjar, Córdoba, Sevilla, Algeciras, Jaén y Motril (Granada), así como en la primera fase del área logística de Antequera (Málaga), una importante inversión que abarcará 92 hectáreas, que irá ampliándose hasta alcanzar las un máximo de 330 hectáreas.

El Adif ha licitado las primeras actuaciones que permitirán la circulación de trenes de 750 metros entre Barcelona y Madrid: dos contratos para la redacción de los proyectos de construcción para la ampliación de los apartaderos en 10 estaciones del corredor ferroviario por un montante de 1,62 millones de euros. El plazo de ejecución de las obras es un año. La Autoridad Portuaria de Barcelona, Puertos del Estado y el Adif firmaron el pasado mes de octubre un convenio para tirar adelante el proyecto. Las obras tienen un coste de unos 30 millones de euros y se ejecutarán por fases hasta 2023.

FE DE ERRORES

Capacidad de Vopak Terquimsa

En la sección ascensor de la edición del 15 de noviembre, publicamos que la capacidad de las instalaciones de Vopak Terquimsa eran de 40.000 metros cúbicos. Nos dejamos en el tintero un "seis", lo que cambia sustancialmente el dato. La estibadora cuenta actualmente con una capacidad total para almacenar 640.000 metros cúbicos.

JONÁS



SE MUEVEN



Ana González

Ana Isabel González Herrera, presidenta del CEL, ha sido nombrada vocal del Consejo Social de la Universidad de Alcalá, por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, órgano competente en materia de universidades.



Patricia Sánchez

XPO promociona a Patricia Sánchez al puesto de nueva creación de 'customer service leader' del negocio de transporte de la compañía en Iberia y Marruecos. Se incorporó a XPO en 2015 como responsable de excelencia operacional.



Enric Ticó

Todas las asociaciones de transitarios han respaldado la candidatura de Enric Ticó para seguir al frente de Feteia, que fue la única presentada. La Asamblea General Extraordinaria Electoral se celebrará el 2 de diciembre.



Denis Baudoin

La asociación de transportistas europeos Astre ha reelegido como presidente del grupo a Denis Baudoin durante las asambleas generales de octubre, que también designaron a los miembros del Consejo de Administración.



Antonio Macedo

Antonio Macedo ha sido elegido presidente de la Asociación de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial (Formaster). Entre sus objetivos figura apostar por las nuevas tecnologías en la formación de conductores.

DEBATE

SÍ

Kitack Lim
Secretario general de la OMI

¿El proyecto de enmiendas al Marpol reducirá las emisiones del transporte marítimo?

El proyecto de enmiendas al Convenio Marpol, elaborado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), reducirá aún más las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. El proyecto de enmiendas, presentadas ahora para su aprobación oficial en 2021, requeriría que los buques combinaran un enfoque técnico y operacional para reducir las emisiones. Ello está en consonancia con la ambiciosa estrategia de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, cuyo objetivo es reducir las emisiones del transporte marítimo internacional en un 40 por ciento para 2030, en comparación con 2008. Todavía queda por delante una labor considerable en la implementación de las medidas, pero confío en que el espíritu de cooperación de la OMI, demostrado en los últimos años, permitirá avanzar rápidamente en la elaboración de directrices técnicas y un código de emisiones.

Faig Abbasov
Dir. Transporte Marítimo T & N

NO

La OMI ha dado luz verde a una década de crecientes emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo.

La propuesta, aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, rompe la estrategia inicial de gases de efecto invernadero de la organización de tres formas cruciales: no logrará reducir las emisiones antes de 2023, no alcanzará un pico de emisiones tan pronto como sea posible y no establecerá las emisiones de CO2 del transporte marítimo en línea con los objetivos del Acuerdo de París. Europa debe ahora asumir la responsabilidad y acelerar la aplicación del Pacto Verde. La Unión Europea debería exigir a los barcos que paguen por su contaminación en su mercado de carbono, así como exigir el uso de combustibles ecológicos alternativos y tecnologías de ahorro de energía. En todo el mundo, las naciones deben tomar medidas sobre las emisiones marítimas donde la agencia de la ONU ha fallado por completo.

OPINIÓN



Transporte
El periódico del transporte y la logística en España XXI

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

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

Hace falta buena política de transporte

Al ministro de Transportes, José Luis Ábalos, le crecen los enanos. A la huelga de estibadores del puerto de Bilbao, que ya le empuja a provocar dolores de cabeza, se suma la revuelta de los transportistas, que se han levantado de la mesa tripartita, en la que también participan los cargadores y la propia Administración. La carga y descarga solo ha sido la gota que ha colmado el vaso. El Comité Nacional, hartado del ninguneo constante del Gobierno, que no acompaña las buenas palabras con hechos, ha pegado un puñetazo en la mesa, volviéndose a escuchar, aún de forma tímida, los tambores de guerra. La industria exige una interlocución al “más alto nivel político”, con la presencia del ministro y su actual mano derecha, Pedro Saura, tras observar con preocupación como disminuye en la mesa el nivel de interlocución, encontrándose con un “foro de debate técnico, denso y tedioso”. Y es que, pese a la fuerte oposición a la figura de un mediador, cuando se puso sobre

la mesa el nombre de Juan Miguel Sánchez, la Dirección General de Transporte Terrestre sigue a lo suyo. No solo ha adjudicado a la Fundación CETMO el “apoyo técnico para la elaboración del plan de impulso a la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera”, licitado por un importe de 14.999 euros, sino que, además, ha fichado a Pere Padrosa, si bien no se sabe en calidad de qué y cuál será su función, porque el Ministerio sigue dando la llamada por respuesta. Un reciente informe prospectivo sobre el futuro del sector, realizado por Torres y Carrera para Astic, ya pone sobre la mesa que transportistas y cargadores están llamados a llegar a un entendimiento y a mejorar su capacidad. Y, curiosamente, cerró la jornada el número dos del Ministerio, Pedro Saura, que confesó que “en España no se ha hecho política de transporte”. ¿Una declaración de intenciones o solo un discurso más de cara a la galería? El tiempo dirá, pero el transporte se merece algo más que aplausos.

Un nuevo escenario para la carga aérea

El sector de la carga aérea también hace los deberes en el ámbito de la sostenibilidad medioambiental. Inversión en nuevas tecnologías, combustibles ecológicos y mejoras en la operativa son los tres ejes sobre los que se asienta este nuevo modelo de carga aérea sostenible. Así se puso de manifiesto en el marco de la segunda edición del ‘Madrid Air Cargo Day’, un evento que impulsa la asociación Foro MADCargo, que preside Jesús Cuéllar, y que tuvo la capacidad de reunir recientemente en formato telemático a directivos de más de 24 países de Europa y Latinoamérica. En el caso de los combustibles ecológicos, la principal expectativa se concentra en torno al biocombustible para aeronaves, el denominado *Sustainable Aviation Fuel* (SAF). Actualmente, existen siete procesos de producción de este tipo de biocom-

bustible que ofrecen un resultado químico casi idéntico al combustible fósil, de los que dos han sido aprobados este mismo año. No obstante, este combustible sostenible para aviación tiene su mayor lastre por ahora en el precio, que se sitúa actualmente en el entorno del doble del combustible de origen fósil tradicional, según apuntan los expertos. En este sentido, es previsible que su precio vaya bajando en base a políticas medioambientales por parte de la Unión Europea y otros países del resto del mundo. La sostenibilidad en el transporte de carga aérea es una necesidad de cara al futuro, pero también es una oportunidad de transformación del modelo de negocio a partir de la utilización de los fondos europeos vinculados al Pacto Verde Europeo. Nos aproximamos a un nuevo escenario para el transporte aéreo de mercancías.

LA ROSCA



Alfonso Alday

Da igual el color del Gobierno de turno, el problema es que no hay un modelo de transporte de país

Futuro

Astic presentó el pasado 20 de noviembre en la sede de ACEOE el ‘Informe Prospectivo’ sobre el futuro del transporte, realizado por la consultora Torres y Carrera. En la jornada, enmarcada dentro de un encuentro informativo digital de *Europa Press*, se pudo constatar que hay muchas incertidumbres en el horizonte, pero una certeza clara: “el camino será sostenible, o no será”. Una meta que lleva un objetivo implícito: la necesidad de avanzar hacia la intermodalidad, potenciando las sinergias entre modos, con el reto de la descarbonización como telón de fondo. Y como se ve en la encuesta del último suplemento de TRANSPORTE XXI, ‘Multimodalidad’, que editamos junto a este número, “queda mucho trabajo por hacer”.

Transportistas y operadores llevan años marcando la ‘hoja de ruta’ para que la ‘comodalidad’ empiece a coger velocidad en España, pero, lamentablemente, la Administración, más atenta a los viajeros que a las mercancías, continúa haciendo oídos sordos a las propuestas de los principales actores del sector, que algo saben del negocio.

En el caso del ferrocarril, con una cuota irrisoria, a años luz de los objetivos de Bruselas, los datos de tráfico hablan por sí solos de la delicada situación. Y el principal problema no es la falta de infraestructura, sino de gestión y mejora de los componentes del coste ferroviario. El propio director general de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral, que participó en la jornada, hizo autocrítica al reconocer que “no hemos sabido orientarnos al cliente”.

La industria está deseando subirse al tren o al barco. Y lo harán -como lo vienen haciendo ya-, cuando tengan un sistema de transporte igual o más competitivo en precio y servicio que la carretera. No se trata de una cuestión romántica, ligada a la sostenibilidad, sino de que puedan alcanzar un ‘caso de éxito’. Y ahí es donde España suspende. Da igual el color del Gobierno de turno, no ha habido, ni hay, un modelo de transporte (multimodal) de país.

a.alday@grupoxxi.com



SIN RODEOS



El Déficit y la Deuda nos están diciendo que la cosa no tiene remedio aunque los políticos sigan sin darse por enterados

A. Pérez de Calleja

En paralelo

La mayor parte de nuestros problemas económicos, empezando por la Deuda Pública y el Déficit presupuestario, tienen su origen en una incapacidad generalizada para reconocer y aceptar que la economía española tiene serias limitaciones. Incapacidad que en la clase política y la administración alcanza niveles de ceguera deliberada e interesada.

Después de todo lo que hemos pasado -tres grandes crisis económicas- y la que está cayendo -la pandemia- es imposible ignorar que España posee un tejido empresarial que tiene el enorme mérito de haber sobrevivido a coyunturas recesivas, al ninguneo del Estado y a la animadversión, abierta y declarada, de gran parte de la sociedad hacia la iniciativa privada, tachada de explotadora. No lo será tanto si tenemos en cuenta el gran número de empresas que han desaparecido y la escasa inclinación de los españoles hacia el emprendimiento, que juzgan con razón, y sin advertir la contradicción, de demasiado arriesgado.

Pero es cierto también que ese tejido, por todo un conjunto de circunstancias que tienen que ver con la historia reciente, apenas ha creado tecnología propia, el tamaño de las empresas es pequeño, la productividad está estancada, y su potencial de crecimiento se ha desplomado. Por si fuera poco, el equilibrio regional ha desaparecido, tenemos serios problemas medioambientales y adolecemos de gente formada en las nuevas tecnologías.

Todo lo cual, aun siendo de dominio público, no ha impedido que el Estado haya intentado edificar sobre cimientos tan frágiles un estado de bienestar generoso y universal, y una administración despilfarradora y sobredimensionada. Después de sufrir dos embates casi seguidos, 2008 y 2020, ese edificio se está viniendo abajo. El Déficit y la Deuda nos están diciendo que la cosa no tiene remedio aunque los políticos sigan sin darse por enterados.

La moraleja de esta historia es que economía y bienestar, producción y gasto, deben seguir caminos paralelos e interdependientes. Si uno de ellos, generalmente el gasto, avanza demasiado, eso que los políticos están empeñados en llevar a cabo por todos los medios, las consecuencias suelen ser desastrosas. Que es lo que nos está pasando ahora mismo.

transporte@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Tiba refuerza su negocio en Latinoamérica con la adquisición de Bemel, tercera transitaria de Colombia. En la imagen, **Javier Romeu**, CEO de Tiba, con el presidente de Bemel, **César Benavides**. Bemel, que mantendrá su marca, tiene 250 empleados y moverá 21.000 TEUs en 2020.

VICIOS *de transitario*



Jesús Cuéllar

Estamos viviendo el reverso de la medalla de los problemas que tenían las navieras en aquellos tiempos cuando emprendían guerras de precios de fletes, que beneficiaba a los cargadores, pero que era ruinosa para el sector naviero

La venganza de Hanjin

En los días que escribo estas líneas, vivimos un auténtico riesgo de colapso en el comercio entre Asia y Europa. La falta de contenedores vacíos listos para cargar en origen, los cuellos de botella en algunos puertos debido a procesos especiales para prevenir el coronavirus, pero, sobre todo, la limitada capacidad generada por la estrategia de las navieras al retirar barcos y hacer *blank sailings*, junto con el aumento de demanda del inicio de la tradicional *peak season*, se ha convertido en algo más que una combinación explosiva. El momento es tal que las navieras están no aceptando *bookings*, no cargando los aceptados o bien haciendo *roll-overs* de contenedores ya recibidos. Aprovechando la escasa capacidad y, sobre todo, la falta de equipos, se produce una auténtica subasta y, como consecuencia, dan prioridad para embarcar a aquellos envíos de clientes dispuestos a pagar las altas tarifas del mercado *spot*, que se encuentra en niveles de precios nunca vistos, del orden de los 6.000 USD por contenedor de 40 pies.

Estamos viviendo el reverso de la medalla de los problemas que tenían las navieras cuando emprendían guerras de precios de fletes, que beneficiaba a los cargadores, pero que era ruinosa para el sector naviero, como demostró la quiebra de Hanjin.

Como resultado de las estrategias de las navieras para evitar que algo similar volviera surgir, el péndulo se ha ido al lado contrario y son ahora las navieras las que han conseguido imponer sus intereses y forzar a los cargadores a aceptar una situación de precios que, en mi opinión es en gran medida derivada de las mencionadas estrategias.

Es, digamos, "la venganza de Hanjin". Un efecto diferido pero originalmente generado como reacción a ese caso. El problema es que se trata de una reacción que perjudica a los cargadores duramente y que se expande quizás más allá de lo esperado. Debido a la necesidad imperiosa de encontrar vías para hacer llegar a Europa lo que en marítimo es casi imposible, los cargadores derivan envíos hacia otros modos como el tren, al que también han transmitido la congestión, los mismos problemas de escasez de contenedores libres para cargar y la inflación de precios. Incluso algunas cargas se derivan al aéreo acumulando si cabe más tensión en un modo que ya arrastraba problemas de falta de capacidad, ante la imposibilidad de usar las bodegas de la mayoría de aviones de pasaje, que se siguen manteniendo en tierra. La suspensión de pagos de Hanjin fue hace cuatro años. La venganza es un plato que se sirve frío.

jesus@cuellar.eu

QUÉ *bien*

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ha situado como referente el proyecto H2Ports que se está llevando a cabo en el puerto de Valencia en el marco de la estrategia energética española para combatir el cambio climático. Sánchez ha señalado que esta iniciativa "convertirá al puerto de Valencia en el primero de Europa en usar vehículos portuarios propulsados por pilas de hidrógeno". H2Ports es un proyecto piloto para incorporar el hidrógeno en las operaciones logísticas portuarias con el objetivo de reducir su impacto ambiental, y que situará a Valencia como el primer puerto de Europa en incorporar la energía del hidrógeno en sus terminales en 2021. El proyecto permite testar una *reach stacker* de carga/descarga y transporte de contenedores, alimentada con hidrógeno, una cabeza tractora de terminal para operaciones *ro-ro*, propulsada por pilas de hidrógeno y una estación móvil de suministro de hidrógeno que proporcionará el combustible necesario para los equipos.



El puerto de Valencia, pionero en hidrógeno.

QUÉ *mal*

Las maniobras del sindicato Coordinadora que están torpedeando en la práctica la aplicación de la Ley en el modelo laboral de la estiba en España, denunciadas recientemente por la patronal Asoport. La asociación, que preside Joaquim Coello, exige un posicionamiento judicial rápido por parte de la Audiencia Nacional que ha aplazado, por tercera vez, el juicio previsto por el IV Acuerdo Marco de Estiba hasta el mes de junio de 2021. El aplazamiento por causa de enfermedad del abogado de Coordinadora "pone de manifiesto la ineficacia de nuestro sistema judicial incapaz de poner fin a situaciones de clara indefensión que producen daño a la economía y perjudican la necesaria paz social como los abusos e intimidaciones que se están produciendo en la huelga del puerto de Bilbao", ha denunciado la patronal Asoport.

TRIBUNA LIBRE



Pablo Bengoa

En el momento de escribir esta tribuna, ya hay 48 vacunas en ensayos clínicos con humanos, once en la fase más avanzada para su posible aprobación. Entre estas últimas ya han anunciado una efectividad

por encima del 90 por ciento los proyectos de la alemana BioNTech/Pfizer, la rusa Gamaleya y la apuesta de Moderna. Vendrán muchos más, afortunadamente

El reto logístico de las vacunas

Todo parece apuntar a que la mayoría de las vacunas se están desarrollando bajo los nuevos tipos de vector ARN y de vector viral; y la plataforma del ARN, en concreto, tiene una mayor probabilidad de necesitar unos requisitos logísticos extremos en materia de temperatura, que pueden llegar a los -80 °C.

Empresas farmacéuticas, gobiernos, ONG y proveedores logísticos se tienen que preparar para gestionar la distribución y garantizar que se cumplen los requisitos de entrega en tiempo y de refrigeración homogénea. Es fundamental mapear desde ya los requisitos logísticos e identificar los posibles cuellos de botella en los puntos clave de la cadena de suministro: transporte intermedio, envío intercontinental, almacenamiento, distribución local y almacenamiento final de corto plazo en el lugar de utilización.

Las vacunas, probablemente, serán transportadas por carga aérea en las distancias más largas. Para asegurar la cobertura global para los próximos dos años, es posible que se necesiten unos 200.000 desplazamientos de contenedores pasivos de carga refrigerada en unos 15.000 vuelos para gestionar más de 10.000 millones de dosis. En la distribución local, el cumplimiento de los estrictos requisitos de temperatura resultará aún más complicado, aunque por un motivo distinto: aunque la duración del proceso es aquí mucho más planificable y consistente, el tamaño de los lotes se reduce notablemente. Esto plantea tres desafíos operativos. El primero, el mero número de envíos (casi 15 millones

de cajas refrigeradas en una cadena de suministro potencial), con el correspondiente volumen de bloques de refrigeración o de hielo seco. En segundo lugar, asegurar una gestión homogénea de la temperatura en todo el proceso de distribución. Finalmente, el manejo físico de ultracongelados requiere un equipamiento especial y procesos operativos para evitar lesiones, por lo que gran número de *couriers* y consignatarios han de ser informados o incluso instruidos previamente. En cuanto a la

implementación, hay que tomar decisiones de diseño respecto a la cadena de suministro para la distribución de vacunas. En DHL hemos definido tres arquetipos logísticos *end-to-end* de entre los que podrán elegir las empresas farmacéuticas y las entidades públicas para suministrar las dosis finalizadas de la vacuna:

Envío directo: el más rápido. Lleva las vacunas (paletizadas o en cajas) directamente del punto de llenado y acabado al destino final en camión o por carga aérea. Esta modalidad sería de utilidad en la distribución inicial global para su uso en primera línea, a largo plazo en pequeñas regiones o bien en casos en los que el punto de destino se encuentra relativamente cerca al punto de fabricación.

Cross-docking local: las tarimas con cajas refrigeradas tamaño paquete vuelan al país de destino, donde se someten a un *cross-docking* (cruce de muelles), son etiquetadas y transportadas en camiones a diferentes puntos finales. Esta distribución puede minimizar los costes de envío transfronterizos y funciona especialmente bien en destinos de una



región pequeña que estén relativamente lejos del punto de fabricación.

Almacenamiento local: emplea las capacidades locales de almacenamiento y ejecución para recibir tarimas completas y luego separar en unidades tamaño paquete para el almacenamiento y posterior entrega de última milla. Este podría ser el arquetipo más adecuado para grandes regiones de destino y una solución a largo plazo para tipos de vacunas que pueden transportarse con requisitos

de temperatura no muy estrictos. La adecuación de estos arquetipos variará en función de los requisitos de temperatura, las distancias de transporte y los volúmenes, así como de los factores relacionados con los costes, los tiempos de espera, la capacidad de almacenamiento y la disponibilidad del embalaje y del equipamiento. Todos estos parámetros pueden variar para cada vacuna y deberán tenerse en cuenta a la hora de seleccionar el arquetipo más adecuado para la distribución.

Desde la pandemia de gripe en 1918 hemos visto surgir el VIH, el SARS, el MERS... La COVID-19 es el ejemplo más reciente y grave, pero no será el último. Entre los factores que impulsan esta tendencia se encuentran la globalización y los cambios en el uso de la tierra, factores que seguirán aumentando e intensificando la frecuencia de las crisis sanitarias. Si estamos mejor preparados, podremos salvar vidas cuando llegue la próxima.

Las lecciones aprendidas de la pandemia COVID-19 y la inversión en prevención de crisis pueden ayudar a los líderes gubernamentales a asegurar unos suministros adecuados. Desde el grupo consideramos clave cinco pilares para gestionar con éxito la reacción a una nueva posible crisis:

- 1.- Desarrollar y dar a conocer un plan de respuesta de emergencia claro y predefinido.
- 2.- Construir una red de alianzas público-privado y público-público.
- 3.- Identificar y asegurar el acceso a la infraestructura logística necesaria.
- 4.- Establecer transparencia de la cadena de

suministro mediante la aplicación de TI.

5.- Crear estructuras organizacionales y asignarles recursos para institucionalizar y coordinar la totalidad de la gestión de la respuesta, incluyendo el plan, socios, infraestructura y TI.

El éxito solo será posible con coordinación, profesionales especializados, avances tecnológicos e intervención política.

Pablo Bengoa es director de la Unidad de Negocio Life Science & Health Care de DHL Supply Chain Iberia

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

El trabajo llevado hasta ahora es un primer paso necesario, pero de momento no es más que un pasito de bebé

Ley de Movilidad

El Ministerio de Transportes ha publicado recientemente un Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte que se acaba de someter a participación pública. El documento aboga por situar al ciudadano en el centro de las políticas de movilidad con base en un conjunto de principios que parecen muy razonables. La iniciativa debe ser aplaudida, ya que una de las mayores carencias de nuestro sector es la inexistencia de una regulación homogénea y transversal de la movilidad en la que el usuario sea el centro. Además, hasta ahora se ha pasado de puntillas sobre aspectos clave para la movilidad como son la sostenibilidad financiera, la justicia entre modos que implica llevar a la práctica el principio de quién contamina paga, la equidad fiscal y las razones para otorgar subvenciones.

En logística y distribución urbana, el anteproyecto plantea aplicar incentivos ambientales para fomentar una movilidad más sostenible. Contempla además la adopción de medidas para promover la digitalización de la cadena logística y establece la necesidad de lograr una visión conjunta en el reparto urbano que elimine barreras administrativas para fomentar la intermodalidad. Curiosamente, no hace referencia explícita a la posibilidad de apostar por el *blockchain* para su aplicación en la cadena logística intermodal, pese a las ventajas que conllevaría para los procesos legales y de contratación del transporte. Se trata de una Ley muy ambiciosa en sus objetivos, pero que de momento no ha entrado a definir los aspectos concretos en los que puede existir conflicto entre agentes o modos de transporte. El Anteproyecto dice poco también sobre las formas de economía colaborativa que tanto están impactando a la competencia. Seguramente, la consulta pública ha permitido al Ministerio recibir ideas nuevas que podrán enriquecer el proyecto. El trabajo llevado hasta ahora es un primer paso necesario, pero de momento no es más que un pasito de bebé. A partir de ahora comienza la fase más difícil, que requerirá tomar decisiones que seguramente escogerán a unos y a otros; pero que, si son efectivas y valientes, contribuirán sustancialmente a la eficiencia de la movilidad y al crecimiento de la economía española.

jvassallo@caminos.upm.es

REVOLERA



Ramón Valdivia

Una mesa no compartida, sino partida en tres no se tiene en pie por mucho tiempo

‘Tripartida’

Hace pocos días participé en la presentación de un informe prospectivo sobre el futuro del transporte de mercancías. En él se han utilizado técnicas de sondeo que permiten obtener valioso conocimiento a partir de los datos y respuestas aportados por todos los estamentos que pueden estar implicados. Tratándose del transporte, ese “todos” no deja fuera a prácticamente nadie. Todos los usamos, de un modo u otro. Pero mientras los que allí estábamos tratando de transmitir sus principales conclusiones, no dejaba yo de sentir cierto desasosiego porque, frente a esta ventana al futuro, se nos acababa de cerrar la puerta de la famosa “mesa tripartita” de negociación entre cargadores, transportistas y Administración. De este tipo de fracasos, no es que este sea el primero. Los ha habido y los habrá, me temo, mientras busquemos “victoria” en vez de acuerdo y mientras no cambie la percepción de que el transporte es un “mal necesario” cuyo impacto en las cuentas de gastos hay que minimizar a toda costa. Si eso persiste, creo que habrá pocas posibilidades de construir una sana relación entre quien entrega el servicio y quien, al utilizarlo, está obteniendo una forma muy eficiente de hacer crecer sus posibilidades de conquistar mercados tan distantes y dispersos como se quiera. En el eslabón más importante de esa cadena de distribución y suministro está, precisamente, el conductor profesional. Una figura en vía de extinción, acosada por la búsqueda cortoplacista de reducción de gastos que ha convertido en obligación casi indiscutible que, siendo un experto en manejar vehículos sofisticados y en recorrer miles de kilómetros sin novedad, el conductor deba, además, cargar y descargar, ejerciendo funciones propias de otras profesiones, usando medios que no son el suyo y siguiendo instrucciones que nada tienen que ver con las que le son propias. Una mesa no compartida sino partida en tres no se tiene en pie por mucho tiempo. Resulta chocante que se puedan estimar como “rentables” comportamientos eminentemente cortoplacistas sin atender a las consecuencias a medio plazo. Aún más incomprensible me parece que la Administración parezca no percatarse de ello y omita actuar decididamente para sellar las grietas en lugar de “documentarlas”.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

La logística omnicanal se ha convertido en una prioridad para El Corte Inglés. Desde hace dos años, la compañía desarrolla un proyecto en el que, al margen de los centros logísticos especializados en el comercio electrónico, las tiendas juegan un papel fundamental en las entregas de última milla. “Nuestro objetivo es ser capaces de disponer de la mercancía lo más cerca del cliente”, avanza **Javier López de la Oliva**, Chief Supply Chain Officer de El Corte Inglés. Esta transformación ha dado lugar a una oferta logística “extendida”, en la que las tiendas han pasado de representar un peso inferior al 10 por ciento en los volúmenes de la venta *online* de la firma a duplicar ese peso en apenas unos meses. De hecho, en la etapa del confinamiento durante la pasada primavera, las tiendas movieron más volumen de mercancías dirigidas al comercio electrónico que los propios centros logísticos, según ha reconocido López de Oliva. La apuesta de El Corte Inglés se centra en ir limando poco a poco la brecha entre el *offline* y el *online*, para lo que está incorporando nuevos servicios como la entrega en el día de productos de alimentación, la tarifa plana o la app. Además, la firma sigue trabajando en mejoras logísticas para sostener esta apuesta, como la colaboración con los proveedores para reducir roturas y ampliar servicio o el esfuerzo en mejorar los ratios operativos en la última milla, principalmente en el ámbito de las entregas en el día. El Corte Inglés llegó a multiplicar por seis sus ventas *online* en el pico de la primera ola de la pandemia y ahora trabaja “en la parte de esos volúmenes que ha llegado para quedarse”. También en la alimentación, en la que las ventas *online* de la firma se han multiplicado por tres. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

Hay señales claras de la reestructuración de las cadenas de suministro debido a factores “técnicos”, y que pueden hacer cambiar la geografía económica mundial, tales como la creciente automatización de los procesos industriales donde la mano de obra tiene un peso relativo cada vez menor, o el alto nivel de riesgo en los suministros concentrados en ciertas zonas

¿Está cambiando la globalización?

