

¿Quo vadis Renfe Mercancías?

Fuertes pérdidas, caída de tráfico y una multa millonaria de Competencia, la 'tormenta perfecta' de la pública



La pública cerró el pasado ejercicio con unas pérdidas de 42,7 millones de euros.

PAG.10-11



Narcís Pavón

Dir. Op. APMT Spanish Gateways

“EN LOS PUERTOS SE DEBE REAJUSTAR LA CADENA DE COSTES E INGRESOS”

Páginas 8-9

AÉREO / 22

Barajas, a la cola de los grandes hubs en recuperar tráfico

CARRETERA / 28

Grupo SJL estrena su nueva base logística en España

CARGADORES / 29

WeylChem invertirá más de 2 millones en el puerto de Bilbao

El transporte por carretera, el rey del sector en España

TRANSPORTE XXI ha completado la colección de los Libros Blancos del sector Marítimo-Portuario, Transporte por Carretera, Operadores Logísticos y Transitarios. Un completo análisis económico-financiero de las empresas de esta industria, con unas ventas de más de 46.500 millones en 2019. El rey del negocio sigue siendo el transporte por carretera, con una cuota de mercado del 44 por ciento. PAG 20-21

La socimi Merlin Properties dispara su huella logística

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), continúa incrementando su huella logística en Madrid y la zona centro peninsular. Los planes 'Best II' y 'Best III', que incluye, este último, proyectos más allá de la zona centro peninsular, como son los casos de Valencia, Sevilla, Zaragoza y Lisboa, suman un millón de metros cuadrados de naves. PAG 25

Transfesa alargará su línea con Reino Unido hasta Murcia y Alicante

Transfesa Logistics extenderá su servicio intermodal con Reino Unido hasta Murcia y Alicante desde octubre. Los operadores Marítima Sureste, desde la estación de Nonduermas (Murcia), y Terminales Marítimas del Sureste (TMS), desde el recinto portuario alicantino, embarcarán lonas y contenedores frigoríficos con un tránsito regular de cuatro días, vía Eurotúnel a través de Calais. PAG 27

grupoPANTOJA.com

Transporte por carretera para tu empresa

 Cargas completas  Grupaje

Llama al 955 996 216 para una cotización a medida

#EsHoraDeLlegarMuyLejos



MESA de Redacción

JP Morgan ha activado el proceso de búsqueda de comprador interesado en los activos de Grupo Noatum. El banco estadounidense ha decidido desprenderse de este grupo, comprado hace una década a ACS por cerca de 700 millones de euros, del que hay que desgajar los activos portuarios e intermodales que conforman CSP Spain, cuyo 51 por ciento está en manos del gigante chino Cosco. El objetivo de JP Morgan es encontrar un comprador antes de finalizar el año. Noatum tiene organizada su actividad en tres áreas de negocio: Noatum Maritime, Noatum Logistics y Noatum Terminals. Su valor contable rondaría entre 800 y 1.000 millones de euros.

El concurso de Transportes Souto ha sido declarado fortuito por la titular del Juzgado Mercantil número 2 de Pontevedra, eximiendo de culpa en la gestión a sus administradores y propietarios. La sentencia contradice la posición del Ministerio Fiscal y el informe del administrador concursal e imposibilitará que los 700 transportistas afectados puedan cobrar sus deudas.

El Corte Inglés, que preside Marta Álvarez, se lanza al negocio logístico para competir con gigantes de la talla de Amazon. El grupo ha creado recientemente una filial para ofrecer su infraestructura a terceros y aprovechar el 'boom' del *ecommerce*, que parece no tener techo. La puesta en marcha de la nueva sociedad, bajo el nombre de El Corte Inglés Logística Avanzada, se enmarca dentro de la apuesta por la diversificación, "uno de los ejes sobre los que se sustenta el plan de crecimiento para los próximos años". El grupo cuenta con cerca de 1,2 millones de metros cuadrados en medio centenar de almacenes centrales y regionales.

La crisis de los 'microchips', que está afectando muy negativamente a la fabricación de coches, ha puesto en jaque a los transportistas de portavehículos, sin tiempo de recuperarse del fuerte impacto de la alarma sanitaria, ante la falta de actividad. Y es que a diferencia de otras especialidades del sector, las específicas características técnicas de los camiones impiden realizar el transporte de otras mercancías, a lo que hay que sumar la mayor carga financiera por la elevada inversión de este tipo de unidades. En 2019, último ejercicio previo a la pandemia, las empresas de portavehículos alcanzaron una cifra de negocio de 638 millones de euros en España, lo que supone un descenso del 12,2 por ciento con respecto al año anterior. Así se recoge en la Edición 2021 del Libro Blanco del Transporte por Carretera, que elabora TRANSPORTE XXI.

JONÁS



SE MUEVEN



Ken Chan



Vicente Boluda Ceballos



Fran Alapont



António Paulo



Francisco José Oviedo

Ken Chan, hasta ahora CEO en la terminal de COSCO Shipping Ports Peru, Chancay, asume el puesto de CEO de CSP Spain. Desde el año 2017, Ken Chan ya forma parte del consejo de administración del grupo. Sustituye en el cargo a Sun Kai.

El vicepresidente de Boluda Corporación Marítima y de Boluda Towage, la división internacional de remolque de la compañía, Vicente Boluda Ceballos, ha sido elegido presidente de la Asociación de Nacional de Remolcadores de España.

La Asamblea General de FVET nombra a Fran Alapont nuevo presidente de la Asociación Provincial de Empresarios de Grúas. El representante de la empresa Grúas Alapont sucede a Arturo Virosque, que renunció al cargo.

DB Schenker nombra a António Paulo director general del operador en Portugal e Iberia West Area Manager. Paulo, que se convertirá en miembro del Comité de Dirección de Iberia, acumula más de 21 años de experiencia.

Francisco José Oviedo Raposo es el nuevo director general de Relaciones con Clientes del operador logístico Bergé. Oviedo ha dirigido y liderado equipos comerciales en España y Chile y realizado proyectos en Latinoamérica.

DEBATE

SÍ

Joan García
Diputado Ciudadanos Parlamento catalán

¿El nuevo impuesto catalán que grava el CO2 de los vehículos tiene afán recaudatorio?

El nuevo impuesto de emisiones de dióxido de carbono (CO2) a los turismos, las motocicletas, las furgonetas y los camiones de menos de 3,5 toneladas, que nosotros somos partidarios de eliminar, está mal diseñado por muchos motivos. Y uno de ellos es que es una figura impositiva, que dobla la imposición sobre el usuario. Además, no es un impuesto ni progresivo ni equitativo ni siquiera justo. Y creemos que no está enfocado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, además de afectar muchísimo a las clases medias y trabajadoras. Prácticamente, 4,4 millones de vehículos están afectados por el nuevo impuesto, es decir, 2,1 millones de catalanes tienen que pagarlo. No es un impuesto, precisamente, para ricos, sino para las clases medias. Aunque nuestra opción es eliminarlo, ahora lo que pedimos es que, simplemente prolongar el aplazamiento, la no imposición o el no devengo de este impuesto durante un año más.

Joan Canadell
Diputado JxCAT Parlamento catalán

NO

El tributo que grava las emisiones de CO2 en vehículos de hasta 3,5 toneladas, creado en 2017, aplazado en 2018 y 2019 y que se liquida ahora, en ningún caso es un impuesto recaudatorio, sino un impuesto para intentar cambiar las dinámicas e ir hacia una economía más verde, con una movilidad más sostenible. Y es algo que la pandemia, si algo hace, es, justamente, darnos el mensaje de que tenemos que combatir el cambio climático porque también la pandemia es una consecuencia de este cambio climático. Nosotros apostamos por la economía más circular, kilómetro cero y más sostenible. Y, por lo tanto, pensamos que este es un instrumento más para ir, en parte, en esta línea. Además, parte de estos ingresos que se recauden irán al Fondo Climático, que tiene por objetivo la ejecución de políticas de mitigación y adaptación del cambio climático. Y también para fomentar las energías verdes, las renovables, el autoconsumo y las viviendas eficientes.

OPINIÓN



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
javier.miranda@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, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo, Ramón Valdivia, Antton Pérez de Calleja, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Juanjo Martínez (Fotografía)

Publicidad: Clara Bouza, Angélica Santana
Suscripciones: Belén Ruales
Edita: Industria y Comunicación SA
c. Nerbioi, 3 - 5B
48001 Bilbao
Teléfono: 944 400 000 | Fax: 944 400 300
E-mail: transporte@grupoxxi.com
Depósito Legal: BI-708-92

EDITORIAL

Renfe Mercancías, en la encrucijada

El futuro de Renfe Mercancías no pinta bien. En pleno año europeo del ferrocarril, la empresa pública acumula reveses y sinsabores. La última mala noticia ha venido por parte de la Justicia. La Audiencia Nacional ha desestimado uno de los recursos presentados en su día por la compañía sobre la posible imputación de dos sanciones por la misma infracción por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). El organismo regulador sancionó a Renfe Mercancías a finales de 2016 con sendas multas de 40 y 25 millones, respectivamente, por “abuso de posición de dominio” y “acuerdos restrictivos con Transfesa y otras empresas del grupo DB”. La Audiencia Nacional sentencia que la CNMC no ha sancionado dos veces por el mismo motivo y Renfe ya ha confirmado que ha interpuesto un recurso de casación ante el Tribunal Supremo. Queda pendiente la resolución de la Audiencia Nacional sobre el fondo de la cuestión, pero este primer

revés no augura nada bueno para la pública. Esos 65 millones vienen a complicar aún más un escenario en el que la filial de mercancías de Renfe se sigue desangrando con pérdidas millonarias año tras año, con la única excepción de 2019, cuando la venta del 66 por ciento de su operador logístico Logirail, sobre la campana, le salvó el ejercicio. En 2020, la dura realidad se ha vuelto a imponer, con otros 42 millones de números rojos. Además, la pública sigue consolidando una tendencia a la baja tanto en ingresos como en tráficos. Que Renfe Mercancías es la “patata caliente” del operador ferroviario público es algo que viene de lejos, pero la situación no mejora. Ni siquiera el plan de viabilidad que puso sobre la mesa el equipo de Abelardo Carrillo en 2017 ha surtido efecto. Pese al recorte de plantilla y activos, la pública sigue perdiendo dinero a borbotones. Quizá ha llegado la hora de que desde el Ministerio de Transportes empiecen a tomarse esta situación límite realmente en serio.

Vuelve a sonar la música del pago por uso

El debate sobre la conservación y mantenimiento de las carreteras, sobre todo de las vías de alta capacidad, se ha vuelto a reabrir tras la reciente liberación de los peajes de la AP-7 y la AP-2. Una medida aplaudida por los miles de transportistas que diariamente cruzan la frontera, aunque la alegría es moderada, ya que continúa la espada de Damocles del pago por uso, que llegará más pronto que tarde. No hay que olvidar que su implantación es un compromiso del Ejecutivo de Sánchez con Bruselas. Desde junio de 2018, el Gobierno ha liberado de peaje un total de 1.029 kilómetros, lo que hace más difícil el mantenimiento de las carreteras, que no se logra vía Presupuestos Generales del Estado. El déficit de inversión se acerca ya a los 8.000 millones. Las cuentas no salen, si bien los transportistas reiteran que

“pagamos más de lo que costamos”. Teniendo en cuenta solo el Impuesto Especial de Hidrocarburos, los usuarios de la carretera generan al año unos 11.000 millones de ingresos a las arcas públicas. La pregunta es obligada: ¿A dónde va el dinero? El debate sobre la financiación de las infraestructuras está bien. Intentar concienciar y sensibilizar a los transportistas y a la población sobre la necesidad de implantar este modelo, también. Pero habrá que hilar muy fino, porque la ‘euroviñeta’ supondrá un coste añadido que hará que los productos sean menos competitivos en ciertos mercados. De momento, una buena noticia para el sector: la finalización de las concesiones de la AP-7 y la AP-2, una ayuda directa a la competitividad del sector exterior español, que tiene a los transportistas como sus principales aliados.

LA ROSCA



Alfonso Alday

España continúa en el vagón de cola del transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito europeo

¡Cargas al tren!

El 3 de septiembre llegó a la estación de Príncipe Pío de Madrid el ‘Connecting Europe Express’, en lo que supone una celebración del tren en el Año Europeo del Ferrocarril. Y sí, España puede exhibir músculo en Alta Velocidad, donde es un referente mundial, pero en mercancías, el patito feo que no termina de convertirse en cisne, la cosa está para poca fiesta.

Según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías se situó en 2019 en el 1,6 por ciento en toneladas netas y en un 4 por ciento en toneladas-kilómetro, muy lejos de alcanzar la importancia relativa que presenta en otros países europeos, con una media en el entorno del 18 por ciento. Queda, por tanto, mucho tajo. Y la secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera, hasta hace pocas fechas presidenta del Adif, lo sabe bien. En el acto de bienvenida al ‘Connecting Europe Express’, Pardo de Vera destacó que el ferrocarril será “el gran beneficiado” de los fondos europeos. De hecho, avanzó que el 85 por ciento de los 7.500 millones de inversión en infraestructuras de transporte se dirigirán a este modo. Entre los proyectos: el desarrollo de terminales intermodales y logísticas estratégicas, la ejecución de nuevos accesos por tren a los puertos, así como completar actuaciones en los corredores Atlántico y Mediterráneo. También será necesario mejorar las líneas Bobadilla-Algeciras y Zaragoza-Teruel-Sagunto. Toda ayuda para impulsar el intermodal es bienvenida. Y a falta de ultimar el plan ‘Mercancías 30’, dirigido a impulsar el tráfico por ferrocarril, bien harían los políticos de turno en sentarse con los principales operadores, que conocen el negocio, en lugar de seguir dando pasos de espaldas al sector. El ‘Connecting Europe Express’ partió de Lisboa el 2 de septiembre y recorrerá 26 países europeos hasta llegar el 7 de octubre a París. Esperemos que España no pierda el tren.

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Al final, cuando hayamos controlado al bicho, los de mucho, tendrán más, y los de poco, tendrán menos

Acción/Reacción

Queremos pensar que ya hemos superado el bache y los hay quienes consideran, ¿con razón?, que hay mucho dinero en las huchas listo para gastar, que se están recuperando los empleos perdidos, ¿seguro? Parece que prestamos la misma atención a las estadísticas sanitarias diarias que al resultado de los juegos de azar. Hay quienes han decidido sacarle brillo a esos billetes y monedas oxidadas, para lo que disparamos el precio de la luz hasta donde apetezca, los billetes de transporte vuelven por sus fueros, la hostelería, el ocio, las empresas, a ver si recuperan los beneficios perdidos. Los fletes marítimos siguen en carrera de relevos 4X4, siendo su testigo algún casual y ocasional incidente en estrechos, canales, recaídas del bicho, mientras países y continentes permanecen ciegos, sordos y mudos, como los tres monos, juntos con el cuarto que está concentrado mirando el móvil. Y las administraciones recaudan más arancel por las mismas mercancías, pero con un flete que se suma al valor en aduana, cuyo importe ahora casi diez veces superior al de hace año y medio atrás. Todo esto es la acción de lo que está pasando, pero como toda acción conlleva una reacción, el PVP de cualquier cosa que se nos ocurra, ha subido y es vendida en cualquier punto del planeta, y va a seguir subiendo. Prueba de ello es la escalada libre a que se enfrenta la inflación, que presuntamente es buena. Vaya por delante y que quede bien claro que toda aquella persona física o entidad jurídica que considere que está ganando más por la subida de precios de sus productos y/o servicios, bien porque los genera o bien porque ha tenido que bajar a sus artículos el aumento de costes, va a pagar ese aumento cuando salga a comprar lo que sea. Supongo que todos tenemos claro que esto es así. No sé si llamarlo economía de mercado, reglas del juego, o el progreso. A ver si las retribuciones laborales, en general, van subiendo también al mismo ritmo, aunque no sé si eso es entrar en bucle y al final cuando de verdad hayamos controlado el bicho, todo ha cambiado o todo sigue igual. Los de mucho, tendrán más y los de poco, tendrán menos. “En los negocios solo existen dos reglas. Regla Número 1: Nunca perder dinero. Regla Número 2: Nunca olvidar la regla número uno” (Warren Buffet).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



La patronal cargadora Aecoc, cuyo director general es **José María Bonmatí**, y asociaciones de transportistas, presentes en el CNTC que preside **Carmelo González**, piden que se suprima la prohibición de circular camiones por la AP-7 en Cataluña los domingos de septiembre.



EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

Es fundamental que las ayudas se concedan por criterios técnicos, respetando el principio de neutralidad tecnológica. No se puede perder esta oportunidad única de seguir avanzando en la sostenibilidad y digitalización del transporte marítimo

Fondos Next Generation

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia elaborado por el Gobierno español bajo el título “Plan España Puede” (PEP), que fue aprobado por la CE en junio, dará acceso próximamente a los millonarios fondos NextGeneration de la UE. Aun cuando para canalizar las muy cuantiosas ayudas a repartir se tienen que aprobar las bases y el programa mediante órdenes ministeriales, las convocatorias de subvenciones y demás, es conveniente que el transporte marítimo español se siga anticipando y preparando debidamente, pues las actuaciones seleccionadas priorizarán aquellas que cuenten con una madurez suficiente que permitan su rápida ejecución dentro de los plazos previstos. El PEP se apoya en los principios básicos de sostenibilidad y digitalización, entre otros. En relación al marítimo, se contemplan, entre otras actuaciones, el suministro de energía eléctrica a los buques en puerto, la remotorización de buques, la digitalización del transporte de viajeros y mercancías y los ecoincentivos. Además de estas actuaciones, se podrían incluir también otras como ampliar la digitalización (PIF, administración, etc.). Consideramos que se debería priorizar el transporte marítimo frente a otros modos de transporte, pues el 90% del transporte mundial y cerca del 60% de

las exportaciones y el 85% de las importaciones españolas se realizan por vía marítima. El PEP también identifica posibles PERTEs que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros para impulsar procesos de reforma estructural de toda la cadena de valor. Dadas las nuevas normas aprobadas por la OMI y la CE encaminadas a reducir aún más la huella de carbono, sería deseable la aprobación de un PERTE específico para la Economía Azul, pues el transporte marítimo no sólo es el modo de transporte que genera menos emisiones de CO2 por unidad de transporte, sino que además no existen todavía combustibles y tecnologías sin carbono para el transporte marítimo internacional. Es fundamental que las ayudas se concedan por criterios exclusivamente técnicos, respetando el principio de neutralidad tecnológica, por el que debe ser el mercado el que finalmente proponga la mejor solución, y sujetos, en todo caso, al marco jurídico sobre ayudas y subvenciones. Es indispensable la máxima colaboración pública y privada posible, pues no se puede perder esta oportunidad única de seguir avanzando en la sostenibilidad y digitalización del transporte marítimo en beneficio de todos y en perjuicio de nadie.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

La Autoridad Portuaria de Huelva ha puesto en marcha un sistema de control de concesiones, que agilizará todos los trámites. El sistema, pionero en España, ha sido realizado basado en la plataforma Posidonia de la empresa valenciana Prodevelop. El proyecto “beneficiará a todas las empresas que operan en Huelva y facilitará el trabajo al equipo técnico del puerto”, ha asegurado la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda. Con este sistema el organismo portuario podrá tramitar las concesiones “de una forma más eficiente, gracias a su capacidad de integración con otras herramientas, repercutiendo todo en la reducción de tiempos internos de tramitación”. Dentro del proceso de transformación digital que está realizando el enclave, el sistema permite la gestión de las concesiones y autorizaciones durante todo su ciclo de vida de forma “intuitiva, completa, ágil, sin errores, con capacidad de integración de la información con otras aplicaciones corporativas” del puerto de Huelva.



Pilar Miranda, presidenta del puerto de Huelva.