Nadie podía imaginar hace un año los enormes cambios que vivimos desde que empezó la pandemia. Algunos ya estaban en marcha y se han acelerado, pero no estamos seguros de que una vez volvamos a la normalización, estos cambios serán permanentes. Para ceñirnos a nuestro ámbito de la cadena de suministro, estamos casi seguros de que el peso de los canales digitales se habrá multiplicado y su cuota será significativamente más alta que la anterior a la crisis, pero ¿qué ocurrirá con las cadenas de suministro globales?, ¿habrá una “vuelta a casa” de la industria y de las fuentes de producción? El problema tiene una alta complejidad por la cantidad y la importancia de los factores que intervienen. Por un lado, los aspectos políticos, económicos, fiscales, tecnológicos y humanos configuran las decisiones de las empresas a la hora de localizar las fuentes de producción. Por otro lado, el valor que le dan los consumidores y las propias empresas a su beneficio personal frente a otros aspectos ligados a la sostenibilidad, el beneficio de su comunidad local o los derechos humanos, pueden hacer que la decisión de compra y los precios de venta no estén simplemente influenciados por

los costes de producción. Mucho se debate sobre el peso real de los aspectos solidarios y sostenibles, pero todavía no importan tanto ni para los consumidores ni para las empresas como para olvidarse del “precio más bajo posible”. Sin embargo, hay señales claras de la reestructuración de las cadenas de suministro debido a factores “técnicos”, y que pueden hacer cambiar la geografía económica mundial, tales como la creciente automatización de los procesos industriales donde la mano de obra tiene un peso relativo cada vez menor, o el alto nivel de riesgo en los suministros concentrados en ciertas zonas geográficas especialmente de Asia. Algunos estudios serios ya han puesto precio a la “salida global de China” de las economías productivas occidentales, y aunque las magnitudes económicas son gigantescas, son asumibles y el inicio del fenómeno de la “vuelta a casa” que ya estamos viendo, puede desequilibrar el orden económico actual. La paradoja es que el poder para el cambio global lo tenemos cada uno de nosotros en nuestras decisiones individuales.



Blog: felogdecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

¿Cómo sería de eficiente la logística si a golpe de clic cualquier interviniente pudiese saber qué está pasando con lo suyo?

Macroproyectos

Cómo sería el transporte si todos los vehículos tuviesen un carnet digital que los identificase? ¿Y si las cargas que mueven y las personas que los conducen también lo tuviesen? Incluso las naves logísticas, los fabricantes de los vehículos, los talleres, los encargados del mantenimiento, las aseguradoras, las ITV, los centros formativos, las entidades financieras y, por supuesto, los cargadores. Incluso los procesos empresariales. ¿Cómo serían de eficientes los procesos logísticos si a golpe de clic cualquier interviniente pudiese saber qué está pasando con lo suyo, el camión, la furgoneta, la nave de almacenamiento, el tren, el avión, el barco, la terminal o la carga? ¿Qué habría que hacer para que esto fuese posible? Habría que “tokenizar”, es decir, crear un pasaporte digital para el sector del transporte y la logística, con una identidad digital universal, única e inalterable, para personas, empresas y activos físicos. Esto se desarrollaría mediante un sistema de gestión multicapa, multiproceso y multiactor basado en *blockchain* (tecnología de bloques), para involucrar a los transportistas, cargadores y prestadores de todo tipo de servicios. ¿Y si a esto le sumásemos la posibilidad de obtener automáticamente información del estado de las cargas y los transportes? Habría que añadir dispositivos IoT que recogiesen información, por ejemplo, de temperaturas, vibraciones y golpes, iluminación, movimiento, posición, concentración de gases, etc. ¿Pero con toda esta cantidad de información, qué podemos hacer? Incluyamos una capa de análisis de datos basada en Big Data de la que cada parte pueda extraer la información pública permitida y la suya privada. ¿Y si, además, necesitamos contar con un análisis predictivo para, por ejemplo, anticipar comportamientos de la demanda en función de variables como la meteorología, pandemias, evolución macroeconómica, fiestas y vacaciones, variación en precios de la energía, etc.? Añadamos componentes de inteligencia artificial con *machine learning* (máquinas *software* capaces de aprender y reprogramarse en función de la experiencia, la evolución de los datos y los resultados). Y ya tendríamos un transporte mucho más eficiente, eficaz y optimizado.

jmmartinez@eurogestion.eu

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Sin movilidad, no hay PIB, no hay economía”.

Pedro Saura
Secretario de Estado de Transportes

“La actividad hoy en día no espera ni por nadie ni por nada”.

Gerardo Landaluce
Presidente Puerto de Algeciras

“El Gobierno debe aprovechar los fondos europeos para el Corredor Mediterráneo”.

Vicente Boluda
Presidente de AVE

“Los consignatarios debemos ser mejor reconocidos, si no, corremos el riesgo de desaparecer”.

Jordi Trius
Presidente AACV Barcelona

“Sin ferrocarril en el puertos exterior de A Coruña, el traslado total es inviable”.

José Ignacio López-Bachiller
Grupo Nogar

“El Corredor Mediterráneo debería estar ya, porque es una animalada desde todos los puntos de vista no tener la España circular unida a la España radial”.

Juan Roig
Presidente de Mercadona

“El transporte es esencial y ha dado vida”.

Gerardo Cuerva
Presidente de Cepyme

“La logística va a ser fundamental para garantizar que la vacuna llegue a todo el mundo”.

Gabino Diego
CEO de Foro de Logística

“El auge del ‘ecommerce’ implica grandes inversiones tecnológicas, que obligarán a las empresas a hacerse más grandes”.

Antonio Iglesias
Coord. Máster de Logística ESIC

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Mercè Conesa**
Pta. Puerto Barcelona

La segunda edición del foro de innovación portuaria ‘Smart Ports: Piers of the future’ ha cumplido las expectativas de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que preside Mercè Conesa. Y eso que el reto no era fácil, ya que la pandemia obligaba al formato virtual. Ha reunido a más de 6.000 usuarios (únicos) y se ha creado un espacio de colaboración en la plataforma, a través de la que se ha desarrollado el foro, que sigue activa.



↑ **Jorge Alonso**
Pte. Grupo Alonso

Grupo Alonso mantiene una sólida estrategia de crecimiento en el negocio *forwarding* que acaba de respaldar con la adquisición de una transitaria de nicho, Tancomed. La apuesta del *holding*, bajo el timón de Jorge Alonso, es reforzar su oferta en flujos marítimos y terrestres de mercancía en granel en isotanques y flexitanks para la industria alimentaria y química, afianzando a la vez su vocación por la intermodalidad.



↑ **Emanuele Grimaldi**
Cons. del. Gr. Grimaldi

Grimaldi apuesta por el verde. Es el color elegido por la naviera italiana para su nueva flota de buques híbridos. “Eco Valencia” y “Eco Barcelona” son las dos primeras unidades de una flota de 12 cargueros que Grupo Grimaldi, bajo los mandos de Emanuele Grimaldi, ha encargado al astillero chino Jinling. El primero ya se ha estrenado en Barcelona y Valencia, mientras el segundo no tardará en hacerlo y sumarse a la flota que enlaza España e Italia.



↓ **María Jesús Montero**
Ministra de Hacienda

El proyecto de Presupuestos Generales del Estado preparado por el Ministerio de Hacienda, a cuyo frente está María Jesús Montero, contempla una nueva prórroga, y ya van unas cuentas, de los límites actuales para la tributación por módulos. Como señalan desde Astic, el sistema de módulos ha contribuido a que sigamos siendo el país con menor flota media de vehículos por empresa, con todos los perjuicios que ello conlleva.

AGENDA**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

BNEW 2021

Conferencia
5-8 de octubre de 2021 - Barcelona
www.zfbarcelona.es

REVISTA DE PRENSA *Internacional***El comercio marítimo se contrae un 3,6% en 2020**

El comercio marítimo mundial, en término de toneladas, se contraerá durante este año un 3,6 por ciento, según estima el informe de la consultora Clarkson Research. Sin embargo, los analistas revelan que la distancia transportada por tonelada de comercio marítimo se habrá incrementado un 0,7 por ciento a lo largo del presente ejercicio, hasta alcanzar cerca de 8.100 kilómetros. El dato supone que 2020 es el quinto año consecutivo de aumento en este índice. “El transporte de productos básicos de ener-

gía ha crecido impulsado por el alza de las exportaciones de Estados Unidos a distancias más largas. Gran parte de sus tráficos se han dirigido al continente asiático”, según asegura el último informe semanal de Clarkson Research.

**Los puertos británicos prevén su colapso**

El comercio del Reino Unido espera una salida “dolorosa” de la Unión Europea, ya que los puertos están pendientes de la construcción de nuevas infraestructuras de inspección, según reveló el CEO de la asociación portuaria United King-

dom Major Ports Group, Tim Morris. El director ejecutivo de British Ports Association (BPA), Richard Ballantyne, también describió como “agonizante” el proceso para obtener información sobre cómo funcionarán las aduanas y los procesos fronterizos. Ballantyne aseguró que seguía habiendo “cuestiones pendientes relacionadas con la forma en que se llevarán a cabo los controles zoonosanitarios y fitosanitarios. Sin esta información podría ser completamente imposible manejar estos productos. Muchos de nuestros productos frescos, carnes y en saladas vienen de Róterdam... es difícil preparar plenamente la infraestructura para este escenario”.

**Nuevas medidas de descarbonización de la OMI**

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido nuevas medidas de descarbonización para hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los buques a corto plazo. Las medidas, que deberán aprobarse en la próxima reunión en 2021 del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, incluyen requisitos sobre eficiencia energética para los buques existentes a partir de 2023 y objetivos de intensidad de carbono a partir de 2026. La primera parte del acuerdo requiere que

los buques reduzcan su potencia del motor para mejorar la eficiencia energética a partir de 2023. Y desde 2026, los buques tendrán que cumplir con los objetivos obligatorios de intensidad de carbono, que pueden cumplirse mediante la reducción de velocidad o el uso de combustibles alternativos. Estas exigencias se encuadran dentro del objetivo de la OMI para reducir las emisiones de CO2 al menos un 40 por ciento en 2030 en comparación con las registradas en 2008. Los grupos ecologistas han criticado las medidas que aprobará la OMI, diciendo que “no tienen ninguna ambición real de abordar seriamente la reducción de las emisiones de carbono”.

ALFONSO SERRAT PEDRÓN

PRESIDENTE DE BOLUDA SHIPPING

“Daily Canarias será la mayor innovación en las islas desde la aparición del contenedor”

ALFONSO ALDAY. Valencia

– Boluda Lines arrancó en 2008 con la unificación de las compañías Naviera Pinillos, Nenúfar, Naviera Fos, Ocean Express y Naviceuta en una única división naviera. Una década después, ¿qué balance hace?

– El balance es extraordinariamente positivo. Hemos unificado todos nuestros servicios en la división Boluda Shipping, que incluye actividades navieras, transitaria, logística, terminales marítimas, consignación y aduanas, todas ellas con un importante crecimiento en los últimos 10 años.

– ¿Cómo ha impactado la COVID-19 en el negocio de Boluda Shipping?

– Boluda Shipping tuvo una gran capacidad de anticipación a la crisis. La prioridad fue la seguridad de todo el equipo humano, que pronto estuvo teletrabajando, en su totalidad, para garantizar, de esta manera, el servicio a nuestros colaboradores. Durante las semanas más críticas fuimos capaces de atender las necesidades de todos los clientes, asegurando así el aprovisionamiento en Canarias. Frente a otras compañías que tomaron la decisión de dejar sus buques amarrados, nosotros mantuvimos las líneas operativas. Además, el 2 de mayo iniciamos un nuevo servicio desde el puerto de Cádiz, ampliando así nuestra oferta.

– A principios de año, el presidente de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda, afirmó en una entrevista en TRANSPORTE XXI que en el mercado de cabotaje de Canarias “hay que hacer un ajuste de costes constante, pero los precios son los que quiere poner cada uno”. ¿Cómo ha afectado la crisis a los fletes? ¿Han subido o siguen a la baja?

– Por nuestra parte, hemos tratado de ser muy competitivos. La filosofía del grupo siempre ha sido dar el mejor servicio al precio más ajustado posible. Y con la COVID-19 nos hemos asegurado de que los productos que transportamos estén regularmente en sus destinos, sin afectar a los fletes.

– Boluda Lines, especializada en el mercado del cabotaje Península-Canarias, ha diversificado sus rutas en los últimos años. Hoy, explotan líneas con el norte de Europa, la costa occidental de África y Cabo Verde, ¿cómo ha logrado Boluda mantener este negocio, pese a la creciente competencia de las grandes navieras internacionales?

– Sin lugar a duda, hemos desarro-

llado, fortalecido y concretado nuevos servicios en tráficos regulares internacionales. Considero que la atención casi personalizada y a la medida de los clientes ha sido la clave para haber podido mantenernos y aumentar el nivel en estos tráficos.

– ¿Cómo cerró Boluda Shipping el pasado ejercicio? ¿Cuál fue su cifra de negocio?

– El ejercicio de 2019 se cerró con una facturación por encima de los 250 millones de euros.

– ¿Qué previsiones manejan de cara a este año, marcado por la crisis sanitaria mundial?

– El ejercicio 2020 va a conllevar una reducción de la facturación, pero con una proyección muy satisfactoria y estamos convencidos que con los nuevos servicios que se

ponen en marcha en los próximos meses vamos a ser capaces de lograr superar esas cifras en el año 2021.

– De hecho, Boluda Lines no se ha quedado quieta en 2020 y ha aumentado su presencia en los puertos de Sevilla y Cádiz. ¿En qué consiste su nuevo servicio entre Península y Canarias? ¿Son servicios dedicados a cadenas de distribución?

– Este mes inauguramos el servicio Daily Canarias. El arranque de esta nueva ruta marítima supone la puesta en marcha de un modelo logístico sin precedente en la conexión entre la Península y el archipiélago. Daily Canarias va a ser la mayor innovación logística en el archipiélago desde la aparición del contenedor. Ponemos al servicio de nuestros clientes seis buques con tráfico diario orientado a los productos perecederos y cargas sensibles al tiempo de tránsito. Una apuesta con un objetivo claro: que la cadena logística sea mucho más ágil y eficaz para los clientes, con una mejora de todos los aspectos logísticos de las mercancías, en especial las alimentarias y de distribución.

– ¿Qué representa la puesta en marcha de este nuevo servicio?

– Supone la posibilidad de incrementar el rango de servicios con África, facilitando una pronta llegada a la Península Ibérica y el centro y norte de Europa de muchos productos hortofrutícolas originarios de la costa occidental africana. Además, para la puesta en marcha de este servicio, hemos incrementado las conexiones intermodales con el sur de España, a través de un nuevo y pionero servicio *feeder* fluvial que enlazará diariamente los puertos de Sevilla y Cádiz y por medio de conexiones ferroviarias diarias desde Madrid y otros puntos de la Península.

DAILY CANARIAS

Un modelo logístico sin precedentes para cargas sensibles al tiempo de tránsito

NUEVOS MERCADOS

Creceremos en destinos donde podamos garantizar el trato muy directo y personalizado

APUESTA INTERMODAL

En próximas fechas, elevaremos de cuatro a seis los servicios ferroviarios

– ¿Qué inversiones han tenido que realizar?

– Hemos realizado una inversión importante en equipos de última generación, con la incorporación de 1.500 *reefer* 45'HCPW y 2.000 unidades de equipos DRY. Además, se ha aumentado la flota de buques y hemos equipado nuestras terminales en Canarias para complementar la seguridad en las operaciones en destino de este nuevo servicio.

– Pese a que Canarias es un transporte de la larga distancia, Boluda apuesta por el servicio diario, como ya sucede entre Península y Baleares. ¿Cree que el mercado está suficientemente maduro como para mantener el coste que supone esta nueva conexión en el tiempo?

– Estamos convencidos de nuestro proyecto y es un reto el “balearizar” el servicio con las Islas Canarias. ¿Por qué no pueden tener los consumidores canarios los productos frescos al mismo tiempo en los mostradores que los consumidores peninsulares o de las islas Baleares? Este es nuestro reto.

– ¿Cómo ha reaccionado el mercado ante el anuncio de este servicio?

– Evidentemente, el anuncio del servicio ha despertado mucho interés en clientes y, sobre todo, en ciertos sectores logísticos que podrán desarrollar y optimizar sus servicios, tiempo de tránsito y costes.

– En términos de ‘eficiencia’, ¿qué mejoras ha incluido Boluda en su sistema logístico de cara a mantener y mejorar los objetivos de desarrollo sostenible?

– En Boluda Lines tratamos de mejorar la sostenibilidad de nuestra flota haciendo hincapié en la incorporación de unidades que sean lo más respetuosas con el medio ambiente. Los 1.500 *reefer* 45'HCPW que mencionaba con anterioridad priman la reducción del consumo de combustible, la durabilidad y la eficiencia energética. Además, estamos incorporando paulatinamente contenedores ecológicos fabricados con suelo de bambú y por tanto biodegradable. Por otro lado, hemos destinado parte de nuestro esfuerzo en optimizar la cadena logística reduciendo el uso de transporte rodado, incluyendo un servicio fluvial, ampliando las conexiones ferroviarias y disminuyendo, de este modo, las emisiones de huella de carbono.

– El mercado de Canarias tiende a copiar al de Baleares. ¿El ro-ro es una competencia para Boluda?

LA ENTREVISTA



El personaje

Vida: Alfonso Serrat Pedrón, presidente de Boluda Shipping, nació en el año 1958 en Valencia

Obra: Lleva más de cuarenta años dedicado al sector portuario. Fue delegado de Naviera Pinillos en Valencia desde el año 1985 y desde 2011 forma parte de la directiva de Boluda Corporación Marítima como presidente de la división Boluda Shipping. Entre otros cargos, es miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (ANESCO), representante de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) en el Comité de Servicios Portuarios de Valencia Port y miembro del comité ejecutivo de Consignatarios de la Asociación Naviera Valenciana (ANV).

Milagros: Orgulloso de formar parte de la directiva de Boluda Corporación Marítima y colaborar en el crecimiento constante de la naviera Boluda Lines, habiendo alcanzado el objetivo soñado de poner en marcha un servicio diario entre la Península Ibérica y Canarias.

– Evidentemente, como he comentado antes, el mercado canario tiene derecho a tener sus conexiones y servicios al mismo nivel que cualquier otro. En cuanto al servicio ro-ro, es completamente diferente al lo-lo, pero creo que el lo-lo, bien operado y pensado, va a ser muy competitivo a todos los niveles.

– **Hablando de Baleares, Boluda Lines dejó de operar en 2008, ¿se sigue dando servicio desde la compañía?**

– En 2008, reestructuramos nuestra logística con el mercado balear a través de un acuerdo con otra naviera. Pese a ello, seguimos siendo uno de los mayores operadores del tráfico con Baleares y es constante la insistencia de nuestros principales clientes en retomar este servicio con buques propios extendiendo nuestros estándares de calidad.

– **¿Observa Boluda Lines oportuni-**

dades para abrir nuevas líneas regulares entre España y Europa?

– Siempre estamos estudiando posibles nuevos mercados con posibilidad de conexión con *West Africa*, aprovechando nuestra terminal *hub* de Las Palmas.

– **¿Y con los mercados africano o suramericano?**

– Con estos mercados, sobre todo con el africano, estamos mucho más atentos. En los últimos años hemos incorporado destinos como Cabo Verde y Guinea Bissau. Iremos creciendo en destinos en los que podamos ofrecer un trato muy directo y personalizado con exportadores e importadores. No entra dentro de nuestros planes competir con grandes armadores en otros importantes destinos africanos.

– **Ustedes trabajan en Latinoamérica a través de la Naviera del Mercosur, por la Hidrovía Paraná-Paraguay, uno de los sistemas navega-**

bles más grandes del planeta. La hidrovía conecta los puertos de Asunción, Buenos Aires y Montevideo. ¿Cómo está funcionando el negocio actualmente en la zona?

– Realmente nos iba muy bien y habíamos tomado el pulso a este tráfico, pero este último año por la extraordinaria sequía, está muy complicado poder navegar por el río Paraguay. Esperemos que vuelva el caudal para seguir navegando y poder seguir dando servicio a nuestros clientes.

– **¿Es inviable para una naviera española conectar Suramérica con Europa? ¿La única forma es hacer alianzas?**

– Creo que es muy complicado, por el momento, que una compañía española pudiera conectar Suramérica y Europa por sí sola. Es imprescindible que haya alianzas y compromisos con otros *partners* para llegar a volúmenes de carga

que dieran un mínimo de rentabilidad y estabilidad al servicio.

– **¿Qué alianzas mantiene actualmente Boluda Lines? ¿En qué líneas?**

– Tenemos relaciones con casi todos los grandes armadores para tráficos *feeder*.

– **Boluda Lines dispone en la actualidad de una flota formada por 15 portacontenedores. ¿Tienen previsto mantener este tamaño de flota? ¿Está prevista alguna nueva incorporación en 2021?**

– Mantendremos este tamaño de flota y si hace falta incorporar algún buque más a algún servicio lo incorporaremos.

– **¿Hasta qué punto condiciona la competitividad en la escala a una naviera como Boluda Lines trabajar en terminales españolas donde operan grandes megacarriers que tienen prioridad por sus volúmenes?**

– Boluda Lines trabaja con operadores de terminales marítimas en puertos importantes donde, lógicamente, operan grandes *megacarriers*, pero también operamos en Boluda Maritime Terminals, donde tenemos nuestros contratos y nuestros volúmenes anuales que, entre otros aspectos, nos permiten asegurar el suministro a los puertos canarios de mercancías de primera necesidad.

– **Boluda viene impulsando el desarrollo de tráficos ferroporuarios. ¿Qué servicios mantienen activos en la actualidad?**

– Mantenemos en estos momentos cuatro servicios ferroviarios conectados desde el centro de España con puertos mediterráneos y andaluces y, en próximas fechas, elevaremos a seis dichos servicios.



El Comité Nacional pega un golpe en la mesa, harto del “ninguneo constante” del Ministerio

Los transportistas reclaman compromiso político, mientras los cargadores demandan huir de “posiciones maximalistas” y Transportes trata de recomponer la mesa tripartita

► El Comité Nacional de Transporte por Carretera pega un golpe en la mesa, harto del “ninguneo constante” del Ministerio. Los transportistas reclaman compromiso político, mientras los cargadores demandan al sector huir de “posiciones maximalistas” y Transportes trata de recomponer una mesa tripartita que ha saltado por los aires.

C. SÁNCHEZ/A. ALDAY. Madrid

El sector de la carretera ha dicho basta ante lo que consideran un “ninguneo constante” por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según denuncian a TRANSPORTE XXI fuentes próximas al Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). Los transportistas lamentan que de los compromisos adquiridos por el secretario de Estado, Pedro Saura, en una carta dirigida al Comité el pasado 23 de julio tras la amenaza de un paro sectorial, “no se haya cumplido nada”. Ante esta tesitura, el Comité ha decidido levantarse de la mesa tripartita, integrada por Administración, cargadores y transportistas, para focalizar sus esfuerzos en tratar de conseguir un compromiso político que ponga solución a “esta situación límite, en la que perdemos dinero y nuestra gente ya no puede más”, apuntan las mencionadas fuentes.

En este contexto, el futuro de la mesa tripartita se presenta muy oscuro. “La mesa tripartita está muerta”, sentencian las fuentes del sector consultadas, porque “hemos constatado, y ese ha sido el motivo de levantarnos, que se estaba perdiendo el tiempo en tecnicismos y no existe voluntad política”.

Uno de los aspectos que destacan las fuentes consultadas por este periódico es que, frente a situaciones pretéritas de desunión dentro del colectivo de transportistas, en esta ocasión el Comité mantiene una posición común, sin discrepancias internas ni fisuras, lo que viene a reforzar sus planteamientos ante la Administración.

“La mesa tripartita está muerta”, apuntan fuentes próximas al Comité Nacional



Carmelo González, durante el anuncio de paro en julio que, más tarde, se desconvocó.

El presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, fue rotundo al reclamar públicamente diálogo “al más alto nivel”, en el marco de la reciente asamblea general de Conetrans, organización que también preside.

González admitió que “no tenemos problemas en seguir negociando”, pero para ello considera necesario que exista “compromiso político” por parte de los principales responsables del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En este sentido, dejó claro a la directora general de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, también presente en la asamblea que se celebró en formato telemático, que a los transportistas les gustaría contar en la mesa de negociación con la presencia del ministro José Luis Ábalos y del secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura.

El presidente del Comité admitió que queda camino por recorrer y los transportistas están dispuestos a recorrerlo “con la Administración como mediador y como gestor y si tienen que estar lo cargadores, que estén, pero con quien tenemos que gestionar muchas de las cuestiones que tenemos pendientes es con la Administración”.

Por otro lado, González conminó a los cargadores a que “nos consideren de una vez por todas como centro de beneficios”. Además, “deben ser conscientes de que nuestros medios no son infinitos, desgraciadamente, sino que son más finitos

que los de ellos, por lo que no podemos alargar ni las horas ni la estancia de nuestros conductores en sus instalaciones”, matizó, en referencia a la problemática de la carga y descarga. En esta misma línea, animó a la Administración del Estado y a las autonomías a que “sigan mandando ese mensaje de que se prohíba en el momento actual la carga y descarga por parte de los conductores”, ya que “no podemos quedarnos sin profesionales en la ruta y tampoco en la gestión desde las oficinas”.

Carmelo González reclama diálogo “al más alto nivel”

Por su parte, Mercedes Gómez señaló que “el compromiso de la Administración con el sector sigue en pie” y que “es fundamental esa colaboración estrecha que venimos manteniendo”. En este sentido, “en ningún momento esta relación se ha transformado en tibia”, indicó. En relación con la mesa tripartita, Gómez apuntó que “esperamos contar con las aportaciones de los transportistas, sea en la mesa tripartita, fuera de ella o en ambas circunstancias”.

De hecho, a través de una carta dirigida al presidente del Departamento de Mercancías del CNTC, a la que ha tenido acceso TRANSPORTE

Carta de Saura en julio

El secretario de Estado, Pedro Saura, dirigió el pasado 23 de julio una carta al presidente del Comité Nacional, Carmelo González, en la que, en el nombre del ministro Ábalos y en el suyo propio, adquirió una serie de compromisos con los transportistas. Entre estos compromisos están los siguientes:

No proceder a la modificación de la normativa de masas y dimensiones (44 toneladas) sin el consenso del sector.

No implantar ninguna euroviñeta a los transportistas profesionales sin el consenso del sector.

Establecer un régimen sancionador para los casos de morosidad para el transporte de mercancías por carretera.

Mantener en los Presupuestos Generales de 2021 las ayudas al abandono de la profesión y a la formación en el transporte.

Devolución de 200 millones de euros a los transportistas del importe pendiente del céntimo sanitario antes de final de 2020.

Compromiso ineludible de abordar la problemática de la carga y descarga por los conductores, “teniendo en cuenta que estas actividades no tienen por qué ser por cuenta del transportista”.

Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera 2021-2023, con medidas que permitan un reforzamiento del sector.

XXI, la directora general de Transporte Terrestre argumenta que la mesa tripartita “es una herramienta adecuada para avanzar en la mejora de todas las cuestiones del transporte que afectan a ambas partes”. Gómez muestra en la misiva su “sorpresa” por la valoración negativa vertida por los transportistas, tras recordar “el documento de trabajo muy detallado” presentado por el propio Comité en la reunión del pasado 12 de noviembre.

“Este documento y su análisis durante la reunión, junto con el de las propuestas aportadas por los cargadores, nos ha permitido encontrar puntos de encuentro y visualizar soluciones en varios aspectos de la carga y descarga, tanto desde el punto de vista mercantil como laboral; de consensuar propuestas planteadas en relación con la problemática existente sobre los palés y avanzar en lo relativo a la

Coordinación de Actividades Empresariales”, señala la carta.

A su vez, el presidente de la Asociación de Cargadores de España (ACE), nueva denominación de Aeutransmer, Carlos Castán, manifestó la voluntad expresa de su organización de seguir participando en la mesa tripartita entre Ministerio de Transportes, transportistas y cargadores “porque creemos en el formato”.