QUÉ mal

La pérdida de atractivo de la profesión de transportista, que está pasando factura a la cadena de suministro. La reciente prohibición de circulación a los camiones por la AP-7 los domingos de este mes solo es uno más de los innumerables obstáculos a los que este colectivo tiene que hacer frente, con jornadas interminables fuera de casa y escasa flexibilidad a la hora de desarrollar su labor por la exigente normativa. Unas condiciones que están provocando un fuerte déficit de conductores, como vienen alertando desde hace años las principales organizaciones empresariales. Según anunció Astic en su asamblea de junio, van a faltar unos 15.000 conductores en España en este lustro. Urgen medidas ya que ayuden a captar talento. Y la solución tiene que venir de la mano de la Administración, las empresas de transporte y los cargadores.



Evergreen se pone al frente del gigantismo naviero. La naviera taiwanesa ha puesto en servicio el "Ever Ace", de 23.992 TEUs, el buque portacontenedores más grande del mundo. El buque llegó al puerto de Róterdam, en su viaje inaugural desde Asia, el pasado 4 de septiembre, donde fue asistido por la española Boluda Towage.

TRIBUNA LIBRE



Emilien Delille

Históricamente, la comunicación interna ha sido un activo difícil de gestionar para cualquier organización que cuenta con un equipo humano repartido en

diferentes escenarios y, en particular, para el sector del transporte español. El articulista afirma que "la comunicación unidireccional es algo del pasado" y recalca que "la empresa debe aprender también a escuchar a su equipo"

La comunicación interna, el talón de Aquiles del transporte en España

Si ya es difícil gestionar equipos tan dispares como son el personal de oficinas y los conductores o los estibadores, mucho más es atraer la atención hacia las comunicaciones de la empresa de ambos colectivos, ya que, ni el tono, ni la temática de los mensajes, ni los canales utilizados coinciden en la mayoría de los casos. Este es uno de los principales motivos por los que muchas empresas de transporte no apuestan por la comunicación interna o, lo que es peor, deciden llevarla a cabo teniendo en cuenta solo a una parte de los empleados, que suelen ser los que se encuentran en oficinas al resultarles más sencillo contactar con ellos. En una situación de incertidumbre como la actual, se hace indispensable que las empresas refuercen o, incluso, comiencen a comunicar internamente. Desde lo más básico, como pueden ser las medidas de seguridad, hasta la actual deriva de la compañía, los empleados necesitan estar informados, recibir mensajes claros por parte de la dirección que dejen ver que hay alguien al frente de la compañía que se preocupa por su situación. También es básico que la comunicación interna no sea discriminatoria, es decir, que llegue a todos los empleados, sin importar el lugar en el que desempeñen su trabajo. En la segunda década del siglo XXI las empresas no pueden

seguir poniendo excusas. Existen soluciones que, gracias a la tecnología, consiguen conectar a toda la empresa, por grande y deslocalizada que sea. La tecnología es además una herramienta muy útil para reducir la brecha digital entre la empresa y los trabajadores. Utilizar herramientas con interfaces similares a las de las redes sociales anima a los empleados más jóvenes a formar parte de la comunicación interna. Lo mismo ocurre con los formatos que permiten interactuar, dar likes, hacer comentarios o enviar mensajes instantáneos. Estas interacciones hacen que el porcentaje de personas que se inscriben de manera voluntaria en las plataformas de comunicación interna aumente considerablemente, alcanzando de media al 80 por ciento de la plantilla. La temática de los mensajes también debe ser replanteada. El personal que teletrabaja y el que se encuentra en ruta o en dársena no es el mismo y sus intereses tampoco, por eso se deben adaptar los mensajes a cada público. En este sentido, resultan muy útiles las soluciones que organizan la información en bloques divididos por temáticas o intereses. Gracias a ellos, los empleados seleccionan el tipo de informaciones que desean recibir, con lo que se optimizan los mensajes. La empresa debe aprender tam-

bién a escuchar a su equipo. La comunicación unidireccional es algo del pasado. Tan importante es prestar atención a los mensajes enviados por los empleados como preguntar de forma activa por sus necesidades y opiniones. Por ejemplo, se puede animar a los empleados a compartir con la dirección propuestas de mejora o pasar encuestas sobre los horarios de los diferentes departamentos y de los turnos rotatorios. En definitiva, la comunicación interna fomenta la cohesión y ayuda a aumentar la motivación. Estos dos aspectos son muy importantes para crear un ambiente laboral positivo en las empresas de transporte. Si los empleados de oficinas no saben cómo se desarrolla el trabajo en los atraques o en ruta, les resultará muy difícil ponerse en el lugar de sus compañeros cuando tengan que desarrollar proyectos teóricos o modificar procesos. De igual manera, el personal de producción puede llegar a sentirse discriminado en estos momentos en los que muchos compañeros desempeñan sus tareas desde sus domicilios. Mostrar a unos y otros cómo es el día a día de sus departamentos genera empatía, fomenta la solidaridad y la pertenencia al grupo. Unas cualidades que, hoy más que nunca, las empresas de transporte y sus trabajadores necesitan.

Emilien Delille, director de Steeple España

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

El Gobierno se prepara para acometer una nueva subida del SMI de entre el 1,3% y el 2% para los meses que quedan

SMI

La subida del salario mínimo interprofesional se producirá sin el respaldo de los empresarios por resultar inoportuna, porque es contraproducente para mantener y generar empleo.

Esta nueva ocurrencia ideológica de la ministra de Trabajo es muy desacertada a la vista de la realidad, pues seguimos inmersos en un contexto de crisis. No debemos olvidarnos de que la mayoría del tejido productivo español está formado por micropymes, que lo último que necesitan es elevar sus costes vía SMI y que viven asfixiadas desde hace meses para poder simplemente mantener su actividad. La ministra tampoco atiende al informe elaborado por el Servicio de Estudios del Banco de España respecto a la subida del SMI del 22% en 2019, cuya conclusión fue que había provocado la pérdida de unos 180.000 empleos. Dos años después, y en plena crisis, la ministra vuelve a poner en jaque el mercado de trabajo a través de una decisión que afectará a las personas menos cualificadas, los colectivos más vulnerables y los jóvenes, cuya tasa de paro en España es la más alta de Europa con un 38%. Los empresarios sostenemos que no es el momento de aplicar esta medida, una opinión que compartía la propia ministra Calviño hace solo un mes. Subir los costes de producción de la actividad empresarial, si no va acompañado de un aumento en la productividad, provoca una reducción de puestos de trabajo, más aún cuando venimos asumiendo el incremento de los precios de diversos *inputs*, como la electricidad o los carburantes. La idea destila muy buena voluntad, que todos compartimos, pero sus efectos son justamente los contrarios a los deseados. La mejor forma de elevar el SMI es reducir nuestras abultadas cifras de paro con políticas activas de empleo eficaces y consolidar la leve recuperación que estamos registrando y que, recordemos, viene marcada por el rebote de las vacaciones, la vacunación y la flexibilidad de horarios en hostelería. Sería interesante que el Gobierno abandonase esta postura y decidiese invertir su tiempo en facilitar la actividad empresarial bajando impuestos e inyectando flexibilidad en el mercado, para que los empresarios podamos generar más empleo, emplear a más jóvenes y generar más bienestar a la sociedad.

presidencia@unologica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

Las prisas no son buenas consejeras y no siempre los más barato resulta ser, al final, lo más económico

Seguros

En nuestro sector, salir de la sumisión de los contratos a derecho inglés, es una tarea ardua y casi imposible.

Son varias las razones que nos impulsan, como hemos comentado, a caer en esa rutina y obligarnos a observar ciertas conductas en algunas cláusulas, que dudo, sinceramente, que los firmantes comprendan a lo que se están obligando.

No hace mucho, comentamos sobre las cláusulas de “best efforts” en relación sobre su aplicación al contrato para el suministro de la vacuna Astra-Zeneca.

Otras veces pensamos que tener un contrato con una cláusula con un “absolute right” (lo que ocurre en muchos contratos de seguros) es quedarse en manos del seguro. Mejor no tenerla, pero si se tiene, tampoco significa lo que realmente aparenta decir.

La conclusión es que las prisas no son buenas consejeras en el momento de contratar y que no siempre los más barato resulta ser, al final, lo más económico.

Y aunque sea tirar piedras contra nuestro tejado (el de los abogados) es mejor dedicarle un tiempo (y obviamente unos euros) a la redacción de un contrato, antes de olvidarse de ello y recurrir a los servicios legales a cada duda sobre el significado de lo que, previamente y sin consulta, se ha pactado.

Una de las pruebas del algodón, es preguntar a los que contratan en nuestro sector, si entienden la relevancia de la *Cláusula Paramount*, el significado de las cláusulas *Both To Blame Collision* y la *New Jason* y si se ha percatado que, lo quieran o no, cada vez y en número más creciente, muchos de sus envíos o contratos están sometidos a las Reglas de Hamburgo que pocos han estudiado y que muchos desprecian.

Yo siempre aconsejo que cuando se firme un contrato, del tipo que sea que, por ejemplo, suponga la contratación de un seguro (normalmente sometido a derecho inglés) se pregunte al seguro si, y en que extensión, los intereses del asegurado están cubiertos. No nos vayamos a encontrar en la no tan extraña situación de pagar una prima elevada sin obtener la cobertura que se pretende.

“Fiarse de todo el mundo y no fiarse de nadie son dos vicios. Pero en el uno se encuentra más virtud, y en el otro, más seguridad” (Séneca).

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

Mientras el Senado se encuentra en plena tramitación del proyecto de ley del nuevo régimen sancionador contra la morosidad en el transporte, la triste realidad es que el impacto que padece el sector por estas malas prácticas sigue siendo elevado. Según el último ‘Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera’, que elabora Fenadismer en colaboración con la Fundación Quijote para el Transporte, el 65 por ciento de los pagos que se realizan a las empresas transportistas por parte de sus clientes incumplieron la legislación vigente en materia de morosidad, al superar el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio. En la práctica, por tanto, cerca de siete de cada diez pagos en el sector no cumplieron con la legalidad vigente. El grado de incumplimiento y de demora en los pagos es tan flagrante, que dentro de esos incumplimientos, el 46 por ciento se eleva por encima de los 90 días e incluso un 24 por ciento a más de 120 días. El observatorio que impulsa Fenadismer inició su trayectoria en 2012 y en todo este tiempo la situación, lejos de solucionarse, se ha enquistado aún más. Estas medidas abusivas hacen que algunos clientes del transporte basen su rentabilidad en buena medida en la actividad financiera que generan a costa de los autónomos y pymes que trabajan para estos grandes grupos empresariales, según denuncia Fenadismer. En este contexto, cobra cada día más importancia que la ley del nuevo régimen sancionador del transporte entre en vigor más pronto que tarde. La previsión es que la citada ley sea aprobada en estas próximas semanas en el Senado y la normativa podría entrar en vigor antes de que acabe el presente año 2021. Casius

LOGÍSTICA MEDIANTE



Ana González

No podemos olvidar que el principal recurso de una empresa son sus profesionales y la formación continua debe ser una prioridad, no solo para adaptarnos con rapidez a los cambios del entorno, sino para anticiparnos y aprender más rápido que nuestros competidores

‘Up-skilling’

Ante el aumento de la incertidumbre generada a partir de la pandemia, las empresas y organizaciones hemos tenido que emplear todos los recursos posibles para adaptarnos a una nueva realidad. Un entorno de mayor volatilidad en la demanda, con limitaciones globales de suministro que afectan el reaprovisionamiento de materiales y materias primas para la producción. A ello hay que sumarle la cascada de sucesos impredecibles que han resultado en restricciones de contenedores y transporte marítimo. Estas variables impactan diariamente la gestión de las cadenas de suministro, y ante los retos que se nos presentan tenemos que desarrollar nuevas herramientas para su optimización. La tecnología es un recurso clave para ser productivos y competitivos, pero al final de todo son las personas las que hacen posible que cada día los productos lleguen a los consumidores. En tiempo récord fuimos capaces de trabajar en remoto y usar nuevas herramientas de gestión, poniendo de relieve la importancia de la transformación digital y el desarrollo de nuevas habilidades. Para responder a estos retos es

necesario abordar una transformación en nuestro sistema educativo (hoy apenas hay universidades en España que ofrezcan grados con especialización en Logística, Transporte o Gestión de Redes de Suministro). La oferta de programas de formación profesional, de especialización y de posgrado debe adaptarse para crear competencias a la velocidad a la que cambia el entorno. También desde la administración debe agilizarse el sistema de ayudas a la formación, simplificando burocracia y reconociendo nuevas formas de aprendizaje. La formación tiene que seguir evolucionando en paralelo a las organizaciones y a la demanda de profesionales. El aprendizaje continuo, la flexibilidad y la adquisición de competencias digitales serán elementos diferenciadores para alcanzar la productividad necesaria. Es también labor de cada individuo contribuir a fomentar esta cultura del aprendizaje, adoptar nuevas habilidades y elevar su conocimiento. El término anglosajón “up-skilling” recoge bien este concepto. Hagamos del aprendizaje continuo una prioridad para el crecimiento personal y la competitividad.

cel@cel-logistica.org

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Dato importante en favor de fletadores, cuando presentan el conocimiento de embarque al Capitán no es más que un borrador

Limpio a bordo

En 2012, el buque “Tai Prize” cargó 63.366,15 toneladas de soja en Brasil para China. A su llegada, se apreciaron serios daños por sobrecalentamiento, decoloración y apelmazamiento en bodegas 3 y 5. Los receptores presentaron con éxito una reclamación por 1.086.564 dólares USA en China frente a los armadores transportistas contractuales. El armador, por su parte, obtuvo un recobro de 500.000 dólares del fletador por tiempo Nobel, que a su vez reclamó el mismo importe del fletador y cargador, en concreto Priminds.

El conocimiento de embarque Congenbill 1994 había sido rellenado por los cargadores y presentado al capitán del barco para su aprobación “clean on board”. Posteriormente, el consignatario emitió el conocimiento de embarque en nombre del capitán. El motivo de la reclamación de Nobel frente a Priminds era que, por la presentación del conocimiento de embarque “limpio a bordo” para la aceptación del Capitán, el cargador y fletador por viaje Primind se comprometía a que la carga estaba en buen estado y condición. No siendo este el caso, Primind debía reembolsar por los perjuicios sufridos a Nobel. En una primera decisión arbitral se resolvió a favor de Nobel. El daño no era razonablemente visible para el Capitán en la carga; pero el cargador habría podido descubrir la condición de la soja por medios razonables dado que la soja debía estar decolorada en o antes de la carga.

El caso ha sido recientemente revocado en favor de los cargadores Primind atendiendo a que 1) al presentar el proyecto de conocimiento de embarque al capitán para su firma, el cargador no hacía más que invitar al capitán a hacer una declaración de hecho de conformidad con su propia evaluación del estado aparente de la carga. 2) se mantuvo la conclusión de que el daño no era evidente en el momento de la carga y, por lo tanto, el conocimiento de embarque no era inexacto legalmente; y 3) no hay una obligación implícita de indemnizar al transportista o armador. Dato importante en favor de fletadores, cuando presentan el conocimiento de embarque al Capitán no es más que un borrador. Si dice “limpio a bordo” no se comprometen a que efectivamente la carga está en buenas condiciones. El Capitán debe verificar el estado y condición de la carga.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“No volverán los peajes, hay que buscar un modelo que no genere agravios”.

Raquel Sánchez

Ministra de Transportes (Mitma)

“El transporte por carretera es el único sector que ha aumentado las emisiones en los últimos años. Hay que revertir esta tendencia”.

Ursula von der Leyen

Presidenta de la Comisión Europea

“El futuro de motores eléctricos pasa por la pila de hidrógeno en sustitución a las baterías”.

Daniel Latorre

Director de Desarrollo de CITYlogin

“Un ‘forwarder’ es más que un intermediario en la componente de fletes”.

Glauc Fornés

Dir. general de a.hartrodt España

“Los altos precios de los carburantes son un golpe directo contra la rentabilidad”.

Ramón Valdivia

Director general de Astic

“La liberalización de la AP-2 tendría que haberse hecho antes. Habría salvado vidas”.

José Antonio Moliner

Presidente de Tradime

“No vamos en contra de las navieras: pedimos transparencia”.

Jordi Espin

Portavoz de FERM

“Los precios de la energía son insostenibles para el sector (almacenamiento frigorífico) y amenazan el empleo”.

Marcos Badenes

Secretario general de Aldefe

“La falta de conductores seguirá elevando el precio del transporte”.

Luis Ángel Gómez

Presidente de XPO Logistics Europa

EL ASCENSOR *del transporte*

Ana Ruiz Bergé

La federación internacional de brokers y consignatarios FONASBA ha reconocido como el mejor talento joven mundial del sector a Ana Ruiz García de los Ríos, una santanderina agente de Bergé desde hace dos años, por un trabajo sobre el impacto de las tecnologías. Es la primera vez que este premio, dirigido a impulsar la investigación en el sector marítimo entre los profesionales jóvenes, viaja a España y lo recibe una mujer.



Joan Ignasi Elena
Consejero de Interior

El Servei Català de Trànsit, dependiente de la consejería de Joan Ignasi Elena, ha prohibido la circulación de vehículos pesados por la autopista AP-7 a su paso por Cataluña los domingos por la tarde de septiembre. Como señalan las asociaciones, culpabiliza al sector de las colas que se forman los fines de semana desde que los peajes son gratuitos. La medida perjudica tanto al transporte local y nacional como al internacional.



Diego Castillo
Grupo Sea&Ports

Grupo Sea&Ports está reforzando la comercialización de servicios en el puerto de Bahía de Algeciras con la llegada de los megabuques de la naviera surcoreana HMM. Bajo el timón de Diego Castillo, el grupo está reforzando las sinergias con la comunidad portuaria y logística del puerto del Estrecho de Gibraltar con el objetivo de ganar y fidelizar nuevos volúmenes de importación y exportación por el recinto portuario español.



Aintzane Oiarbide
Diputada de Gipuzkoa

“¿No querías caldo?, ¡toma dos tazas!”. Es el refrán que quiere imponer la diputada de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa, Aintzane Oiarbide. El nuevo proyecto de Norma Foral, que pretende sustituir las dos anteriores tumbadas por la Justicia, supondría triplicar el peaje a los transportistas en la N-1 y A-15. Su propuesta coincide con el inicio de la actuación judicial por “desobediencia grave” al no paralizar los actuales cobros.

AGENDA

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Congreso Gasnam
21-22 de septiembre de 2021 - Madrid
www.gasnam.es

CONGRESO NACIONAL DE TTE. FRIGORÍFICO

Congreso y Asamblea General de Atfrie
23-24 de septiembre de 2021
El Puig (Valencia)
www.atfrie.es

FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición
5-7 de octubre de 2021 - Madrid
www.ifema.es

BNEW 2021

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

SMART PORTS

Jornada 'online'
7 de octubre de 2021
www.exeforum.biz

WORLD BREAKBULK EXPO

Conferencia y Exhibición
12-13 de octubre de 2021 - Shanghai
www.wbx-sh.com/en/site/media/1

TECH4FLEET

Congreso y Exhibición
16-17 de noviembre de 2021 - Madrid
www.tech4fleet.com

SMART CITY EXPO WORLD CONGRESS

Conferencia y Exhibición (híbrido)
16-18 de noviembre de 2021 - Barcelona
www.smartcityexpo.com/

TOMORROW MOBILITY WORLD CONGRESS

Conferencia y Exhibición (híbrido)
16-18 de noviembre de 2021 - Barcelona
www.tomorrowmobility.com/

LOGISTICS & AUTOMATION

Conferencia y Exhibición
24-25 de noviembre de 2021 - Madrid
www.logisticsmadrid.com/es/

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

aircargonews

Amazon Air aumenta flota

La actividad de vuelo de Amazon Air aumentó en más del 17 por ciento en los últimos seis meses a medida que el gigante del comercio electrónico continuó expandiendo su flota y red, según un nuevo informe del Instituto Chaddick para el Desarrollo Metropolitano. La flota de Amazon creció de 59 aviones en febrero a 73 en el pasado mes de agosto, y se espera que alcance las 80 unidades en los próximos meses. También se augura que continúe la expansión internacional del gigante del *ecommerce* convirtiéndose la terminal ale-

mana de Leipzig en un punto focal para el desarrollo en Europa. Su centro de Cincinnati, recientemente inaugurado, y el aeropuerto internacional de San Bernardino, “podrían convertirse en sus dos *superhubs*”, revela el informe.

Splash
247.com

Egipto construye un canal de Suez ferroviario

La Autoridad Nacional de Túneles (NAT) de Egipto ha firmado un contrato de 15 años y 4.340 millones de dólares (más de 3.660 millones de euros) con un consorcio que incluye a Siemens Mobility, Orascom Construcción y Arab Contractors pa-

ra el diseño, instalación y mantenimiento de una red ferroviaria eléctrica de alta velocidad que una el Mar Rojo y las costas mediterráneas. La primera etapa de la red ferroviaria tendrá una longitud de 660 kilómetros, desde el puerto de Ain Sokhna en el Mar Rojo a las terminales marítimas mediterráneas de Alejandría y Marsa Matrouh, e incluirá una línea de carga. Siemens destacó que su parte del contrato concentra alrededor de 3.000 millones de dólares, y que los trenes se entregarán a finales de 2023, aunque el pedido se completará en 2027. El proyecto ferroviario “garantizará una entrega más rápida de las mercancías”, aseguró Siemens.

HELLENIC SHIPPING NEWS WORLDWIDE

Contenedores en buques para otras mercancías

El sector del transporte marítimo está experimentando un auge excepcional en el comercio de contenedores y, debido a la creciente demanda, algunos transitarios y otros actores de la cadena de suministro están explorando métodos no convencionales para lograr sus objetivos y compromisos. En consecuencia, hay casos en los que se pide a los propietarios de buques que lleven contenedores en la cubierta y/o en las bodegas de los buques que no están diseñados para este fin. Tal transporte podría dar lugar a una serie

de problemas relacionados con la seguridad, como el colapso de la pila o la pérdida de contenedores por la borda. La aseguradora Standard Club considera que, antes de llegar a un acuerdo para transportar contenedores en dichos buques, es imperativo llevar a cabo una evaluación de idoneidad detallada para garantizar una operativa segura en el envío, carga y descarga. Además, Standard Club pide evaluar las modificaciones que pueden ser necesarias en el buque, por ejemplo, la adaptación de los accesorios de cubierta. También, considera necesario obtener el consentimiento del Estado del pabellón y de la sociedad de clasificación del buque.

NARCÍS PAVÓN

DIRECTOR DE OPERACIONES DE APM TERMINALS SPANISH GATEWAYS

“En los puertos se debe reajustar la cadena de costes e ingresos para hacer inversiones”

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

– Acaba de ser nombrado director de operaciones de APM Terminals Spanish Gateways (APMTSG). Conoce bien el grupo, por su extensa trayectoria. ¿Qué estrategia quiere para la red de terminales?

– APM Terminals tiene como prioridad ofrecer un servicio de referencia y, por ello, las tareas que tenemos entre manos están enfocadas en crear valor añadido a nuestros clientes y usuarios. Estamos inmersos en una transformación de nuestra estrategia aplicando metodología Lean, apoyada en avances tecnológicos e inversiones que nos permitan tener unos procesos totalmente eficientes y centralizados en nuestros clientes y usuarios. Nuestras terminales Gateways en España deben buscar sinergias continuas que creen y aporten valor al cliente. Debemos realizar un cambio paradigmático, ya que los retos que tenemos no se pueden solucionar con los medios de hace una década. En algunos eslabones de la cadena logística operamos como hace dos décadas. Eso debe cambiar radicalmente en breve para poder posicionarte en el mercado.

– ¿Cómo fue el tráfico en 2020 en la red de terminales de APMTSG?

– Todo el año estuvo impactado por los efectos de la pandemia en el mercado global. En Barcelona mantuvimos volumen en comparación con 2019; Valencia bajó un 9 por ciento, básicamente por la caída de transbordos, Gijón aumentó un 5 por ciento y Castellón, la más afectada, tuvo un desplome del 35 por ciento. Salvo Castellón, todas las terminales han recuperado durante 2021 los volúmenes respecto a 2019, especialmente en Barcelona, con un 15 por ciento por el efecto rebote.

– ¿Qué impacto tuvo la COVID-19?

– Nuestra prioridad durante la pandemia ha sido la seguridad de nuestro personal. La pandemia nos permitió reforzar nuestros planes de resiliencia y nos ha posibilitado operar con todas las garantías. Hemos continuado aportando el servicio que la comunidad portuaria necesitaba, en coordinación con otros actores de la cadena logística. Evidentemente, los costes operativos aumentaron considerablemente, ya que se tuvieron que aplicar protocolos de prevención y desinfección de equipos, áreas de trabajo, redistribución de las rotaciones del personal, etcétera, que tuvieron su impacto en la productividad y efi-

Narcís Pavón, director de Operaciones de APM Terminals

Spanish Gateways, explica, en esta entrevista en

TRANSPORTE XXI, la estrategia multicliente de la filial

del gigante danés en España. Pavón se muestra partidario de ganar en eficiencia, más allá de introducir una

automatización completa en las terminales. El directivo

ratifica la apuesta del grupo por el actual modelo de estiba,

“dentro del respeto a las normas europeas y nacionales”.

ciencia de los procesos. Dichos costes todavía siguen impactando, ya que a pesar del gran ritmo de la vacunación, el potencial peligro de nuevas variantes hace que los planes de resiliencia sigan activados.

– Junto a eso, 2020 fue un año de cambios. Pasan a una organización en bloque de las cuatro terminales. ¿Cómo ha funcionado?

– La experiencia, como tal, ha sido un éxito rotundo. Hemos creado un equipo de dirección compacto y experimentado en todas las áreas, creando una infinidad de sinergias que mejoran los resultados en su conjunto. Actuamos como una unidad en lugar de actuar como unidades de negocio aisladas.

– ¿Cómo se explotan las instalaciones de APMTSG?

– Las diferentes terminales se ges-

tionan como una sola bajo la dirección de Carlos Arias, y un equipo directivo que empatiza con las funciones globales de Grupo APM Terminals. De esta manera, nos permite beneficiarnos de su conocimiento y experiencia en los múltiples retos y situaciones a las que nos enfrentamos constantemente.

– ¿Terminará integrándose la terminal de Algeciras, que crece en import-export, en la red gateway?

– La naturaleza y su funcionalidad dentro de Grupo APM Terminals y Grupo Maersk de nuestra terminal en Algeciras es muy distinta a la de las terminales gateways, por lo que a corto/medio plazo no hay ningún plan para que se integre en nuestra estructura.

– ¿Cuál es el nivel de ocupación de su red de terminales?

– El nivel de ocupación medio es del 60 por ciento. Las operativas de los megabuques hacen que esta media se distorsione, con grandes picos durante varios días de la semana alcanzando puntualmente niveles superiores al 90 por ciento.

– ¿Cómo afrontan ofrecer eficiencia a los buques de más de 24.000 TEUs?

– Es el reto más importante al que nos enfrentamos: cubrir los picos de actividad por la tendencia del mercado a crecer en tamaño en tan corto espacio de tiempo, manteniendo niveles de servicio sin colapsar las distintas áreas de la terminal. Les debemos dar solución a través de la tecnología y la correcta gestión de los recursos. No se va a solucionar solamente dimensionando las terminales para tales picos, porque las haría inviable económicamente al requerir grandes inversiones en activos e instalaciones imposibles de asumir. El riesgo es enorme.

– ¿Es difícil mantener un servicio multicliente cuando se forma parte de un grupo como Maersk?

– No distinguimos operativamente

los clientes. Tenemos niveles de servicio comprometidos y regulados por contrato y los cumplimos, e incluso vamos más allá. Nuestro deseo principal es que todos los clientes ganen rentabilidad frente a sus competidores. De hecho, Maersk no está ganando línea de atraque en nuestras terminales gateways. Hay cierta estabilidad.

– Su terminal de Valencia es la que más creció en los últimos años. ¿Habrá nuevas inversiones?

– El tráfico en Valencia se ha estabilizado en los últimos tres años. Tenemos previsto un fuerte plan de inversiones y estratégico para poder atender en los próximos años un crecimiento de volumen de acuerdo a las necesidades del mercado. Tanto Valencia como Barcelona tienen un gran potencial de crecimiento. Nuestro eje central de la transformación es el cambio del sistema operativo de ARGOS a NAVIS. Nos permitirá aumentar la eficiencia en todos los procesos.

– ¿Qué pasó con el proyecto de automatización completa de la terminal de Barcelona donde se anunció una inversión de 256 millones de euros?

– La compañía estudió bajo la gestión de los antiguos propietarios un plan de automatización, pero no lo oficializó ni fue aprobado ya que, por un lado, el coste de la inversión impedía un retorno dentro del plazo de la concesión, teniendo en cuenta la extensión y que, además, existen otras vías para continuar siendo eficientes y rentables sin realizar una automatización total. Estamos trabajando junto a todos los colectivos para mejorar los procesos y que sean más eficientes, dando mayor rentabilidad no solo a nuestra terminal sino también a clientes y usuarios. Los avances tecnológicos deben trasladarse sin duda a los procesos, pero no necesariamente la automatización es la solución más eficiente.

– ¿El futuro es crecer en el sur?

– Cuando finalice la presente concesión (en proceso de obtención de una extensión hasta 2036), el futuro estará en la zona sur si ganamos el concurso público de la futura concesión que la Autoridad Portuaria pueda lanzar dentro de su plan estratégico. No tengo ninguna duda que nuestro grupo participará en el concurso ya que tenemos también un fuerte compromiso con la Comunidad Portuaria de Barcelona

– La terminal de Barcelona apuesta por aumentar la seguridad con 5G.

EVOLUCIÓN TRÁFICOS

Salvo Castellón, todas las terminales han recuperado en 2021 los volúmenes de 2019

EL MERCADO ACTUAL

Nuestro gran reto es cubrir los picos de actividad que generan los megabuques

MODELO DE ESTIBA

Tenemos que lograr transformar los Centros Portuarios de Empleo en referentes competitivos

LA ENTREVISTA

**¿Cómo funciona este proyecto?**

– Surge de la colaboración entre APM Terminals y MWC (a través de su fundación 5G) para utilizar tecnología 5G en las terminales portuarias. Lo tenemos enfocado a mejorar la seguridad laboral dentro de nuestras instalaciones y reducción de accidentes. Desarrollamos el proyecto con Telefónica Movistar como *partner* tecnológico.

– ¿Qué supondrá el 5G?

– Es la clave para poder desarrollar en múltiples casos de uso la digitalización y optimización de las operaciones portuarias. Permitirá la aplicación de otras tecnologías como el IoT (*Internet of the Things*), OCR, análisis de datos o inteligencia artificial. Pondrá solución a un problema histórico en entornos portuarios como lo son las comunicaciones inalámbricas.

– ¿Qué papel tienen en el grupo las terminales de Gijón y Castellón?

– Son importantes para potenciar los mercados locales y realizar una labor de centro logístico satélite en caso de congestión de los principales puertos españoles. Es clave para nuestro *portfolio* disponer de terminales como la de Castellón o Gijón en caso de necesidad.

– ¿Cómo observa a los puertos españoles respecto a sus rivales?

– La competitividad en el Mediterráneo ha crecido enormemente en los últimos diez años. La capacidad se ha multiplicado, ya que es clave para el corredor Asia-Europa-Costa Atlántica de América-West Africa. Sin embargo, es capacidad sobre el papel, pero no lo suficientemente grande como para que la aprovechen las alianzas. En los puertos españoles se debe reajustar la cade-

na de costes e ingresos para hacer las inversiones necesarias, porque pronto puede llegar la saturación. Necesitamos más inversiones en infraestructuras que nos puedan facilitar ese marco competitivo con el norte de Europa. El Corredor Mediterráneo es un proyecto clave.

– Ya vienen apostando por el tren.

– Hemos invertido y potenciado nuestras terminales ferroviarias para que sea un modelo sostenible y eficaz en términos productivos, añadiendo valor al cliente. Hay todavía mucho por hacer por parte de la administración para que sea una alternativa competitiva y real a la carretera. Aun así, somos conscientes de que se están haciendo importantes progresos. Es un tema más de velocidades que de voluntades. Hay que verlo como una herramienta que nos puede dar un crecimiento potencial de tráfico en los *hinterlands* de nuestra influencia. La colaboración estratégica entre nuestras terminales y la terminal de TMZ en Zaragoza es un gran ejemplo a seguir.

– ¿Cuáles son los principales retos que tienen las estibadoras?

– El principal es la viabilidad dentro de un mercado muy competitivo en el Mediterráneo. Para atraer volúmenes hay que trabajar con todos los agentes y hacer atractivo al tráfico una ubicación.

– ¿Es necesario afrontar un mayor nivel de automatización?

– No soy partidario de apostar por una automatización total, pero sí de una revisión de procesos para que sean más eficientes utilizando los avances tecnológicos. Es inevitable. No se trata de estar más automatizados, sino de ser más eficientes.

El personaje

Vida: Narcís Pavón nació en 1971 en Inca (Balears).

Obra: Licenciado en Marina Civil por la Universitat Politècnica de Catalunya. Cuenta con un máster en Gestión Logística, Materiales y Cadena de Suministro del Institut Català de Investigació Logística (ICIL). Ostenta un alto nivel de conocimiento del sector, gracias a su trayectoria profesional, en la que ha ostentado cargos como director de APM Terminals Barcelona y, durante 2020, como director de Mantenimiento de APM Terminals Spanish Gateways (APMTSG). Antes de la compra de las terminales de Grupo TCB por parte de APM Terminals, fue responsable de TCB Barcelona. En julio de 2021 fue nombrado director de Operaciones de la red de APMTSG.

Milagros: Gestionar, bajo la dirección de Carlos Arias, el liderazgo estratégico de las operaciones portuarias de las terminales de Valencia, Barcelona, Castellón y Gijón, con altos niveles de productividad y servicio.

– ¿Qué necesidades detectan de las navieras para mejorar sus escalas?

– Necesitan reducir las estancias de sus buques en el puerto al menor tiempo. Para llegar a ese grado de flexibilidad, necesitamos que todos los actores que intervenimos trabajemos más coordinadamente.

– La estiba sigue inmersa en un periodo de inseguridad jurídica.

– Nuestra actividad necesita un

marco jurídico estable y de acuerdo a las leyes que emanan de nuestro sistema jurídico, debemos trabajar para que así sea. La inseguridad puede ahuyentar tráficos a otras ubicaciones.

– ¿El modelo de ‘pool’ entre estibadoras es necesario, pese a que la Justicia diga que es un monopolio?

– El sistema actual funciona, y en algunas localidades su productividad es referente, pero debe mejorar en general para crear un mejor marco competitivo para evitar la fuga de tráficos. Debemos ser capaces, entre todos, de mejorar el sistema en cuanto a coste y seguridad.

– ¿Se plantean abandonar los Centros Portuarios de Empleo (CPE)?

– De ninguna manera. Tenemos que transformarlos en referentes competitivos. Para ello todos debemos hacer un gran esfuerzo de encaje.

– ¿Cree que la estiba va a tener una buena resolución legislativa por parte del Gobierno de Sánchez?

– Estoy convencido de que desde el Gobierno se están articulando las medidas que, dentro del respeto a las normas europeas y nacionales, permitirán articular de una mejor forma el marco laboral en el sector de la estiba.

– ¿Cree que el V Acuerdo Marco de Estiba mejorará la competitividad?

– Esta negociación ha supuesto un avance en la resolución de los grandes problemas de la estiba. Esperemos que el actual texto junto a la nueva regulación legal permita hacer visibles las mejoras pactadas.

– ¿Es necesario que haya centros de formación externos a los CPE?

– Sin duda este es uno de los temas importantes resueltos en el texto del V Acuerdo Marco de Estiba. Este punto ha sido ampliamente debatido durante las negociaciones.

– ¿Hay que introducir un abaratamiento en las tasas que abonan los concesionarios de terminales?

– Sin duda alguna. Realizamos una actividad con competidores fuera de la Unión Europea, donde gozan de menos impuestos y cargas fiscales tales como las tasas medioambientales. Hay margen para esta reducción que, de aplicarse, no dudo que haría aún más interesante y competitiva la actividad portuaria.

– La pandemia, el incidente del “Ever Given”, el colapso de Yantian, la falta de equipo vacío... ¿Se frenará la carrera por el gigantismo de los buques y la deslocalización de la producción en Extremo Oriente?

– Es una reflexión interesante. Un debate global. Todo hará replantear estrategias a la cadena logística. Hay que ser realistas, ya que un gran cambio en como está organizado el comercio lo veo inviable por la titánica inversión que se requeriría o por la gran pérdida que supondría para las empresas en inversiones ya ejecutadas. Es probable que, poco a poco, muchas empresas se replanteen acercar centros de producción a los de consumo para minimizar esos riesgos. Pero, está por ver la viabilidad real.



La multinacional danesa DSV culminará la integración operativa de Agility Spain antes de finalizar el presente ejercicio

Renfe Mercancías afronta un futuro complejo tras el fracaso de su plan de reestructuración

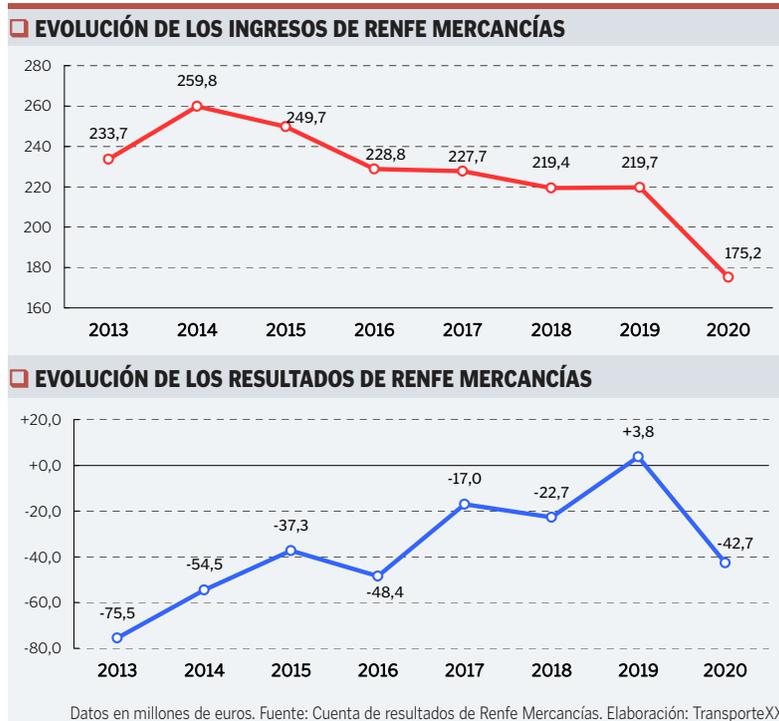
La pública se enfrenta a una 'tormenta perfecta' con fuertes pérdidas, caída de tráficos y la ratificación por la Audiencia Nacional de la multa millonaria que le impuso la CNMC

► Renfe Mercancías afronta un futuro complejo tras el fracaso de las medidas adoptadas en su último plan de reestructuración. La pública se enfrenta a una 'tormenta perfecta' con fuertes pérdidas recurrentes, descenso de los tráficos y la ratificación por la Audiencia Nacional de la multa millonaria que le impuso Competencia.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Renfe Mercancías puso en marcha en 2017 un plan de reestructuración que se centraba en poner fin al sobredimensionamiento de su estructura de personal y activos para tratar de garantizar su viabilidad en el mercado.