El sector denuncia que no se cumplen los compromisos de julio

Castán aprovechó para reclamar que “hay que ser propositivo y no maximalista en las posiciones”, en referencia al abandono de la citada mesa por parte de los transportistas. En este sentido, “confiamos en que la Administración haga todo lo posible para retomar las negociaciones en el seno de la mesa tripartita”, confesó a preguntas de TRANSPORTE XXI al final de la reciente asamblea general de la organización de empresas cargadoras.

El presidente de ACE considera que, “como desde un punto de vista técnico y operativo había propuestas encima de la mesa que solucio-

CETMO se hace con el apoyo técnico para elaborar el Plan de Impulso

La Fundación CETMO, que tiene entre sus patronos al Ministerio de Transportes y a la patronal CETM, se ha adjudicado el “Apoyo técnico para la elaboración del Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte por Carretera”, licitado por un importe de 14.999 euros (IVA no incluido), según el pliego de condiciones particulares elaborado por Ineco. Entre las tareas específicas figura su participación en las reuniones de la mesa tripartita -de la que se acaba de levantar el Comité Nacional-, realización de análisis técnicos específicos derivados de las distintas líneas que se

establezcan en las negociaciones, elaboración de documentos de trabajo y mediar en la propuesta de soluciones de compromiso, que aúnen, “de la mejor manera posible”, las necesidades y puntos de vista de los transportistas y los cargadores.

“Nuestro perfil es escuchar, ver y tomar muchas notas”, señaló a TRANSPORTE XXI el director general de CETMO, Óscar Oliver.

El trabajo, con un plazo de ejecución de cinco meses, arrancó la semana del 19 de octubre. Sin cumplir el primer mes, el Comité Nacional del Transporte por Carretera dio por con-

cluida su participación en la mesa tripartita, que tachó de “foro de debate técnico, denso y tedioso”. El propio Oliver confesó que no habían hecho más que arrancar. “Estábamos tomando contacto con la cuestión, facilitando información y documentación”, señaló.

Rota la negociación, que la Dirección General de Transporte Terrestre intenta reconducir, se desconoce el alcance de los trabajos adjudicados a la Fundación CETMO a partir de ahora.

Uno de los puntos calientes encima de la mesa, que terminó por dinamitar las siempre tensas relacio-

nes entre transportistas y cargadores, es el relacionado con las operaciones de carga y descarga en el transporte de mercancías por carretera. El Comité Nacional denuncia “determinados abusos” que sufren los conductores profesionales, “obligados a realizar” estas tareas, “trabajo completamente al margen de su responsabilidad, que es la de conducir, y que contraviene la prevención de riesgos laborales”. Tras reclamar negociaciones al “máximo nivel político”, los transportistas ya han anunciado que buscarán otras vías para lograr sus “legítimos” derechos en este campo.

que se presentaban para justificar la prohibición de la carga y descarga”, los transportistas “prefieren cambiar la discusión al plano político”. Castán señaló que “no veo que la solución a un problema mercantil, de propuesta de servicio, sea una prohibición genérica”, insistió en referencia a la problemática de la carga y descarga. “Trabajo en un

sector en el que el conductor ni carga ni descarga, por lo que a mí no me afecta, pero desde el punto de vista de una asociación de cargadores no nos parece la solución. Y también es el punto de vista de la Administración desde el principio”, matizó.

En cuanto al rechazo del Comité a la figura del mediador propuesta

por el Ministerio, Castán apuntó que “puedo llegar a entender y a compartir que los transportistas no quieran un mediador, pero por nuestro lado nunca entendimos al mediador como una figura que iba a hacer de árbitro”. En este sentido, el presidente de ACE sí se mostró partidario de que “alguien externo elabore una propuesta técnica”.

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaport.com

► Informe prospectivo del transporte de mercancías

El futuro será 'comodal' y 'sostenible'

La patronal Astic presenta el estudio, realizado por la consultora Torres y Carrera, que revela el "papel estratégico y transversal del transporte" en el desarrollo económico

► La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) presentó el 20 de noviembre en la sede de la CEOE el 'Informe prospectivo' del transporte de mercancías, realizado por la consultora Torres y Carrera. El estudio revela el "papel estratégico y transversal" del sector, poniendo el foco en la comodalidad y la sostenibilidad.

ALFONSO ALDAY. Madrid

"El transporte de mercancías va a ser clave en el desarrollo de la movilidad sostenible y la vertebración territorial" y su futuro pasa por la "comodalidad y la sostenibilidad", sin perder de vista el reto de la transformación digital. Son algunas de las conclusiones del 'Informe prospectivo' del sector, realizado por la consultora Torres y Carrera, que presentó recientemente la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) en la sede de la CEOE, en el marco de un encuentro informativo digital de *Europa Press*.

El director general de Astic, Ramón Valdivia, aprovechó la jornada para volver a destacar el "papel estratégico y transversal" del transporte de mercancías en el desarrollo económico de España. "Una actividad muy desconocida, quizás invisible", que Valdivia comparó con el aire: "solo nos percatamos de que existe cuando nos falta". En este sentido, recordó una encuesta elaborada por GAD3 el pasado mes de julio, que constataba que la mayoría de la población española reconoció la "labor fundamental de las empresas de transporte para asegurar la entrega y suministro de bienes y servicios esenciales durante la crisis del coronavirus".

Transportistas y cargadores están llamados a entenderse

Valdivia también subrayó que la presentación del estudio llega en el "momento adecuado", inmersos en un cambio legislativo de la mano del 'Green Deal' y del proyecto de reconstrucción europea. El director general de la patronal puso el foco en los objetivos de descarbonización y digitalización. "Tenemos que perseguirlos y esforzarnos por conseguirlos", pero apuntó que "la



La clausura del encuentro corrió a cargo del número dos de Transportes, Pedro Saura.

emergencia climática y cerrar la brecha digital en nuestro sector van claramente por detrás por otra emergencia que nos acucia mucho más", en clara alusión a la falta de conductores. "Si no somos capaces de revertir la escasez de vocaciones de nuevos profesionales para acercarse a este sector, en diez años tendremos una cuarta parte menos de la fuerza productiva cuando la demanda de transporte no para de crecer", sentenció.

El presidente de Astic, Marcos Basante, fue el encargado de abrir el debate. Auguró que "vienen tiempos difíciles", pero adelantó que

"todo el mundo tenga claro que el transporte por carretera va a estar empujando y no nos vamos a rendir tan fácilmente". En clave medioambiental, Basante recordó que "el transporte ha sido uno de los que más ha invertido en reducción de emisiones" y reclamó a la Administración la presencia del sector en los foros sobre descarbonización.

SOLUCIONES INTEGRALES

Por su parte, el director general de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral, reconoció la "delicada" situación del transporte de mercancías por ferrocarril en España, con

una caída del 20 por ciento en los tráficos durante el presente ejercicio. Eso sí, no le dolieron prendas a la hora de hacer autocrítica. "No solo hemos perdido cuota de mercado como consecuencia de la actual coyuntura, sino porque muchas veces no hemos sabido orientarnos al cliente y ese es nuestro reto a día

El presidente de Astic augura que "vienen tiempos difíciles"

de hoy", subrayó. Del Moral adelantó la intención de la compañía de querer dar soluciones integrales logísticas a los clientes, más allá de traccionar trenes. "Debemos mirar hacia el futuro e intentar entrar en negocios emergentes como el *ecommerce*", apuntó. En cuanto a la digitalización, reconoció que "es uno de los grandes retos", pero explicó que "la tecnología en sí misma no tiene ningún sentido; tiene que ayudar a conseguir los objetivos planteados". En el debate también intervino el CEO de Grimaldi Logística, Mario Massarotti, que confirmó que la compañía no ha parado los planes de expansión, con la construcción de nuevos barcos enfocados hacia la sostenibilidad, porque "es el futuro del transporte", aunque reconoció que "queda mucho por hacer".

Pedro Saura: "Necesitamos un sistema de transporte más resiliente"

La presentación del 'Informe prospectivo' del transporte corrió a cargo del director general de Torres y Carrera, Xurxo Torres, que dejó una reflexión sobre la adaptación digital, en referencia a las plataformas tecnológicas. "No podemos tener 'drivers', hay que velar porque los conductores se muevan en un marco legal y laboral seguro". En su opinión, "no se puede dejar en manos de falsos autónomos el manejo de camiones pesados con mercancías tan sensibles", tras subrayar que "el sector del transporte es el torrente sanguíneo que alimenta el sistema y sin él, biológicamente

te nos morimos". Además de constatar que "el empresario del transporte y el cargador están llamados a un entendimiento y a mejorar su capacidad", el estudio refleja que el sector encara un futuro complejo, pero esperanzador. "El informe revela una visión de futuro de transporte tremendamente fuerte, creyente de sus capacidades, su ADN luchador, su fortaleza de gestión y su pasión emprendedora", concluyó Torres. El estudio también recoge que la Administración y las empresas de transporte son los actores con más peso en el futuro escenario

del sector del transporte de mercancías, por encima del resto de actores identificados, como el cargador, fabricante de camiones, consumidor final, conductor de camión y las organizaciones medioambientales. No obstante, "en contraste con los reguladores, las empresas tendrían un escasísimo margen de maniobra", según refleja el informe. Cerrando el evento, intervino el secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura, que, tras remarcar que "más que reconstruir el pasado, hay que construir el futuro", confesó que "necesitamos un sistema de transporte más resilien-

te" e "invertir en intermodalidad". En esta línea, anunció que el Gobierno destinará 240 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado para apoyar al transporte por carretera en los retos de la digitalización y la descarbonización. Por último, Saura señaló que "en España se ha hecho buena política de infraestructuras, pero no de transporte". "No ha habido recursos y ese es el nuevo tiempo que inauguran estos Presupuestos y la crisis que estamos viviendo", destacó. Por último, Pedro Saura recaló que "sin movilidad, no hay PIB, no hay economía".

► X Congreso Aecoc de Supply Chain

Aecoc pone el foco en la recuperación de rentabilidad en la cadena logística

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

José María Bonmatí, director general de Aecoc, hace hincapié en la necesidad de recuperar la rentabilidad en la cadena logística, lo que pasará por absorber el incremento de costes y la pérdida de márgenes experimentada durante la pandemia. Esta recuperación tendrá la dificultad añadida de llevarse a cabo “en un contexto de mayor presión en los precios y márgenes a causa de la crisis económica”, alertó Bonmatí, en el marco del ‘X Congreso Aecoc de Supply Chain’.

En este sentido, el director general de Aecoc destacó “la necesidad cada vez mayor de colaboración”, para lo que reclamó “capacidad de diálogo entre todas las partes” que integran la cadena logística. “Es necesario encontrar un punto de encuentro para iniciar ese diálogo, para lo que debemos seguir trabajando en vías de comunicación entre todos los que integran la cadena de suministro”, añadió Bonmatí.

Roberto Pascual, director general de DHL Supply Chain, resaltó también que “existe una clara vocación de servicio en el sector para atender la demanda en los nuevos canales, como el del comercio electrónico, pero hay que trabajar en ser más competitivos y tener más controlado el tema de los costes”.

Por su parte, el director de Operaciones de Eroski y presidente del Comité de Logística de Aecoc, Alberto Madariaga, hizo referencia a la necesidad de aprovechar los fondos europeos para incrementar la competitividad de la cadena logística. “Tenemos una oportunidad para avanzar en la reducción de emisiones del transporte y en la digitalización de los procesos para tener una logística más sostenible y de mayor calidad”, matizó.

Aecoc advierte de que la pandemia provoca un aumento de costes

A su vez, la directora general de Logística de Mercadona, Rosa Aguado, destacó la apuesta de su compañía por la sostenibilidad logística, para lo que anunció la adhesión de su empresa a la iniciativa europea ‘Lean & Green’ para la reducción de emisiones de CO2 en la logística, coordinada en España por Aecoc.

En esta misma línea, el director general de STEF Iberia, François Pinto, afirmó que “la sostenibilidad está en la hoja de ruta de todas las

empresas del sector y es una prioridad”. Rui Marques, director general de Supply Chain de XPO Logistics, reconoció que “la sostenibilidad está ligada a la competitividad”.

Por otro lado, Jaume Bonet, director de Supply Chain de Carrefour España, hizo hincapié en la apuesta

de su compañía por la omnicanalidad. Mientras, Javier Pérez de la Oliva, Chief Supply Chain Officer de El Corte Inglés, también hizo incidencia en el proyecto omnicanal de su compañía, que pretende “seguir reduciendo la brecha entre el *offline* y el *online*”.



J. M. Bonmatí, director general de Aecoc.

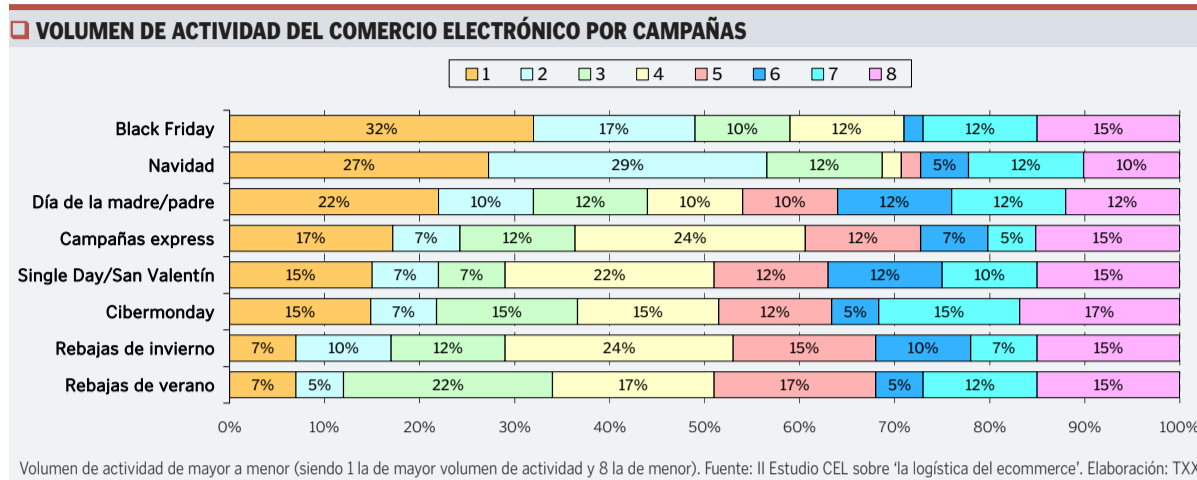

Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat



EXPRESS

El CEL sitúa por encima de los 4 euros el coste medio por envío ecommerce

Para generar mayores beneficios, el sector de la logística debe enfocarse en las personas, tecnología, procesos y sostenibilidad

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Los costes en el comercio electrónico desde el punto de origen hasta el cliente final e incluyendo los costes logísticos derivados de las devoluciones, se estiman en torno a entre 4,11 y 4,45 euros para un promedio de envío nacional, según el reciente 'II Informe de la logística del ecommerce' realizado por el Centro Español de Logística (CEL) y la consultora Everis.

El informe detalla los diferentes costes logísticos que se suceden desde origen al destino en el cliente, entre los que se encuentran los de aprovisionamiento, manipulación, almacenamiento, preparación del pedido, empaquetado, expedición, transporte, servicio al cliente e incluso la logística inversa.

Teniendo en cuenta estos costes, el informe del CEL y Everis reseña que "será de vital importancia enfocarse en palancas como las personas, la tecnología, los procesos y la sostenibilidad para impactar directamente en los costes derivados de la operación y generar mayores beneficios".

La campaña que genera más actividad es el *Black Friday*

El informe señala que en 2019 el porcentaje de entregas físicas dentro del total de transacciones de comercio electrónico se mantuvo en el 30 por ciento de años anteriores, si bien a tenor de los primeros datos confirmados al comienzo del estado de alarma y el análisis cuali-

tativo de los principales actores de la cadena de suministro, en 2020 se espera que se duplique en términos anuales el porcentaje de las entregas físicas.

Otro de los aspectos que se valoran en el estudio es la efectividad de las campañas en el negocio del comercio electrónico. En este sentido, el 32 por ciento de las empresas encuestadas en el mencionado informe declara que la campaña que genera un mayor volumen de actividad es el *Black Friday*, seguida de la Navidad con un 27 por cien-

to (ver cuadro). Hasta un 62 por ciento de las empresas encuestadas considera que estas campañas son rentables y el efecto sobre la demanda se percibe en un incremento superior al 49 por ciento al que existiría si no estuviesen en vigor.

Los productos que llevan asociada entrega física que destacan en las ventas *online* son las prendas de vestir, calzado, alimentación y aparatos electrónicos. Además, según las conclusiones del informe, se abren nuevas oportunidades de mercado a medida que aumenta la

aceptación del comercio electrónico. De hecho, "los productos frescos o los medicamentos sin prescripción médica constituyen un segmento de mercado prometedor". Por otro lado, el estudio establece que los clientes quieren recibir sus pedidos en el menor plazo de tiempo y de forma gratuita, lo que obliga a una transformación de la última milla que implica el acercamiento de los productos a los clientes mediante centros de *fulfillment* y *microhubs* urbanos de mercancía.

La flota de vehículos de reparto crecerá un 36% en 2030

Al mismo tiempo, la creciente demanda de envíos vinculados al comercio electrónico incrementará en un 36 por ciento el número de vehículos de entrega que circulen en las ciudades en el año 2030.

Esta situación generará un aumento de las emisiones y la congestión del tráfico si no se toman medidas. En este aspecto, el informe del CEL considera que para que el sistema sea sostenible, "se tendrá que adaptar la operativa a un modelo más colaborativo en el que el empleo de vehículos eléctricos y otras fuentes alternativas de energía, además de otros medios de transporte como patinetes o bicicletas eléctricas, aminorarán el impacto ambiental y generarán una actividad sostenible". Además, es "de vital importancia" que en las decisiones estructurales y estratégicas para resolver los problemas de congestión y sostenibilidad en la ciudades "se considere a todos los actores implicados y surjan desde el consenso".

Los armadores destacaron el compromiso por un transporte marítimo más sostenible. Eso sí, falta que los usuarios asuman el coste: "El interés es muy grande, pero no parece que los clientes estén dispuestos a pagar más", señaló Agustín Fernández, responsable de Ventas y Terminales de UECC-Spain. Y es que el coste de un buque propulsado por energía alternativa a la fósil tiene un coste de "entre el 15 y el 20 por ciento" más que uno con combustible convencional.

Hubo coincidencia en que no es suficiente que los actores de la cadena logística apuesten por la digitalización y la reducción de la huella ambiental. Las administraciones deben hacer también los deberes: "Necesitamos estándares, necesitamos indicadores que nos digan como está el *short sea shipping* o las aduanas", señaló Jordi Espin, director general de Transprime.

El puerto de Barcelona tendría que haber sido el anfitrión de la conferencia, celebrada el pasado día 26, pero la pandemia obligó al formato digital.

MARÍTIMO

El transporte marítimo de corta distancia "ve la luz al final del túnel"

EVA MÁRMOL. Barcelona

La incertidumbre existe, pero los armadores empiezan a ver la luz al final del túnel, según se puso de relieve en la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). La pandemia habrá costado al Grupo Grimaldi, sobre todo por la afectación en pasajeros, unos 500 millones de euros menos de facturación en 2020, que lo podrán "compensar en parte por la disminución del coste del petróleo", señaló Mario Massarotti, director general de Grimaldi España. El grupo marítimo italiano ha tenido músculo financiero para afrontar la situación y "vemos la luz al final del túnel", añadió.

"Pensamos que lo peor ha pasado" y "si la demanda sigue estado a los niveles actuales, la industria seguirá funcionando", coincidió Marcos Duato, director Comercial de Grupo Suardiaz.

La pandemia no ha frenado ni las inversiones de Grimaldi, que ha estrenado su primer barco híbrido (ver página 16), ni el servicio recién inaugurado de Suardiaz entre Barcelona y Marruecos. Tampoco ha frenado a Brittany Ferries, que también estrena nuevo ferri, recordó Roberto Castilla, director adjunto de la naviera.

La pandemia no ha paralizado las inversiones de los armadores

POLÍTICA

Competencia alerta de los efectos negativos del pool en la estiba para asegurar la liberalización del sector

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

No está convencida la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que preside Cani Fernández, de las bondades del pool en la estiba para asegurar la liberalización del sector dando carta de naturaleza a la legislación actual.

Esa es, al menos, la interpretación que fuentes del sector observan en su último informe, fechado el pasado 10 de noviembre, sobre el texto del V Acuerdo Marco de Estiba. En este informe, el organismo muestra “desconfianza” hacia el modelo de recursos humanos, implantado tradicionalmente en España, así como en cómo la patronal Anesco y los sindicatos han intentado moldear la legislación para frenar vía convenio la desregulación del sistema laboral de los estibadores. Fuentes consultadas por TRANSPORTE XXI explican que “lo que viene a decir la CNMC es que no le gusta el sistema de compartir recursos laborales entre empresas competidoras y contra eso, es el Gobierno, el que ha legislado, el que debe contestar”.

El organismo indica que el sistema de recolocación y subrogación de personal “puede solo considerarse conforme a derecho en la medida en que se acrediten y justifiquen caso a caso sus eficiencias (mejoras en la producción) y la asunción voluntaria de las obligaciones que del mismo se derivan”. Por ejemplo, el organismo explica que “el momento de la salida de una empresa del Centro Portuario de Empleo (CPE) no garantiza el cumplimiento de las exigencias de autoevaluación, ya que las mismas son preceptivas respecto de todo el sistema y no solo del mecanismo de salida”.

El juicio por la demanda de Asoport, aplazado hasta junio

La CNMC entiende que “los potenciales efectos negativos de un acuerdo sobre la competencia deben verificarse desde la entrada en vigor del mismo para evitar la generación de efectos restrictivos de la competencia no compensables por las eventuales eficiencias generadas”. En su informe dice que “todas las mejoras de eficiencia deberán justificarse y

los efectos procompetitivos derivados del acuerdo deben superar a los anticompetitivos”, matizando que “debe verificarse cuál es el vínculo entre el acuerdo y las eficiencias y alegadas y cuál es su valor”.

Tras conocer este informe, la patronal Anesco mostró su preocupación por la situación de incertidumbre y la falta de seguridad jurídica en el que se deja al sector, lo que “perjudica a la competitividad, así como a inversiones, tráficos y trabajadores”, solicitando “una participación



Patronal y sindicatos llevan más de tres años intentando cerrar el V Acuerdo de Estiba.

más activa de las administraciones para encontrar una solución que sea compatible con el respeto absoluto a la legalidad”. La CNMC mostró por tercera vez, serias objeciones al convenio, indicando que hay limitaciones a la libre competencia. Por su parte, el juicio por la demanda de Asoport contra el IV Acuerdo

Marco ha sido aplazado, por tercera vez, por la Audiencia Nacional hasta junio de 2021 por enfermedad del abogado de Coordinadora. La patronal, que entiende que el sindicato “sabe que el IV Acuerdo es ilegal e intenta evitar una sentencia firme”, ha remitido una demanda para que la vista se celebre en enero.

OEA Operadores Económicos Autorizados		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	<ul style="list-style-type: none"> Menor número de controles físicos y documentales Prioridad en los controles Reducción de la garantía del IVA Notificación previa de los controles físicos Despacho centralizado Elección del lugar de la inspección 	
	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"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRA GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
	SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano

MARÍTIMO

Grimaldi ilumina de verde los puertos españoles con sus cargueros híbridos

La naviera reafirma su apuesta por Valencia y Barcelona con sus buques ecológicos que permiten el transporte de 500 remolques

► Grimaldi está iluminando de verde el Mediterráneo y, con ello, a los puertos españoles con la puesta en operación de sus nuevos cargueros híbridos. La naviera italiana ha reafirmado su apuesta por Barcelona y Valencia con el despliegue de sus buques ecológicos que permiten el transporte marítimo de 500 remolques, duplicando su oferta actual.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grimaldi apuesta por el verde. Es el color elegido por la naviera italiana para su nueva flota de buques híbridos, unidades que pasarán a reemplazar la histórica generación de buques azules que han transportado millones de toneladas de mercancías entre España e Italia en los últimos años. Los "Eurocargo" han convertido al Mediterráneo en una Autopista del Mar competitiva para el transporte por carretera y para la industria automovilística, sus dos grandes clientes.

Si con la arriesgada decisión del armador a partir de la década de los noventa, los tráficos entre España e Italia se transformaron, migrando de forma mayoritaria de la carretera al mar, la nueva apuesta de Grimaldi, a través de los puertos de Barcelona y Valencia, terminará por convencer a aquellos embarcadores reacios a subirse a sus líneas de transporte de corta distancia. En una clara apuesta por la sostenibilidad del transporte marítimo y la intermodalidad, el armador italiano



Imagen del buque "Eco Valencia", el primero de los doce que sumará Grimaldi en su flota.

empezó a mediados de noviembre a iluminar sus escalas en los puertos españoles con la nueva generación de buques de la clase "Green 5th Generation", cargueros híbridos

Los nuevos buques pueden transportar 7.800 metros lineales

que garantizan cero emisiones en puerto y que pueden transportar 7.800 metros lineales de mercancías rodadas, lo que equivale a unos 500 remolques. La capacidad de carga

de sus garajes es el doble que la de los barcos más grandes que actualmente opera el grupo italiano, con un consumo similar a las unidades actuales con idéntica velocidad. Esto supone una eficiencia duplicada en términos de emisiones por tonelada transportada.

Mario Massarotti, consejero delegado de Grupo Grimaldi en España, ha anunciado que junto al despliegue del "Eco Valencia", "en pocas semanas llegará el "Eco Barcelona" para sumarse a la flota que viene enlazando España e Italia, matizando que "operar de manera sostenible es una prioridad y hacerlo en Barcelona y Valencia es una muestra de nuestro compromiso".

Un plan de flota que supone un notable reto logístico

Los buques "Eco Valencia" y "Eco Barcelona" son las dos primeras unidades de una flota de 12 cargueros que Grupo Grimaldi encargó al astillero chino Jinling. Las nuevas unidades tienen una eslora de 238 metros y 34 metros de manga, con un tonelaje bruto de 67.311 toneladas y una velocidad de crucero de 20,8 nudos. Esta serie de buques están dotados de motores controlados electrónicamente de última generación, y utilizan combustibles fósiles en navegación y electricidad mientras están estacionados en puerto, garantizando cero emisiones en los muelles gracias a la electricidad almacenada por baterías de litio que se recargan durante la navegación y a 600 metros cuadrados de paneles solares. En cuanto a la oferta, son los buques más grandes que nunca se usaron en el Mediterráneo para carga rodada, lo que supone un notable reto logístico para la naviera que deberá seguir profundizando en el mercado para captar a nuevos clientes que quieran utilizar sus soluciones intermodales. Y es que pese al escenario de la crisis de la COVID-19, Grimaldi mantiene su compromiso de desplegar nueve de los doce cargueros en el Mediterráneo, mientras que los otros tres buques serán operados por Finlines, que pertenece al entramado del armador, en las líneas del norte de Europa.

En este sentido, tanto Mercé Conesa como Aurelio Martínez, presidentes de los puertos de Barcelona y Valencia, han destacado la apuesta de la naviera italiana que va en línea con la estrategia de descarbonización de la actividad marítima y portuaria de ambos enclaves.

POLÍTICA

Los puertos de Bilbao y Tenerife muestran sus transformaciones operativas hacia 'smart ports'

IÑAKI EGUIA. Madrid

Los puertos de Bilbao y Tenerife han mostrado sus proyectos de innovación colectiva, en los ámbitos eficiencia operativa, sostenibilidad, seguridad y emprendizaje, en el webinar sobre la transformación logística portuaria, organizado por la plataforma de Logistop. Santiago Yanes, jefe de la unidad de instalaciones industriales de la Autoridad Portuaria de Tenerife, ha detallado el proyecto SmarTenerife-

Port, cuyos principales ejes son "ser un puerto verde, competitivo, dinámico de innovación y accesible". Yanes ha desarrollado la aplicación del *big data* en la gestión de los atraques así como para analizar el movimiento de buques con el objetivo de ofertar un ruta con América del Norte; Internet de las cosas (IoT) con la sensorización de túneles, semáforos, etc; o *blockchain* para el despacho a buques. Yanes ha explicado otros proyectos

para avanzar en la descarbonización con el suministro con pila de hidrógeno a un buque de Sasemar; la puesta en marcha de una planta de hidrógeno en la dársena de Granadilla; tecnología Led en el alumbrado; el impulso a las instalaciones fotovoltaicas y minieólicas; conexión eléctrica a buques así como vehículos eléctricos.