El denominado plan de gestión 2017-2019, liderado por el entonces director general de Renfe Mercancías, Abelardo Carrillo, impulsó el adelgazamiento de la compañía vía recorte de plantilla y venta de locomotoras y vagones a la 'Rosco'. Este recorte pretendía una mejora de la productividad del 20 por ciento, según la compañía, lo que le iba a permitir alcanzar los números negros al cierre de 2019.



Lo cierto es que los números negros se alcanzaron al final de ese ejercicio, pero no de la forma que se había planificado en 2017, sino gracias a la venta parcial del operador

logístico Logirail a otras empresas del grupo, lo que reportó a las arcas de la filial de mercancías de Renfe un ingreso extraordinario de 17,16 millones de euros.

Al cierre de 2020, las pérdidas de Renfe Mercancías, sin embargo, volvieron a aflorar. La pública cerró el pasado ejercicio con unas pérdidas de 42,7 millones de euros.

Salvo en el citado caso de 2019, las pérdidas anuales del operador ferroviario público de mercancías son recurrentes (ver gráfico), lo que permite concluir que el ambicioso plan de reestructuración de 2017 "se ha saldado con un rotundo fracaso", según apuntan fuentes del sector.

Tan solo desde 2013, la pública acumula la friolera de 294,3 millones de euros en pérdidas.

AUDIENCIA NACIONAL

En este contexto, la sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional ha ratificado recientemente la millonaria sanción impuesta hace cuatro años por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) a Renfe Mercancías por "abuso de posición de dominio" y "acuerdos restrictivos" con Transfesa.

La sanción de Competencia daba respuesta a la denuncia presentada por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) en 2014. La pública fue finalmente sancionada con 65 millones de euros por ambas conductas.

El fallo de la Audiencia Nacional desestima el recurso de Renfe Mercancías en el que argumentaba que la CNMC le había imputado dos sanciones millonarias por la misma infracción.

Renfe ha presentado recurso de casación ante el Supremo

La sentencia, a la que ha tenido acceso este periódico, declara que "la citada resolución (de la CNMC) no vulnera el principio *non bis in idem* invocado en este proceso". Renfe Mercancías ya ha anunciado que ha presentado recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.

Además, desde la pública avanzan que la Audiencia Nacional sigue teniendo pendiente sobre la mesa el recurso que presentaron también en su día sobre el contenido de la sanción de 65 millones. Es decir,

MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com

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

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com



Carretera / 13

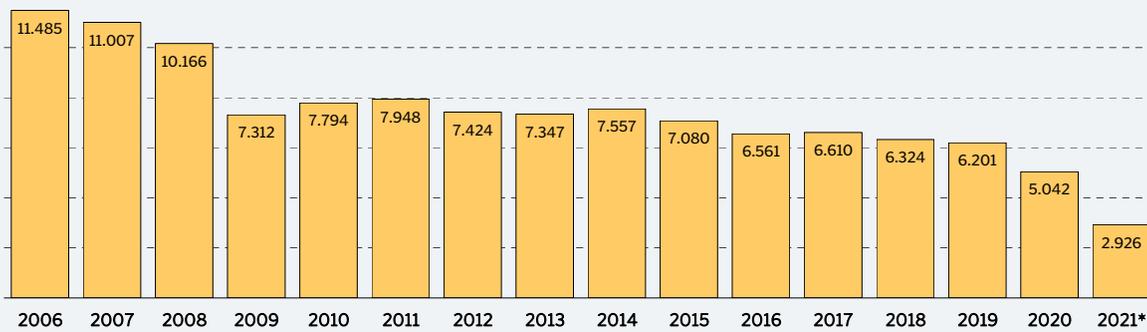
A.T. La Espada sella una alianza estratégica con Exit y refuerza su negocio con el desarrollo de nuevas instalaciones



Carretera / 14

XPO Logistics concentra el foco en su crecimiento, tras la escisión de su antigua división de contrato logístico GXO

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE RENFE MERCANCÍAS (TONELADAS-KILÓMETRO)



(*) Enero-junio de 2021. Datos en millones de toneladas-kilómetro. Fuente: Mitma. Elaboración: Transporte XXI.

contra el fondo de la cuestión, al considerar que no había ejercido políticas restrictivas ni abuso de posición de dominio.

La millonaria cuantía de la sanción impuesta por la CNMC podría dar lugar, una vez que se agoten todos los recursos posibles y de salirle cruz a Renfe Mercancías en los mismos, a poner en serio aprieto la viabilidad de la compañía. No hay que olvidar que esos 65 millones representan prácticamente un tercio de la facturación anual del operador ferroviario. No obstante, fuentes del sector consultadas por este periódico señalan que la pública se ha cubierto las espaldas provisionando una parte sustancial del importe de la sanción en sus cuentas.

La encrucijada que para el operador público representan tanto la multa millonaria como las pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores pintan, por tanto, un panorama que induce poco al optimismo. Además, los síntomas no son mejores si atendemos a la evolución tanto de ingresos como de tráficos, ambos aspectos

en clara tendencia negativa. En concreto, los ingresos de la compañía alcanzaron los 175,2 millones de euros en 2020, lo que supone un descenso del 20,2 por ciento respecto al ejercicio anterior. Bien es cierto que el pasado año estuvo claramente condicionado por los efectos de la pandemia, pero también lo es que la caída de ingresos se mantiene constante desde 2014, con la excepción de 2019, año en el que registró un mínimo repunte.

Desde 2013, acumula cerca de 300 millones de euros en pérdidas

En cuanto a los tráficos, la crisis sanitaria provocó un descenso en los volúmenes de toneladas-kilómetro gestionados por Renfe Mercancías del 18,7 por ciento el pasado año (5.042 millones).

El tráfico intermodal se mantuvo

más estable, alcanzando los 2.247,9 millones de toneladas-kilómetro en 2020, lo que supuso una caída del 3,1 por ciento. El tráfico intermodal nacional repitió los volúmenes del ejercicio anterior, al mover 1.658,3 millones de toneladas-kilómetro (+0,1 por ciento), mientras que el internacional registró una caída del 11,1 por ciento (589,6 millones de toneladas-kilómetro).

A su vez, el vagón completo experimentó un descenso del 28 por ciento en sus tráficos al cierre de 2020, con un movimiento de 2.793,9 millones de toneladas-kilómetro. En el caso del transporte de productos siderúrgicos, que lidera los tráficos, la pública movió 1.250 millones de toneladas-kilómetro, con un descenso del 35,6 por ciento.

En el lado positivo, la actividad de Renfe Mercancías evitó en 2020 la emisión de 7,8 gramos por tonelada-kilómetro de carbono, según el último informe de gestión de Renfe Mercancías. El operador evitó la circulación de 2,4 millones de camiones, de los que 60.000 irían

Cronología del proceso

2014. La Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) presenta una denuncia ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por prácticas anticompetitivas de Renfe Mercancías.

2016. A finales de este año, la CNMC impone a Renfe Mercancías un sanción de 65 millones de euros por "abuso de posición de dominio" y "acuerdos restrictivos con Transfesa y otras empresas del grupo DB", que, a su vez, también fueron multadas con 10 millones.

2017. Renfe anuncia que recurrirá la sanción ante la Audiencia Nacional al considerarla "injusta", puesto que afecta a "prácticas que ya fueron corregidas", según su entonces presidente, Juan Alfaro. Paralelamente, Renfe Mercancías impulsa un nuevo plan de gestión, que incluye un ajuste de personal, recorte de activos, rediseño de la actividad comercial y reducción de su cartera de participaciones, que pretende garantizar la entrada en números negros a partir de 2019 y la viabilidad de la empresa.

2021. La Audiencia Nacional desestima un primer recurso de Renfe sobre la multa de la CNMC, en el que la pública denunciaba que se le habían imputado dos sanciones por la misma infracción. Renfe ha presentado ya recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

cargados de mercancías peligrosas. Por último, la compañía volvió a reducir su plantilla el pasado año en un 4,1 por ciento y alcanzó una media de 979 al cierre del ejercicio. La filial de mercancías de Renfe contaba con 1.312 profesionales en plantilla a 31 de diciembre de 2016.

BOLUDA LINES

Daily Canarias

Conexión diaria con la península

El mejor servicio puerta a puerta

boluda.com.es

TRANSITARIOS

DSV culminará la integración operativa de Agility Spain antes de acabar el año

La multinacional danesa vuelve a liderar el negocio transitario en el mercado español al comprar la actividad logística de la kuwaití

EVA MÁRMOL. Barcelona

DSV vuelve a convertirse en el primer grupo transitario español con la compra de Agility como ya pasó al integrar Panalpina. Las filiales de Grupo DSV, incluida Panalpina, registraron unas ventas de 470,43 millones de euros en 2019. Con la suma de los 119,74 millones de Agility Spain, Grupo DSV alcanzó una facturación de 590,17 millones en su actividad de *forwarder* en 2019, según el último el Libro Blanco del sector de TRANSPORTE XXI.

La multinacional danesa anunció recientemente la culminación de la compra de Global Integrated Logistics Business (GIL), el negocio logístico de la kuwaití Agility. En el mercado español, la operación se traduce en que el Grupo DSV absorbe la actividad de Agility Spain, transitaria especializada sobre todo en transporte aéreo y marítimo, estando presente, en menor medida, en transporte por carretera y como operador logístico.

Y ello supone que la filial DSV Air & Sea asume la mayor parte de la actividad de Agility Spain. La integración ya ha comenzado será digerida sin dificultad a tenor de la experiencia que acumula la danesa en este tipo de operaciones. "La integración será breve", señala Iban Mas, director general de DSV Air & Sea para España y Portugal, a TRANSPORTE XXI.

La absorción operativa será efectiva antes de finalizar el año y la legal en 2022. Agility desaparecerá como marca. La filial Agility Spain cuenta con oficinas en Madrid (sede central), Barcelona, Valencia, Alicante, Bilbao e Irún, localizaciones donde también está presente el Gru-



Vista aérea de la sede central de Grupo DSV Logistics en Rubí (Barcelona).

RANKING DE GRUPOS TRANSITARIOS EN ESPAÑA

Rk	Grupo/empresa	2019	%19/18	2018	2015	%19/15
1	Grupo DSV + Agility Spain	590,17	-0%	592,14	500,11	+18%
	Panalpina Transportes Mundiales SA	159,91	-13%	184,28	164,09	-3%
	DSV Air & Sea SAU	156,83	+6%	148,52	110,89	+41%
	DSV Road Spain SA	152,91	+2%	149,21	108,82	+41%
	Agility Spain SA	119,74	+9%	109,48	115,79	+3%
	Tacisa Transitaria SL	0,77	+19%	0,65	0,53	+47%
2	Kuehne & Nagel SA	507,63	+6%	479,40	471,73	+8%
3	Grupo Rhenus	345,21	-2%	354,01	293,43	+18%
4	Grupo Deutsche Post + J.F. Hillebrand Spain	290,22	+4%	279,54	256,81	+13%
5	Grupo DB Schenker	272,38	+0%	272,38	243,98	+12%
6	Grupo Alonso	268,16	+4%	257,24	191,44	+40%
7	Grupo Raminatrans	183,46	+10%	166,81	133,52	+37%
8	Grupo Transnatur	159,12	+3%	154,09	134,02	+19%
9	Grupo Romeu	156,46	+16%	134,92	97,89	+60%
10	Grupo Noatum	154,12	+17%	132,26	93,58	+65%

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI

po DSV. "Habrà concentración de oficinas, no duplicaremos", añade el directivo.

DSV Air & Sea reforzará actividades como la de proyectos industriales, donde está más implantada la adquirida. Ferias y exposiciones

son unas labores que DSV tenía externalizadas en la Península y que ahora DSV Solutions internaliza con la integración. Geográficamente, DSV Air & Sea gana, sobre todo, presencia en los países árabes. La multinacional ha nombrado en

46% del negocio

El 3,1 por ciento de las empresas transitarias (27) superan los 50 millones de euros de facturación y concentran el 46,2 por ciento del volumen de negocio, según la Edición 2021 del Libro Blanco del sector transitario publicado por TRANSPORTE XXI. Los datos se basan en el análisis de 866 empresas transitarias en el ejercicio 2019.

Las pequeñas y medianas empresas que facturan menos de 50 millones de euros, el 82,3 por ciento del censo, aportan el 51,4 por ciento a las ventas totales. Dentro de este segmento, 319 transitarias, es decir, el 36,8 por ciento, no alcanzan los dos millones de euros de volumen de negocio en 2019. La empresa 'tipo transitaria' factura 2,82 millones en España.

El mercado transitario español superó en 2019, último ejercicio previo a la pandemia, los 7.550 millones de euros de ingresos. Una cifra que supone un crecimiento del 3,5 por ciento con respecto al año anterior y ligeramente por encima de la media del transporte de mercancías en España (+2,6 por ciento).

El análisis por zonas geográficas muestra que las transitarias se concentran básicamente en Cataluña, Madrid y Valencia, principales puertas de entrada y salida del comercio exterior español. Entre las tres suman el 65 por ciento de las empresas analizadas y el 82 por ciento del negocio.

cada país el equipo directivo para liderar la integración, una vez culminada la compra de GIL. En el caso de España, la responsabilidad de la integración recae en los directores generales de DSV Air & Sea, DSV Road y DSV Solutions.

DSV y GIL suman globalmente un valor patrimonial aproximadamente de 3.980 millones de euros, unos ingresos de 22.000 millones anualmente y un equipo de 75.000 profesionales en más de 90 países. La operación convierte a Agility en el segundo mayor accionista de la empresa conjunta.

La multinacional danesa ha recuperado oficialmente el nombre de la matriz DSV, tras pasar a denominarse DSV Panalpina en 2019.

POLÍTICA

La patronal de los operadores logísticos UNO impulsa un nuevo modelo de economía circular

C.SÁNCHEZ. Madrid

La patronal UNO está al frente de un proyecto que pretende impulsar un nuevo modelo de economía circular dentro del sector del transporte y la logística. Este nuevo modelo promueve la implantación de las 116 medidas que contiene el plan 'Economía Circular 2030' aprobado

recientemente por el Gobierno de Sánchez. El presidente de la organización empresarial, Francisco Aranda, avanza que el objetivo que se persigue con esta medida es "identificar las prioridades del sector en materia de sostenibilidad económica, analizar las barreras que dificultan el cambio y elaborar

distintas recomendaciones con las que impulsar la competitividad de las empresas a través de un modelo económico circular". La hoja de ruta de la patronal logística se centrará en el análisis de las buenas prácticas internacionales, identificará las estrategias en este ámbito ya definidas por las pymes y gran-

des empresas y creará un comité de trabajo en el que participarán diferentes expertos. UNO pondrá el foco en la logística inversa, la recogida selectiva y la valorización de residuos, los vehículos de mercancías no contaminantes, las operaciones logísticas verdes o la reparación y mantenimiento de equipos y bienes de consumo duradero. La patronal lidera un proyecto en el que también participan una consultora internacional, la Fundación del sector energético Funseam y las cátedras de Economía Circular y Sostenibilidad del Tecnocampus de la Universidad Pompeu Fabra y la Universidad Politécnica de Cataluña.

CARRETERA

A.T. La Espada sella una alianza estratégica con Exit y refuerza su negocio con nuevas instalaciones

El transportista con la marca ESP Solutions abrirá centros en Ceutí y Alhama de Murcia

IÑAKI EGUIA. Ceutí

A.T. La Espada, compañía murciana que opera con la marca ESP Solutions, mantiene un fuerte dinamismo con el desarrollo de nuevas instalaciones para almacenaje de frío y congelado, y con la reciente alianza estratégica establecida con el grupo valenciano Explotación Internacional de Transportes (Exit). La compañía, con sede en Ceutí, tiene en marcha diversos proyectos que consolidan su estrategia de expansión basada en la diversificación, principalmente, de mercancías farmacéuticas, comercio electrónico y productos de agroalimentación. Conforme a este desarrollo,

A.T. La Espada abrirá, el próximo mes de noviembre, unas instalaciones en Ceutí para grupaje de frío, con una superficie de 4.000 metros cuadrados, de los que 1.400 serán refrigerados.

Además, el transportista está inmerso en la construcción de su nuevo centro de Alhama de Murcia, con una extensión de 80.000 metros cuadrados de almacenes, de los 70.000 se destinarán al almacenaje de frío y congelado. Esta plataforma supondrá un salto con respecto a sus actuales instalaciones en Ceutí, con 18.000 metros cuadrados de naves, de los que 8.000 son para productos refrigerados. Los planes de



Imagen de nuevos camiones de A.T. La Espada, propulsados por GNL.

crecimiento de la compañía murciana también se dirigen a apostar por el transporte marítimo y aéreo, y con la distribución de última milla. Por otra parte, A.T. La Espada ha establecido una alianza estratégica

cante, así como en la exportación hortofrutícola. En los últimos meses ha formalizado la integración de sus filiales Trans Juver y Lodi-trans. Las tres empresas totalizaron un volumen de negocio de 55 millones de euros en 2019.

A través de este acuerdo optimizarán sus procesos, con las sinergias de la flota del transportista valenciano de 200 camiones combinada con los 1.200 vehículos con los que opera ESP Solutions, de los cuales 300 son propulsados por GNL.

A.T. La Espada, que mantiene desde 2009 un crecimiento de doble dígito, contabilizó en 2019 un negocio de 77,5 millones de euros, un 21,7 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los últimos datos del Registro Mercantil.

Los nuevos centros están vinculados a su operativa con frío

con Exit, con oficinas en Alcoy, Alicante y Murcia, y especializado en el transporte internacional. Exit centra su negocio en el transporte de carga para la industria textil, juguete y calzado producido en Ali-



25 años

al servicio de los transportistas



SERVICIOS:

- ✓ Gestión de peajes
- ✓ Recuperación de IVA
- ✓ Gasóleo profesional
- ✓ Venta de CMR y CPN
- ✓ Sistema E-CMR

Tel. 91 451 48 00
www.setir.es

CARRETERA

XPO Logistics concentra el foco en su crecimiento, tras la escisión de GXO

En España, su tercer mercado en Europa, ultima la apertura de un *hub* para las entregas domiciliarias de productos voluminosos

► XPO Logistics pondrá el foco en su crecimiento en Europa, tanto orgánico como vía adquisiciones, tras la escisión de su antigua división de contrato logístico GXO. En España, su tercer mercado europeo en facturación, la firma ultima la apertura de un centro de referencia para entregas domiciliarias de productos voluminosos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

XPO Logistics inicia una nueva etapa después de que el pasado 2 de agosto se concretase la escisión de su antigua división de contrato logístico dedicado, ahora convertida en una nueva empresa y bautizada como GXO.

XPO Logistics se centrará a partir de ahora en la actividad de transporte y distribución. “Esto no significa que no sigamos dando soluciones globales *end-to-end* a nuestros clientes, como hemos hecho siempre”, aclara Luis Gómez, presidente de XPO Logistics Europa, en conversación con TRANSPORTE XXI. “Hemos sido innovadores en transporte y logística, pero en el ámbito industrial las *spin-off* suceden de forma muy común”, recuerda.

La división supone “un paso adelante a la hora de focalizarnos en las oportunidades de crecimiento, tanto orgánico como inorgánico”, matiza Gómez. “XPO tiene un ADN de crecimiento y competimos en un mercado fraccionado en el que hay oportunidades para posibles adquisiciones”, avanza el directivo.

La posibilidad de compra de alguna firma competidora “es una realidad que seguiremos explorando” y que se convierte en “una vía complementaria a un importante crecimiento orgánico que nos ha hecho recuperar la situación que teníamos en 2019 de una forma relativamente rápida”, apunta Gómez.

La compañía cuenta con 60 centros de transporte en España

Una vez consumada la escisión, “en XPO nos focalizaremos en nuestro know-how e intentaremos que las soluciones en palettería, carga completa, carga fraccionada y también las dedicadas, que tenemos muchas,



España es el tercer mercado europeo de XPO, solo por detrás de Francia y Reino Unido.

GRUPO XPO LOGISTICS SPAIN					
	2019	2018	%19/18	2017	2016
CIFRA DE NEGOCIO	774,15	738,42	+5%	653,83	605,13
XPO Transport Solutions Spain SL	435,25	405,48	+7%	361,93	348,96
XPO Supply Chain Spain SL	174,17	157,50	+11%	120,66	93,66
Salvesen Logística SA	149,58	145,36	+3%	142,39	135,28
XPO Volume Spain SL	s.d.	14,20	-	12,83	13,26
XPO Global Forwarding Spain SL	10,62	11,19	-5%	10,77	8,91
Salvesen Logística Canarias SL	4,53	4,70	-4%	5,25	5,06
Ebitda	47,19	41,52	+14%	29,93	21,53
Resultado del ejercicio	22,27	20,59	+8%	12,85	7,49
Total activo	195,91	178,37	+10%	170,45	165,59
Patrimonio neto	4.948	5.191	-5%	4.589	2.879

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

sigan potenciándose”. Esta penetración en el mercado tendrá lugar “tanto en los países en los que más presencia tenemos como en terceros países en los que pueden surgir oportunidades de cara al futuro para alargar nuestro perímetro geográfico”, señala el presidente de XPO Logistics en Europa.

En el caso de España, XPO Logistics ha registrado un fuerte crecimiento en una de sus actividades más novedosas: la entrega en última milla de producto voluminoso (*last mile heavy good*).

La compañía ha incorporado en los últimos meses a clientes de referencia en este ámbito, como son los casos de MediaMarkt, Ikea y Makro. “Estamos teniendo crecimientos del 70 por ciento en esta actividad y creemos que el comercio electrónico de productos voluminosos viene para quedarse”.

En este contexto, XPO Logistics ultima la inauguración en España de un nuevo centro de referencia para toda Europa dedicado específicamente al producto voluminoso de última milla. “No es un producto fácil, es una mercancía compleja,

pero en Estados Unidos tenemos un fuerte liderazgo y apostamos por esta vía de crecimiento también en España con unos resultados muy positivos”, recuerda el máximo responsable de la compañía en Europa. Además, “hemos visto que este nicho de mercado está muy fragmentado y existe una demanda muy grande de inversiones en tecnología a la que no todas las empresas del sector pueden acceder”, matiza. “Por eso vamos a invertir en este nuevo *hub* en España, ya que es una realidad que queremos seguir consolidando”, añade.

CENTROS EN ESPAÑA

XPO cuenta con 60 centros de transporte y distribución en España, que suman 220.000 metros cuadrados. “Hemos inaugurado siete centros en los últimos 18 meses, con apertura de naves en Castellbisbal (Barcelona), Vitoria, Valencia o Vigo, entre otras”, recuerda Gómez.

En estas naves, la firma ha llevado a cabo una apuesta firme por la sostenibilidad, algo que también lleva a cabo en el ámbito de los vehículos. “En España hemos sido pione-

Luis Gómez

Presidente XPO Logistics Europa



«Nuestro ADN es de crecimiento y vamos a analizar nuevas adquisiciones en los próximos meses»

ros en la utilización del megacamión, del que ya tenemos más de 25 unidades de este estilo moviéndose por todo el territorio nacional, y ahora estamos haciendo pruebas piloto con el *duotrailer*”, asegura. También la inversión digital es primordial para la compañía, con una inversión histórica a nivel de grupo de más de 500 millones de euros. Esta inversión redundará en la optimización de costes y en un crecimiento sostenible, porque “todo lo que sea reducir kilómetros en vacío y optimizar la capacidad de los medios de transporte repercute en la huella de carbono, que es otro objetivo fundamental de nuestra compañía”, indica Gómez.

XPO prevé crecer a doble dígito en España a corto plazo

Este conjunto de avances tecnológicos y en sostenibilidad, “unidos al gran equipo humano que tenemos en España, nos hacen prever unas tasas de crecimiento muy cercanas al doble dígito en un horizonte de corto y medio plazo”, anticipa el máximo responsable europeo de la compañía.

XPO Logistics seguirá también impulsando sus negocios tradicionales en el mercado español. En palettería, por ejemplo, “tenemos un liderazgo claro”, afirma. La compañía mueve cinco millones de palés al año en nuestro país, “o lo que es lo mismo, cada dos segundos movemos un palé en un ciclo de 24 horas”, concreta. Por otro lado, “la carga completa ha sido nuestro conocimiento más histórico y seguimos siendo punteros tanto en tráfico nacional como, sobre todo, en internacional”, recuerda Gómez. De cara al futuro, en la actividad de transitario “queremos avanzar más en el puerta a puerta, gracias a nuestra gran capilaridad”, remata.

FERROCARRIL

Adif quema etapas en su proyecto de eje de ancho variable para mercancías

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Adif sigue adelante en sus planes de impulsar un sistema de ancho variable para el transporte ferroviario de mercancías, que permita compatibilizar tanto el ancho ibérico, el más habitual en la red ferroviaria española, como el ancho estándar o UIC, el que domina en el resto de Europa.

El último movimiento ha sido, como adelantó TRANSPORTE XXI en pasadas ediciones, la publicación de la licitación de la Compra Pública de Tecnología Innovadora (CPTI), que incluye actividades de innovación, fabricación, suministros y puesta en servicio, por un importe de 5,99 millones de euros.

La licitación contempla el desarrollo y mejora de la actual tecnología del sistema de ancho variable ya certificada (EAVM 1.0), hacia dos nuevas versiones: EAVM 1.1 y EAVM 2.0. El contrato prevé también la fabricación, suministro y pruebas de 150 ejes de ancho variable de mercancías EAVM 1.1 y de 10 ejes de ancho variable de mercancías EAVM 2.0.

Los ejes se instalarán en vagones de mercancías de Adif para realizar las pruebas de validación comercial operativa y su mantenimiento hasta la finalización del período de pruebas. El citado período de pruebas se dará por concluido el 30 de junio de 2023, como avanzó este periódico.

La pública licita el desarrollo y compra de esta tecnología

El proyecto de ancho variable que impulsa Adif se complementará con la puesta en marcha de una instalación de cambio de ancho y adaptación de ejes en Irún, lo que permitirá probar este sistema en vagones que realicen tráficos internacionales antes de su incorporación al Corredor Mediterráneo, según explicó en su día el director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Moreno Espí.

El proyecto Mercave-Sistema de ancho variables automático para tráfico de mercancías por ferrocarril cuenta con un presupuesto total de 10 millones de euros. El proyecto está cofinanciado con un 64 por ciento por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), a través de una ayuda concedida de 6,4 millones de euros por el Ministerio

de Ciencia e Innovación. La publicación de la licitación de la Compra Innovadora se produce tras la realización de una consulta preliminar al mercado que finalizó en febrero.



Adif realizará las pruebas de validación de los ejes de ancho variable para mercancías.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat



El transporte intermodal lleva a Grupo Alonso ante la CNMC por incrementar tarifas en la terminal de Morrot

El CZFB moderniza la Zona Franca Aduanera con un plan de inversiones de 9,33 millones

El Consorci culminará en 2022 la actuación, que ha supuesto aumentar la superficie de almacenaje en un 45%, e iniciará la tramitación de nuevas fases por 2,15 millones más

► El Consorci de la Zona Franca de Barcelona ha apostado por potenciar el recinto aduanero ubicado en el interior del polígono con una inversión de 9,33 millones de euros. Se trata de un plan de modernización de las instalaciones que inició en 2016 y culmina en 2022. No se quedará aquí y proyecta más mejoras por valor de 2,15 millones.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) culminará el próximo año la primera fase del plan de modernización y ampliación de capacidad del recinto aduanero situado en el interior del polígono, que puso en marcha en 2016, con una inversión ejecutada global de 9,33 millones de euros.

La principal actuación desarrollada, por un montante de 4,48 millones de euros, son las nuevas instalaciones en el terreno recuperado por el Consorci y que tuvo que ceder a la Generalitat en 2009 para la construcción de una prisión. Volvió a sus manos al no construirse la cárcel.

Esta operación ha permitido ganar 12.000 metros cuadrados de almacén, incrementando así casi el 45 por ciento la capacidad del recinto para estas labores. Una nueva superficie que está completamente comercializada y operativa. De hecho, las tres naves que forman parte de la Zona Franca Aduanera tienen colgado el cartel de 'completo'. Contando los usos para oficinas



Los accesos también serán modernizados en una fase posterior.

y los lockers, la ocupación alcanza una media del 97 por ciento con un total de 37 empresas instaladas. Además de la superficie ganada con el terreno recuperado, el Consorci ha rehabilitado las edificaciones

Los tres almacenes tienen colgado el cartel de 'completo'

existentes, incluidos nuevos muelles para las operativas de carga y descarga.

No se quedará aquí. Cuando concluya la primera fase de moderniza-

ción del recinto en 2022, el organismo prevé iniciar los trámites para un nuevo paquete inversor de 2,15 millones de euros, distribuidos en dos fases más, de 750.000 euros y 1,4 millones, respectivamente. Unos nuevos accesos al recinto y la renovación del cierre perimetral son algunas de las actuaciones previstas.

Al margen de la modernización de las instalaciones: "Estamos reflexionando sobre el futuro de las zonas francas en Barcelona y en el resto de España", señala Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca, a TRANSPORTE XXI. Se trata de una reflexión que pasa por "estudiar si hay algún proceso industrial muy

Álvarez de la Campa

Además del recinto dentro del polígono de la Zona Franca, el Consorci tiene otra instalación aduanera en el muelle Álvarez de la Campa del puerto de Barcelona.

Ha invertido 1,45 millones de euros en dos años en modernizar también estas instalaciones, ocupadas principalmente por Barcelona International Terminal (BIT), terminal de café del Grupo de Empresas Masiques.

El Consorci prevé otro paquete de inversiones para continuar mejorando las instalaciones de Álvarez de la Campa por un montante de 1,2 millones.

La Zona Franca Aduanera suma 160.000 metros cuadrados entre el recinto principal y el área del muelle Álvarez de la Campa.

innovador que se beneficie temporalmente de tributos más benévolos que sirvan de catalizador" por instalarse en el recinto aduanero. Una Zona Franca Aduanera ligada a labores de producción, y no solo de depósito como actualmente, supone también "estudiar una posible ampliación" ante la ocupación existente.

En cualquier caso, la Zona Franca Aduanera "es importante por lo que significa de mantener los orígenes y la esencia del Consorci y por la actividad económica y recursos que genera". El polo industrial y logístico que es actualmente el polígono tiene sus orígenes en la constitución de puerto franco a principios del pasado siglo.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Transportistas y cargadores claman al unísono contra la prohibición de circular los camiones por la AP-7 los domingos de septiembre

Milagro

El *conseller* de Interior, Joan Ignasi Elena, ha obrado el milagro (seguro no perseguido) de poner de acuerdo a transportistas y cargadores. Y mira que resulta harto difícil. Asociaciones de transportistas y la patronal de empresas cargadoras Aecoc han coincidido en

calificar, con palabras similares, de medida "improvisada", "precipitada", "injustificada" o "excusa" la prohibición de circulación a camiones por la autopista AP-7 a su paso por Cataluña, entre Maçanet de la Selva (Girona) y Hospitalet de l'Infant (Tarragona), los domingos por la tarde del mes de septiembre.

El Servei Català de Trànsit (SCT), dependiente del departamento de Interior, acordó, entre otras medidas, vetar el paso a los vehículos pesados por la autopista para evitar las colas que se produjeron el primer fin de semana de septiembre de peajes gratuitos. Una medida anunciada apenas tres días antes de su entrada en vigor "sin el tiempo mínimo necesario para que las empresas puedan ajustar sus flujos de transporte" y (como no) "de espaldas al sector" del transporte y sus clientes.

El primer domingo de vigencia de la prohibición da la razón a transportistas y cargadores: sacar los camiones de la autopista no ha evitado colas kilométricas, amén de aparcamientos colapsados y transportistas haciendo malabarismos para encontrar un hueco donde detener el vehículo durante la restricción.

Las asociaciones ya habían advertido que los camiones no eran los culpables de las colas por la supresión de los peajes. Y no lo eran ya que, desde hace años, no tenían otra opción sí o sí que circular por la autopista ante el veto de pasar por tramos de la carretera nacional alternativa a diferencia de los turismos.

Que poco ha durado al sector la alegría de circular por el Corredor Mediterráneo viario sin pasar por caja.



Transitarios / 19

Intermodal Forwarding, perteneciente a Grupo Vasco, apuesta por crecer en aéreo, grupaje y ferrocarril

Tarragona inicia las obras de la ZAL

El puerto de Tarragona iniciará las obras de urbanización de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en octubre con una inversión inicial de cuatro millones en construir el acceso

El tren marca nuevo hito en Puerto de Barcelona superando la cuota del 16%

Crece en servicios con Zaragoza, Tarragona y Huesca, además de ganar nuevos tráficos con la reactivación de Pla de Vilanoveta

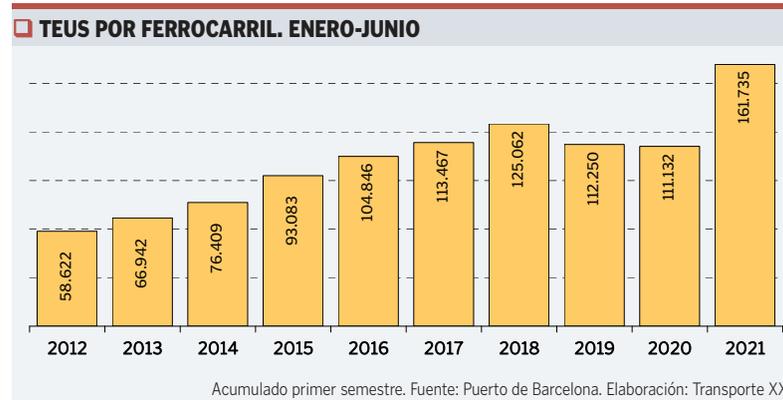
EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona sigue acercándose a la cuota que el ferrocarril tiene en los grandes puertos del norte de Europa. Y ello a pesar de continuar pendientes los nuevos accesos terrestres. El tren ha batido nuevo récord con un total de 161.735 contenedores captados en el primer semestre del año, lo que supone un incremento del 45,5 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2020. Esta actividad sitúa la cuota del tren en el 16,1 por ciento del total de contenedores que entran y salen por vía terrestre del recinto, un punto más del registrado en diciembre del año pasado.

Barcelona sigue así consolidándose como la primera dársena peninsular en tráfico ferroportuario de contenedores. Este crecimiento no es solo el reflejo de la actividad en los muelles, que han superado los tráficos prepandemia (de contenedores sin incluir el transbordo) durante el primer semestre.

Además, el incremento es fruto de la evolución de los flujos de la dársena con Zaragoza, Tarragona y Huesca, así como debido a la reactivación de la terminal de Pla de Vilanoveta (Lleida).

Actualmente, el puerto de Barcelo-



na tiene 31 conexiones ferroviarias semanalmente con Zaragoza. De las mismas, 25 son de APMT Railway, el principal operador ferroviario del puerto, con TMZ (Terminal Marítima Zaragoza).

Por su parte, TP Nova cuenta con ocho frecuencias semanalmente entre el puerto de Barcelona y Tarragona. Además, este corredor crece con iniciativas como la recientemente anunciada por Ikea, que prevé mover alrededor de 10.000 contenedores al año por ferrocarril entre el enclave catalán y la terminal Tarragona Mercaderies en un servicio operado por APMT Railway. Barcelona ha incrementa-

do también los tráficos *reefer* con Terminal Marítima Monzón (Huesca) de productos porcinos fabricados en Aragón y que son exportados por el puerto a Asia.

La reactivación de la terminal de Pla de Vilanoveta (Lleida) en la primavera del año pasado ha aportado un nuevo tráfico ferroviario al enclave. Tras años en desuso, la terminal recuperó la actividad al adjudicar el Adif la instalación a APMT Railway, que actualmente opera un servicio con tres frecuencias semanalmente.

La cuota del tren en el transporte de vehículos nuevos es todavía más alta que en contenedores, llegando

Un 60% más de conexiones directas desde 2017

Las conexiones ferroviarias directas con origen en uno de los dos puertos catalanes de interés general, Barcelona y Tarragona, han crecido el 60 por ciento desde 2017, de acuerdo con el monitoreo de estos servicios realizado por el Comité de Servicios Multimodales (CSM), órgano promovido por la Generalitat.

El incremento ha sido del 75 por ciento en el caso de los destinos nacionales y del 43 por ciento de los internacionales en el periodo analizado, entre octubre de 2017 y junio de 2021. Tarragona es el puerto que más ha crecido en conexiones nacionales, mientras que Barcelona lo ha hecho en internacionales.

En cuanto a la periodicidad, han aumentado de media un 25 por ciento las frecuencias semanales, siendo del 22 por ciento más los servicios nacionales y del 30 por ciento los internacionales. El CSM, creado hace cinco años, es un organismo de participación y coordinación entre la Generalitat y entidades que trabajan en este campo. Realiza estudios de viabilidad de nuevos servicios multimodales para determinados sectores.

al 42,2 por ciento, hasta las 113.326 unidades, en el primer semestre. Y ello es posible gracias al servicio de Autometro que transporta los vehículos de la fábrica de Seat en Martorell a la dársena para exportar.



MÁS DE 300 TRENES SEMANALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- SERVICIOS EN TERMINALES
- ESCUELA DE FORMACIÓN DE MAQUINISTAS

www.captrain.es

FERROCARRIL

El transporte intermodal lleva a Grupo Alonso ante la CNMC por incrementar las tarifas en Morrot

La terminal, gestionada por la filial Sefemed desde el año 2014, es la principal catalana

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las asociaciones de transporte intermodal CETM Multimodal y Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) han llevado a la UTE Sefemed, perteneciente a Grupo Alonso, ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por el "aumento de manera desproporcionada" de las tarifas en el terminal de Morrot, ubicada en los accesos al puerto de Barcelona. UTE Sefemed gestiona a riesgo y ventura la terminal desde 2014 al adjudicarse el concurso convocado por el Adif, siendo la única oferta que se presentó.

CETM Multimodal y UOTC denuncian que la concesionaria aplica una tarifa especial a los contenedores que permanecen en la terminal de 30 euros "por un movimiento adicional de grúa" desde el 1 de septiembre, señala un comunicado conjunto. Además, "impone un suplemento de 12 euros". Estos costes "se suman al alza de las tarifas para el resto de las mercancías que realizó hace tres años". Se quejan también que Sefemed "cobrará sus servicios por días naturales en lugar de días hábiles, a pesar de que los domingos y festivos el centro logístico permanece cerrado".

CETM Multimodal y UOTC acusan a la concesionaria de "omitir las condiciones establecidas por el Adif en el pliego de condiciones particulares" con estas medidas. Es más,

"se aprovecha de su posición de superioridad en el mercado, puesto que es conocedora de que no existe otra alternativa".