Por su parte, Amaia Sarasola, jefe de la división de marketing y comercial de la Autoridad Portua-

ria de Bilbao, ha abordado diferentes iniciativas vinculadas a Puertos 4.0, *Green Ports*, digitalización y ciberseguridad. Entre los proyectos en avance continuo está la plataforma telemática e-puertobilbao, que arrancó en 2003 y en el que actualmente están conectadas más de 800 empresas que realizan unos 2,5 millones de mensajes anuales para agilizar el flujo de la documentación de las mercancías. Sarasola ha expuesto un servicio de predicción de la demanda, empleando tecnologías de *big data* y *machine learning*, que mediante procesamiento de los datos captados desde el año 2000 se puedan realizar proyecciones a medio plazo. Además, abordó el impulso al gas natural licuado (GNL) y al hidrógeno, con la nueva terminal que acometerá Petronor.

Cataluña



Cargadores / 19

BASF entrará en tráficos peninsulares con la futura terminal intermodal ligada al Corredor Mediterráneo

Picking Farma crece en servicios 'just in time' para el sector farmacéutico ante la pandemia

El operador logístico, uno de los principales de Cataluña, dedica un nuevo centro a almacenar materia prima, que suministra a las plantas, y a recibir el producto acabado

EVA MÁRMOL. Barcelona

Picking Farma, operador logístico especializado en el sector farmacéutico, ha crecido en tareas de suministro en línea para esta industria a raíz la pandemia, una labor que antes realizaba más puntualmente. Y es tanta la demanda de la actividad *just in time* que cuenta con nuevas instalaciones para ello.

El operador logístico abrió el pasado verano una plataforma con capacidad para 45.000 *paalés*, ampliables a 70.000 más, en Lliçà d'Amunt (Barcelona). Incrementa así el 60 por ciento la capacidad que tenía, 75.000 *paalés* en siete plataformas ubicadas en otros puntos de Cataluña y Canarias.

El 80 por ciento de la nueva plataforma la destina al almacenamiento de materia prima que, posteriormente, suministra a las plantas de la industria farmacéutica. Completa el círculo recibiendo el producto acabado para almacenarlo hasta su posterior distribución, sobre todo en el mercado internacional.

Ante la pandemia, Picking Farma ha asumido estas labores de almacenar la materia prima, suministrarla para la fabricación y recibir el productos acabado porque "nuestros clientes necesitan más espacio para producir", señala Jordi Cusidó, director general de Picking Farma, a TRANSPORTE XXI. Destina el 20 por ciento restante de la capacidad de la nueva plataforma a sus labores habituales como la preparación de pedidos.



Jordi Cusidó, director general, ante la nueva plataforma.

PIKING FARMA SA

	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	22,07	19,53	+13%	17,73	18,04	16,18
Ebitda	5,13	3,67	+40%	2,17	4,02	3,49
Resultado del ejercicio	2,66	1,58	+69%	0,73	2,53	2,00
Patrimonio neto	14,71	13,25	+11%	11,68	10,95	8,42
Empleo	161	156	+3%	157	142	138

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Los servicios de Picking Farma incluyen la distribución, que subcontrata a integradoras como DHL o Nacex. "Nos encargamos también de validar las rutas que hacen los transportistas para que no lo tengan que hacer nuestros clientes". El operador logístico cuenta con

una cartera de 85 laboratorios, entre los mismos, multinacionales. De esta cifra, ha incorporado cinco clientes este año. Picking Farma ha disparado su actividad, llegando a mover entre 20.000 y 30.000 *paalés* más, como consecuencia de la crisis de la COVID-19.

Desde 1998

Picking Farma, con sede central en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), fue constituida en 1998 por los fundadores de la desaparecida Transcamer, las familias Castro, Buendía y Guallar. Se ha dedicado desde sus orígenes al sector farmacéutico. También presta servicios al veterinario y cosmético.

Ha invertido siete millones de euros en la nueva plataforma de 14.000 metros cuadrados de superficie y capacidad para 45.000 *paalés*. Es ampliable hasta los 28.000 metros cuadrados.

El operador logístico manipula entre 200 y 250 millones de unidades anualmente.

Es uno de los principales operadores logísticos de Cataluña. Registró una facturación de 22,06 millones de euros en 2019, frente a los 19,53 millones de 2018. Prevé cerrar este ejercicio con un volumen de negocio de 24 millones.

La compañía, creada en 1998, siempre ha tenido un crecimiento orgánico: "No forma parte de nuestra estrategia buscar empresas para crecer vía adquisiciones". La estrategia para seguir creciendo en el futuro pasa por "abrir en Madrid, que es el paso natural siguiente". Además, seguirá apostando "sobre todo por los servicios *just in time* de suministro a fábricas y otros nuevos que aportan valor y que nos demanda el mercado".



"Darss" y "Zingst" cargan 645.616 tm de piedra para construir el muelle Baleares

Las embarcaciones "Darss" y "Zingst" han transportado 645.616 toneladas de piedras desde la cantera de Vallcarca (Barcelona) hasta el puerto de Tarragona para la construcción del muelle Baleares. Los pontones ha realizado un total de 500 viajes. La operativa, que se inició el pasado mes de junio y finalizó en noviembre, ha supuesto un ahorro del 60 por ciento de emisiones de CO2 al evitar 40.000 circulaciones de vehículos pesados. Cada embarcación tiene una capacidad de carga de 1.500 toneladas. Ambas unidades han transportado diariamente 6.000 toneladas de material de la cantera. La construcción del muelle Baleares avanza dentro del calendario previsto. Se trata de un muelle multipropósito que la Autoridad Portuaria destina inicialmente a cruceros. Estará operativo a mediados del próximo año.

AÉREO

La carga sufre el desplome de las rutas intercontinentales de pasajeros

El Prat tiene conexión directa con la mitad de sus principales mercados, no recuperando todavía ninguna con Extremo Oriente

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte de mercancías en el aeropuerto de Barcelona sufre la reducción de la oferta provocada por el desplome de las rutas intercontinentales de pasajeros por la pandemia. Eso sí, el calvario es mayor en el negocio del pasaje que en el de la carga: el tráfico de mercancías acumula un retroceso del 35,4 por ciento en los primeros diez meses del año, mientras que el de pasajeros ha bajado el doble, el 73,9 por ciento menos.

El Prat contaba con un total de 16 rutas intercontinentales con 13 destinos la tercera semana de octubre, de acuerdo con la información facilitada por Aena. Supone una caída del 66,7 por ciento de la oferta respecto a las 47 rutas que conectaban la instalación con el mundo hace un año.

LA MITAD

Para la actividad carguera, supone que El Prat únicamente tiene enlaces directos con cinco de sus diez principales mercados intercontinentales, no habiendo recuperado todavía ninguno con Extremo Oriente, es decir, con Corea del Sur, cuarto, Hong Kong (China), quinto, y China, séptimo. Tampoco con Brasil (sexto) y Canadá (décimo). Mantiene los enlaces con Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Qatar, Singapur y Colombia, aunque, a años luz de las operaciones registradas un año antes.

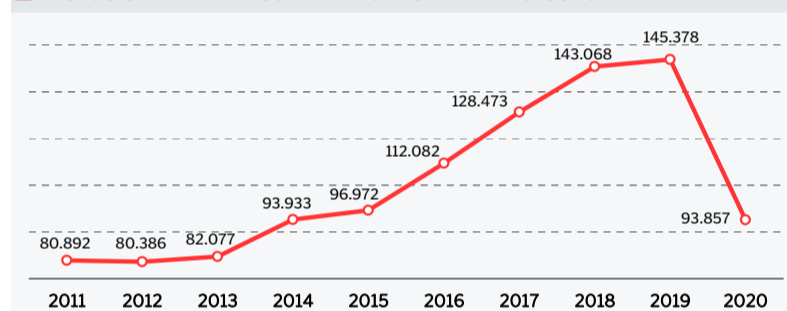
En el caso de los tres primeros mercados, se han pasado de 192 operaciones en octubre de 2019 a 92 el mismo mes de 2020 con Emiratos Árabes Unidos, de 694 a 11 opera-

PRINCIPALES AEROLÍNEAS. ENERO-OCTUBRE

Aerolínea	2020	2019	2018	%20/19	%20/18
EAT	14.281	14.532	13.512	-1,7%	+5,7%
UPS	13.867	14.096	14.342	-1,6%	-3,3%
Qatar	11.782	18.032	16.562	-34,8%	-29,1%
Emirates	9.638	17.165	19.666	-43,9%	-51,0%
Turkish	8.991	10.305	10.738	-12,8%	-16,3%

Acumulado enero-octubre. En toneladas. Fuente: Aena. Elaboración: Transporte XXI.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS. ENERO-OCTUBRE



En toneladas. Acumulado enero-octubre. Fuente: Aena. Elaboración: Transporte XXI.

ciones con Estados Unidos y de 188 a 99 operaciones con Qatar.

“La carga aérea está teniendo un mejor comportamiento que el pasaje en todo el mundo. Gracias a la carga aérea, sobre todo a la exportación, nos ha permitido recuperar estas rutas y seguirá siendo un factor importante para recuperar otras que teníamos antes”, señala Jaume Adrover, director general de GPA (Gestió i Promoció Aeroportuària), consultora aérea de la Cámara de Comercio de Barcelona.

Para los exportadores catalanes, “es sobre todo urgente recuperar la conectividad con Estados Unidos, donde hemos pasado de cinco operadores a uno”. El país norteamer-

cano es el principal destino de las mercancías que despegan desde las pistas de El Prat.

De acuerdo con las previsiones de Eurostat, la actividad aérea prepanidemia en pasajeros se recuperará en 2024. “Creo que la recuperación llegará antes a la carga que al pasaje. Y la falta de vuelos de pasajeros abre una ventana de oportunidades para más cargueros, lo que permitiría recuperar rápidamente tráfico”, añade el experto. De hecho, hay más cargueros que están operando en Barcelona. Ante la falta de oferta, está creciendo el camión aéreo (RFS), que siempre ha tenido peso en la instalación catalana, a otros hubs europeos.

MARÍTIMO

Puerto de Barcelona mantendrá beneficios, pero bajando a los 10,7 millones en 2020

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona prevé cerrar el presente ejercicio con unos beneficios de 10,76 millones de euros frente a los 44,16 millones de 2019, el 75,6 por ciento menos. La cifra de negocio descenderá el 21,2 por ciento, hasta los 135,89 millones, mientras que el *cash flow* se situará en los 58,35 millones de euros (-39,9 por ciento). Los responsables portuarios han “priorizado” en este difícil año “apoyar con una serie de medidas económicas a nuestros operadores que son los que nos garantizan los tráficos”, señaló Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria, en una conferencia organizada por el Executive Forum España y Siemens.

La dársena catalana prevé recuperar el próximo año “parte de los tráficos perdidos” en 2020, así como que se generen “nuevas oportunidades de negocio, sobre todo en mercados asiáticos” y que la innovación “sea clave para la recuperación”.

Mercè Conesa anunció que el nuevo Plan Estratégico 2021-2025 será aprobado por el consejo de administración del puerto antes de finalizar el año. Los objetivos del plan estratégico pasan por reforzar el *hinterland* y estrechar lazos con mercados estratégicos, como el convenio que ha firmado recientemente la Autoridad Portuaria de Barcelona con el puerto coreano de Busan, así como una nueva estrategia de suelo logístico “teniendo en cuenta el polígono de la Zona Franca y los nuevos espacios de Aena”. El próximo Plan Estratégico contempla “nuevas inversiones y afrontar un nuevo endeudamiento, pero con unas bases sólidas”. “Haremos inversiones muy orientadas hacia el puerto del futuro”, añadió.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Un aliciente

El Adif no ha tardado en ponerse manos a la obra una vez firmado el convenio para tirar adelante las actuaciones que permitirán la circulación de trenes de 750 metros entre Barcelona y Madrid, que rubricaron hace apenas un mes la Autoridad Portuaria de Barcelona,

El transporte ferroviario ganará competitividad con los convoyes de 750 metros de longitud en el corredor entre Barcelona y Madrid

Puertos del Estado y el propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La entidad pública empresarial ha licitado los primeros contratos para ampliar los apartaderos en 10 estaciones del corredor.

Eso sí, ha llevado su tiempo firmar el convenio para una actuación reclamada desde hace años por operadores, entidades como el lobby BCL y una actuación también prioritaria para la propia Autoridad Portuaria.

De hecho, el plan de empresa del ejercicio 2017 del puerto de Barcelona ya incluía una partida de 30 millones de euros destinada a ampliar los apartaderos de la línea. Una actuación que debía ejecutar la entidad pública empresarial y que estaba pendiente de “la firma de un acuerdo entre la Autoridad Portuaria y Adif para oficializar la aportación financiera”, recogía el mani-

fiesto de medidas para impulsar el transporte ferroviario de mercancías que BCL propuso en junio de 2017 al entonces Ministerio de Fomento. Unos años antes, el lobby ya había presentado un proyecto para adaptar la línea ferroviaria en ancho ibérico a la circulación de trenes de hasta 750 metros, que cayó también en saco roto.

Más vale tarde que nunca. Aunque no será hasta 2023, los trenes de 750 metros podrán circular finalmente entre Barcelona y Madrid. Y el subtramo entre Barcelona y Zaragoza es, ni más ni menos, el principal corredor ferroviario peninsular de transporte de mercancías, según el último informe del sector ferroviario de la CNMC.

El transporte ferroviario ganará competitividad, lo que será, sin duda, un aliciente para que las mercancías suban más al tren.

CARGADORES

BASF entrará en tráficos peninsulares con la futura terminal intermodal ligada al Corredor Mediterráneo

La multinacional está interesada en subir remolques a la futura autopista ferroviaria

EVA MÁRMOL. Tarragona

La multinacional química BASF proyecta entrar en tráficos peninsulares con la futura terminal intermodal que promueve en el polígono petroquímico de Tarragona. El ferrocarril tiene una cuota actualmente residual en sus flujos domésticos, alcanzando el 7 por ciento en los movimientos internacionales. BASF ya anunció hace ocho años, cuando presentó el proyecto, que la construcción de la nueva terminal intermodal estaba ligada *sine qua non* a la llegada del ancho de vía internacional a la zona, es decir, que se vaya completando el Corredor Mediterráneo.

Teniendo en cuenta la marcha actual de las obras en el corredor, la química baraja iniciar la construcción de la terminal, que contará con ancho ibérico e internacional, a finales de 2021 o principios de 2022 con una duración de alrededor de 18 meses. Prevé doblar el peso del tren hasta el 15 por ciento durante los primeros años operando desde la terminal. "BASF está muy interesa-

Corredor Mediterráneo

El tramo Castellbisbal

(Barcelona)-Tarragona, con subtramos actualmente en obras, estará finalizado en 2022, de acuerdo con el calendario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre las obras del Corredor Mediterráneo por lo que afecta a la provincia de Tarragona.

El tramo Tarragona-Vandellòs

(variante) está previsto que culmine en 2023, recoge el último chequeo al corredor realizado por la Asociación Valenciana de Empresarios.

El tramo Vandellòs-Castellón

también está previsto que acabe en 2023.

La llegada del ancho de vía internacional al puerto de Tarragona será en 2022.

da en fomentar el transporte intermodal en la Península Ibérica y podrá hacerlo con la terminal a través del Corredor Mediterráneo", señalan fuentes de la multinacional.



Oficinas de BASF en Tarragona.

Además, "estamos interesados en subir semirremolques a una futura autopista ferroviaria y analizaremos los principales tramos ferroviarios del país que lo puedan ser", añaden estas fuentes. TRANSPORTE XXI ya anunció en una anterior edición el análisis de los gálivos que está realizando el Adif para que sea viable la autopista ferroviaria en el corredor entre Algeciras y Zaragoza.

Por otra parte, BASF sigue con la campaña de comercialización de la futura terminal con el objetivo de tener suficiente masa crítica para una instalación que contará con capacidad para 118.000 UTIs anualmente. Actualmente, hay más de 200 empresas potencialmente usuarias de la terminal. Son compañías con las que no hay ningún compromiso concreto de tráficos, pero sí

han mostrado interés. Son operadores logísticos, empresas de transporte por carretera y operadores ferroviarios, además de cargadores de diversos sectores industriales. BASF promovió la creación en 2014 de la *joint venture* Combiterminal Catalonia (CTC) para construir y operar la terminal. Además de BASF, participan Contank, Hoyer España, Schmidt Holding, Tradilo Inversiones (Grupo Pañalón) y Kombiverkehr. Prevé que entren próximamente nuevos socios, "lo que valoramos positivamente porque garantizan más masa crítica". El proyecto básico de la terminal, presentado en su día, contempla cuatro vías, capacidad para operar ocho trenes diariamente y disponibilidad las 24 horas. La terminal estará abierta a la utilización de todos los sectores industriales.

Medatlantic Managements SL

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

Airfreight Services Specialist

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



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

Transporte
El periódico del transporte y la logística en España XXI

Por teléfono es más fácil
Suscríbase

944 400 000

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES



 CARRETERA
 ADUANAS
 FERIAS
 AIRE
 MAR

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

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

Grupo Mestre
Consignación y Fletamento s.l.
Logística integrada marítimo portuaria

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

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

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

 Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.

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

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

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

► ‘Smart Ports: Piers of the Future’

Más sostenibles y cerca del ciudadano

La Autoridad Portuaria de Barcelona propondrá a sus ‘partners’ portuarios la fórmula presencial y la virtual ante el éxito de la edición ‘online’, que rozó los 6.000 conectados

► La segunda edición del foro de innovación portuaria, organizado por el puerto de Barcelona, ha reunido casi 6.000 profesionales conectados. Los puertos del futuro pasan por ser más sostenibles y cercanos a los ciudadanos, según se puso de relieve. Previsiblemente, futuras ediciones combinarán el formato presencial y el virtual.

EVA MÁRMOL. Barcelona

La primera edición el año pasado del ‘Smart Ports: Piers of the Future’, promovido por la Autoridad Portuaria de Barcelona, no fue un reto fácil por lo novedoso de la iniciativa: un foro de innovación portuaria celebrado dentro de la feria Smart City Expo World Congress, es decir, fuera de un certamen de ámbito logístico como es el SIL. Las expectativas se cumplieron sobradamente para repetir, 1.700 asistentes y 60 proyectos innovadores presentados.

La pandemia ha sido el reto este año, que obligaba, si o sí, al formato virtual. Ha faltado el contacto personal, pero el *online* ha incrementado los participantes hasta rozar los 6.000 usuarios (únicos) con puntas de 700 personas conectadas simultáneamente para seguir alguna de las mesas redondas. El formato *online* también ha hecho el foro más internacional.

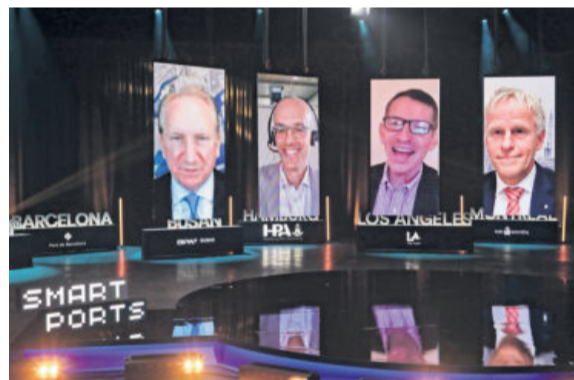
Se ha sumado Busan, principal puerto coreano

Ante el éxito de la edición virtual, la Autoridad Portuaria de Barcelona propondrá a sus *partners* portuarios que las próximas ediciones combinen la participación presencial con la virtual. Como en la primera edición, el foro contó con la implicación de los puertos de Amberes (Bélgica), Hamburgo (Alemania), Los Ángeles (Estados Unidos), Montreal (Canadá) y Róterdam (Países Bajos), sumándose este año uno asiático, y no cualquiera, el coreano de Busan, sexto del mundo en movimiento de contenedores.

“Nos ha sorprendido el éxito, esperábamos más participación, pero no casi 6.000”, señala Emma Cobos, directora de Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria. Ni empresas ni puertos han presen-



Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, inauguró el foro de innovación portuaria.



Mesa redonda sobre la relación entre puertos y ciudades.



Jordi Espin (Transprime-ECSA) en el plató en otro panel.



Foto del equipo de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Fotos: J.M.

tado tantos proyectos innovadores como el año pasado por la afectación, como en todo, de la pandemia de la COVID-19. Pero, sí ha habido mesas redondas, que “han generado espacios de reflexión sobre como está afectando el coronavirus y sobre como serán los puertos del futuro”. Y los puertos del futuro pasan por ser “mucho más sosteni-

bles y, siguiendo debiéndose a la economía productiva, como siempre, habrán de aportar más a los ciudadanos, a la sociedad en general”.

‘Smart Ports: Piers of the Future’ se ha desarrollado a través de una plataforma creada ex profeso para seguir las retransmisiones en directo de las intervenciones. Desmonta-

do el plató, la plataforma sigue activa recogiendo todos los proyectos presentados en la primera edición, así como las iniciativas y mesas redondas desarrolladas durante este año. Es más, la plataforma seguirá viva para que los puertos puedan continuar presentando sus iniciativas. Se convierte así en “un nuevo espacio de colaboración”.

Durante los dos días que ha durado el foro de innovación portuaria, 17 y 18 de noviembre, se han presentado 12 proyectos diferentes y se ha debatido en siete paneles temas como la *digital playbook*, tecnologías innovadoras, ciberseguridad, transición energética, *smart piers cities* y la tecnología *blockchain*, entre otros.

El puerto de Barcelona, uno de los más innovadores del sistema portuario español, va enfocado hacia el *smart port* como nuevo modelo de gobernanza, así como en reducir la huella ambiental. La organización de eventos como el ‘Smart Ports: Piers of the Future’ apoyan esta estrategia.

España Centro

Proyecto logístico en Alcázar

Castilla-La Mancha se ha comprometido a impulsar el proyecto de plataforma logística de Alcázar de San Juan (Ciudad Real)

SATA planea un repunte del 20% en Translop tras cerrar su compra

La transportista, que consolida su estrategia de “ganar tamaño”, tiene previsto reforzar la flota de vehículos de la recién adquirida

► SATA planea un crecimiento por encima del 20 por ciento en la facturación de Translop tras tomar el control de la misma. La empresa transportista zaragozana, que consolida su estrategia de “ganar tamaño”, tiene previsto reforzar la flota de vehículos de la firma turulense recién adquirida para dar respuesta al repunte planeado.

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

La compañía SA de Transportes Aragoneses (SATA), con sede en Zaragoza, prevé “un crecimiento de entre el 20 y el 30 por ciento” en la facturación de la recién adquirida Translop, con sede en Alcañiz (Teruel). Así se lo ha confirmado a TRANSPORTE XXI el gerente de SATA, José Antonio Bartolomé.

“Translop tiene un potencial importante, porque cuenta con un fondo de comercio muy interesante”, reconoce Bartolomé. En esa línea, tras cerrar la compra de la compañía el pasado 20 de octubre, los nuevos responsables de la firma proyectan incrementar la flota de vehículos para dar respuesta a ese crecimiento previsto.

Translop, que cuenta con unas instalaciones de 5.000 metros cuadrados, dispone de una flota integrada por 50 vehículos, entre propios y subcontratados, y “nuestra idea es incrementarla hasta las 65 o 70 unidades en los próximos meses”, avanza Bartolomé.

La compra de Translop por parte de SATA se inscribe en la estrategia de

SATA					
	2018	2017	%18/17	2016	2015
CIFRA DE NEGOCIO	19,23	20,19	-5%	19,66	19,84
SA de Transportes Aragoneses	10,65	10,19	+5%	10,23	10,41
Translop SL	8,58	10,00	-14%	9,43	9,43
Ebitda	2,74	3,17	-14%	3,07	3,57
Resultado del ejercicio	0,77	1,12	-31%	1,06	1,36
Patrimonio neto	10,24	9,60	+7%	8,74	7,79
Empleo	107	98	+9%	99	99

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ganar tamaño de la firma zaragozana. “Las empresas de transporte deben ganar tamaño, porque el sector está muy atomizado y eso provoca poco poder de negociación y pone en una situación difícil a las compañías”, apunta Bartolomé, por lo que “el tamaño va a ser cada vez más importante para las empresas de transporte”. Sobre la posibilidad

SATA amplió su flota en una decena de camiones más en 2020

de seguir apostando por el crecimiento vía adquisiciones, Bartolomé reconoce que “no es algo que tengamos en mente, pero si cuadra en nuestra estrategia no estamos cerrados a nada”.

SATA, que mantendrá la identidad de Translop, diversifica también su oferta de servicio con esta compra,

que abarcará cuatro divisiones de transporte: cisternas de líquidos para transporte de químicos ADR, cisternas de pulverulentos, mercancía general en bañera y mercancía general en piso móvil.

“En SATA pretendemos crecer también en 2021, pero con más tranquilidad, porque nos vamos a centrar más en Translop”, señala el directivo. En 2020, la compañía registró “un crecimiento importante en la segunda mitad del año, con la incorporación de nuevas rutas, lo que conllevó la incorporación de una decena de unidades más en su flota, hasta alcanzar las 85.

SATA, cuyo cliente de referencia es Industrias Químicas del Ebro (IQE), opera para los sectores químico, alimentación animal, economía circular y caucho, entre otros. La firma, que dispone de unas instalaciones de 16.000 metros cuadrados en Plaza, realiza transporte nacional e internacional, con rutas a Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Portugal, Suiza y Reino Unido.

FERROCARRIL

La línea de Canfranc permitirá el tráfico de trenes de 450 metros en ancho internacional

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

Las hipótesis de convergencia de la futura línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau establecen que podrán circular por ella trenes de mercancías de 450 metros de longitud en ancho internacional a partir de 2030 como fecha límite.

Es el tiempo estimado en el que se podrán acometer las inversiones en apartaderos para trenes de esa longitud, mientras que los de 300 metros sí podrán circular a partir de 2025, según los planes.

No obstante, “soy optimista en que se acorten los plazos porque los fondos europeos se van a dirigir hacia la transición digital y ecológica y la forma de hacerlo en el transporte es subiendo las mercancías al ferrocarril”, señala el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, José Luis Soro.

Este trabajo, realizado por los gobiernos de España, Francia, Aragón y la región francesa de Nueva Aquitania, junto al Adif y su homólogo francés, constata la imposibilidad de que circulen trenes de mercancías de más de 450 metros ante la imposibilidad de habilitar las líneas de apartadero y cruce en el tramo entre la frontera y Bedous (Francia).

Las hipótesis de convergencia confirman que los 312 kilómetros del recorrido (220 en España y 92 en Francia) contarán con una vía única de ancho internacional.

SERVICIOS

La aduana del centro de transportes de Burgos obtiene la certificación LAME

TXXI. Burgos

El Centro de Transportes Aduana de Burgos ha obtenido recientemente la certificación como Local Autorizado para Mercancías de Exportación (LAME).

Con esta nueva certificación, la instalación burgalesa podrá agilizar los trámites de exportación y evitará el desvío de mercancías hacia otro laboratorio.

Por otro lado, las obras de ampliación del centro de transportes de Burgos está previsto que se adjudiquen a principios del próximo año. La inversión prevista asciende a 11,5 millones.



Avanzan las obras de urbanización de PCI Multimodal

Plataforma Central Iberum Multimodal (PCI Multimodal), que contará con un puerto seco y conexión ferroviaria con los principales puertos, avanza en las obras de urbanización del complejo, que dieron inicio en el segundo trimestre de 2020. Plataforma Central Iberum y Aquila Capital, a través de su promotora AQ Acentor, llegaron recientemente a un acuerdo para la venta de la totalidad del suelo logístico, que comprende una superficie de 690.000 metros cuadrados.