La concesión de Morrot llevaba aparejada una parcela en Can Tunis, donde Grupo Alonso ha construido otra terminal. CETM Multimodal y UOTC cargan también contra la gestión de esta terminal que "presenta limitaciones notables y no está preparada para absorber todo el tráfico". A juicio de las asociacio-

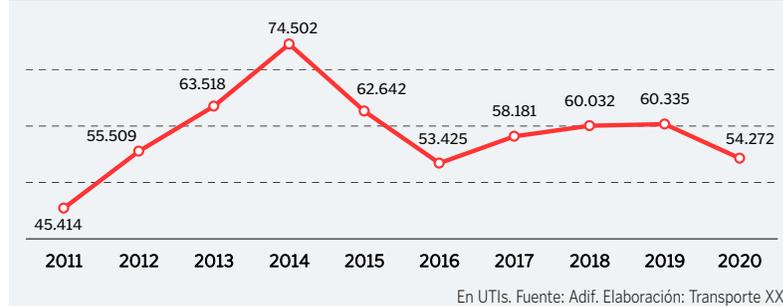
La concesión acaba en 2024 tras la última prórroga

nes, las actuaciones de Sefemed "perjudican gravemente el transporte intermodal y no se rigen en la prestación de sus servicios por los principios de igualdad, transparencia y no discriminación, exigiendo condiciones que no se establecieron



La terminal registró un tráfico de 54.272 UTIs en 2020.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN BARCELONA-MORROT



en el concurso". Por ello, piden al Adif que vuelva a sacar la terminal a concurso.

"No estamos de acuerdo. Tenemos toda la documentación preparada para aclarar la situación ante la CNMC. Quieren utilizar en su interés un servicio que es común para todo el mundo", señaló Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, a TRANSPORTE XXI, que declinó hacer más declaraciones hasta la

resolución de la controversia. Adif adjudicó a UTE Sefemed la instalación el 24 de marzo de 2014 por un periodo de cuatro años, prorrogables inicialmente por dos más. El pliego de condiciones establece una nueva ampliación hasta un máximo de 10 años por inversiones del adjudicatario superiores a los 500.000 euros. Como ha sido el caso, la nueva fecha de vencimiento de la concesión es el 30 de abril de 2024.

AÉREO

El sector pide sensatez para no dejar escapar la inversión del aeropuerto

EVA MÁRMOL. Barcelona

El sector consultado por TRANSPORTE XXI ha pedido sensatez y voluntad política tanto al Gobierno de Pedro Sánchez como al Govern de la Generalitat para que no se pierda la inversión de 1.700 millones de euros en la ampliación del aeropuerto de Barcelona, que pretendía desarrollar Aena y que, al cierre de esta edición, continuaba paralizada.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunció por sorpresa la retirada de la inversión de 1.700 millones de euros para la ampliación de El Prat para convertirlo en un hub internacional ante la "falta de consenso institucional" y la "pérdida de confianza" en el

Govern de la Generalitat. La afectación ambiental en la zona protegida del Delta de Llobregat con la ampliación de la tercera pista ha provocado posturas contrapuestas tanto entre los socios del Govern como en el Gobierno de coalición en Madrid.

La decisión del Gobierno "es prematura y desproporcionada, si bien esto no exime al Govern de actuar con irresponsabilidad y baja de miras notables al menospreciar una inversión millonaria argumentando razones medioambientales", señala Emili Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona. Unos problemas ambientales que "podrían tener una solución razonable y consensuada por todas las partes recurriendo sencillamente al diálogo".

"Espero y confío que la decisión del Gobierno no pase de ser una demos-

tración de fuerza y que, transcurridos unos días, las aguas vuelvan a su cauce inicial". En cuanto al Govern de la Generalitat, "les pido sensatez, asumiendo con valentía la que seguro saben que es la decisión correcta. De lo contrario, no les queda duda que les pasará factura en un futuro próximo", añade.

Para Daniel Pástor, presidente de Air Cargo Club, "no es una buena noticia ni para empresas y ni para aerolíneas". La falta de acuerdo en la ampliación "supone la pérdida de competitividad para vuelos de largo radio, que son los que más valor generan". El aeropuerto "tiene un peso importante en el PIB catalán y es motor de desarrollo de la economía catalana, lo que se verá afectado". El problema "es de voluntad política para buscar opciones y encontrar el equilibrio entre desarrollo económico y ambiental". La ampliación no se podrá volver a abordar hasta dentro de cinco años, cuando termina la vigencia del DORA que el consejo de ministros aprobará a finales de mes, según el Gobierno.

ACCELERATING VALUE

www.derijke.com

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

DE RIJKE

accelerating value

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



Intermodal Forwarding también realiza transportes especiales por avión.

TRANSITARIOS

Intermodal Forwarding apuesta por crecer en aéreo, grupaje y ferrocarril

La compañía, nueva empresa creada por Vasco para agrupar su actividad transitaria, aporta el 15% de negocio al grupo vizcaíno

► Intermodal Forwarding, perteneciente al Grupo Vasco, incrementará la red de corresponsales para crecer en el mercado centroeuropo en grupaje terrestre, apostará por entrar en operativa aérea desde Madrid y potenciará el ferrocarril. La transitaria ya ha empezado a comercializar servicios ferroviarios entre la Península y China.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Intermodal Forwarding, empresa que agrupa las actividades transitaras del Grupo Vasco, apostará por desarrollar más el transporte aéreo, crecer en grupaje terrestre y promover el ferrocarril, además de fomentar el marítimo. Unos objetivos que fijará el Plan Estratégico 2022-2024 que prepara el grupo familiar vizcaíno.

La transitaria, con sede social en Barcelona, realiza transporte por carretera internacional, sobre todo con Centroeuropa, tanto grupaje como carga completa, especialidad esta última en la que registra más actividad. De cara a los próximos años, “queremos desarrollar más el grupaje entrando en otros países centroeuropeos ampliando nuestros corresponsales”, señala Mikel Lavin, director general de Intermodal Forwarding, a TRANSPORTE XXI.

En transporte aéreo, que la compañía gestiona desde Barcelona, “queremos desarrollarlo más con el objetivo de ofrecer también servicios

desde Madrid”, añade el directivo. En transporte marítimo, donde está especializada en *project cargo*, “nuestro objetivo es seguir desarrollando operaciones con Estados Unidos, Asia y Oriente Medio”. Otra apuesta de la transitaria es promover el ferrocarril, que ofrecía puntualmente y que ha empezado a desarrollar con un servicio de carga completa y grupaje entre la Península y China. Y lo hace tanto comercializando el tren directo Madrid-China como a través de terminales en Alemania, Holanda y Polonia que tienen conexiones ferroviarias con el país asiático. El ferrocarril “es una alternativa hoy en día teniendo en cuenta los fletes, la capacidad y la disponibilidad de buques, y sobre todo por la sostenibilidad. Los cargadores nos lo piden cada vez más”, señala Mikel Lavin.

Tiene dos oficinas propias en Centroeuropa

Intermodal Forwarding es una empresa nueva que el Grupo Vasco constituyó en 2017 para agrupar todas sus actividades transitaras. Cuenta con oficinas propias en República Checa, Polonia, Bilbao y Barcelona, además de estar presente en otros países y en el resto de principales puertos españoles com-

partiendo instalaciones con otras empresas de Vasco.

La transitaria tiene un peso de alrededor del 15 por ciento en la facturación global del grupo familiar. Registró unas ventas de 16,92 millones de euros en 2019, según el Registro Mercantil. Recientemente, inauguró unas nuevas instalaciones en Barcelona.

MARÍTIMO

Tradebe inicia las obras para doblar capacidad en el puerto de Barcelona

Ecoimsa, empresa de tratamiento de residuos perteneciente a Tradebe, ha iniciado las obras de ampliación de la planta de tratamiento biológico de aguas residuales en la concesión que tiene en el muelle de la Energía del puerto de Barcelona. Esta actuación, que realiza el grupo español de ingeniería y construcción Lantania, forma parte del proyecto de modernización de las instalaciones de Ecoimsa, con una inversión global de 18,7 millones de euros. Las obras consisten en la implantación de una segunda línea de tratamiento biológico, lo que permitirá a la concesionaria duplicar su capacidad para tratar las aguas residuales.

SERVICIOS

El mercado inmologístico catalán sigue creciendo con una nueva operación

El mercado inmologístico catalán sigue gozando de buena salud con nuevas operaciones. En esta ocasión, es el promotor VGP quien ha anunciado la compra de dos nuevos activos en la segunda corona de Barcelona ante la falta de oferta en la primera. VGP ha adquirido 35.000 metros cuadrados de suelo logístico en Martorell y Granollers. VGP tiene en Cataluña una superficie construida de 75.000 metros cuadrados.



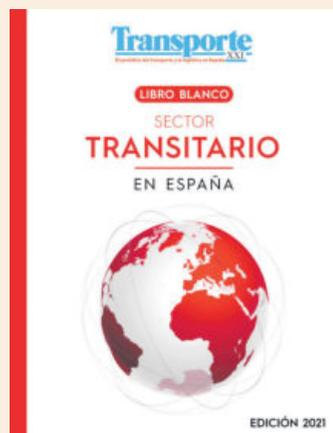
GSM
Global Logistics & Tank Containers

Oficina Central
Av. Drassanes 6-8, Planta 7
08001 Barcelona (Spain)
(+34) 93 301 37 99

Oficina Canarias
Av. de las Petrolíferas, s/n,
Ed. Gesport, oficina 2-B
35008 Las Palmas de Gran Canaria
(+34) 828 04 87 75

Oficina Marruecos
353, Bd Mohamed V (angle Bd la Resistance)
Espace Idriss 4ème Etage,
Casablanca, Morocco
(+21) 25 22 24 73 35
www.gmsa.es

Libros Blancos de TRANSPORTE XXI



La Edición 2021 de los cuatro Libros Blancos de TRANSPORTE XXI ya se pueden adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com

Al ritmo del transporte por carretera

Este modo, con una cuota del 44%, mantiene su liderazgo dentro del sector, que cerró 2019 con aumento de las ventas del 2,6%, confirmando la ralentización del crecimiento

ALFONSO ALDAY. Bilbao

Un año más, y van 16, TRANSPORTE XXI ha completado la colección de los Libros Blancos del sector Marítimo-Portuario, Transporte por Carretera, Operadores Logísticos y Transitarios, que ya están a disposición de los lectores de este periódico y que se pueden adquirir contactando con suscripciones@grupoxxi.com. Un completo análisis económico-financiero de las empresas de esta industria estratégica para el crecimiento de España, cuya última edición permite tener una clara fotografía del sector antes del estallido de la pandemia mundial, que ha tenido un fuerte impacto en el negocio. "Un paso atrás para coger impulso", si se cumplen las previsiones realizadas por varias organizaciones sectoriales, que esperan un crecimiento de doble dígito en 2021. En 2019, último ejercicio con datos oficiales, las ventas agregadas de los distintos modos y especialidades aumentaron el 2,6 por ciento, hasta los 46.524 millones, nuevo techo de facturación. Pese a ello, esta cifra confirma la ralentización del crecimiento, tras el avance del 4,1 por ciento en el ejercicio anterior, al calor de un año récord en las exportaciones e importaciones españolas, y del 6 por ciento en 2017.

El estudio, que recopila la información de un total de 6.264 empresas, muestra que todos los modos y especialidades incrementaron sus ventas.

El mayor crecimiento, en términos

El mayor crecimiento vino, de nuevo, de la mano de las empresas del sector express

TOP 10 GRUPOS DE TRANSPORTE

Rnk	GRUPO	2019	%19/18	2018	2017	2016	2015
1	Correos	2.242,08	+10,8%	2.023,60	1.848,56	1.756,81	1.757,13
2	Deutsche Post	1.090,63	+1,9%	1.070,16	1.042,23	1.240,34	1.252,30
3	XPO Logistics	788,34	+6,8%	738,42	653,83	605,13	599,03
4	Armas	627,60	-10,5%	701,20	660,05	658,87	652,60
5	Dachser	610,02	-4,5%	638,75	621,22	604,72	585,27
6	DSV Logistics	553,30	-1,8%	563,60	561,85	475,02	551,43
7	A.P. Moller-Maersk	542,88	+3,5%	524,38	532,87	517,07	480,54
8	DB Schenker	538,23	+8,7%	494,93	485,04	488,12	497,80
9	Seur	519,85	-6,2%	554,13	533,69	500,37	505,23
10	Kuehne & Nagel	507,63	+5,9%	479,40	491,24	465,58	474,44

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI

porcentuales, vino, de nuevo, de la mano del *express*, al calor del auge del *ecommerce*, que parece no tener techo, y que se volvió a disparar en pleno estado de alarma por la

COVID-19. En concreto, creció un 6,4 por ciento en 2019, casi cuatro puntos porcentuales por encima de la media del conjunto del sector, tras superar los 5.146 millones de

euros. No obstante, a pesar de que la paquetería sigue encontrando en el comercio electrónico una veta de oro, el descenso del consumo interno se plasmó en un crecimiento que es dos puntos porcentuales inferior al del ejercicio anterior. Se trata de la cuarta actividad por volumen de ingresos, con un peso del 11,1 por ciento.

LA CARRETERA, LÍDER INDISCUTIBLE

El rey del negocio sigue siendo el transporte por carretera, con una cuota de mercado del 44 por ciento. Las empresas de este segmento alcanzaron en 2019 unas ventas de 20.646 millones de euros, un 2,1 por ciento más que un año antes. Al frente de la clasificación se mantiene XPO Transport Solutions Spain,

VENTAS POR MODO Y CC.AA. 2019

	Carretera			Transitarios			Marítimo			Express			Op. Logísticos			Ferrocarril			Nº
	Nº empr.	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	
Madrid	273	1.808	8,8%	172	2.048	27,1%	75	1.140	17,4%	82	4.261	82,8%	93	2.811	56,0%	24	598	70,0%	22
Cataluña	490	3.029	14,7%	234	2.748	36,4%	91	1.037	15,8%	62	481	9,3%	113	689	13,7%	8	115	13,5%	5
Com. Valenciana	564	2.541	12,3%	157	1.386	18,3%	64	1.381	21,0%	21	44	0,9%	31	134	2,7%	5	36	4,2%	1
Andalucía	352	2.563	12,4%	63	173	2,3%	97	770	11,7%	15	44	0,9%	25	41	0,8%	1	5	0,6%	-
País Vasco	246	1.573	7,6%	87	473	6,3%	76	641	9,8%	31	129	2,5%	23	139	2,8%	7	59	6,9%	-
Murcia	186	1.871	9,1%	5	127	1,7%	10	20	0,3%	1	-	-	10	71	1,4%	1	3	0,3%	-
Aragón	188	1.567	7,6%	12	36	0,5%	1	4	0,1%	3	27	0,5%	17	130	2,6%	1	3	0,3%	1
Galicia	226	875	4,2%	29	242	3,2%	58	367	5,6%	13	40	0,8%	21	207	4,1%	1	0	0,0%	-
Canarias	144	303	1,5%	64	135	1,8%	71	890	13,5%	11	31	0,6%	20	63	1,3%	-	-	-	6
Castilla-La Mancha	201	957	4,6%	2	1	0,0%	-	-	-	5	13	0,2%	24	348	6,9%	-	-	-	-
Navarra	147	791	3,8%	5	32	0,4%	-	-	-	5	16	0,3%	20	191	3,8%	-	-	-	-
Castilla y León	211	736	3,6%	7	62	0,8%	-	-	-	8	20	0,4%	17	120	2,4%	-	-	-	-
Cantabria	155	762	3,7%	4	11	0,2%	17	96	1,5%	6	5	0,1%	8	19	0,4%	1	33	3,9%	-
Asturias	156	466	2,3%	7	8	0,1%	18	104	1,6%	8	9	0,2%	7	26	0,5%	1	2	0,2%	-
Baleares	142	243	1,2%	8	19	0,3%	14	72	1,1%	16	18	0,4%	2	11	0,2%	-	-	-	2
Extremadura	151	345	1,7%	2	30	0,4%	-	-	-	7	6	0,1%	2	10	0,2%	-	-	-	-
La Rioja	139	210	1,0%	-	-	-	-	-	-	4	3	0,1%	4	8	0,2%	-	-	-	-
Ceuta y Melilla	3	3	0,0%	7	21	0,3%	11	48	0,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3.974	20.646	100%	865	7.552	100%	603	6.568	100%	298	5.146	100%	437	5.018	100%	50	854	100%	37

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI

E Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA?

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR MODO

	Nº empresas	2019		2018		DIF.19/18	
		Ventas	Cuota	Ventas	Cuota	Ventas	%
Carretera	3.974	20.646	44,4%	20.229	44,6%	+416	+2,1%
Transitarios	865	7.552	16,2%	7.298	16,1%	+254	+3,5%
Marítimo	603	6.568	14,1%	6.542	14,4%	+27	+0,4%
Express	298	5.146	11,1%	4.839	10,7%	+308	+6,4%
Op. Logísticos	437	5.018	10,8%	4.922	10,9%	+96	+2,0%
Ferrocarril	50	854	1,8%	805	1,8%	+49	+6,1%
Aéreo	37	739	1,6%	709	1,6%	+30	+4,2%
Total	6.264	46.524		45.344		+1.180	+2,6%
Empresa tipo (mediana)		2,50		2,45			

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR TAMAÑO

	Nº empr.	2019		2018		DIF.19/18			
		Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
Grandes (> 50 mill.)	138	20.224	43,5%	136	19.511	43,0%	+2	+713	+3,7%
PYME (< 50 mill.)	5.372	26.300	56,5%	5.469	25.832	57,0%	-97	+467	+1,8%
Medianas (50 - 10 mill.)	701	13.903	29,9%	688	13.324	29,4%	+13	+579	+4,3%
Pequeñas (10 - 2 mill.)	2.244	10.342	22,2%	2.283	10.401	22,9%	-39	-59	-0,6%
Micro (< 2 mill.)	2.427	2.054	4,4%	2.498	2.107	4,6%	-71	-53	-2,5%
Exting. / Inactivas	754	-		659	-		+95	-	
Total	6.264	46.524		6.264	45.344		+1.180	+2,6%	
Empresa tipo (mediana)		2,50		2,45					

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI

con una facturación de 435 millones de euros.

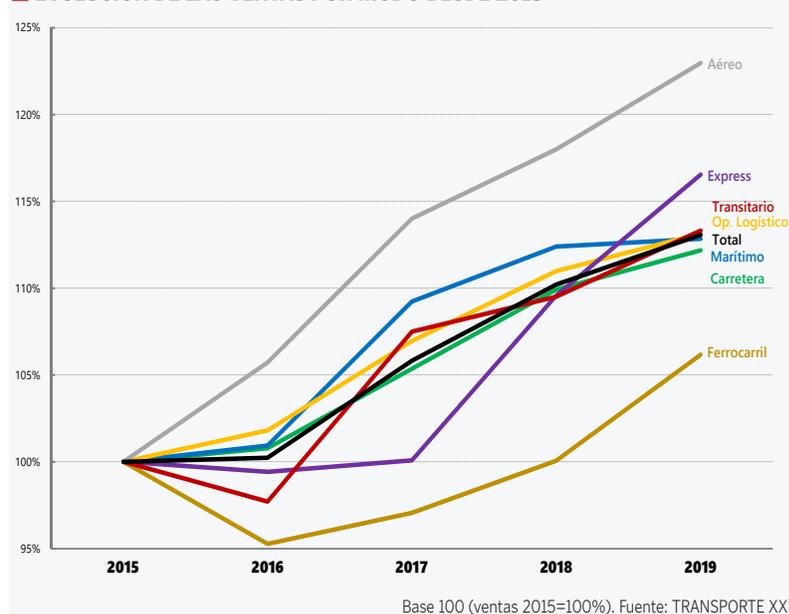
El siguiente segmento de actividad por cifra de negocio, con un peso del 16,2 por ciento, corresponde a los transitarios, que elevaron sus ventas un 3,5 por ciento, hasta superar los 7.550 millones de euros. Las empresas de este sector, en su condición de auténticas arquitectas del transporte internacional, han experimentado una profunda transformación en los últimos años. La tramitación aduanera, que antes era el *core business* de este colectivo, ha pasado ahora a un segundo plano con la digitalización de los procesos. El foco de los transitarios está hoy en visitar nuevas áreas de negocio limítrofes con la logística, la gestión de *stocks*, la representación comercial e, incluso, las finanzas. La principal amenaza en el horizonte: la ola de verticalización protagonizada por las grandes

navieras, con Maersk a la cabeza, que se adentran en sus aguas. El informe también refleja el crecimiento plano del sector marítimo-portuario, a la espera de mejores vientos, tras entrar ya con 'mala mar' en la crisis sanitaria. Las

Las ventas reflejan la ralentización del crecimiento del sector

empresas de este negocio, tercero por ventas con una cuota del 14,1 por ciento, cerraron 2019 con unos ingresos de más de 6.500 millones de euros y un tímido avance del 0,4 por ciento. La evolución de las ventas de esta especialidad, fiel reflejo de la actividad de los puertos españoles, que también cerraron un ejerci-

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR MODO DESDE 2015 *



cio plano en 2019, confirma la desaceleración del negocio, después de la progresión del 8,2 por ciento en 2017 y del 2,9 por ciento en 2018.

Los Libros Blancos de TRANSPORTE XXI también reflejan el estirón de los operadores logísticos, que se disputan la cuarta plaza del ranking por facturación con la industria *express*, con un peso del 10,8 por ciento. Las empresas encuadradas bajo este epígrafe superaron los 5.000 millones de euros en 2019, lo que supone un incremento del 2 por ciento.

Ferrocarril y Aéreo, con unas cuotas de mercado testimoniales del 1,8 y 1,6 por ciento, respectivamente, también consiguen crecer. Ambos presentan circunstancias particulares que explican sus evoluciones. El ferrocarril batió un récord en lo que a participación en el mercado de los operadores privados. Y es que, a pesar de que el tráfico total cayó cerca de un 3 por ciento en 2019, los privados progresaron tanto volumen como en productividad (toneladas-kilómetro), y crecieron su parte de mercado en un 7,15 por ciento. Mientras tanto, la pública Renfe Mercancías perdía tráficos y partes de mercado. Por lo que es justo decir que los datos reflejados en este estudio se deben únicamente al esfuerzo de los emprendedores del ferrocarril. El aéreo, por su parte,

encabezado por Correos, con unas ventas de 2.242 millones de euros en 2019 y un crecimiento del 11 por ciento. A continuación, a bastante distancia, se sitúa Deutsche Post, con un avance del 3 por ciento, hasta los 1.447 millones de euros. Completa el podio XPO, tras cerrar 2019 con una cifra de negocio de 788 millones de euros, un 7 por ciento más que un año antes.

Los tres primeros grupos de transporte de mercancías controlan el 98,8 por ciento del negocio en España. Un porcentaje que se eleva hasta el 17,2 por ciento al sumar las ventas del Top 10.

AMPLIA PRESENCIA DE PYMES

Los informes sectoriales de TRANSPORTE XXI muestran, a su vez, el dominio paisajístico de la pequeña y mediana empresa (PYME) -con unas ventas por debajo de los 50 millones de euros-, que representa el 85,7 por ciento de la muestra.

Las empresas integradas en este tramo de facturación alcanzaron una cifra de negocio de 26.300 millones de euros, lo que supone el 56,1 por ciento del negocio. Pese a esta amplia presencia de las pymes, la gran empresa, que en número de operadores apenas supone el 2,2 por ciento de la muestra, es la que más creció en 2019. En concreto, un 3,7 por ciento, hasta los 20.224 millones de euros, lo que supone el 43,5 por ciento del negocio, frente al avance del 1,8 por ciento registrado por las pequeñas y medianas empresas (ver gráficos adjuntos).

La carretera es el modo que más empresas grandes aporta el sector, con 44 operadores -de los 138 en total- por encima de los 50 millones de euros.

Un análisis más detallado de los Libros Blancos muestra, además, que la 'empresa tipo' española de transporte de mercancías factura 2,5 millones de euros, con un crecimiento del 2 por ciento en 2019. La cifra está calculada a partir de la mediana de las ventas de las más de 6.000 empresas de la muestra recogida en los informes sectoriales.

Mandan Madrid, Cataluña y Valencia

Cuota

31,7%
3,1%
0,5%
-
-
-
2,1%
-
5,4%
-
-
-
27,1%
-
-
100%

La industria tira del transporte. Y la evolución del sector refleja con sus cifras la configuración territorial de la economía española. Los datos recogidos en los Libros Blancos no dejan lugar a dudas. Madrid, Cataluña y Comunidad Valenciana reúnen la mayor concentración de poder empresarial del transporte y la logística en España. Las tres comunidades controlan el 58 por ciento del negocio, consolidando unas ventas de 27.127

millones. Madrid lidera el mercado. En esta comunidad se encuentran ubicadas 741 empresas, con una facturación de más de 13.000 millones (+3 por ciento). Esta cifra representa cerca del 28 por ciento del total del mercado español. En segunda posición se encuentra Cataluña. Con 1.003 empresas, el mayor número de todas las comunidades autónomas, las sociedades de este territorio registraron una facturación de 8.122

millones (+2 por ciento), lo que representa un peso del 17,5 por ciento. Completa el podio la Comunidad Valenciana, cuyas empresas cerraron 2019 con unas ventas de 5.526 millones (+2,6 por ciento). La influencia del puerto de Valencia, que mueve más de 5 millones de TEUs anuales y lidera los tráficos de import-export, se nota. Esta comunidad está al frente del negocio del transporte marítimo, con 1.381 millones.

La 'empresa tipo' de transporte factura 2,5 millones de euros

mueve la mayor parte de su carga en las bodegas de los aviones de pasajeros. En 2019, la red de Aena batió su récord histórico de pasajeros con 275,2 millones (+4,4 por ciento). Pero, sobre todo, fue un año espectacular para la carga aérea, con crecimientos en los cuatro principales recintos españoles. El ranking de grupos de transporte de mercancías en España sigue



Barajas, a la cola de los grandes aeropuertos europeos en recuperación de tráfico de carga

La pista madrileña sigue por debajo de los volúmenes previos a la pandemia, mientras que Ámsterdam, Frankfurt o Bruselas suman crecimientos de dos dígitos frente a 2019

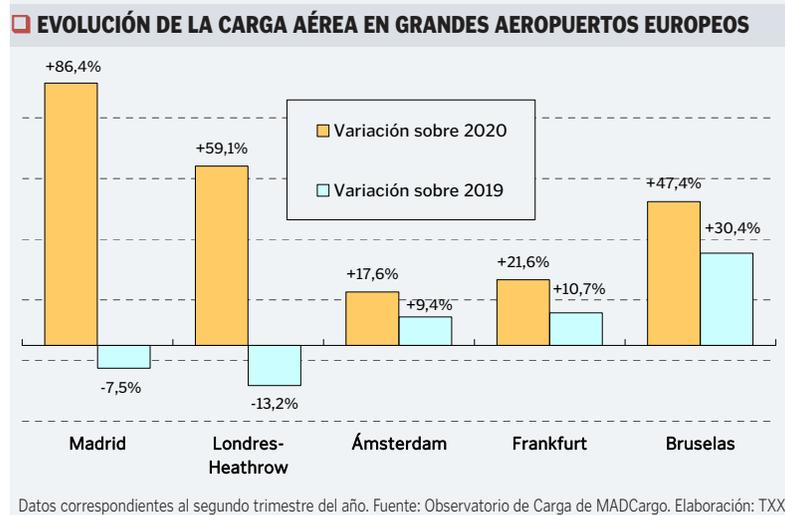
► El aeropuerto de Barajas no consigue ponerse a la altura de sus competidores europeos en recuperación de tráfico de carga en sus instalaciones. La pista madrileña sigue por debajo de los volúmenes previos a la pandemia, mientras que Ámsterdam, Frankfurt o Bruselas suman crecimientos de dos dígitos frente a las cifras de 2019.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas crece en tráficos de carga por encima del pasado año, pero sigue todavía lejos de los volúmenes que movía antes del inicio de la pandemia.

En este sentido, la pista madrileña se encuentra a la cola de los grandes aeropuertos europeos en recuperación de los tráficos de carga en lo que va de año.

Los datos de Madrid muestran el mayor crecimiento respecto a 2020, pero no consiguen superar los valores del año 2019. Además de Madrid, el único otro gran aeropuerto analizado donde se produce esta situación es el de Londres-Heathrow, "con el que tiene en común una significativa presencia de IAG", apunta el último 'Observatorio de la carga de Madrid' elaborado por MADCargo LAB, correspondiente al segundo trimestre del presente año. Barajas seguía un 7,5 por ciento por debajo de los tráficos de carga registrados en el segundo trimestre del año respecto a los alcanzados en 2019. En relación con el mismo período de 2020, el crecimiento fue



el más significativo (86 por ciento) entre las grandes pistas europeas, lo que da idea del desplome en tráficos experimentado en la pista madrileña durante los meses del confinamiento como consecuencia de la COVID-19. Si analizamos los siete primeros meses del año en su con-

junto, Barajas alcanzó las 275.384 toneladas manipuladas, lo que supuso un crecimiento del 23,3 por ciento respecto al mismo período del año pasado y una caída del 11 por ciento con relación a 2019.

Este mayor impulso del aeropuerto madrileño respecto a sus competi-

dores tiene también relación con el incremento de los volúmenes transportados en camión aéreo.

Según el citado observatorio, en el segundo trimestre del año se movieron 14.999 toneladas de esta forma, es decir, carga transportada en camión con conocimiento aéreo y origen/destino en el aeropuerto de Madrid. Esto supone un crecimiento del 10,54 por ciento respecto al mismo período del año anterior. Hay que destacar que en este análisis no se encuentran incluidos los volúmenes de camión aéreo operados por IAG Cargo.

El camión aéreo suma el 14% del volumen de carga en Madrid

El porcentaje de carga que se movió en camión aéreo en Barajas en el segundo trimestre de este año sobre el total de los volúmenes del aeropuerto se situó en el 12 por ciento, según el observatorio. En el total del primer semestre, este porcentaje se elevó hasta el 14 por ciento.

A su vez, el 58 por ciento de los vuelos que transportaron carga en Madrid fueron realizados por cargueros puros o *freighters* (aviones de pasajeros acondicionados para la carga), frente al 76 por ciento que se registró en el pico de la pandemia y el 39 por ciento prepandemia. Esta tendencia se explica por el paulatino retorno de la carga a las bodegas de los aviones de pasajeros.

CARRETERA

TDN reduce a la mitad su capital social para hacer frente a pérdidas

TDN reducirá su capital social a la mitad, según ha acordado su accionista único, la sociedad de cartera Carteson, participada por la familia Fernández Somoza. TDN contaba con un capital social de 4 millones de euros, que se reduce a 2 millones. Esta reducción tiene "como finalidad exclusiva el restablecimiento por imperativo legal del equilibrio patrimonial entre capital y el patrimonio neto de la sociedad, disminuido por consecuencia de pérdidas". TDN alcanzó unas ventas de 61,90 millones en 2019, con una subida del 5 por ciento, según el Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

OPER. LOGÍSTICOS

Ontime registra un programa de pagarés por valor de 50 millones

Ontime Corporate ha registrado en el MARF (Mercado Alternativo de Renta Fija) un programa de pagarés que permitirá emitir durante los próximos 12 meses con un saldo vivo máximo de hasta 50 millones de euros y con vencimientos hasta 2 años. La colocación de emisiones del programa correrá a cargo de Bankinter y Banca March. El crecimiento que Ontime ha experimentado en los últimos años como resultado de la adquisición de nuevas compañías, introducción de nuevos servicios y el crecimiento constante del comercio electrónico han llevado al grupo a registrar este programa de pagarés.

EXPRESS

Paack estrena un nuevo centro de distribución robotizado en Madrid

Paack, *startup* de entregas de comercio electrónico, ha puesto en marcha un nuevo centro logístico robotizado en Madrid. La instalación se asienta sobre una parcela de 27.000 metros cuadrados y cuenta con dos tipos de robots que operan a dos alturas, en la planta superior se ocuparán de la clasificación de paquetes y en la planta base se encargarán del movimiento de jaulas. El nuevo centro permite procesar hasta 12.000 paquetes por hora y realizar más de 200 salidas. La estación logística está equipada con 50 puntos de recarga eléctrica y se ampliará hasta los 100 antes de finalizar este año.



Servicios / 25

Merlin Properties dispara su huella logística en el centro peninsular con el desarrollo y la comercialización de nuevas instalaciones

Hiper Usera apuesta por furgonetas a gas

La cadena de supermercados Hiper Usera dispone ya de una flota de 16 furgonetas de reparto de gas natural comprimido (GNC), a las que suma también un camión

Grupo Hafesa destinará 1,3 millones a la ampliación de su flota de camiones

La distribuidora de productos petrolíferos reforzará su cobertura logística en País Vasco, Castilla-La Mancha y Andalucía en 2021

► Grupo Hafesa tiene previsto destinar 1,3 millones de euros de inversión a la ampliación de su flota de vehículos de transporte. El *holding* de comercialización y distribución de productos petrolíferos reforzará su cobertura logística en País Vasco, Castilla-La Mancha y Andalucía, a la par que analiza su expansión internacional.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Grupo Hafesa, *holding* dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos acometerá la ampliación de su flota de vehículos en el marco de su estrategia de crecimiento y refuerzo de sus actividades logísticas.

El proyecto de ampliación de flota representa una inversión de 1,3 millones de euros, según han confirmado a TRANSPORTE XXI responsables de la compañía.

Hafesa se reforzará con una decena de unidades más, que vienen a sumarse a una flota actual compuesta por 14 cabezas tractoras y 14 cisternas con capacidad para transportar 33.000 litros.

Este proyecto, enmarcado dentro de la estrategia global de crecimiento



Grupo Hafesa incorporará una decena de unidades más a su flota de vehículos.

del grupo, permitirá ofrecer una mayor cobertura en la geografía nacional e internacional a Hafesa. Las áreas geográficas que se verán reforzadas con la incorporación de estos nuevos vehículos serán las de Andalucía, Castilla-La Mancha y País Vasco, según señalan las mismas fuentes.

En la actualidad, "el Grupo Hafesa opera solo en el mercado español, pero la expansión internacional se encuentra bajo consideración a medio o largo plazo", avanzan desde la compañía.

La estrategia de refuerzo de sus capacidades logísticas, tiene como objetivo "seguir garantizando un servicio que atienda a las necesidades de tránsito y logística de hidrocarburos de todos sus clientes, ofreciendo una mayor cobertura geográfica y una mayor flexibilidad a la hora de planificar y gestionar todas sus operaciones", apuntan.

La nueva flota del Grupo Hafesa cuenta con los más avanzados sistemas de medición metrológica y de información para controlar las actividades en tiempo real.

EXPRESS

Geopost/DPDgroup, propietario de Seur, pasa a ser accionista mayoritario de Tipsa

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Geopost/DPDgroup ha elevado su participación en la empresa de paquetería española Tipsa hasta convertirse en su nuevo accionista mayoritario.

Geopost aterrizó en el capital de Tipsa hace dos años, con una participación minoritaria. El grupo francés, que posee más del 90 por ciento del capital de Seur, tiene la intención de mantener ambas marcas, que operarán de manera independiente con sus equipos de gestión actuales. Con este mismo modelo opera el grupo DPD en otros países europeos, caso de Francia y Reino Unido.

Tipsa es una compañía muy valorada por Geopost por sus servicios de valor añadido, como los relacionados con el ámbito farmacéutico y de la salud, como avanzó en su día este periódico. Geopost ha anunciado que los potenciará. "La complementariedad de ambas compañías, Tipsa y Seur, es sin duda sinónimo de crecimiento. Con este objetivo, Alberto Navarro, consejero delegado de Geopost/DPDgroup en España, será el encargado de coordinar y potenciar el desarrollo de ambas marcas", ha señalado Yves Delmas, director general de Geopost/DPDgroup en Europa y presidente de Seur y Tipsa.



FDT

Fabricación y Desarrollo de Trailers.
Zaragoza (España).
Tfno: +34 976 391 707
fabrisem@fabrisem.com

www.fabrisem.com

Cornerless • Rolltrailers • Cassette • Lifting Trailers • Drawbar Trailers • Multitrailers • Industrial Products



Madrid Air Cargo / Flash

LOS TRÁFICOS ENTRE MADRID Y CANARIAS, AÚN LEJOS DE LA PREPANDEMIA

Los tráficos de mercancías entre el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y los dos grandes aeródromos canarios siguen aún lejos de las cifras alcanzadas en prepandemia. Barajas movió 12.184 toneladas con origen y destino en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte entre los meses de enero y julio de 2021, lo que supuso un crecimiento del 8,43 por ciento respecto al mismo período del año anterior, en plena pandemia. Sin embargo, si establecemos la comparativa con el mismo período de 2019, los tráficos entre Madrid y Canarias se han reducido un 15,75 por ciento, según el análisis realizado por este periódico a partir de los datos publicados por Aena. Los dos grandes aeropuertos canarios monopolizan gran parte de los tráficos domésticos que se operan en Barajas, muy por encima del resto de aeropuertos nacionales. Madrid registró un movimiento de 7.465 toneladas de carga en la conexión con el aeropuerto de Gran Canaria en los primeros siete meses del presente año,



mientras que la ruta con Tenerife Norte sumó 4.719 toneladas. Muy por detrás se sitúa la conexión entre Madrid y Palma de Mallorca, con 1.971 toneladas en este período, mientras que la ruta con Barcelona alcanzó las 982 toneladas. Otros 16 aeropuertos españoles más registraron movimientos de tráfico de mercancías con Barajas en los primeros siete meses del año, si bien en todos los casos se situaron por debajo de las 200 toneladas de carga. El tráfico de mercancías entre el aeropuerto de Barajas y el resto de instalaciones aeroportuarias españolas venía ya padeciendo una tendencia a la baja en los años previos a la pandemia. Ya al cierre de 2019 el aeropuerto madrileño registró una caída del



Descenso en los vuelos gestionados por Enaire en Madrid. En los ocho primeros meses de 2021, Enaire registró una caída del 58,5 por ciento en los vuelos gestionados desde su centro de control de Madrid respecto al mismo período de 2019. El gestor de navegación aérea supervisó 331.014 vuelos en la región, incluidos internacionales, nacionales y sobrevuelos. En toda España, la cifra ascendió a 652.459 (-55,2 por ciento).

3,02 por ciento, tras registrar un movimiento de 36.982 toneladas. Los tráficos domésticos de carga en Barajas se encuentran desde hace años por debajo de los registrados en las conexiones internacionales con países como Estados Unidos y Alemania.

EMIRATES REFUERZA SUS RUTAS ENTRE DUBAI Y BARAJAS

Emirates Airways potencia desde este mes de septiembre sus conexiones entre su *hub* mundial de Dubai y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Hasta el pasado mes de agosto y en el marco de la reducción de vuelos por la pandemia, la aerolínea asiática venía operando cinco vuelos semanales entre ambos aeropuertos, que ahora se verán incrementados hasta los siete, con lo que alcanzará una frecuencia diaria. La compañía gestionó un tráfico de 12.539 toneladas de enero a julio en la pista madrileña, lo que supuso un descenso del 3,2 por ciento respecto al mismo período del año anterior. Emirates lleva un año diversificando su flota de aviones para poder atender operaciones de carga, principalmente ligadas a los

sectores sanitario y alimentario. Antes de la pandemia, dos tercios de los volúmenes de carga de Emirates se movían en bodegas de aviones de pasajeros, con lo que la caída de operaciones en este ámbito ha obligado a la compañía a reinventarse y pasar a dedicar 90 aviones de pasajeros en operaciones puramente de carga durante los pasados meses.

INCREMENTO DE LA CONECTIVIDAD ENTRE MADRID Y MÉXICO

Los tráficos entre Madrid y México serán reforzados por las dos compañías que cubren esta ruta desde el aeropuerto de Barajas. Iberia ha sumado este mes de septiembre dos nuevas frecuencias entre Madrid y Ciudad de México, hasta alcanzar las 14 semanales con el país norteamericano. Por su parte, Aeroméxico ha avanzado que a partir del 15 de diciembre pondrá en marcha tres nuevas conexiones semanales directas entre Guadalajara y Madrid. Estos vuelos vendrán a sumarse a los 14 vuelos semanales que viene operando la aerolínea mexicana en la ruta entre Ciudad

de México y Madrid. Los tráficos entre estos dos aeropuertos alcanzaron un movimiento de 11.187 toneladas de enero a julio del presente año 2021.