El sector *ecommerce* prevé crecimientos de entre el 10% y el 40% en la campaña de Navidad, según un estudio de Packlink

ID Logistics supera el 20% de su facturación ligada al negocio del comercio electrónico

El operador logístico, que registró incrementos en los pedidos de *ecommerce* del 50% durante el período de confinamiento, constata que este crecimiento “no es coyuntural”

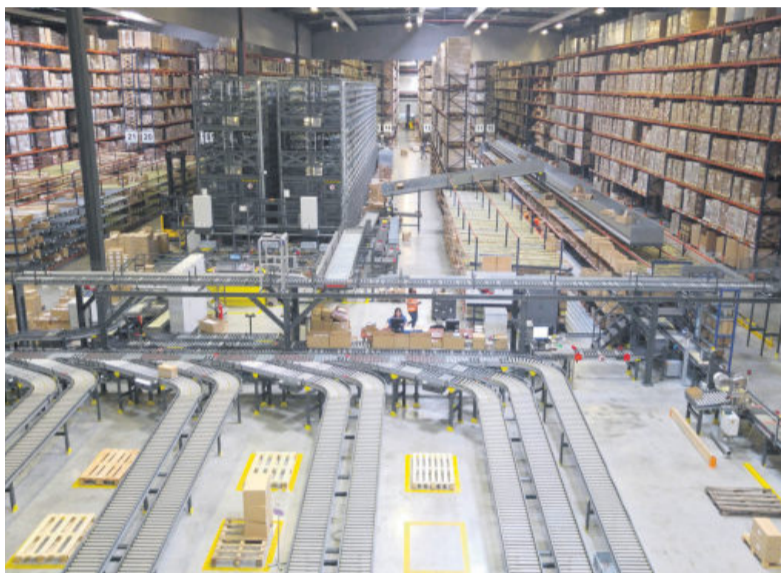
► ID Logistics supera ya el 20 por ciento del total de su facturación procedente del negocio del comercio electrónico. El operador logístico, que registró incrementos en los pedidos de *ecommerce* de hasta el 50 por ciento durante el reciente período de confinamiento, constata que se trata de un crecimiento que “no es coyuntural”.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

ID Logistics confirma “la tendencia acelerada” del *ecommerce*, que ha registrado cifras récord en la compañía en los últimos meses.

“Si tenemos en cuenta las ratios de crecimiento previas a la pandemia, este enorme salto del comercio electrónico nos ha colocado en cifras no esperadas al menos hasta 2025”, reconoce Alberto García de Castro, director Comercial & Marketing de ID Logistics Iberia.

En la actualidad, “algo más del 20 por ciento de nuestra facturación proviene del *ecommerce*”, avanza García de Castro. “A lo largo de este año, sobre todo durante el confinamiento, hemos registrado incrementos en pedidos de comercio electrónico del 40 y 50 por ciento”, matiza. Además, la compañía prevé que se consoliden crecimientos del 60 por ciento en el *online*, especialmente en sectores como el textil, alimentación o electrónica. “La clave de este sector es que su crecimiento, que se ha impulsado durante el confinamiento, no es coyuntural”, constata García. De hecho, “nuestros clientes esperan mantener la



ID Logistics Iberia gestiona 60 plataformas que suman 1,15 millones de metros cuadrados.

actividad *online* de forma permanente, conviviendo así con la *offline*”, resalta.

Por otro lado, ID Logistics sigue reforzando su apuesta por la sostenibilidad. La compañía contará en 2021 con suministro eléctrico parcialmente procedente de energías renovables en todas sus plataformas, mientras que en el plazo de dos años el 75 por ciento de su flota estará formada por vehículos Euro 6 y GNL, “lo que supondrá una reducción del 80 por ciento de óxidos nitrosos respecto a los Euro5”.

ID Logistics tiene en cuenta dos aspectos en sus almacenes: el constructivo, con medidas de tratamiento de residuos, instalación de placas solares, etc.; y la gestión propia del almacén, con controles en las plata-

formas y tratamiento de residuos responsable. “La sostenibilidad es ya de las principales exigencias de nuestros clientes, para quienes la adopción de buenas prácticas a este respecto es un elemento que puede ser decisivo a la hora de elegir a un *partner* logístico”, afirma García. Para ID Logistics, 2020 ha sido un año de consolidación tras su entrada a finales de 2019 en Estados Unidos con la adquisición de Jagged Peak. Además, “la irrupción inesperada del coronavirus ha supuesto también una paralización general del mercado, y ello nos ha obligado a dilatar nuestros planes de crecimiento, pero esperamos cerrar el año con buenas noticias y, sin duda, con mejores perspectivas para 2021”, apunta el directivo.

Desarrollo de nuevos proyectos de innovación

ID Logistics desarrolla distintos proyectos en el ámbito de la innovación con el fin de optimizar su productividad. Un ejemplo de ello lo constituyen las ‘smart glasses’, “unas gafas inteligentes que funcionan a través de realidad aumentada y que guían nuestros operarios en los procesos de ventilación, búsqueda y preparación del *stock*, lo que acorta el tiempo de la formación de los trabajadores y mejora la eficiencia”, apunta Alberto García de Castro, director Comercial & Marketing de ID Logistics Iberia. Otro ejemplo es el ‘Full Pallet Inventory’, “un sistema que utiliza la tecnología de visión para realizar un recuento de inventario rápidamente y en movimiento. El lector móvil ‘ImageID’, especialmente diseñado y montado en una carretilla elevadora, es capaz de alcanzar hasta los 10 km/h. El sistema se adapta continuamente a la velocidad de la propia carretilla, y permite reducir el tiempo dedicado a hacer inventarios en los almacenes en un 50 por ciento”, avanza García de Castro. En todo caso, “la digitalización y la innovación deben implementarse a través de la formación de las personas, teniendo a estas como eje fundamental de nuestra actividad”, concluye el directivo.

CARRETERA

TXT acuerda fusión por absorción de la firma navarra Chuko-Trans

Trans X Tar (TXT) ha sellado la fusión por absorción de la transportista Chuko-Trans, con sede en Noáin (Navarra). La fusión tiene el carácter de impropia, por cuanto la sociedad absorbida está íntegramente participada por la sociedad absorbente. TXT se convirtió en el socio único de Chuko-Trans el pasado mes de marzo y recientemente concretó una ampliación de capital de 10.721 euros, para dejar el resultante suscrito en 60.003 euros. TXT facturó 97,85 millones en 2019 y Chuko-Trans registró unas ventas de 0,66 millones en 2014, según el último dato del registro mercantil.

POLÍTICA

Madrid tramitará en 2021 su Ley de Movilidad Sostenible regional

El Gobierno regional ha elaborado el primer documento de la futura Ley de Movilidad Sostenible de Madrid, según ha anunciado el consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido. La futura ley regional iniciará su tramitación el próximo 2021, según avanzó Garrido. Además, esta ley irá acompañada de un plan estratégico y de dos específicos de carreteras e infraestructuras en los que se detallarán las necesidades, cronogramas e inversiones, “para así afrontar los retos para garantizar una circulación fluida y sostenible” añadió Garrido.

POLÍTICA

CETM-Madrid demanda que se actúe contra la competencia desleal

CETM-Madrid demanda “actuaciones contundentes” contra la competencia desleal. Así lo puso de manifiesto su presidente, Cristóbal San Juan, en la reciente asamblea general de la patronal. San Juan reclamó una “inspección ordenadora y no recaudatoria” en materia de transportes, “que incida en aquellas bolsas de fraude que más daño hacen a nuestro mercado, a la competencia y a la seguridad”. En este sentido, puso como ejemplo los servicios de logística y mensajería que hacen los conductores con sus propios vehículos, o el transporte de mercancías de plataformas digitales.

Friologic apuesta por la sostenibilidad

El operador logístico Friologic estrena una instalación fotovoltaica para autoconsumo en su plataforma de 4.600 metros cuadrados y 7 cámaras frigoríficas de Mercamadrid

La exportación desde Madrid cae un 8,9%

El valor de las exportaciones de la Comunidad de Madrid, que suponen el 11,1% de España, registró una caída del 8,9% entre enero y septiembre del presente ejercicio

Madrid-Barajas, obligado a fortalecer su conectividad con Latinoamérica

La comunidad de carga aérea tiene la oportunidad de consolidar corredores transcontinentales con mercancías de Europa y Asia

► El aeropuerto de Madrid-Barajas está obligado a fortalecer su conectividad con Latinoamérica. La comunidad de carga aérea de la capital tiene la oportunidad de consolidar corredores transcontinentales con mercancías de Europa y Asia, según se puso de manifiesto en el 'Madrid Air Cargo Day' organizado por Foro MADCargo.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La comunidad de la carga aérea de Madrid-Barajas debe poner el foco en fortalecer su conectividad con Latinoamérica, lo que le brindará la oportunidad de consolidar corredores logísticos transcontinentales con mercancías también procedentes del resto de Europa y Asia. Esta es una de las principales conclusiones de la segunda edición del 'Madrid Air Cargo Day', que celebró recientemente Foro MADCargo. El director comercial de Avianca Cargo, Carlos Andrés Arango, reconoció que la clave para consolidar corredores de carga desde Barajas pasa "por un cambio de mentalidad que le permita pasar de puerta logística a *hub*, lo que supondría un gran avance y que permite mejorar la capacidad de respuesta del aeropuerto". Arango añadió que "se trata de un cambio de modelo" que provocaría que Madrid reciba más carga de muchos orígenes diferentes que van a mover posteriormente



Operativa nocturna de avión carguero en las pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas.

las aerolíneas en esos corredores. Por su parte, el vicepresidente de Foro MADCargo, Javier Arán, dejó claro que "esos corredores logísticos que todos queremos, tienen que ser digitales". En la misma línea se expresó Manuel Galindo, CEO de Webcargo, que reconoció que "la digitalización puede ayudar porque contribuye a que Madrid tenga la capacidad de concentrar exportaciones de distin-

"La clave está en un cambio de mentalidad para pasar de puerta logística a *hub*"

tos países en un solo aeropuerto", si bien advirtió que el objetivo requiere de "un trabajo conjunto entre todos los actores implicados en el sector de la carga aérea en Madrid y España". A su vez, Pedro Tierno, Head of Airfreight & Fairs Cluster Iberia de DB Schenker, hizo hincapié en "la posición envidiable en conexiones que tiene Madrid, y también Barcelona, para suministrar a Latinoamérica mercancías procedentes de Asia". Por su parte, Tomás Vázquez, jefe de División de Carga Aérea de Aena, admitió que hay que trabajar mucho en esta línea "para ganar en eficiencia, pero tenemos una oportunidad de oro".

CARGADORES

Mercamadrid pone en marcha un 'microhub' de frío para pescados abierto las 24 horas

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Mercamadrid ha puesto en marcha un 'microhub' de frío para pescados para atender las necesidades de la última milla durante las 24 horas del día.

La nueva instalación logística, que ha representado una inversión de 650.000 euros, cuenta con 600 metros cuadrados de superficie de almacenaje, en los que se ubican cámaras de frío con capacidad para más de 200 palés y cámara de congelado con capacidad para más de 100 palés.

El *microhub* permitirá a los clientes recoger el producto comprado en el mercado de pescados en cualquier momento del día o de la noche, en función de sus propias necesidades y dejará de estar condicionado por el horario de venta de Mercamadrid.

También en el ámbito de la última milla, Mercasa, accionista de referencia de Mercamadrid, trabaja en un proyecto piloto de distribución urbana de mercancías (DUM) sostenible, aún en fase preliminar, que se quiere extender en el futuro por toda la red de "mercadas", como ya adelantó este periódico. Este proyecto trata de optimizar el transporte desde el mercado de abastecimiento hasta el punto de venta final, "mutualizando el transporte que ahora realizan nuestros clientes profesionales, que en muchas ocasiones no llenan del todo sus furgonetas o camiones, con la correspondiente pérdida de eficiencia", señalan fuentes de Mercasa.

CARGADORES

Mercadona ultima la apertura de una nueva plataforma logística en Getafe

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Mercadona trabaja "contra reloj" en la apertura de una nueva plataforma logística en Getafe (Madrid). Así lo confirmó la directora general de Logística de Mercadona, Rosa Aguado, en el reciente congreso de Supply Chain de Aecoc.

Las nuevas instalaciones se encuentran ubicadas en el polígono Los Gavilanes de Getafe y estarán destinadas al almacenaje de productos secos, congelados y perecederos, complementando la labor del bloque logístico de Ciempozuelos, también situado al sur de la región. Las pre-

visiones de Mercadona pasan por la apertura del nuevo centro en este mismo mes de diciembre, según avanzó Aguado.

Precisamente, en el mismo polígono de Los Gavilanes se encuentra operativa desde la pasada primavera otra plataforma logística de la firma, en este caso denominada "colmena", puesto que está destinada al reparto de última milla de venta *online* en distintos barrios de la capital de España. El nuevo bloque logístico de Getafe es el decimoquinto de Mercadona. Además, la compañía inaugurará en breve una



Nuevo bloque logístico de Mercadona en Getafe, en fase de construcción.

Foto: C.S.

nave para perecederos en Zaragoza. Mercadona, que proyecta invertir 1.000 millones de euros entre 2020 y 2025 en incrementar su capacidad logística, tiene previsto inaugurar

nuevas instalaciones logísticas en 2021 en Guadix (Granada), San Isidro (Alicante), Puerto de Sagunto (Valencia) y Huévar del Aljarafe (Sevilla), según avanzó Aguado.

Madrid Air Cargo / Flash

TRES OFERTAS OPTAN AL DESARROLLO DE LA PLATAFORMA DE CARGA

Como adelantó este periódico en pasadas ediciones, Aena trabaja en el desarrollo e implantación de la primera fase de un Cargo Community System (CCS) en los aeropuertos españoles, similar al ya existente en algunas de las principales pistas europeas. En esta línea, la licitación para el desarrollo y explotación de aplicaciones en plataforma de uso compartido para intercambio de información entre los integrantes de la comunidad de carga en los aeropuertos españoles ha entrado en una nueva fase. Al cierre de esta edición, el gestor aeroportuario tenía sobre la mesa las tres ofertas presentadas al concurso por parte de Indra Sistemas, Portel Logistic y la unión entre Hiberus Tecnol Informa y Sine 95. La futura plataforma tecnológica para la carga aérea contará inicialmente con tres aplicaciones. Estas estarán dirigidas a la gestión de documentos de transporte a la importación, la reserva de muelles en las terminales de *handling* y una base de datos de conductores. Estas aplicaciones se integrarán en una plataforma de intercambio de datos en la nube, donde todos los usuarios puedan suministrar y acceder fácilmente a los datos que necesitan para su actividad. El contrato, que tendrá una duración de tres años, representará para Aena una inversión prevista de 1,57 millones de euros. Las tres aplicaciones desarrolladas serán comercializadas por la empresa adjudicataria y estarán bonificadas durante los tres años de duración del contrato, "con objeto de impulsar el proceso de digitalización de la carga aérea en España", destaca el pliego. Los trabajos de puesta en marcha de las tres aplicaciones está previsto que se completen en un plazo de 12 meses desde su adjudicación.



Alemania lidera los tráficos de mercancías con Barajas. Alemania se colocó al frente de los tráficos por países con el aeropuerto de Madrid en los diez primeros meses del año, impulsada por la integradora DHL. Por detrás se situaron Emiratos Árabes, Reino Unido, Estados Unidos y Turquía. La pandemia se ha llevado por delante el tradicional liderazgo de Estados Unidos en los tráficos de carga con Madrid-Barajas.

IBERIA INCREMENTA SU OFERTA DE CONEXIONES CON AVIÓN CARGUERO



Iberia ha decidido reforzar sus conexiones a través de aviones cargueros puros ante el incremento de la demanda de carga aérea en los últimos meses. La aerolínea operó en el mes de noviembre hasta cuatro vuelos cargueros semanales entre el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Los Ángeles (Estados Unidos). Para poder operar estos vuelos, Iberia transformará aviones de pasajeros en cargueros. Estas rutas con carguero se irán incrementando en próximas fechas, para lo que Iberia evalúa otros destinos, como China, Norteamérica y Latinoamérica. La transformación de estos aviones la realiza Iberia Mantenimiento en los hangares de La Muñoza, en las proximidades del aeropuerto de Barajas. En el primer Airbus 330/300 transformado se instalaron 33 posiciones de carga en el suelo. En estas posiciones se coloca la carga con redes ancladas a los raíles en los que antes iban instaladas las butacas. Esta configuración permite lle-

var unos 105 metros cúbicos o 18.000 kilos de carga en cabina, adicionales a la capacidad en las bodegas, según ha informado la compañía Iberia.

DELTA OPERA VUELOS DIARIOS DE CARGA ENTRE MADRID Y NUEVA YORK

Delta Airlines opera, desde el pasado mes de noviembre, vuelos diarios de carga entre Nueva York-JFK y Madrid. Los vuelos son operados con un Boeing 767-400 y se centran en el apartado de exportación en el transporte de productos textiles y moda de cara a la temporada navideña en Estados Unidos. Por su parte, en el lado de la importación, estos vuelos mueven repuestos de automóviles y carga general, principalmente, según ha informado la compañía, representada en España por el GSA Aviation Consulting. Los vuelos de Delta entre Madrid y Nueva York no son los únicos específicos de carga que ha puesto en marcha la aerolínea estadounidense, que también opera un vuelo de carga tres veces por semana entre Nueva York y Dublín con un Airbus A330-300, así como

vuelos de carga entre Nueva York y Atlanta con Mumbai, vía Frankfurt, con un Airbus A330-200/300. En estos vuelos se transportan productos farmacéuticos esenciales y vacunas, así como suministros médicos y carga general. "Dadas las restricciones de viaje dentro de Europa, estamos agregando estratégicamente capacidad de carga en España, Irlanda y Alemania para apoyar el crecimiento general de pasajeros y carga", ha señalado Shawn Cole, vicepresidente de carga de Delta.

LATAM AIRLINES RETOMA VUELOS ENTRE MADRID Y LATINOAMÉRICA



Latam Airlines sigue retomando en estas fechas su programa de vuelos entre Europa y Latinoamérica, tras el parón provocado por el coronavirus en el segundo trimestre del año. En este contexto, la aerolínea recuperó recientemente las conexiones entre Madrid y Santiago (Chiles) y Madrid y Sao Paulo (Brasil) con tres frecuencias semanales. Latam registró un tráfico de 5.228 toneladas en Barajas de enero a octubre de 2020.

EXPRESS

El sector 'ecommerce' prevé crecimientos del 10% al 40% durante la campaña de Navidad

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La mayoría de las empresas del sector del comercio electrónico que generan entregas físicas prevén crecimientos de entre el 10 y el 40 por ciento durante la inminente campaña de Navidad.

Así se desprende de un estudio elaborado por Packlink con una muestra de 300 tiendas de comercio electrónico y que fue presentado en el marco de la cuarta edición del 'Ecommerce Day', que organiza la plataforma tecnológica de envíos de paquetería.

En concreto, el 46 por ciento de las tiendas *ecommerce* esperan crecimientos por encima del 10 por ciento, mientras que el 37 por ciento prevé que este incremento oscile entre el 20 y el 40 por ciento. Además, el 9 por ciento auguran un crecimiento del 50 por ciento y un 5 por ciento prevé superar incluso ese 50 por ciento. Por otro lado, el 42 por ciento de los encuestados declararon que tienen pensado reforzar su departamento logístico durante la campaña de Navidad. Este dato, no obstante, está por debajo del 80 por ciento que se registró en la encuesta del año anterior.

La tecnología se convertirá en el producto estrella de la campaña para el 46,2 por ciento de los encuestados, mientras que la moda y complementos se sitúa en un 32,1 por ciento, por debajo de años anteriores a causa de la crisis sanitaria. Por detrás de estos dos sectores se sitúa la perfumaría con un 11,1 por ciento, los artículos deportivos con un 7,3 por ciento y los productos farmacéuticos con un 3,4 por ciento.

El estudio se ha centrado en el mercado español, si bien Packlink tiene también presencia actualmente en Alemania, Italia, Francia y Reino Unido.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Las medidas que se adopten en materia de movilidad sostenible requieren del consenso con todas las partes implicadas

Escuchar al sector

El presidente de CETM-Madrid, Cristóbal San Juan, ha mostrado su "incredulidad" porque "Madrid Central sigue igual", a pesar de que es "un proyecto fracasado". San Juan recuerda al ayuntamiento de Madrid que "no se puede perder la perspectiva de que la sos-

tenibilidad no es solo medioambiental, sino también social y económica". La crisis derivada de la COVID-19 ha provocado que 'Madrid 360', proyecto heredero de 'Madrid Central', no haya visto la luz a falta de la aprobación de una anunciada Ordenanza de Movilidad que llegará con retraso. Mientras tanto, los transportistas siguen viéndose sometidos a las exigencias de un proyecto que ha sufrido diversos reveses en los tribunales pero que sigue en vigor. El sector regional estimó en su momento que el coste de la reconversión del 80 por ciento de su flota antes de 2025, tal y como requería 'Madrid Central', supondría un desembolso conjunto por encima de los 1.300 millones de euros, completamente inasumibles si no se habilitaban incentivos de manera paralela, como así se planteó desde el primer momento por el anterior consistorio, que

derivó este tipo de ayudas o subvenciones al Gobierno regional. En el recién publicado 'II Informe de la logística del *ecommerce*', elaborado por el Centro Español de Logística (CEL) y la consultora Everis, se pone de manifiesto que "es de vital importancia" que en las decisiones que tomen los ayuntamientos para resolver los problemas medioambientales en la movilidad de las ciudades "se considere a todos los actores involucrados en el proceso", ya sean la propia Administración local, empresas de transporte, empresas de paquetería, operadores logísticos, comercios y cualquier otro actor colateral en esta operativa. Además, no solo que se arbitre esta interlocución abierta, sino que las decisiones finales que se adopten surjan de un necesario consenso entre todas las partes interesadas.

Valencia


Carretera / 27

Rafa Grau Transports incorpora nuevos megacamiones para impulsar sus rutas regulares de flujos industriales en Valencia

Grupo Alianza Galadtrans crece en logística para la gran distribución

El operador aumenta sus flujos de grupaje a Europa y optimiza la cobertura en España, con una media de 1.800 viajes semanales



Imagen de los nuevos conjuntos frigoríficos adquiridos por Grupo Alianza Galadtrans para los servicios a la gran distribución. Foto: GAG

► Grupo Alianza Galadtrans ha incorporado flota frigorífica para atender la progresión que está desarrollando en logística para la gran distribución en España. El operador continúa aumentando sus flujos de grupaje a Europa al tiempo que optimiza su cobertura en tráficos nacionales, con una media conjunta de 1.800 viajes semanales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón

Grupo Alianza Galadtrans está creciendo en el negocio de la logística para la gran distribución en lo que está siendo “un año positivo” para la compañía pese a la crisis de la COVID-19, según han explicado fuentes de la empresa con central en Almenara (Castellón).

El operador, dirigido por Juan Miguel Dasca y Alexis Dasca, acaba de reforzar su flota con la adquisición de diez remolques frigoríficos multitemperatura a Krone Fleet España para atender el transporte

que realizan a cadenas de supermercados, ofreciendo cobertura en el Mediterráneo, centro de España y Andalucía para circuitos cerrados. Fuentes del grupo valenciano, que mantiene a toda su plantilla en teletrabajo para prevenir todas las medidas sanitarias, en clara política de flexibilidad laboral, explica que “la crisis ha hecho que nos reinventemos y solidaricemos con el problema que hemos tenido con la pandemia, poniendo nuestra flota y todo nuestro esfuerzo para suministrar mercancía a todas las cadenas de supermercados”.

Esta apuesta ha permitido al grupo, pese a la coyuntura de la crisis, “crecer en volumen, por el transporte que hemos realizado a las cadenas de suministro, realizando una media entre 1.500 y 1.800 viajes semanales en estos momentos tan complicados”, flujos que el operador realiza con flota propia y en alianzas con otros transportistas. En este sentido, la compañía está aumentando su política de alianzas

“absorbiendo líneas de negocios que están aportando un valor diferente y añadido”. Entre estas, el grupo destaca la línea de grupaje abierta desde Andalucía a Perpiñán (Francia), mientras que en los tráficos con Reino Unido se han reforzado los flujos intracomunitarios y en carga completa destaca la pujanza del servicio desde Jaén con rutas fijas y circuito cerrado para carga agroalimentaria.

El grupo, que estima cerrar con una facturación de 52 millones de euros en 2020, reforzará el próximo año su apuesta por la digitalización con el lanzamiento de un nuevo portal que permitirá una mejor conectividad con los clientes de la compañía. Asimismo, Alianza Galadtrans ha adoptado la Agenda 2030 dentro de su plan de empresa para crear “un modelo económico que transforme el actual en uno más comprometido con el desarrollo sostenible”. Para ello, la empresa va a elaborar un manual de responsabilidad social detallado.

SERVICIOS

Logiters Logística gestionará el nuevo centro de inspección del puerto de Sagunto

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Logiters Logística gestionará los servicios de apoyo a las labores de control en la instalación fronteriza de control sanitario de mercancías (conocido como PIF) del puerto de Sagunto. La oferta del operador reúne todas las garantías exigidas por la Autoridad Portuaria de Valencia, superando, según el informe emitido por la mesa de contratación del organismo, a la presentada por Docks Logistics Spain, acto previo a su adjudicación definitiva.

Logiters se compromete a realizar la prestación en el puerto de Sagunto por 140.925 euros, con unas tarifas de 31,50 euros por apertura e inspección de contenedor, lo que supone una reducción del 12 por ciento respecto al precio ofertado por el puerto. El operador, que ya explota el PIF del puerto de Valencia, estima un tráfico anual de 2.000 contenedores por la instalación, así como el manejo de 4.726 toneladas en labores de manipulación de vaciado y llenado de contenedores, en las que cobrará 11,20 euros por tonelada. Sus tarifas se completan con 5,70 euros por tonelada manipulada en tráficos de entrada y salida de cámara frigorífica y 4,70 euros por tonelada en entrada y salida de almacén.

MARÍTIMO

El puerto de Valencia alcanza un nuevo récord en octubre con 508.177 TEUs

A.M. Valencia

El puerto de Valencia alcanzó un nuevo récord histórico en octubre, pese al escenario de crisis de la COVID-19. Sus terminales gestionaron un flujo de 508.177 TEUs, la cifra más alta de toda la serie estadística, un 7,7 por ciento más que en idéntico mes de 2019.

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

Software para la logística y el transporte de mercancías

TRANSKAL

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

ADUR software productions

CARRETERA

Grupo Perea moderniza su flota para estimular una mayor oferta de servicio

El operador consolida un parque de 210 tractoras y 225 'frigos' ganando en flexibilidad para el transporte en multi-temperatura

► Grupo Perea moderniza su flota de transporte frigorífico para estimular una mayor oferta de servicio en sus rutas regulares nacionales e internacionales. El operador ha consolidado durante 2020 un parque de 210 tractoras y 225 'frigos' ganando en una mayor flexibilidad para el transporte de carga fraccionada en multi-temperatura.

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

Grupo Perea está incrementado su peso en el negocio del transporte frigorífico con la expansión de flota específica para el desarrollo de servicios regulares tanto de tráficos nacionales como internacionales en "un año complicado" por la crisis de la COVID-19.

La diversificación de sus líneas de negocio a temperatura controlada principalmente está siendo vital para la evolución del grupo de transportes, una apuesta que le permite estar presente en sectores estratégicos como son los productos farmacéuticos, grupaje, servicios exprés y transporte de productos a distintas temperaturas gracias a las inversiones realizadas por el operador equipos multi-temperatura de última generación.

El operador, con base en San Bartolomé, una pedanía del municipio alicantino de Orihuela, ha consolidado un parque de 210 tractoras y 225 conjuntos frigoríficos durante el presente ejercicio, afianzándose como uno de los principales actores del negocio del transporte de ámbito nacional, según ha explicado a TRANSPORTE XXI Juan José



Grupo Perea dispone de una flota formada por 210 tractoras y 225 'frigos'. Foto: Martínez

Perea, director general de Grupo Perea.

En este sentido, el grupo alicantino acaba de renovar una partida de 45 tractoras con Scania dentro de su apuesta por disponer de una flota de transporte con una antigüedad

Grupo Perea acaba de adquirir 45 nuevas tractoras de Scania

menor a los dos años para lograr servicios más eficientes, ecológicos y con menos emisiones de CO₂, dentro de su apuesta de realizar un servicio más compatible con el medio ambiente. Asimismo, el operador

dispone de un modernizado parque de remolques frigoríficos, bajo suministro de SOR e Indetruck, adaptados a la normativa en materia de medio ambiente, con unidades que permiten transportar todo tipo de productos y donde el control de la temperatura es un factor determinante para la compañía.