LOS INTEGRADORES SE IMPULSAN GRACIAS AL COMERCIO ELECTRÓNICO

El incremento de los tráficos de mercancías vinculadas al comercio electrónico sigue teniendo su reflejo en los volúmenes que transportan las grandes compañías integradoras, protagonistas de estos movimientos en los aeropuertos de todo el mundo. En el caso de Barajas, la suma de los volúmenes de DHL, FedEx y UPS en el primer semestre de 2021 alcanzó las 32.207 toneladas, lo que representa una cuota de mercado del 14,02 por ciento sobre el total del tráfico de carga en la pista. Todo esto en un contexto en el que las previsiones anuncian que el comercio electrónico duplicará su peso en el transporte aéreo de en apenas un lustro, pasando del 10 por ciento que alcanzaba en 2017 al 20 por ciento en 2022, según datos de UNO Logística.



CARRETERA

Crecen las demandas por impago en las juntas arbitrales de transporte de Madrid

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Las demandas por impago en el transporte de mercancías representaron el 75 por ciento sobre el total de las denuncias presentadas ante las juntas arbitrales de Madrid en el primer semestre del presente año.

Esto representa un crecimiento significativo sobre las cifras previas a la pandemia. En concreto, al cierre de 2019, las demandas por impagos representaban el 68 por ciento sobre el total de las gestionadas por las juntas arbitrales de transporte de Madrid, según datos oficiales del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Durante el primer semestre de 2021 se presentaron en la Comunidad de Madrid un total de 361 reclamaciones, de las que 284 están relacionadas con el transporte de mercancías. Entre estas reclamaciones, las más comunes tienen que ver con el impago de portes, daños, pérdidas o retrasos en la entrega de mercancías.

La Comunidad de Madrid tramitó durante el primer semestre un total de 511 expedientes arbitrales en materia de transporte, de los que 265 se han resuelto mediante acuerdo o laudo arbitral, y 246 han sido archivados. De esos 265 laudos arbitrales resueltos, 156 expedientes fueron estimados en su totalidad, 55 parcialmente, teniendo las partes que subsanar deficiencias y 54 expedientes fueron rechazados, siendo aún posible la vía del recurso.

La juntas arbitrales de transporte de Madrid son las que concentran más actividad de toda España por volumen de demandas presentadas. En el año 2019, gestionaron la entrada de 826 reclamaciones, lo que representó el 16,4 por ciento del total en nuestro país.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Al concurso del nuevo polo logístico de Barajas se espera que acuda la flor y nata del negocio inlogístico nacional e internacional

La primera corona

Aena ha decidido que el motor del futuro proyecto 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas' sea la logística. En tiempos de crecimiento constante del negocio del comercio electrónico, la proximidad del principal aeropuerto en movimiento de mercancías en

España es un gran aliciente. En realidad, siempre lo ha sido. Es el kilómetro cero de ese gran pasillo logístico que es el Corredor del Henares, que se prolonga desde el centro de carga aérea de Barajas hasta la misma Guadalajara. El entorno del aeropuerto, la primera corona de la logística en Madrid tendrá un empujón destacado con el proyecto de nuevo polo logístico. En una primera fase está previsto impulsar el desarrollo de 32 hectáreas, de las que 28 se destinarán a instalaciones logísticas y 4 a zonas verdes. En total, la edificabilidad para naves en el nuevo espacio se sitúa en 153.000 metros cuadrados. Para impulsar esta primera fase, Aena ha optado por el diseño de un modelo de negocio que dará lugar a una sociedad conjunta con un inversor. El gestor de infraestructuras aeroportuarias se convertirá en socio minoritario con una aportación en especie

a través de los derechos de superficie de los terrenos por un período de 75 años. Por su parte, el nuevo socio mayoritario que se suma al proyecto aportará el capital necesario para desarrollar el mismo. El concurso de Aena para la selección del este socio inversor está previsto que vea la luz en este último trimestre de 2021, con el objetivo de que la adjudicación esté lista en el segundo trimestre de 2022 y se constituya de inmediato la nueva sociedad. Estos días está trascendiendo el interés de grandes compañías por participar, tanto promotoras inmobiliarias como socimis, pasando por fondos de inversión. Las expectativas son altas y al concurso se espera que acuda la flor y nata del negocio inlogístico nacional e internacional, lo que refrendaría el papel clave de Barajas en la economía madrileña.

MADRID

SERVICIOS

Merlin Properties dispara su huella logística en la zona centro peninsular con nuevas instalaciones

La socimi mantiene en reserva de suelo otros 300.000 m2 más en el Corredor del Henares

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), sigue incrementando su huella logística en Madrid y la zona centro peninsular.

Al cierre del pasado año, la firma mantenía en desarrollo cuatro proyectos en el marco del plan 'Best II' de la compañía que sumaban conjuntamente 272.746 metros cuadrados de superficie bruta alquilable (ver cuadro).

A lo largo de 2021, Merlin ha ido finalizando y entregando algunas de estas instalaciones. Es el caso del proyecto A2 Azuqueca II que con sus 98.757 metros cuadrados se ha convertido en la nave logística más grande de España, la primera en obtener la certificación LEEDv4 Platino en Europa y la tercera en el mundo. Esta nave XXL ha sido entregada a Carrefour. Por su parte, la nave del proyecto A2 Cabanillas Park I G, fue entregada a 4PX. Al mismo tiempo, la firma mantiene dos reservas de suelo que suman 214.275 metros cuadrados de superficie bruta alquilable en el marco de este plan y otros 98.924 metros cuadrados en el plan 'Best III' en este mismo área, según recoge el último informe de gestión de la socimi.

Los planes 'Best II' y 'Best III' suman un millón de m2 de naves

Merlin tenía previsto destinar una inversión de 158,5 millones de euros a las naves en desarrollo al cierre de 2020, todas ellas ubicadas en pleno Corredor del Henares, entre las provincias de Madrid y Guadalajara. Además, la firma prevé una inversión de 173,5 millones de euros en el desarrollo de los proyectos para los que ya ha reservado suelo. En conjunto, el plan 'Best II' pondrá en marcha 587.827 metros cuadrados de naves después de una inversión de 328,9 millones de euros por parte de Merlin. De ese total, la compañía ya ha ejecutado y entregado cerca de 300.000 metros cuadrados de naves.

Por su parte, el plan 'Best III' alcanzará los 509.423 metros cuadrados de instalaciones después de una inversión de 322,1 millones de euros. Del total del plan, la firma ya había entregado 59.889 metros cuadrados al cierre del pasado año. El plan 'Best III' incluye proyectos más allá de la zona centro peninsular, como son los casos de Valencia, Sevilla, Zaragoza y Lisboa. Los nuevos proyectos alcanzarán un *yield* o rentabilidad media sobre el coste cercano al 8 por ciento, según recoge el informe.

ACTIVOS LOGÍSTICOS DE LOS PLANES 'BEST II' Y 'BEST III' DE MERLIN

Complejo	Superficie bruta alquilable (M2)	Inversión (millones de euros)	Yield sobre coste
► BEST II			
Entregado	100.806	-	-
A4 Pinto II	29.473	13,7	8,6%
A2 Cabanillas II	21.879	11,8	7,8%
A2 Cabanillas Park I	20.723	10,8	7,9%
A4 Seseña	28.731	15,5	7,7%
Desarrollo en curso	272.746	-	-
A2 San Fernando II	33.592	22,1	8,5%
A2 Azuqueca II	98.757	54,7	8,1%
A2 Cabanillas Park II	47.403	25,7	8,1%
A2 Cabanillas Park I G	92.994	56	6,8%
Reserva de suelo	214.275	-	-
A2 Cabanillas Park II	163.275	88,5	8,1%
A2 Azuqueca III	51.000	30,1	7,7%
Total Best II	587.827	328,9	7,8%
► BEST III			
Entregado	59.889	-	-
Valencia-Ribarroja	34.992	26,3	7,2%
Sevilla ZAL WIP	13.476	7,7	8,4%
Zaragoza-Plaza II	11.421	7,1	7,2%
Desarrollo en curso	74.147	-	-
Sevilla ZAL WIP	29.174	22,2	10,2%
Lisboa Park	44.973	29,5	7,1%
Reserva de suelo	375.387	-	-
Lisboa Park	179.891	118,1	7,1%
Madrid-San Fernando III	98.924	54,9	9,3%
Valencia	96.572	56,2	7,8%
Total Best III	509.423	322,1	7,9%

Datos a 31 de diciembre de 2020. Fuente: Merlin Properties. Elaboración: Transporte XXI.

Empresas de servicios a las Empresas

OEA

Operadores Económicos Autorizados

- Menor número de controles físicos y documentales
- Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA
- Notificación previa de los controles físicos
- Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección

Transporte Internacional de Mercancías



La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.



GRUP CALSINA- CARRÉ S.L.
Camí del Roure, s/n
Pont de Molins (Girona)
Tel. 972 529 211
E-mail: info@calsina-carre.com
www.calsina-carre.com

NUESTROS SERVICIOS

- OEA
- ADR-SQAS-Sandach
- Operadores Logísticos
- Transportes terrestre FTL/ LTL
- Almacenes aduaneros
- Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez
- Consolidación Europa-Marruecos-Europa



AIRPHARM SA
Passeig de la Zona Franca 111, Edificio Auditori, Planta 7
08038 Barcelona
Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900
E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com
www.airpharmlogistics.com

NUESTROS SERVICIOS

- Transitarios internacionales
- Agentes de aduanas
- Operadores Logísticos
- Seguros
- Outsourcing
- Fletamentos
- Transporte marítimo
- Transporte aéreo
- Transporte terrestre
- Proyectos llave en mano



BERNARDINO ABAD SL
Méjico, 1
11004 Cádiz
Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301
E-mail: info@bernardinoabad.es
www.bernardinoabad.com

NUESTROS SERVICIOS

- Transitarios internacionales
- Agentes de aduanas
- Operadores Logísticos
- Fletamentos
- Transporte marítimo
- Transporte aéreo
- Transporte terrestre
- Proyectos llave en mano



FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA
Avda. del Ejército 10-1ªA
15006 La Coruña
Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228
E-mail: fam@finismar.es
www.finismar.es

NUESTROS SERVICIOS

- Transitarios internacionales
- Operadores Logísticos
- Fletamentos
- Transporte marítimo
- Consignaciones
- Estiba
- Aduanas
- 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

- Transporte terrestre
- Almacenamiento logístico
- Almacenes Aduaneros
- Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
- Aduanas



SALVAT LOGÍSTICA SA
Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
08040 Barcelona
Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940
E-mail: comercial@salvatlogistica.com
www.salvatlogistica.com

NUESTROS SERVICIOS

- Transitarios internacionales
- Agentes de aduanas
- Operadores Logísticos
- Seguros
- Fletamentos
- Transporte marítimo
- Transporte aéreo
- Transporte terrestre
- Almacenes aduaneros

Valencia

Más espacio para reefer en MSC Terminal

MSC Terminal Valencia solicita la modificación sustancial de su concesión por ampliación del volumen y superficie para aumentar sus instalaciones para contenedores reefer

La bodega de la flota ro-ro crece un 46% en Valencia en cinco años

La media operativa por buque se sitúa en 5.031 toneladas, lo que supone un ratio de más de 200 remolques por cada escala

► La oferta de bodega de la flota de navieras especializadas en tráficos de carga rodada ha crecido un 46 por ciento en el puerto de Valencia en los últimos cinco años. Con un flujo de siete buques diarios, la media operativa se sitúa en 5.031 toneladas, un volumen que supone un ratio de más de 200 remolques por cada escala realizada.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El fenómeno del gigantismo avanza en el negocio de la carga rodada en los buques que vienen operando en los puertos de Valencia y Sagunto. La bodega de la flota ro-ro se ha incrementado en los últimos cinco años en un 46 por ciento, según un estudio realizado por TRANSPORTE XXI con datos oficiales de la Autoridad Portuaria de Valencia. De acuerdo a la estadística del primer semestre de 2021, los tráficos de mercancías crecieron un 16,8 por ciento respecto a idéntico periodo del pasado año, con un flujo de 6,3 millones de toneladas.

En comparación con los volúmenes logrados en 2017, el crecimiento en los muelles valencianos es del 38,6 por ciento, con un incremento de 1,8 millones de toneladas comparando los primeros seis meses.

Durante el primer semestre de 2021, en Valencia y Sagunto operaron flujos de carga rodada un total de 1.255 buques, de los que 479 eran unidades ro-ro y 776 barcos ro-pax. El aumento de la bodega se concentra en los buques ro-ro, cuyas escalas



Operaciones de carga rodada en el puerto de Valencia.

Foto: APV

han descendido un 21 por ciento en los últimos cinco años. La utilización de barcos de mayores dimensiones en la autopista del mar entre Valencia e Italia, que gestiona Grimaldi, ha provocado que la media operativa trabajada por buque haya crecido de 3.440 toneladas en 2017 a 5.031 toneladas en 2021, lo que supone un ratio de carga y descarga por escala de 200 remolques. La media diaria de escalas es de 7 buques, de

Valencia y Sagunto moverán más de 12,6 millones de toneladas de carga ro-ro en 2021

los que 3 son ro-ro puros y 4 ro-pax. Y es que junto al fuerte impulso del grupo naviero italiano, en el que sobresale la nueva generación de buques híbridos con bodegas de 7.800 metros lineales de mercancías rodadas, lo que equivale a unos 500 remolques, destaca la apuesta de Baleària en la dársena valenciana, junto a la reciente de Grandi Navi Veloci, dentro de las líneas regulares de tráfico ro-pax con las Islas Baleares, unos volúmenes que suponen alrededor de 6 millones de toneladas de mercancías anuales, el 50 por ciento del tráfico de carga rodada en el conjunto de Valencia y Sagunto. La previsión es mover 12,6 millones de toneladas en 2021.

TRANSITARIOS

Zazu y Maresa inician servicio conjunto de grupaje directo entre Valencia y Guinea

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Zazu Logistics y Maresa Logística han iniciado un servicio conjunto de transporte de grupaje directo entre España y Guinea, a través del puerto de Valencia.

Ambas compañías transitarias, que han sellado un acuerdo de colaboración para fortalecer los tráficos de mercancías en el continente africano, ofrecen un servicio puerta a puerta, con recogidas en España y Portugal, con un tiempo de tránsito de 20 días con Guinea Ecuatorial.

En el servicio, Zazu Logistics, transitaria de Grupo Sea&Ports, se encarga de la infraestructura local en Guinea Ecuatorial, mientras que Maresa Logística aporta su estructura de transportes, almacenaje y gestión aduanera en la Península Ibérica. Ambas compañías se encargan de la tramitación aduanera en origen y destino, dentro del objetivo de estar más cerca de las necesidades de los clientes, para lo cual es clave la figura de 'almacén aduanero', que permite ofrecer el servicio de grupaje desde cualquier origen peninsular.

Uno de los objetivos del servicio es extender la actividad de grupaje de Guinea Ecuatorial a todo el continente africano, explican desde Grupo Sea&Ports, compañía española especializada en esta zona geográfica.

Con la puesta en marcha del acuerdo con Maresa Logística, el grupo apuesta no solo lograr un impulso en el posicionamiento en sus flujos en Guinea Ecuatorial, sino en aumentar la capacidad de atracción de carga en otros mercados de África Occidental.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Las navieras están navegando con las bodegas repletas, no solo de cajas, sino de beneficios, por lo que hay margen para casi todo

Viento en popa

Si hacemos memoria, las grandes navieras mundiales pusieron su proa en priorizar la inversión en los megabuques para bajar sus costes. A la vez que reducían gastos en combustible con unidades más eficientes, concentraban escalas en un selecto club de puertos y lograban

aminorar el precio del transporte marítimo por cada unidad transportada. Así las cosas, mejoraban costes en más de un 30 por ciento. Y reinventaron las alianzas para aquilatar costes entre armadores en el mar y reducir el precio de los fletes. ¿Qué pasaría si las navieras retiraran los buques de más de 18.000 TEUs del mercado? Hoy, los fletes no solo se han desbocado, continúan en una loca deriva al alza, viento en popa. Navegan hacia récords históricos, cada semana que pasa, rumbo al nuevo Año Chino. Las corrientes del mercado, COVID-19 al margen y variantes, permiten observar que uno de los condicionantes que va a influir en la política naviera, a corto plazo, es el carburante empleado por los buques. La estrategia de navieras como CMA CGM, Hapag-Lloyd y Evergreen, ha sido emplear el Gas Natural Licuado (GNL) en sus nuevas construcciones,

mientras que Maersk se decanta por el metanol, con el encargo de ocho buques de más de 16.000 TEUs, y MSC estudia con Shell los combustibles derivados del hidrógeno, el metanol y el GNL para incorporar en su flota. El objetivo de la industria es conformar flotas neutras en carbono para ofrecer al cargador una cadena de suministro end to end sostenible, en mar y en tierra. Es un compromiso firme que pondrá en marcha un ingente plan de inversiones entre los armadores, más allá de lo ya realizado en tiempos de crisis. Quizás se reduzca algo el tamaño de los buques, porque se deslocalicen ciertas producciones, pero lo cierto es que las navieras están navegando con las bodegas repletas, no solo de cajas, sino de beneficios, por lo que hay margen para casi todo. Incluso para nuevas fusiones y adquisiciones.

a.martinez@grupoxi.com

Progresión del tráfico de contenedores

La terminales portuarias de Sagunto y Valencia aumentan un 1,7% sus tráficos respecto a volúmenes prepandemia con un flujo de 3.287.476 TEUs en el periodo enero-julio

Más energía para el puerto de Valencia

La construcción de la nueva subestación eléctrica del puerto de Valencia supondrá una inversión de 6 millones de euros, permitiendo la conexión de los buques a la red



CoolRail es un servicio gestionado por Euro Pool System en alianza con Transfesa.

Foto: MARTÍNEZ

FERROCARRIL

El puerto de Valencia gana más mercado en Aragón con trenes en la terminal de TMZ

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El puerto de Valencia está logrando captar más mercado en Aragón completando en las últimas semanas nuevos trenes de contenedores que le permiten tener una conexión regular con las tres terminales intermodales que existen en la zona.

A los trenes regulares con las instalaciones de Plaza en Zaragoza y TIM en Huesca, que han venido progresando en número en el último año y medio, se ha unido la consolidación, desde el pasado mes de agosto, de un enlace regular con la instalación de TMZ en Corbera Alta (Zaragoza), según ha confirmado TRANSPORTE XXI en fuentes próximas a Adif.

Esta terminal viene estando prácticamente enfocada a los flujos con el puerto de Barcelona en los últimos años, una vez que ciertos trenes que se operaban con el puerto de Valencia en el pasado dejaron de estar operativos.

El "desembarco valenciano" permite ofrecer a los cargadores de la zona "una alternativa competitiva en costes, pese a que la línea ferroviaria con Zaragoza por Teruel (en la que hay previstas cuantiosas inversiones) aún tiene deficiencias como las milésimas de las pendientes", explican desde Laumar Cargo, operador que ha arrancado el nuevo servicio multiciente entre TMZ y el enclave.

El puerto de Valencia ha aumentado un 6 por ciento sus tráficos ferroviarios en contenedores en los siete primeros meses del ejercicio 2021, con un flujo de 120.891 TEUs, crecimiento en el que está siendo básico la progresión de flujos con el mercado de Aragón.

Transfesa extenderá su servicio con Reino Unido hasta Murcia y Alicante

Marítima Sureste y TMS embarcarán a partir de octubre lonas y contenedores frigoríficos con un tránsito regular de cuatro días

► Transfesa alargará su servicio intermodal con Reino