Grupo Perea realiza servicios de transporte nacionales e internacionales. En sus flujos de largo recorrido, el flotista opera prácticamente en todos los países europeos con servicios regulares desde España. Por último, Juan José Perea avanzó a TRANSPORTE XXI que el grupo tiene previsto afrontar cambios en la organización en los próximos meses "que consoliden la confianza con la que ya contamos en nuestros más de 57 años de historia".

MARÍTIMO

TMS reforzará su capacidad operativa en Alicante con una nueva grúa Liebherr

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

Terminales Marítimas del Sureste (TMS) reforzará su capacidad operativa en el puerto de Alicante a partir del primer trimestre de 2021 con la incorporación de una nueva grúa de tamaño *post-panamax* fabricada por Liebherr.

La cabría cuenta con una capacidad para carga general de hasta 53 toneladas y para manipulación de contenedores *single lift* de hasta 40 toneladas, con una altura máxima de hasta 36 metros sobre muelle.

Con su incorporación, la estibadora podrá aumentar la flexibilidad en su línea de atraque de 497 metros del Muelle 23, en la que dispone desde su puesta en servicio en 2007 de dos grúas *post-panamax* fabricadas por Paceco.

La grúa llegó el pasado mes de octubre completamente desmontada a las instalaciones de TMS procedente de la fábrica de Liebherr, ubicada en Killarney (Irlanda). El fabricante ha comenzado con el proceso de ensamblaje, calibración y puesta en marcha, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de Liebherr.

El fabricante ha destacado que "una de las características clave que ha hecho que nuestro cliente se decida por nuestros equipos es la cercanía con la fábrica de Irlanda, así como la fabricación de origen europeo que ha garantizado la continuidad de la producción durante la crisis de la COVID-19". TMS, una compañía que forma parte de Grupo Aleatica, registró un volumen de 98.137 TEUs en 2019, con un crecimiento del 12 por ciento, según los datos del grupo. Junto a su terminal multipropósito, opera una instalación para graneles y una terminal de pasajeros. Tiene concesión en Alicante hasta julio de 2047.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Es hora de empezar, desde Valencia, a generar una marea intermodal para colapsar la infraestructura. Así, Adif acelerará las obras

El tren de Sagunto

De los mejores anuncios que recuerdo, en los últimos veinte años, está el realizado por Adif con el inicio de las obras del acceso ferroviario al puerto de Sagunto. El Ministerio de Fomento, hoy Transportes, licitó su proyecto de construcción en 2007 y en 2013 se formuló su

Declaración de Impacto Ambiental. Casi dos décadas han tenido que batallar los profesionales de la Autoridad Portuaria de Valencia para completar su estrategia comercial por Sagunto con una solución intermodal. Al fin, el estratégico enclave podrá subirse a dos de los corredores llamados a tener mayor tráfico ferroviario de mercancías de España, el Mediterráneo y el Cantábrico. Los productos siderúrgicos, contenedores y automóviles van a disponer de una solución competitiva en lo que durante años fue el mayor reto del enclave valenciano. Un reto de órdago, que se ha conseguido, como no podía ser de otra forma, con dinero, porque va a ser la Autoridad Portuaria la que financie, junto con ayudas europeas, una gran parte de la obra que arrancó el pasado mes de noviembre la constructora Copasa. El tren de Sagunto va a ser una realidad en

poco menos de dos años. Eso supondrá la llegada de negocio inédito al enclave. Pero, esto no ha acabado. El reto continúa. La Autoridad Portuaria deberá construir instalaciones internas para el tratamiento de los trenes, ya planificadas, mientras que sus técnicos ya advierten del peligro de saturación en el tráfico de convoyes que se cierne sobre las terminales de Valencia y Sagunto si no se acometen con "la máxima celeridad posible" los proyectos de doble plataforma entre Valencia y Castellón y entre Sagunto y Zaragoza, así como el ya histórico del túnel pasante en la capital del Turia. Es hora de empezar a generar, desde Valencia, una marea intermodal para colapsar la actual infraestructura ferroviaria. Así, Adif acelerará las obras pendientes. Me temo que hoy es la única fórmula posible.

a.martinez@grupoxi.com

VALENCIA



Una de las megacamiones de Rafa Grau Transports, con una longitud de 25,25 metros y una capacidad de carga de 35 toneladas. Foto: RGT

CARRETERA

Rafa Grau Transports incorpora más 'megatrailers' para impulsar sus rutas

El flotista expande sus tráficos industriales con lonas de mayor capacidad y afianza los flujos frigoríficos entre Valencia y Europa

► Rafa Grau Transports ha reforzado sus tráficos industriales con la incorporación de nuevos *megatrailers* a su flota para la distribución de material reciclado y bobinas, reduciendo los consumos de combustible. El operador apuesta por expandir su negocio de carga seca con lonas de una mayor capacidad y afianza sus flujos frigoríficos entre Valencia y Europa.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Rafa Grau Transports está optimizado sus tráficos industriales con la incorporación de nuevos *link trailer* que permitirán colocar más megacamiones en las rutas regulares de la compañía dentro del objetivo de mejorar la distribución de material reciclado y bobinas.

En concreto, el operador ha adquirido seis unidades de este semirremolque especial construido por el fabricante Lecitrailer, que permite el acoplamiento con un segundo semirremolque, permitiendo entre ambos la generación de un conjunto euromodular.

Con ello, Rafa Grau Transports pretende contribuir a una mayor reducción de la huella de carbono, ya que el menor consumo de combustible por tonelada de mercancía transportada de los *megatrailers* reduce las emisiones de CO2 en un 15 por ciento, dentro del objetivo de la empresa de realizar un transporte más eficiente y competitivo con menos recursos.

Las unidades adquiridas por la compañía valenciana se añaden a

Dispone de una flota propia de 94 tractoras y un parque de 250 semirremolques

un pedido de 80 lonas XL, que permiten un mayor volumen de carga con el transporte de hasta 27 palés, optimizando así el negocio de tráficos industriales del operador.

Rafa Grau Transports dispone de una flota propia de 94 camiones de 18 a 60 toneladas, entre tractoras y rígidos, así como un parque de 250 semirremolques formado por lonas, portabobinas, megacamiones y frigoríficos.

Este pedido, unido a la reciente renovación de tractoras con Mercedes-Benz, supone una importante modernización de su negocio de transporte por carretera por parte del operador que mantiene un notable crecimiento desde su fundación.

EJERCICIO POSITIVO

En este sentido, el presente año está siendo "un ejercicio positivo en el que tenemos una previsión de aumento de un 5 por ciento", según ha explicado a TRANSPORTE XXI Rafa Grau, consejero delegado del operador con central en Villanueva de Castellón (Valencia).

El flotista, que alcanzó unas ventas de 14,2 millones de euros en 2019, con un crecimiento del 22 por ciento, solo ha notado "cierta afectación en los retornos" por la crisis de actividad originada por la pandemia de la COVID-19 en España. Junto a los tráficos de carga seca

que maneja la compañía, mercancía general e industrial, como bebidas, bobinas de papel e industria de reciclado, tanto plástico como papel, uno de los puntos fuertes del operador es el transporte frigorífico, para el que dispone de una flota propia de 34 frigoríficos, unidades a las que se añaden alrededor de 110 camiones externos durante la campaña de cítricos, así como vehículos especiales para la recolección y distribución de los productos a pie de explotación agrícola.

El 85 por ciento de la actividad de la compañía está centrada en tráficos nacionales, mientras que el resto se realiza con Portugal y Francia, principalmente. Entre los clientes destacados de Rafa Grau Transports están GreenMed, Helios, Frutas Bollo y Porcelanosa.

FERROCARRIL

El puerto de Valencia arranca su mayor obra ferroviaria con 40 millones de inversión

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La Unión Temporal de Empresas formada por las constructoras Dragados, Pavasal y Tecsa acometerán la mayor obra ferroviaria realizada en la historia del puerto de Valencia por un importe de 40 millones de euros.

El proyecto va a suponer la mejora del trazado de la red ferroviaria y viaria del enclave, incluyendo una nueva playa de vías, la eliminación de pasos a nivel y la reordenación de la red viaria entre el Muelle de Poniente y el Muelle de Costa.

El gran objetivo de la inversión es aumentar la capacidad de operación de trenes de contenedores y vehículos y lograr su interoperabilidad entre la infraestructura ferroviaria del puerto y el Corredor Mediterráneo. De esta forma la red ferroviaria interna será transformada para que pueda operar trenes de ancho UIC y que los convoyes puedan tener una longitud de 750 metros.

Asimismo, la inversión permitirá la puesta en marcha de una zona intermodal para la formación de trenes de contenedores en ancho mixto, como adelantó TRANSPORTE XXI. El intercambiador permitirá operar convoyes con carga de las terminales de CSP Spain, MSC y APM Terminals, una posibilidad que actualmente no es posible sin tener que realizar costosas maniobras. Esta zona, denominada haz logístico ferroviario, estará ubicada entre las glorietas ubicadas enfrente de la terminal de MSC y la terminal de CSP Spain, un espacio libre dentro del dominio público.

Por último, el puerto prolongará la electrificación de su línea ferroviaria para permitir la operación en el futuro intercambiador con trenes de tracción eléctrica.

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

Miembro de Genérica, Puerto de Valencia | SGS | Federación Valenciana de la Calidad | valenlogistics | AEO | FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL) LOGISTIC SERVICE PROVIDERS | CERTIFICADO Nº MG160001

DEPOT REAL BENLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 · 46460 · Silla · Valencia | T 963 670 888 | realbenloch.com

País Vasco

Guitrans exige apoyo “real” al transporte

La Asociación Empresarial Guipuzcoana de Transporte de Mercancías por Carretera interpela a las administraciones públicas para que atiendan los problemas del sector

Mercedes-Benz avanza en el desarrollo de su plataforma logística de automoción en el CTV

El fabricante alemán, que podría tener operativa en la primera mitad de 2021 la nueva infraestructura, con acceso directo a la red ferroviaria, dispone de más de 84.200 m²

► Mercedes-Benz avanza en el desarrollo de su plataforma logística de automoción en el Centro de Transporte de Vitoria (CTV), con acceso directo a la red ferroviaria. El fabricante alemán, que podría tener operativa la nueva infraestructura en la primera mitad de 2021, dispone de dos parcelas con más de 84.200 metros cuadrados.

ALFONSO ALDAY. Vitoria

Mercedes-Benz sigue quemando etapas para la puesta en marcha de la plataforma logística de automoción que desarrolla en la zona intermodal del Centro de Transporte de Vitoria (CTV).

“Los trabajos están muy avanzados”, confirmaron a TRANSPORTE XXI fuentes conocedoras del proyecto, que podría ser una realidad en la primera mitad del próximo año. “Actualmente están acometiendo toda la instalación eléctrica, para seguir con el asfaltado y acondicionamiento del terreno”, añadieron los mismos interlocutores.

El fabricante alemán cuenta con dos parcelas en el CTV, que superan los 84.000 metros cuadrados, tras hacerse a finales del pasado año con la última parcela intermodal disponible, que ocupó en su día la siderúrgica Ros Casares, con una superficie de 36.389 metros cuadrados. Un año antes, Mercedes-Benz



Operativa de un tren en la antigua parcela de Ros Casares, ahora en manos de Mercedes.

ya había cerrado la compra de una parcela de 47.406 metros cuadrados, también con acceso ferroviario directo, situada justo en frente, separada únicamente por un vial. Esta infraestructura, próxima a la planta de Mercedes-Benz en Vitoria, permitirá al fabricante mejorar su capacidad, al ampliar el espacio disponible tanto para sus actividades productivas como logísticas.

Además, acerca al CTV a la posibilidad de volver a engancharse, ocho años después, al tren, una de las apuestas de los promotores del Centro de Transporte de Vitoria, que ya

en el desarrollo de la segunda fase de ampliación incluyó 123.000 metros cuadrados dedicados a superficie intermodal, con tres apartaderos ferroviarios, inaugurados oficialmente en el año 2007. De hecho, la última memoria del CTV, correspondiente al año 2019, destaca que “es previsible que a

CTV espera reactivar a medio plazo los tráficos ferroviarios en la zona intermodal

medio plazo utilice la infraestructura ferroviaria, que va a suponer un gran valor añadido para su actividad logística”, en clara alusión al desembarco de Mercedes-Benz en sus instalaciones. No hay que olvidar que los tráficos ferroviarios a las parcelas intermodales del CTV, que arrancaron en 2010, finalizaron en 2013. En ese período se transbordaron un total de 67.646 toneladas de mercancías. Las composiciones ferroviarias, hasta un total de 94, tuvieron como origen los puertos de Bilbao y Sagunto y la planta siderúrgica SN-Seixal, en Portugal.

VS-21

La puesta a punto de la plataforma logística de automoción de Mercedes-Benz coincide en el tiempo con el lanzamiento del programa VS-21 en Vitoria, la cuarta generación de la furgoneta ‘Vito’, como avanzó la publicación EMPRESA XXI. El objetivo es que las primeras contrataciones se firmen en 2021 para su comercialización en 2024. El proyecto se prevé que supere la inversión de 190 millones destinada a la reorganización de las áreas de montaje bruto, pintura, montaje final y logística en el lanzamiento de la nueva furgoneta, señalaron fuentes del sector, que apuntan que el programa VS-21 convertirá la planta de Vitoria en la “referencia mundial de la industria en automatización y nuevas tecnologías”.

CARRETERA

Grupo SJL traslada su operativa en Guipúzcoa tras la venta de su base

ALFONSO ALDAY. Oiartzun

Grupo SJL (San José-López) trasladará su operativa en Guipúzcoa a una parcela próxima a su anterior base, localizada en el polígono industrial Lanbarren (Oiartzun), que ha sido adquirida por un promotor inmobiliario, según confirmaron a este periódico fuentes de la compañía de transporte internacional por carretera.

La venta de las instalaciones forma parte de la revisión de sus operaciones en la Península y permite al operador, en manos de un fondo de inversión, “reducir deuda e invertir

en el crecimiento y recursos adicionales”, añadieron desde el grupo, que mantiene su “apuesta estratégica por el transporte entre Europa y el norte de África”, uno de sus principales ejes de expansión. El traslado de la plataforma, que espera completar en primavera, se suma a la incorporación a lo largo del último trimestre de cuatro nuevos componentes de su Comité de Dirección, con amplia experiencia en sus puestos de CEO, director comercial, director general de transporte y director general de logística. SJL está fuertemente implantado en



Vista de la antigua base del Grupo SJL en el polígono industrial Lanbarren (Oiartzun).

el norte de África, con un movimiento de 22.000 travesías al año en el Estrecho de Gibraltar, para lo que cuenta con una flota de 1.000 camiones y 750 trabajadores.

El grupo nace en 2002, fruto de la fusión de dos históricas del sector del transporte internacional por carretera: Transportes Internacionales San José y Transportes López.

Puerto de Pasaia continúa su recuperación

El puerto de Pasaia disparó su tráfico de mercancías en octubre un 20%, con un movimiento de 303.561 toneladas, que dejan la caída en el acumulado anual en el 10,4%

Balenciaga impulsa su capacidad

Balenciaga reforzará su actividad tras culminar las obras para poner en servicio la segunda grada de construcción de buques en sus instalaciones de Zumaia (Guipúzcoa)

La naviera Mureloil ampliará su flota con un nuevo buque tanque híbrido

La construcción de la unidad, que se utilizará como buque de productos o *bunker*, correrá a cargo de Astilleros de Murueta

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La naviera Mureloil, especializada en las actividades de *bunker* en España y Portugal, reforzará su actividad con la incorporación a su flota de un quinto buque tanque de altas prestaciones, que podrá ser utilizado como buque para transporte de producto o *bunker*, según confirmaron a este periódico fuentes de la compañía. La sociedad, filial de Naviera Murueta, ha firmado un contrato con Astilleros de Murueta para el desarrollo de esta unidad, de unos 4.700 GT (toneladas de arqueado bruto), cuyo proceso de diseño y construcción tomará dos años, por lo que podría estar en servicio en 2022.

Desde la compañía destacaron como característica más innovadora la combinación de propulsión eléctrica diésel e híbrida. “Esta tecnología permite el objetivo de cero emisiones en puerto, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero durante la navegación en más de un 30 por ciento”, explicaron. Se trata, añadieron, del “primer buque destinado a labores de *bunker* construido desarrollando esta combinación de propulsión, gracias al siste-



Foto del diseño del nuevo buque tanque híbrido que ha encargado la naviera Mureloil.

ma de almacenamiento de energía mediante el uso de baterías”. El buque tendrá una capacidad total de hasta 7.500 metros cúbicos, dividida en 12+2 tanques con cuatro paquetes para carga segregada. La unidad estará preparada para el uso de gas inerte, “óptimo” para su uso en el transporte de productos, con una tasa de descarga máxima de 1.100 metros cúbicos a la hora. Ade-

más, indicaron que el buque será clasificado por Bureau Veritas con el máximo grado de anotaciones de clase “verde”, incluyendo *CleanShip Super, Hybrid Electric (PM), Green Passport* y *Oil Recovery*.

La naviera Mureloil, con sede en Algeciras, trabaja para empresas como Repsol, Galp y Cepsa y dispone de cuatro petroleros de productos con un total de 11.671 GT.

MARÍTIMO

Bilbao PortLab traza la ‘hoja de ruta’ para el año 2021 con el foco en la innovación

TXXI. Bilbao

El puerto de Bilbao acogió recientemente la segunda reunión del comité asesor de Bilbao PortLab, en la que se dieron a conocer los cerca de cien proyectos presentados a la primera convocatoria del Fondo ‘Puertos 4.0’, que contempla ayudas por un montante de 12 millones para este ejercicio.

Las iniciativas más punteras y alineadas a las necesidades del enclave contarán con el apoyo de este centro, independientemente de que accedan o no a las subvenciones contempladas por Puertos del Estado, según informaron desde la entidad portuaria a través de una nota. La reunión del comité asesor sirvió, además, para aprobar la hoja de ruta de Bilbao PortLab para el año 2021, centrada en tres ejes: financiación de proyectos innovadores, sensibilización y formación y servicios que se van a ofrecer a los proyectos y a la comunidad portuaria.

Bilbao PortLab tiene como objetivo crear un ecosistema de innovación en el puerto de Bilbao, trabajando con las empresas portuarias en los proyectos innovadores que se puedan generar internamente o atrayendo iniciativas innovadoras del exterior.

POLÍTICA

Transmodal abordó la preparación al nuevo escenario ‘Brexit’ de la logística vasca

IÑAKI EGUIA. Vitoria

La XII edición del Foro de Logística Intermodal del País Vasco (Transmodal), organizada por la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Álava y la Autoridad Portuaria de Bilbao, con el patrocinio de Banco Sabadell, centró el debate en ‘¿Cómo va a afectar el ‘Brexit’ en las actividades aduaneras en nuestro territorio?’ Francisco Rizutto, especialista en carga aérea de IATA para Europa, destacó que la operativa logística con Reino Unido, a partir del próximo 1 de enero en un escenario sin acuerdo comercial con la Unión Europea, se recoge en *Border Operating Model*. El responsable de IATA mostró las incertidumbres que genera la tramitación aduanera con el ‘Brexit’, dado que cualquier “detalle que falte, genera-

rá demoras, retrasos y más costes económicos. Un marco con unos sistemas de control aduanero, de inmigración y de antiterrorismo más exigentes que los actuales”. El especialista de IATA reveló que “el aumento de la demanda de la carga aérea registrada con la crisis de la COVID-19 se intensificará en el nuevo escenario ‘Brexit’”. Esta oportunidad ha supuesto la creación de compañías en Bélgica y Holanda que operan con pequeños cargueros con Reino Unido”. Arantza Inchausti, jefa regional adjunta de Aduanas e Impuestos Especiales en el País Vasco, destacó la necesidad de ver el ‘Brexit’ como una “oportunidad para los negocios, pero será necesario prepararse al nuevo marco jurídico”. Amaia Sarasola, jefe de la división de Marketing y Comercial de la Autoridad Portuaria de Bilbao, mostró que Reino Unido es su primer mercado, con más de tres millones de toneladas y 182.000 TEUs en 2019. Además, reiteró que la entidad “lleva más de dos años trabajando para lograr el menor impacto posible en una salida sin acuerdo de Reino Unido de la UE”.

MARÍTIMO

El arbitraje obligatorio, “única alternativa” para poner fin al conflicto de la estiba en Bilbao

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La última bala de los estibadores del puerto de Bilbao para evitar el arbitraje obligatorio no ha logrado alcanzar el objetivo. Al cierre de esta edición, las empresas estibadoras habían descartado participar en la mediación propuesta por los sindicatos Coordinadora, UGT, ELA, KAIA y LAB al Ministerio de Trabajo, al igual que hicieron días antes con la petición formalizada por estas mismas organizaciones al Gobierno vasco. Así lo comunicó, a través de una nota, la Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao (Bilboestiba CPE), que se agarra al arbitraje obligatorio como “única y definitiva alternativa para la resolución del conflicto”, que, al cierre de esta edición, superaba los 50 días. Una medida utilizada solo

en situaciones límite, que cuenta con el aval de la Abogacía del Estado. La parte empresarial asegura que “dada la posición sindical sostenida durante las 25 reuniones celebradas desde diciembre de 2019, no cabe la mediación propuesta a instancia de los convocantes de la huelga en un conflicto planteado desde la defensa de argumentos contrarios a derecho y ajenos a las materias propias de la negociación colectiva”. Bilboestiba recuerda que el marco jurídico ha cambiado para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, de finales de 2014, que declaró “ilegal” el modelo laboral de la estiba en España. Una modificación que “afecta singularmente a las tareas complementarias, que ya no forman parte del servicio portuario de estiba y quedan excluidas de la negociación colectiva”, según señala la nota. Así las cosas, las estibadoras insisten en la necesidad de una “actuación urgente ante la extraordinaria gravedad de la situación en la que se encuentra el puerto”, con “pérdidas muy importantes y sensibles de tráficós”, recoge la misma nota.

España Norte

Altrans actualiza su flota terrestre

El grupo transitario gallego incorpora cuatro cabezas tractoras y seis semirremolques dentro del proceso de actualización de su flota de vehículos

Transleche acomete la renovación de la mitad de su flota propia

La compañía del Grupo Leche Río, que gestiona 166 camiones de los que 40 son de propiedad, analiza incorporar motores de GNL

► Transleche, empresa del Grupo Leche Río, está inmerso en un plan de renovación durante este trienio, que se extenderá sobre cerca de la mitad de su flota de 40 camiones. El operador, con sede en Lugo, que refuerza su operativa con otros 126 camiones subcontratados, está analizando incorporar a medio plazo motores de gas natural licuado.

IÑAKI EGUIA. Lugo

Transleche, uno de los operadores referentes en Galicia en el transporte alimentario con la gestión una flota de 166 camiones, está desarrollando un plan para renovar cerca de la mitad de su flota propia, formada por 40 vehículos. La compañía, del Grupo Leche Río, adquirió a finales del pasado año cinco cabezas tractoras, a las que se sumarán en las próximas semanas la compra de seis más, y en 2021 se sustituirán otras seis.

El transportista, cuya actividad inició en 1986, estudia a medio plazo introducir en su flota camiones motores propulsados por gas natural licuado (GNL), un proyecto que previsiblemente irá ligado a la incorporación de gasineras a la red de estaciones de servicio del Grupo Leche Río, gestionadas por la sociedad Complejo San Cristobal.

Transleche registra una cifra de negocio anual que ronda los 4 millones de euros con el transporte de leche procedente de 430 granjas ganaderas a las plantas del Grupo Leche Río, el suministro del producto final a los puntos de venta,



Imagen de algunos vehículos incorporados por Transleche a finales de 2019.

así como de ingredientes lácteos para otros fabricantes de alimentación. De su flota propia, 25 camiones se encargan del abastecimiento de grandes superficies y cadenas de supermercados en España y Portugal, nueve se dedican a la recogida de la leche de los productores y las seis cisternas restantes se emplean, principalmente, para la exportación a Francia de nata líquida.

Transleche registró unas ventas de cerca de 4 millones en 2018

El parque de 126 camiones externos contratado por Transleche se centra en su mayor parte en la operativa de transporte de producto final para el sector de la distribución, ya que

tan solo 16 de estos vehículos realizan la recogida de la leche de las explotaciones ganaderas.

Leche Río es uno de los principales comercializadores de leche UHT en España, con un volumen 316 millones de litros al año que generó el pasado año unas ventas de 142 millones de euros.

El grupo gallego cuenta con cuatro plantas, tres situadas en Lugo (O Ceao I, O Ceao II y Veiga de Anzós), y una en A Coruña (Arteixo), que cuentan con una capacidad para acopiar hasta 20 millones de litros. La compañía que dirige Carmen Lence ha concluido recientemente una inversión de 3 millones en la instalación de O Ceao II para poner en marcha un almacén inteligente con capacidad para almacenar 5 millones de litros. Esta instalación tiene una superficie 25.000 metros cuadrados y el nuevo espacio robotizado ocupa un tercio del total.

MARÍTIMO

Zona Franca de Santander proyecta una inversión de más de 6 millones de euros

IÑAKI EGUIA. Santander

El consorcio de la Zona Franca de Santander ha aprobado un plan estratégico trienal, dotado con unas inversiones que superan los 6 millones de euros. La hoja de ruta incluye mejorar la operativa de sus actuales instalaciones de 37.000 metros cuadrados, ampliar su oferta de suelo y diversificar actividades para atender nuevas oportunidades de negocio. El nuevo delegado especial de la Zona Franca de Santander, Francisco Fernández Mañanes, ha revelado que se "trabaja para ampliar en más de 200.000 metros cuadrados su actual superficie". La entidad cuenta con 30.000 metros cuadrados ubicados en la zona portuaria de Santander, en los que se asientan 13 almacenes y 6 tanques de almacenamiento, además de otros 7.000 metros cuadrados en otros espacios. El plan estratégico trienal del consorcio también apuesta por adecuar sus instalaciones a las necesidades logísticas actuales de las empresas. En este ámbito está el concurso para adjudicar el proyecto que se asentará sobre la parcela de 3.000 metros cuadrados que ocupaba el antiguo silo de Cementos Alfa. Además, se reformarán dos naves graneleras para nuevas mercancías".

El tercer eje del crecimiento de la Zona Franca de Santander se centrará en captar nuevas oportunidades de negocio vinculados, entre otros, a la mercancía paletizada o los robots automatizados. Una de las primeras actuaciones en este área ha sido la rehabilitación de un almacén de 3.000 metros cuadrados para productos metálicos en el polígono de Parayas (Santander).

CARRETERA

Labaro Cargo proyecta poner en marcha un almacén en Cantabria

Labaro Cargo proyecta poner en marcha un almacén en el polígono industrial de Heras, en el municipio de Medio Cudeyo (Cantabria). El nuevo complejo, con una superficie de 500 metros cuadrados, se dedicará al almacenaje de productos de alimentación. El operador, que inició su actividad a finales de 2014, gestiona una flota de seis camiones dedicados al transporte frigorífico nacional e internacional. Labaro Cargo contabilizó una cifra de negocio de 633.000 euros en 2018, un 27 más que en el ejercicio anterior, según consta en las últimas cuentas presentadas al Registro Mercantil.

OPER. LOGÍSTICOS

Delcom establece en Segovia un centro de reparto de paquetería

Delcom Operador Logístico continúa dando nuevos pasos en la expansión de su negocio de distribución de paquetería para el comercio electrónico. La compañía asturiana ha abierto un almacén en Segovia, con una superficie de 1.500 metros cuadrados de superficie, que cubrirá esta provincia castellana, así como la de Ávila. El operador, participado por el grupo asturiano Orejas, gestiona desde sus nuevas instalaciones en Segovia una flota de 40 furgonetas para las entregas de la última milla. También ofrece servicios de montaje, instalación y puesta en marcha de los productos repartidos.

FERROCARRIL

Adif saca a concurso la gestión de la terminal de Muriedas-Cantabria

Adif ha licitado el contrato de gestión de los servicios básicos de maniobras y operaciones del tren de la terminal de transporte de mercancías de Muriedas (Cantabria), situada en la línea de la red convencional que enlaza Palencia con Santander. El contrato sale a concurso por un importe mínimo de 513.408 euros, y su duración es de cinco años, con la posibilidad de ser prorrogado hasta por otros dos años y medio. Las instalaciones, que dan servicio al puerto de Santander y a la factoría del grupo Global Steel Wire, registran más de 3.000 trenes con operaciones al año.

Consiflet entra al clúster logístico gallego

La consignataria coruñesa, controlada por el grupo Erhardt y Marítima del Mediterráneo, se ha incorporado como nuevo socio del Clúster de la Función Logística de Galicia

Suardiaz suministra buque a Defensa

El Ministerio de Defensa ha adjudicado a Flota Suardiaz, por un presupuesto de 7,5 millones de euros, el suministro del buque "Galicia" para el transporte logístico

El grupo CMA CGM abre con Canarias su tercera línea regular desde Ferrol

El nuevo servicio semanal de Containerships se suma a los dos enlaces con las islas británicas y con el norte de Europa

► El grupo CMA CGM refuerza su apuesta por el puerto de Ferrol con la apertura de la tercera línea regular de transporte de contenedores. Su filial Containerships ha iniciado un servicio semanal que escala en la terminal gallega de Yilport para enlazar con las dársenas de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife.

IÑAKI EGUIA. Ferrol

La nueva ruta semanal de Containerships entre Ferrol y Canarias arrancó oficialmente el pasado lunes 23 de noviembre tras dos semanas de pruebas. Esta conexión se suma al servicio semanal puesto en marcha en el mes de junio que, vía puerto de Bilbao, enlaza con el oeste de Inglaterra (Liverpool y Bristol), Escocia (Greenock) e Irlanda (Dublín). A esta oferta se suma la primera línea de Containerships en Yilport Ferrol, iniciada en junio de 2018, que ofrece conexiones regulares con Tilbury (Reino Unido), Róterdam (Países Bajos) y Hamburgo (Alemania). Además, este enlace posibilita transbordos con destino a Dinamarca, Finlandia, Polonia, Suecia, Noruega, Rusia y los países bálticos.

Containerships, que hasta el pasado año operaba bajo el nombre de MacAndrews, ha logrado un crecimiento sostenido en su actividad en Ferrol desde 2018, que alcanza un



Imagen de las instalaciones de la terminal de contenedores que gestiona Yilport en Ferrol.

acumulado de casi 20.000 TEUs, cargados con 208.646 toneladas.

La naviera del grupo CMA CGM registra hasta octubre un movimiento de 9.557 TEUs en la terminal gallega de Yilport, un 42 por ciento más que en el mismo periodo del pasado año. Esta actividad, en un ejercicio protagonizado por la crisis del coronavirus, ha supuesto un tráfico de 99.348 toneladas, un 26,3 por ciento más que en los 10 primeros meses de 2019.

La Autoridad Portuaria de Ferrol está estudiando actualmente la solicitud presentada por Ferrol Container Terminal, sociedad que opera con la marca comercial Yilport Ferrol, para ampliar el plazo de la concesión administrativa de 35 años, otorgada en julio de 2011, hasta los 49 años.

La propuesta de ampliación del plazo de concesión presentada por Yilport Ferrol contempla incorporar nueva maquinaria y grúas para mejorar la actividad de la terminal de contenedores.

Estas inversiones se sumarán a las inicialmente previstas en el desarrollo de este complejo, que en tres fases habilitará una superficie de 290.428 metros cuadrados en la dársena exterior, para tener una capacidad para mover hasta 1,5 millones de TEUs.

La primera fase, realizada tras una inversión de 16 millones de euros, dispone de una explanada de 60.000 metros cuadrados, con una línea de atraque de 600 metros y un calado de 20 metros. Este espacio tiene capacidad para manipular hasta los 375.000 contenedores anuales.

EXPRESS

TXT se refuerza en Navarra con la absorción de la empresa Chuko Trans

TXXI. Madrid

Trans x Tar, que opera en el mercado con la marca comercial TXT, reforzará su operativa en Navarra tras absorber a Chuko Trans. La compañía, con sede en la Ciudad del Transporte de Pamplona, en Imarcoain, registró una cifra de negocio de 845.000 euros en el ejercicio de 2018, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil. La adquisición de Chuko Trans se produce en un momento en el que TXT ampliará sus instalaciones en la provincia limítrofe de Zaragoza, con un nuevo centro logístico de 22.000 metros cuadrados que estará operativo en 2021.

MARÍTIMO

García Reboredo Hermanos realiza una operativa especial en el puerto de Vilagarcía

TXXI. Vilagarcía

El operador portuario García Reboredo Hermanos ha realizado un embarque especial en el puerto de Vilagarcía. El trabajo se ha centrado en la estiba de 17 barcos bateiros, de aproximadamente unos 15 metros de eslora cada uno, con destino Nuadibú (Mauritania). La carga especial se ha embarcado en la bodega y en la cubierta del buque "Eider", de bandera boliviana, con casi 92 metros de eslora.

MARÍTIMO

La huelga de estiba en Bilbao dispara el tráfico de contenedores en Gijón

IÑAKI EGUIA. Gijón

APM Terminals Gijón ha registrado un crecimiento del 49,2 por ciento en el pasado mes de octubre, con la manipulación de 9.525 TEUs. Los responsables de la terminalista asturiana destacan que este "significativo aumento del tráfico de contenedores está principalmente motivado por la huelga de la estiba en el puerto de Bilbao". Para hacer frente a esta situación, el operador portuario de Gijón ha doblado su equipo humano, con el desplazamiento temporal de empleados de otras instalaciones de APM Terminals Spain

Gateways. También ha duplicado el área de almacenamiento de contenedores vacíos en un recinto aledaño a la terminal con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Gijón. Además, ha puesto a disposición nueva maquinaria e implantado mejoras operativas, como la ampliación de los horarios de apertura de puertas de lunes a viernes, incluyendo las mañanas de los sábados. APM Terminals Gijón, cuyas instalaciones tienen capacidad para manipular hasta 113.000 TEUs al año, registró hasta octubre un tráfico de 62.255 TEUs, un 0,8 por ciento



Imagen de operativa ferroportuaria de APM Terminals Gijón.

menos que en los primeros diez meses del pasado ejercicio. La terminalista ha formado con Containerships, del grupo CMA CGM, una cadena logística que conecta, con

trenes en bloque, con Sevilla, Murcia, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Madrid y Burgos, para embarcar, dos veces por semana, carga con destino a Liverpool y Dublín.

Andalucía

Cepsa apuesta por el puerto de Huelva

Cepsa solicita la concesión de una superficie de 60.000 metros cuadrados para ampliar su terminal de graneles líquidos ubicada en el puerto exterior de Huelva

El puerto de Algeciras apuesta por aumentar el protagonismo de los flujos 'import-export'

Su futura expansión compatibilizará los tráficos de contenedores y mercancía rodada en una explanada de 45 hectáreas que permitirá garantizar su liderazgo en el Estrecho

► El puerto de Bahía de Algeciras consolida su apuesta por la carga 'import-export' tras dar luz verde a una futura expansión en la que invertirá 300 millones de euros. El enclave pretende lanzar, a partir de 2025, la ampliación de Isla Verde Exterior dedicada a contenedores y carga rodada para garantizar su liderazgo en el Estrecho.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras ha arrancado la hoja de ruta definitiva para su expansión en Isla Verde Exterior.

En su estrategia, el enclave apuesta por diversificarse en un puerto con mayor carga 'import-export'. Para ello será vital su expansión en Isla Verde Exterior, donde invertirá 300 millones de euros a partir de 2025. El puerto cerrará 2020 con un tráfico 'import-export' de 700.000 TEUs, de los que 375.000 serán contenedores llenos. Esto supone que el peso de estos tráficos sobre el global manejado por las terminales sea del 14 por ciento. Esta cuota creció en cinco puntos desde 2013, lo que permite albergar grandes esperanzas para el futuro a la dirección de la Autoridad Portuaria. De hecho, el equipo que lidera Gerardo Landaluze quiere relanzar los tráficos locales con mayor apuesta de navieras como CMA CGM, Hyundai, Cosco y



Imagen aérea del puerto de Algeciras donde está dibujada la ampliación en Isla Verde Exterior que deberá aprobar Transición Ecológica.

Maersk por el enclave español. De ahí, la necesidad de articular una competitiva conexión intermodal con Madrid y Zaragoza.

Para cumplir con los trámites de la futura expansión, la Autoridad Portuaria ya ha remitido a Puertos del Estado la propuesta final de un nuevo Plan Director de Infraestructuras y su Estudio Ambiental Estratégico, donde se incluye el proyecto. Los informes serán examinados por el Ministerio de Transición Ecológica para que formule la declaración ambiental estratégica.

La expansión proyectada supondrá

ganar al mar una superficie de 45 hectáreas y la puesta en servicio de 665 metros lineales de atraque, vital para el tránsito de megabuques. Para ello se ampliará en 600 metros el actual dique exento.

La expansión permitirá compatibilizar el desarrollo de los dos tráficos estrella del enclave: el contenedor y

El proyecto permitirá situar la capacidad de Algeciras en más de 8,5 millones de TEUs

la carga rodada. El objetivo es que un 80 por ciento de la explanada se destine a crear una tercera terminal de contenedores o permitir una futura ampliación de las instalaciones de TTI-Algeciras, mientras que un 20 por ciento de la superficie se dedicará a carga rodada. La zona permitirá el manejo de 1,4 millones de TEUs y 200.000 UTIs anuales. Con la futura ampliación, el puerto podrá situar su capacidad en 8,5 millones de TEUs, una vez se concrete la ampliación de TTI-A en la fase B de Isla Verde Exterior, junto a la expansión proyectada.

SERVICIOS

El puerto de Cádiz saca a concurso la gestión del PIF por un plazo de un año

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

La Autoridad Portuaria de Cádiz ha sacado a concurso el servicio de apoyo al control físico de mercancías en el Puesto de Inspección Fronteriza situado en el muelle Reina Sofía de la dársena andaluza.

El contrato planteado, de un año de duración, tiene como objetivo externalizar la gestión en una empresa privada, dado que, en la actualidad, el puerto gaditano viene operando la instalación en régimen de gestión indirecta.

Fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Teófila Martínez, han

indicado a TRANSPORTE XXI que "el plazo de un año es una previsión", dado que el enclave dispondrá en los próximos meses de un nuevo centro de inspección en las inmediaciones de la ampliación, cuyas obras ya están muy avanzadas.

En el pliego se recoge la eventualidad de que el servicio de inspección se pueda prestar en cualquier lugar, aunque "dado que el nuevo edificio no tiene nada que ver con el actual, entendemos, que habrá que convocar otro concurso".

El operador interesado en la gestión



Imagen de las futuras instalaciones del PIF del puerto de Cádiz, actualmente en obras.

del PIF de Cádiz deberá aportar a un profesional con presencia permanente y a disposición de los gestores de los distintos organismos en horario de 8 a 15 horas de lunes a

sábado. Para la prestación del servicio de apoyo a la inspección se ha establecido por parte de la Autoridad Portuaria un presupuesto de 40.800 euros anuales.

Leoproex abre nuevo almacén en Sevilla

Servisur arrienda nave a la transitaria Leoproex en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Sevilla para que la firma incremente su actividad entre Andalucía y Canarias

El puerto de Sevilla mejorará su oferta

El Puerto de Sevilla, que acaba de cumplir 150 años desde su fundación, invertirá 40 millones de euros para su modernización con una clara apuesta por la intermodalidad

Estibadora Sevillana gana peso como operador multipropósito en Andalucía

La compañía, que mueve 1,2 millones de toneladas de graneles y siderúrgicos en Sevilla, proyecta crecer un 20% durante 2021

► Estibadora Sevillana gana peso como operador multipropósito en Andalucía donde gestiona concesiones en los puertos de Sevilla y Motril. Su principal negocio está ubicado en la dársena hispalense donde proyecta crecer un 20 por ciento en 2021 tras gestionar un flujo de 1,2 millones de toneladas de graneles y siderúrgicos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Estibadora Sevillana está aumentando su protagonismo como uno de los operadores logísticos destacados en la generación de nuevos trááficos multipropósito en Andalucía.

La firma, propiedad de los grupos Suardiaz, Lamagniere y Filomeno de Aspe, es la matriz de un entramado compuesto por cinco empresas (Estibadora Sevillana, Terminal Marítima de Granada, Sevilla Shipping, Motril Shipping) y Almaguivir, con presencia en los puertos de Sevilla y Motril, donde ofrece servicios completos de estiba, consignación y logística de almacén. Su principal negocio está ubicado en el puerto de Sevilla, enclave en el que explota una zona de almacenamiento con 16.000 metros cuadrados de naves propias, y dispone de licencia como empresa estibadora. La compañía ha ganado peso dentro del crecimiento que ha experimentado el puerto de Sevilla en los últimos dos años, pasando de un movimiento de 500.000 toneladas en 2018



Operaciones siderúrgicas de Estibadora Sevillana en el Muelle Norte del puerto de Sevilla.

a un volumen de 1,2 millones de toneladas con los que la compañía tiene previsto cerrar el presente ejercicio, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de Estibadora Sevillana.

TRÁFICOS

El operador, que estima crecer un 20 por ciento en 2021, ha fidelizado en el enclave dos líneas de negocio que están relacionadas, la estiba y la logística de graneles para los que dispone de envasadoras de sacos y 'big bags'. Sus principales flujos se centran en los graneles sólidos. En 2020 cerrará el ejercicio con un movimiento de 400.000 toneladas de cereales, 200.000 toneladas de fertilizantes y 200.000 toneladas de

cemento. A ello se une un flujo de 350.000 toneladas de material siderúrgico.

El operador, que viene operando entre el Muelle Norte de la Dársena de Batán y la carretera de la Esclusa del recinto portuario sevillano, ha acometido en los últimos años inversiones en medios con la adquisición de palas cargadoras y envasadoras, así como la puesta en servicio de almacenes. En concreto, Estibadora Sevillana dispone de nueve palas cargadoras, tres retos para la carga de chatarra y dos grúas móviles, una de ellas la de mayor alcance y capacidad del puerto, al permitir elevar cargas pesadas de hasta 144 toneladas y con un alcance de 54 metros.

MARÍTIMO

El puerto de Huelva aplicará descuentos al 'project cargo' y los vehículos en 2021

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La Autoridad Portuaria de Huelva, que preside Pilar Miranda, ha incluido en su programa de bonificaciones en tasas para el ejercicio 2021 descuentos para los trááficos de *project cargo* y vehículos nuevos, mercancías que el organismo quiere potenciar en los próximos años.

El enclave reducirá en un 40 por ciento la tasa a la mercancía desde la primera tonelada a los trááficos de carga de proyecto (piezas especiales), así como a la tasa a los buques que las carguen o descarguen en los muelles onubenses. El descuento a la tasa al buque, del 40 por ciento desde la primera escala, será aplicable a los buques con cargas sobredimensionadas, con requerimiento de medios de elevación y maniobras no convencionales. Al mismo tiempo, el puerto de Huelva bonificará el 40 por ciento de la tasa de la mercancía a los vehículos nuevos desde la primera unidad manipulada en el enclave. Estas dos novedades son las principales del programa de bonificaciones para el próximo año 2021 en el apartado de carga general.

El puerto también ha incluido un descuento del 40 por ciento para los trááficos líquidos de jugos de frutas. En concreto, de pulpa de naranja, flujos que viene consolidando en los últimos meses la firma García Carrión con cargamentos procedentes de Brasil.

SERVICIOS

Endesa refuerza su apuesta por Algeciras como centro de 'bunkering' de GNL

A.M. Algeciras

Endesa acometerá una inversión global de 34,5 millones de euros en la remodelación de su terminal portuaria ubicada en Los Barrios, en el puerto de Bahía de Algeciras, instalando en el enclave andaluz el mayor centro de *bunkering* de Gas Natural Licuado (GNL) para buques de España.

La compañía tendrá adecuadas sus instalaciones antes de 2023 para ofrecer una capacidad de almacenamiento de alrededor de 4.080 metros cúbicos y un volumen de energía gestionada al año de 1.100 GWh.

FERROCARRIL

Maersk refuerza servicios intermodales para Inditex entre el puerto de Algeciras y Azuqueca

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Maersk Line ha reforzado sus servicios intermodales para Inditex entre el puerto de Bahía de Algeciras y el puerto seco de Azuqueca (Guadalajara) con la activación durante el pasado mes de noviembre de un nuevo tren de contenedores bajo la tracción de la empresa ferroviaria Continental Rail, según ha confirmado TRANSPORTE XXI en fuentes próximas al Adif.

El tren de contenedores con productos textiles viene a continuar los

servicios que la naviera danesa ha venido realizando a lo largo del ejercicio 2020 para el fabricante textil en la dársena andaluza, con varios trenes de periodicidad irregular con las terminales de Zaragoza, Madrid y el puerto de Valencia. El nuevo tren traccionado por Continental Rail se une al que viene operando desde el año 2018 la empresa ferroviaria Low Cost Rail entre Azuqueca y la terminal ferroviaria de Isla Verde Exterior, compañía que también ha venido trac-

cionando otra serie de trenes con contenedores de la naviera danesa desde Coslada, Valencia, Selgua (Huesca) y Zaragoza. En este sentido, como consecuencia de la huelga de estiba en el puerto de Bilbao, Low Cost Rail realizó el pasado mes de septiembre un tren inédito entre el enclave vasco y el puerto de Algeciras con contenedores de Maersk Line y Hamburg Süd dentro del plan de contingencia activado por el grupo naviero danés ante el conflicto en los muelles de Bilbao.

Internacional

MOL abre un almacén en Vietnam

La naviera japonesa ha puesto en marcha una nave de 5.400 metros cuadrados para productos químicos y peligrosos en Haiphong, con el socio local MGV



El informe de pronóstico WACF de Boeing contempla un ritmo anual de alza del 4 por ciento de la carga mundial hasta 2039.

Boeing pronostica que la flota de carga crecerá un 60% en 20 años

El fabricante prevé la demanda de 2.430 cargueros hasta 2039, de los que 930 serán nuevos y 1.500 de pasajeros reconvertidos

► Boeing espera que la flota mundial de carga aérea crezca más de un 60 por ciento hasta 2039. Según revela su informe de pronóstico WACF, prevé la demanda de 2.430 cargueros en los próximos 20 años, de los cuales 930 serán nuevos aviones y los 1.500 restantes aparatos de pasajeros reconvertidos al transporte de mercancías.

INÁKI EGUIA. Seattle

Boeing contempla en su informe de Pronóstico Mundial de Carga Aérea (WACF) que el tráfico de mercancías crecerá a un ritmo del 4 por ciento anual en los próximos 20 años. Este aumento estará impulsado por "el repunte de la actividad comercial y por el dinamismo de los envíos exprés vinculados a la expansión del *ecommerce*", informa

PRONOSTICO DE EVOLUCION DE CARGA AÉREA MUNDIAL DE BOEING

Región	%09/19	%18/19	%20/39
Mundo	+4,3%	-3,0%	+4,0%
Asia Oriental-Norteamérica	+3,1%	-7,5%	+4,3%
Europa-Asia Oriental	+4,2%	-3,2%	+4,4%
Intra-Asia Oriental y Oceanía	+5,2%	-5,4%	+4,9%
Europa-Norteamérica	+3,4%	-4,7%	+2,3%
Norteamérica	+3,3%	+3,2%	+2,6%
China doméstico	+4,9%	+3,5%	+5,8%
Latinoamérica-Europa	+3,9%	-1,2%	+4,1%
Latinoamérica-Norteamérica	+2,1%	-3,6%	+2,6%
África-Europa	+2,8%	+4,0%	+3,3%
Asia del sur - Europa	+4,1%	+3,7%	+4,3%
Oriente Medio - Europa	+4,8%	+10,6%	+2,4%
Intra-Europa	+4,8%	+6,0%	+2,3%

Fuente: IATA, ICAO, ACI, AAPA, U.S. DOT, Eurostat, IHS Markit GTA, CAAC, AAI, DGCA, Airline Reports, Airport Statistics, Boeing. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

el fabricante aeronáutico norteamericano a través de un comunicado. Con estas expectativas, Boeing espera que la flota mundial de carga aérea crezca más de un 60 por cien-

to hasta 2039, con la demanda de 2.430 aviones, que incluye la producción de 930 nuevas unidades y la reconversión a mercancías de otros 1.500 de pasajeros.

En términos de ingresos por tonelada-kilómetro (RTK), Boeing contempla que el tráfico aéreo mundial de carga será más que el doble en los próximos 20 años, al pasar de 264.000 millones de RTK en 2019 a 578.000 millones en 2039. La región de Asia y el Pacífico continuará con el liderazgo en el crecimiento anual de la carga aérea, con China como país más destacado.

En 2020, más de 2.000 aviones de pasajeros se usan para carga

Además de proyectar la demanda a largo plazo de los aviones cargueros, el informe también proporciona información sobre el rendimiento de la mercancía aérea durante la pandemia. El comercio electrónico, que estaba creciendo a tasas de dos dígitos antes de la pandemia, ha acelerado su impacto con un aumento del tráfico *express* de un 14 por ciento hasta septiembre.

El transporte de mercancías en las bodegas de los aviones de pasajeros, que en 2019 representó cerca de la mitad de la capacidad mundial de carga aérea, se ha visto reducido significativamente al disminuir drásticamente el número de vuelos comerciales. Las compañías de cargueros reaccionaron operando por encima de los niveles normales de utilización, y el tráfico de las empresas dedicadas exclusivamente a la mercancía aérea se incrementó un 6 por ciento. En lo que va de 2020, aproximadamente 200 aerolíneas utilizaron más de 2.000 aviones de cuerpo ancho de pasajeros para operaciones solo de carga para generar flujo de efectivo y apoyar las cadenas de suministro globales. Estos cargueros de pasajeros han asumido parte del déficit de capacidad y, en algunos casos, han generado beneficios trimestrales para los transportistas a pesar de las operaciones mínimas de pasajeros.

OPER. LOGÍSTICOS

DHL levanta una nave en DP World London Gateway de 45.000 m2

DHL Supply Chain construirá un almacén, con una superficie que rondará los 45.000 metros cuadrados, en DP World London Gateway. La instalación, que estará operativa para principios de 2023, será totalmente automatizada y dispondrá de la calificación de Breeam Outstanding. El operador, que iniciará a principios del próximo año la construcción de la nave más grande de DP World London Gateway, se suma a otras empresas presentes como UPS, Ceva Logistics, P&O Ferrymasters y Ziegler UK. El complejo logístico está situado junto a la terminal de contenedores del puerto de Londres.

MARÍTIMO

PSA Sines adjudica la ampliación del muelle de su Terminal XXI

PSA Sines ha contratado los primeros trabajos para completar la tercera fase de su terminal de contenedores en el puerto portugués, un proyecto que contempla una inversión de 547 millones para manipular hasta 4,1 millones de TEUs, un 78 por ciento más que su capacidad actual. El grupo portuario de Singapur, que gestiona la concesión de la Terminal XXI de Sines, ha adjudicado a la oferta presentada por Mota-Engil y Etermar las obras para ampliar en 204 metros el muelle, que se situará con una longitud de 1.150 metros. La reforma, valorada en 16,5 millones de euros, se culminará en 2021.

FERROCARRIL

DB Cargo se hace con un contrato para ArcelorMittal en Alemania

DB Cargo ha firmado un contrato de diez años con ArcelorMittal para suministrar materias primas a sus instalaciones siderúrgicas en Eisenhüttenstadt (Alemania). El operador ferroviario comprará 352 vagones dobles multifuncionales y 1.408 contenedores especiales para transportar metales, coque y piedra caliza, con un volumen que alcanzará los 4,2 millones de toneladas anuales. El proveedor de logística Innofreight se encargará del diseño de los nuevos vagones y construirá dos instalaciones de carga y descarga semiautomáticas en la planta alemana.

Stef compra operaciones de Nagel-Group

El grupo Stef ha adquirido a Nagel-Group cinco plataformas situadas en Italia, Bélgica y Holanda, que generan una cifra de negocio aproximada de 95 millones de euros

El puerto de Amberes, certificado con GPD

El puerto de Amberes ha logrado la certificación GPD, de buenas prácticas en la cadena de distribución de productos farmacéuticos para el consumo humano

Las líneas ro-ro refuerzan servicios entre Europa continental y las islas británicas

Brittany Ferries, CLdN, DFDS, P&O, Stena Line, Finnlines e Irish Ferries amplían rutas y frecuencias e incorporan nuevos buques

► La inminente salida oficial del Reino Unido de la Unión Europea, el próximo 1 de enero, ha impulsado a los principales operadores del sector marítimo de carga rodada a aumentar sus capacidades de transporte, para dar respuesta a un nuevo escenario comercial que genera incertidumbre en la futura operativa de la cadena logística.

IÑAKI EGUIA. Madrid

El sector marítimo ro-ro está reforzando su capacidad de transporte en sus conexiones entre el continente europeo con Reino Unido e Irlanda, con la puesta en marcha de nuevas líneas y frecuencias, así como con la incorporación de buques de mayores prestaciones, ante los grandes interrogantes que suscita el 'Brexit' en su operativa logística. El gobierno de Boris Johnson acordó el pasado mes de octubre un contrato con Stena Line, DFDS, Brittany Ferries y P&O, valorado en 77,6 millones de libras esterlinas (cerca de 87 millones de euros), para garantizar durante el primer semestre de 2021 "un flujo de carga fluido y exitoso", según aseguró Grant Shapps, secretario de estado de Transporte. Este contrato reforzará la operativa de los puertos ingleses de Felixstowe, Harwich, Hull, Newhaven, Poole, Portsmouth, Teesport y Tilbury ante las previsibles situaciones de congestión que se producirá en Dover en el marco de un 'Brexit' duro. P&O Ferries, que mueve 2,3 millones de unidades de carga cada año entre Reino Unido, Francia, Irlanda, Países Bajos y Bélgica, ha afianzado entre otras líneas su conexión entre Zeebrugge (Bélgica) y Teesport. La compañía controlada por DP World, que ofrece hasta 30 salidas diarias entre Dover y Calais (Francia), acomete una inversión de 260 millones de euros para incorporar en esta ruta dos ferris, de 230 metros de eslora, a partir de 2024. Brittany Ferries, con 205.400 unidades transportadas anualmente entre Francia, Reino Unido, Irlanda y España, incorpora este mes de diciembre el buque "Galicia", que tiene 3.100 metros lineales de carga, y a los que se sumarán sus gemelos "Salamanca" y "Santoña" en 2023. El nuevo ferri dará servicio a la ruta de Portsmouth a Santander, con dos rotaciones semanales, así



Imagen del buque "Galicia" de Brittany Ferries que inicia en diciembre su operativa.

como una semanal entre el puerto inglés con el de Cherburgo (Francia). Además, Brittany Ferries agregará en 2021 una ruta totalmente nueva que conectará esta dársena gala con Rosslare (Irlanda) y que se sumará a la conexión de Bilbao con el puerto irlandés que comenzó este año. La naviera, además, reforzará su conexión entre el puerto de Cork (Irlanda) con Roscoff (Francia).

Londres destina 87 millones de euros a garantizar servicios

Por su parte, Stena Lines establecerá a partir de enero un servicio diario en su conexión entre Dublín con Cheeburgo (Francia). La naviera, que tiene en Belfast su operativa portuaria más grande fuera de su puerto base de Gotemburgo (Suecia), ofrece desde la capital norinlandesa conexiones con las dársenas

británicas de Cairnryan, Birkenhead (Liverpool) y Heysham con una flota de siete buques, que este año se ha reforzado con la incorporación del "Stena Edda" y que en 2021 se añadirá su gemelo "Stena Embla". Estos dos barcos disponen de una capacidad de carga de 3.100 metros lineales, un 20 por ciento más que las unidades reemplazadas. Al mismo tiempo, DFDS ha reforzado su ruta entre Róterdam e Immingham con la incorporación en los últimos meses del buque "Humbria Seaways", de 6.700 metros lineales de carga. El contrato recibido con el gobierno británico también garantizará una capacidad en las rutas entre Felixstowe y Róterdam, así como la de Newhaven-Dieppe. El puerto de Felixstowe cerró en 2019 un acuerdo con el operador danés para aumentar la capacidad de carga y descarga de mercancía rodada en más del 40 por ciento mediante un nuevo *linkpan* (puente voladizo), tractores e instalaciones adicionales para estacionamiento de remolques. La naviera

incorporará en abril el buque "Côte D'Opale", de 214 metros de eslora y 3.100 metros lineales de carga, en la ruta de Dover a Calais, para reemplazar al "Calais Seaways". Por otro lado, CLdN, que mueve más de un millón de unidades de carga en sus rutas entre Reino Unido, Irlanda, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, España y Portugal, ha añadido un 25 por ciento de capacidad adicional en sus rutas que enlazan Róterdam con Londres y Humberside. Entre las mejoras contempla agregar un buque más para establecer la tercera conexión diaria en la ruta que enlaza la terminal belga con la de la capital británica. La compañía luxemburguesa también puso en marcha durante este año una línea semanal directa entre Santander con Liverpool y Dublín, y más recientemente ha desplegado una tercera frecuencia diaria en su ruta entre Zeebrugge con Purfleet.

CLdN amplía un 25% su capacidad con Londres y Humberside

Finlins está acometiendo, a su vez, un plan de renovación de su flota ro-ro, que se desplegará en sus rutas del Mar del Norte, el Báltico y el Golfo de Vizcaya, en las que el pasado año transportó 738.000 unidades de carga. La naviera del grupo Grimaldi incorporará en el bienio 2021-2022 tres nuevos buques híbridos, con 238 metros de eslora y una capacidad de carga de 5.800 metros lineales y 5.600 metros cuadrados en cubiertas para vehículos. En 2023 recibirá dos buques ro-pax con una eslora de unos 230 metros, su capacidad de carga será de 5.100 metros lineales. Este programa de inversión alcanza los 500 millones. Por último, Irish Ferries, que transporta más de 310.000 unidades de carga al año en sus conexiones entre Irlanda, Reino Unido y Francia, también ha anunciado que reforzará en enero su ruta entre Dublín y Chebourg, para tener una frecuencia diaria.

Irlanda ve una capacidad "suficiente" en sus enlaces con Europa

Un informe encargado por el gobierno irlandés asegura que ya hay "suficiente capacidad" de transbordador entre Irlanda y Europa continental. El estudio considera que incluso en caso de interrupción del "puente terrestre" del Reino Unido, el gobierno irlandés no debería tener que interve-

nir directamente. El informe, que también analizó el desafío generado por la COVID-19, revela que el transporte marítimo confía en su capacidad para responder a los cambios en la demanda. Irish Ferries, Stena Line, Brittany Ferries y CLdN ofrecen actualmente servi-

cios directos de ferri para mercancías entre Irlanda y el continente europeo. Además, también hay una serie de servicios directos lo-lo entre Irlanda y el continente europeo. Sin embargo, el informe recomienda que la administración irlandesa continúe monitoreando la oferta

marítima. El informe sale a la luz después de que el ministro de Asuntos Exteriores de Irlanda, Simon Coveney, declarase que su gobierno "está dispuesto a subvencionar rutas de ferri directas a Europa continental en caso de que sea necesario después del 'Brexit'".

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
 INFORMÁTICA 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

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

**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**

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: atlanticpa@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

**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 - Polígono El Cebadal
 Tel. 928 48 89 60 / Fax: 928 46 37 78
 E-mail: bmarlpa@berge-m.es
 jgonzalez2@berge-m.es
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

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)

NAVIMPORT SA
 La Naval, 209 - 2º
 Tel. 928 46 34 63 / Fax: 928 46 55 97
 E-mail: terms@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: ymlbcn 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 - PIAENCIA 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
 Polígono 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

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

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

**1105
CISTERNAS**

**1001
CONSIGNATARIOS**

**1003
TRANSITARIOS**

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

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

**1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS**

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

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

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

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

TRANSPORTES PARDO FREJO
 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

<p>1107 MUDANZAS / MUEBLE NUEVO</p>	<p>MARTIN E HIJOS SL Paseito Ramiro, 3 Entresuelo Tel. 96 521 11 64 / 96 520 26 88 Fax: 96 514 19 36 03002 Alicante</p>	<p>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</p>	<p>1102 CARGAS COMPLETAS</p>	<p>1102 CARGAS COMPLETAS</p>	<p>IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR) Iparraguirre, 59- 4º Tel. 94 493 71 30 / Fax: 94 483 41 58 E-mail: isamar@bio.isamar.es www.isamar.es 48980 Santurce (Bizkaia)</p>
<p>TRALLERO INTERNATIONAL Mudanzas Internacionales Guardamuebles Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur Tel.: 93 421 75 00 / Fax: 93 431 14 64 08908 L'Hospitalet de Llobregat</p>	<p>1004 ESTIBADORES</p>	<p>GALICIA</p>	<p>TRANSPORTES CORUÑESAS SA Polígono Pocomaco, Parcela E-16 Teléfono: 981 13 11 68 Fax: 981 29 19 07 15190 Mesoiro (La Coruña)</p>	<p>CENTRO TIR SA Avda. Andalucía, Km. 10,5 - Pol. Neisa Sur Teléfono: 91 710 90 61 Fax: 91 795 47 60 28021 Madrid</p>	<p>GREEN IBERICA SA Iparraguirre, 59 - 2º Teléfono: 94 493 70 32 Fax: 94 462 53 03 48980 Santurce (Bizkaia)</p>
<p>MUDANZAS CASA ROJALS SA Guardamuebles Campo Sagrado, 21 Teléfono: 93 441 23 26 Fax: 93 329 56 53 08015 Barcelona</p>	<p>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</p>	<p>1001 CONSIGNATARIOS</p>	<p>MADRID</p>	<p>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)</p>	<p>CONTENEMAR BILBAO SA Pl. Sagrado Corazón, 4 - Bajo 1º Teléfono: 94 423 28 96 Fax: 94 424 12 47 48011 Bilbao (Bizkaia)</p>
<p>1404 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION</p>	<p>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</p>	<p>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)</p>	<p>1002 NAVIERAS</p>	<p>1002 MENSAJERIAS</p>	<p>1005 AMARRADORES Y REMOLCADORES</p>
<p>LOGIDOCKS / SPAIN-TIR P.I. Autopista Sud - Passeig Fluvial, 4 Tel. 93 573 09 65 / Fax: 93 573 00 46 08150 Parets del Vallés (Barcelona) Certificación Calidad ER-1372/97</p>	<p>1006 CONSOLIDADORES MARITIMOS</p>	<p>FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA Avda. del Ejercito, 10, 1º A 15006 La Coruña Tel. 981 17 00 00 / Fax: 981 29 42 28 E-mail: fam@finismar.es (Sada-Ferrol-San Ciprián-Céa)</p>	<p>ACCIONA TRASMEDITERRANEA Avda. de Europa, 10 Parque Empresarial la Moraleja Tel.: 91 423 85 00 Fax: 91 423 85 55 28108 Alcobendas (Madrid)</p>	<p>1202 MENSAJERIAS</p>	<p>AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA Manuel Calvo, 24 Teléfono: 94 496 25 11 Fax: 94 496 77 35 48920 Portugalete (Bizkaia)</p>
<p>1407 SEMI-REMOLQUES</p>	<p>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</p>	<p>MARITIMA CONSIFLET SA Cuesta de la Palloza, 1 - Entlo. Teléfono: 981 17 56 90 Fax: 981 13 79 62 15006 La Coruña</p>	<p>1003 TRANSITARIOS</p>	<p>DEDALO - MENSAJERIA SEGURA Envios Locales, Nacionales e Internac. Carmen Portones, 9 Nave Madrid Tel. 91 459 25 00 / Fax: 91 450 23 94 E-mail: comercial2@dedaloms.com</p>	<p>CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA Muelle Tomás Olabarri, 4 - 5º Teléfono: 94 464 51 33 Fax: 94 464 55 65 48930 Las Arenas (Bizkaia)</p>
<p>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)</p>	<p>1101 CARGAS FRACCIONADAS</p>	<p>P & J CARRASCO SL Rosalia de Castro, 22 Bajo Tel. 986 56 51 51 / Fax: 986 50 48 00 E-mail: pjcarasco@futurnet.es 36600 Vilagarcía de Arousa</p>	<p>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)</p>	<p>MURCIA</p>	<p>1102 CARGAS COMPLETAS</p>
<p>COM. VALENCIANA</p>	<p>TRANSPORTES BUYTRAGO Polígono Atalayas, Parc. 138 - Apdo. 5220 Teléfono: 96 510 03 11 Fax: 96 510 46 04 03080 Alicante</p>	<p>Este puede ser su espacio</p> <p>Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.</p> <p>Infórmese llamando al teléfono: 944.400.000</p>	<p>1111 AGENCIAS DE TRANSPORTE</p>	<p>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)</p>	
<p>1001 CONSIGNATARIOS</p>	<p>1103 TIR-GRUPAJES</p>		<p>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)</p>	<p>1203 TAXIS INDUSTRIALES</p>	
<p>COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL Doctor J.J. Dómine, 4 - 7ª Puerta 12 Tel. 96-3670000 / Fax: 96-3671606 E-mail: valencia@costamarvl.com 46011 Valencia</p>	<p>OPERACIONES INTERNACIONALES SA Avda. Mare Nostrum, Bloque 7 - 1º Teléfono: 96 324 00 00 Fax: 96 367 82 15 46120 Alboraya (Valencia)</p>		<p>NAVARRA</p>	<p>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)</p>	
<p>MENERA DE CONSIGNACIONES Avda. Sindicalista J. Torres Casado, 14- 2º Tel. 96 267 10 62 / 96 268 17 89 Fax: 96 267 10 66 46520 Puerto de Sagunto (Valencia)</p>	<p>1104 FRIGORIFICOS</p>		<p>1102 CARGAS COMPLETAS</p>	<p>1404 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION</p>	
<p>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</p>	<p>TRANSPORTES MAZO HNOS. SA Ctra. Albalat, s/n Teléfono: 96 240 40 11 Fax: 96 240 30 94 46600 Alzira (Valencia)</p>	<p>ESTANISLAO DURAN E HIJOS SA Agente Lloyd's Inspecciones/Fletamentos Agente P&O Nedlloyd Containers Tel. 986 43 15 33 Fax: 986 43 83 05 33205 Vigo (Pontevedra)</p>	<p>CACESA Aeropuerto Madrid - Barajas Centro de Carga Aérea, Parc. 2.5-Nave 6 Tel. 91 746 18 73 / Fax: 91 746 18 67 28042 Madrid</p>	<p>TRANS-OTAMENDI SA San Martín, 3 Bajo Teléfono: 948 50 01 77 Fax: 948 50 03 62 31860 Iruzun (Navarra)</p>	<p>EXPORTLAN TERMINAL SL Refravigas, 4 - Pabellón 6 Tel. 946 366 180 / Fax: 944 383 010 E-mail: exportlan@exportlan.es 48508 Zierbena (Bizkaia)</p>
<p>1002 NAVIERAS</p>	<p>1105 CISTERNAS</p>	<p>1004 ESTIBADORES</p>	<p>1006 CONSOLIDADORES MARITIMOS</p>	<p>PAIS VASCO</p>	<p>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)</p>
<p>ACCIONA TRASMEDITERRANEA Muelle de Poniente - T. Trasmediterranea Teléfono: 96 316 48 61 Fax: 96 316 48 57 46024 Valencia</p>	<p>TRANSPORTES DONDERIS SL Cisternas Productos Alimenticios Tel. 96 330 12 57 / Fax: 96 330 26 94 E-mail: tdonderis@terra.es 46024 Valencia</p>	<p>PEREZ TORRES MARITIMA SL Muelle Comercial, s/n - Ferrol Tel. 981 35 82 72 / Fax: 981 35 34 16 E-mail: ferrol@pereztorresmaritima.com www.ptmar.com (La Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-Ribadeo-Cariño)</p>	<p>IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL Avda. Alcarria, 7 - Edificio Zeltia Teléfono: 91 669 18 31 / 91 669 05 54 Fax: 91 669 19 46 28820 Coslada (Madrid)</p>	<p>1001 CONSIGNATARIOS</p>	<p>ALDIGASA Polígono Ind.Júndiz - Lermendabide, 8 Antigua Nave Azkar Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45 01195 Vitoria (Alava)</p>
<p>1003 TRANSITARIOS</p>	<p>1401 CONTENEDORES</p>	<p>1101 CARGAS FRACCIONADAS</p>	<p>1011 BROKERS</p>	<p>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)</p>	<p>1416 SERVICIOS LEGALES</p>
<p>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</p>	<p>TRANSPORTES VICENTE BRULL Juan Verdagué, 48 Bajo Tel. 96 331 08 02 / Fax: 96 331 16 85 E-mail: info@transportesbrull.com 46024 Valencia</p>	<p>TRANSPORTES TORRO SL Avda. de Cambados, 164 Teléfono: 986 50 17 29 Fax: 986 50 79 58 36600 Vilagarcía de Arosa</p>	<p>BERGE SHIPBROKERS SA Antonio Maura, 4 Tel. 91 701 49 21 / Fax: 91 701 49 28 E-mail: shipbrokers.mad@berge-m.es 28014 Madrid</p>	<p>E. ERHARDT Y CIA. SA Ercilla, 19 - 3º Tel. 94 425 01 00 / Fax: 94 425 01 30 E-mail: info@erhardt.es 48009 Bilbao (Bizkaia)</p>	<p>ABOGADOS ELCANO Soluciones legales Marítimo - Aéreo - Carretera Transporte en general Teléfono: 94 410 27 44 48008 Bilbao (Bizkaia)</p>

Tecnología & negocios

POLÍTICA

El Consorci de la Zona Franca invertirá 26,9 millones y ratifica el BNEW en 2021

TRANSPORTE XXI. Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) destinará 26,9 millones de euros a inversiones y dedicará los 8,6 millones de beneficios a la promoción económica, según recoge el proyecto de Presupuestos para 2021, que aprobó el último consejo plenario de la entidad pública. El proyecto de cuentas también incluye un incremento previsto del 2,3 por ciento de la cifra de negocio neta en 2021, hasta los 56 millones de euros. El consejo plenario, presidido por la alcaldesa Ada Colau y el delegado especial del Estado en el CZFB, Pere Navarro, ratificó la celebración de la segunda edición del evento híbrido BNEW, que tendrá lugar del 5 al 8 de octubre de 2021. "Tras el éxito de la primera edición, queremos seguir contribuyendo a crear sinergias y generar oportunidades de negocio en un momento clave para el impulso de la reactivación económica", señaló Pere Navarro. Además, la sesión plenaria reafirmó la apuesta de la entidad por la nueva economía y la industria 4.0.

OPER. LOGÍSTICOS

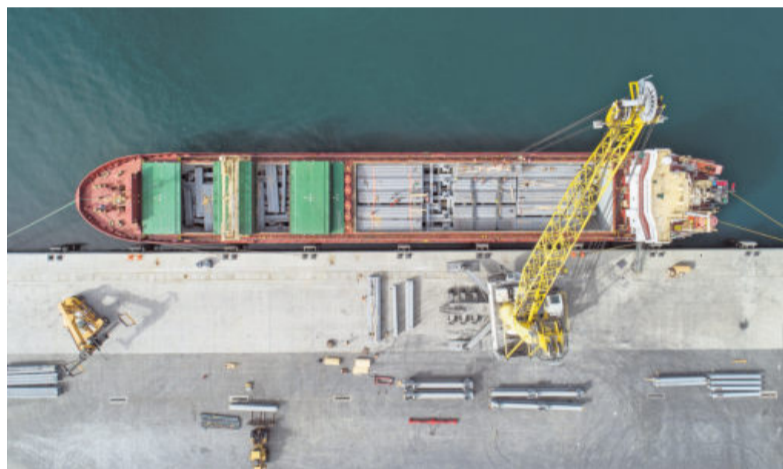
Panattoni compra una parcela de 47.000 m² en Barcelona para un proyecto logístico

TXXI. Barcelona

Panattoni ha anunciado la adquisición de una parcela de 46.920 metros cuadrados para acometer un proyecto logístico en el municipio de Castellbisbal (Barcelona). Este desarrollo, que será el primero que realizará en Cataluña, podrá adaptarse a la demanda del mercado. En dicho terreno podrá levantar un edificio de almacén de 18.000 metros cuadrados o una nave de *cross-docking* para distribución de última milla de hasta 14.000 metros cuadrados. Panattoni Park Barcelona City I estará ubicado en el polígono industrial Can Estapé, Castellbisbal, colindante con Barcelona. La operación de compra ha contado con la intermediación de la consultora Cushman & Wakefield, quien también liderará la comercialización de esta promoción. La construcción del proyecto, una vez comercializado, espera iniciarse en el segundo trimestre de 2021.

Erhardt Proyectos sigue dando pasos firmes en su apuesta por la transformación digital

Lanza 'diOffer' para la gestión colaborativa de ofertas entre los actores de la cadena



Operativa de un reciente *project cargo* realizado por la transitaria Erhardt Proyectos.

► Erhardt Proyectos avanza en su apuesta por la digitalización en el mercado de *project cargo* con el objetivo de fusionar la cadena de suministro física con la digital y mejorar la visualización de las operaciones. La transitaria acaba de lanzar la solución 'diOffer', que facilita la gestión colaborativa entre todos los actores de la cadena.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La Unidad de Negocio de Carga de Proyectos de Erhardt consolida su apuesta por la transformación digital con el desarrollo de nuevas soluciones dirigidas a "mejorar la experiencia del cliente" integrando servicios de extremo a extremo. El objetivo es fusionar la cadena de suministro física con la digital en el sector de carga de proyectos para "facilitar a los clientes el control y la visualización de sus operaciones logísticas", según destacaron desde la compañía, que dirige Igor Muñiz. En esta línea de trabajo, el operador acaba de lanzar 'diOffer', la primera de una serie de soluciones digitales a posicionar en el mercado de *project cargo*. Erhardt Proyectos explicó a TRANSPORTE XXI que esta herramienta permite la gestión colaborativa de ofertas entre todas las partes intervinientes en la cadena, garantizando, de este modo, "transparencia, reducción de plazos y una gestión 360°". La plataforma, que ya está funcio-

nando, "sin descartar que pueda llegar a ser una línea de negocio independiente", integra las ofertas del servicio de transporte con los requerimientos asociados al mismo, como servicios anexos, *compliance* (seguridad, medioambiente y calidad) o flujo documental, entre otros.

'PROJECT CARGO'

Esta inversión forma parte de la 'hoja de ruta' trazada por el grupo para potenciar la división de carga de proyectos, que recientemente llevó a cabo una nueva operación 'llave en mano' entre Corea y Panamá. En concreto, la operativa consistió en el envío de una carga de tubos especiales del segmento Oil&Gas desde Busan, en Corea del Sur, hasta Arraiján (Panamá), para la construcción de un importante oleoducto en la zona.

La operación de transporte, con piezas de casi 12 metros de longitud, y un peso de cerca de 900 toneladas, fue diseñada y coordinada por el departamento de Fletamentos y el equipo de Operaciones de Erhardt Proyectos, según confirmaron fuentes del grupo. La mercancía fue fletada desde Corea del Sur hasta el puerto panameño de Balboa. Varios técnicos de la compañía se desplazaron para la coordinación *in situ* de agentes, permisos y operaciones de transporte por carretera hasta el destino final, una operativa que requirió la utilización de un total de cincuenta camiones, según explicaron los mismos interlocutores.

MARÍTIMO

Grupo Marítima Davila completa su proceso de reestructuración

Grupo Marítima Davila ha completado recientemente la fusión de las sociedades Marítima Davila Barcelona, Marítima Davila Valencia y Marítima Davila Cádiz con la empresa Davila Agencias y Servicios Portuarios. Desde mediados de noviembre, Davila Agencias y Servicios Portuarios pasa a subrogarse en todos los contratos con clientes y proveedores de las empresas fusionadas, asumiendo todos sus derechos y obligaciones. La compañía tiene una red de oficinas en Madrid, Santander, Barcelona, Valencia, Cádiz y Algeciras.

OPER. LOGÍSTICOS

Groupe CAT lanza un servicio para impulsar la venta de vehículos

Groupe CAT ha puesto en marcha en su centro de San Fernando de Henares (Madrid) un nuevo servicio logístico para clientes enfocados en la venta *online* de vehículos de ocasión. La iniciativa, denominada 'Photocall 360', es un espacio dotado de una plataforma giratoria robotizada y destinada exclusivamente a fotografiar vehículos de ocasión, con el objetivo de facilitar su comercialización.

CARGADORES

El Grupo CLH implanta mantenimiento predictivo en gestión de red logística

El Grupo CLH ha implantado el mantenimiento predictivo en la gestión diaria de su red de logística. Para ello, ha desplegado sensores inteligentes de captura de información que permiten monitorizar los equipos y analizar sus datos de funcionamiento.

CARGADORES

Mercadona avanza en la sostenibilidad logística al unirse a Lean & Green

Mercadona, en su apuesta por la sostenibilidad, se une a la iniciativa Lean & Green impulsada por Aecoc en España. La empresa se marca el reto de reducir sus emisiones un 30 por ciento en 2023.

TRANSITARIOS

Grupo Alonso adquiere la transitaria Tancomed para crecer en graneles líquidos

La empresa valenciana refuerza la oferta del holding en los sectores alimentario y químico

► Grupo Alonso ha adquirido la transitaria Tancomed, con sede en Valencia, especializada en logística intermodal de graneles líquidos. Con esta adquisición, el holding, que preside Jorge Alonso, reforzará su oferta en tráficos marítimos y terrestres de mercancía en isotanques y *flexitanks* destinados a la industria alimentaria y química.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Alonso ha formalizado la adquisición de la empresa transitaria Tancomed, con base en Valencia. La compañía, especializada en servicios relacionados con isotanques y *flexitanks*, refuerza la oferta del holding en flujos marítimos y terrestres de mercancía en granel para la industria alimentaria y química, principalmente, afianzando su apuesta por la intermodalidad. Tancomed, denominada con anterioridad Tanques y Contenedores del Mediterráneo, fue constituida en 2001. La firma dispone de un capital de 169.500 euros, según los datos del Registro Mercantil. La adquisición “refuerza nuestra oferta en servicios especializados, aportando a nuestro grupo un mayor conocimiento en tráficos tan

específicos como los relacionados con isotanques y *flexitanks*”, ha señalado a TRANSPORTE XXI, Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso.

“Nuestro objetivo es entrar en grandes clientes en la logística del sector químico y alimentario, como vinos y aceites vegetales”, explica Alonso, quien ha resaltado la capacidad de Tancomed gracias a su experiencia y especialización para llevar a cabo todo tipo de proyectos relacionados con la carga líquida, el desarrollo de plantas y cargaderos específicos, así como la adaptación a nuevos puntos de carga.

Junto a la flota propia de contenedores cisterna de diferentes capacidades, en acero inoxidable, Alonso destaca el valor que tiene los servicios que presta Tancomed al disponer de una amplia red de agentes en todo el Arco Mediterráneo, Medio Oriente y Extremo Oriente, un valor añadido que le dota de capacidad para desarrollar proyectos de carga general, así como un servicio global de tanques cisterna a sus clientes. Jorge Alonso explica que con Tancomed, que mantendrá su denominación, “vamos a poder cargar un tipo de mercancía con un conocimiento específico que antes no podíamos llevar a cabo”.

SERVICIOS

eYard consigue 800.000 euros para mejorar la eficiencia de las terminales

TRANSPORTE XXI. Toledo

La plataforma tecnológica eYard, especializada en mejorar la eficiencia de las terminales de contenedores a través de la inteligencia artificial (IA), ha cerrado una ronda de financiación de 800.000 euros. Esta operación ha estado liderada por el fondo de inversión español y estadounidense Mundi Ventures VC, que está enfocado en empresas de base tecnológica con modelos B2B. También participa Next Logistics VC, compañía de capital riesgo con sede en Hamburgo, que invierte en sociedades tecnológicas del ámbito de la logística portuaria. La inversión lograda por eYard se completa con la entrada de dos grupos marí-

timos con presencia mundial. La financiación captada permitirá “realizar contrataciones clave, facilitar las integraciones de clientes y el crecimiento de la compañía”, explicó Pablo Fernández-Peña Curbera, CEO de eYard. Además, destacó que la solución desarrollada “reduce sustancialmente el tiempo y los gastos asociados a movimientos no productivos e ineficiencias existentes en una terminal de contenedores”. A su juicio, el nuevo *software* “facilita a los operadores portuarios recortar los plazos de carga y descarga de los buques, optimizar la asignación de la maquinaria, así como disminuir significativamente la huella de CO2”.

SERVICIOS

Siport21 lidera dos proyectos presentados al programa Puertos 4.0

Siport21 lidera dos proyectos, basados en tecnologías disruptivas, que han sido presentados al programa Puertos 4.0, promovido por Puertos del Estado y las autoridades portuarias. La iniciativa ‘Compass’, promovida por la Autoridad Portuaria de Barcelona y que cuenta como socio al Laboratorio de Ingeniería Marítima de la Universidad Politécnica de Catalunya - Barcelona-Tech (LIM/UPC), tiene como objetivo elaborar una herramienta de ayuda a la toma de decisiones en el control de tráfico marítimo. Por su parte, el proyecto ‘Prestamar’, impulsado por Petronor, con la colaboración del centro tecnológico Tecnalia, trabaja en la optimización de las operaciones de carga y descarga.



MARÍTIMO

Baleària realiza el primer bunkering de GNL en el puerto de Almería

El puerto de Almería ha realizado su primer ‘bunkering’ de gas natural licuado (GNL), con el abastecimiento del ferri “Bahama Mama”, perteneciente a Baleària y que cubre las líneas con Melilla y Nador (Marruecos). La operación ha sido realizada por ESK mediante el sistema ‘Truck To Ship’. Los depósitos del buque tienen una capacidad de almacenaje de 280 metros cúbicos, para poder navegar con una autonomía de 750 millas náuticas.



AÉREO

Turkish Cargo transporta vacunas contra la COVID-19

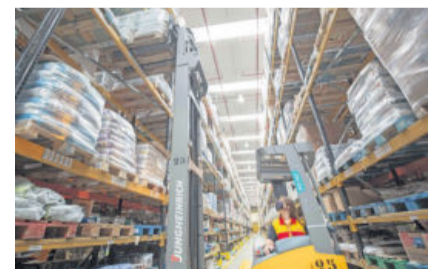
Turkish Cargo, que ya cuenta con un puente de carga aérea global, ha comenzado a transportar vacunas contra la COVID-19. Con servicio a 127 países, la aerolínea realizó recientemente el envío de vacunas fabricadas en China, a Brasil, cargadas dentro de siete contenedores equipados con sistemas de enfriamiento. El transporte se realizó entre Beijing y São Paulo, con un vuelo de conexión desde Estambul. Turkish Cargo ha creado un corredor farmacéutico global entre más de 400 destinos y mantiene su compromiso de transportar las vacunas contra la COVID-19 que estén listas o en desarrollo.



OPER. LOGÍSTICOS

DHL logra la gestión del primer centro de Zalando en España

DHL Supply Chain Iberia gestionará el primer centro logístico de Zalando en España. Las instalaciones de la plataforma *online* de moda y estilo de vida, con más de 37.500 metros cuadrados, se localizan en Illescas (Toledo). El operador se encargará del proceso de contratación de unos 600 empleados del centro, que permitirá a Zalando reducir los tiempos de entrega de sus productos a los clientes. El complejo, que se pondrá en marcha a partir del próximo mes de marzo, ha sido desarrollado por GLP. Esta empresa, especializada en inversión y gestión de activos inmo- logísticos, ha alquilado a DHL Supply Chain Iberia las instalaciones. CBRE se ha encargado del asesoramiento de la nave, que tiene la certificación de sostenibilidad Breeam “Very Good”.



MICHELIN
CONNECTED FLEET
POWERED BY **MASTERNAUT**

TU SOCIO EN LA GESTIÓN DE FLOTAS

*TRANSFORMAMOS TUS DATOS DE MOVILIDAD
EN TU MAYOR VENTAJA COMPETITIVA*

*NUESTRAS SOLUCIONES TE AYUDAN A
REDUCIR COSTES Y AUMENTAR LA PRODUCTIVIDAD
Y SEGURIDAD DE TU FLOTA*

- Asesoramiento experto en cada etapa del proceso ■
- Monitorización y análisis de rendimiento de tu flota ■
- Formación a conductores ■

**TU RUTA A
LA EFICIENCIA**

¿ARRANCAMOS?

connectedfleet.michelin.com/es

Tfno.: +34 91 650 99 30

Síguenos en:  MICHELIN Connected Fleet

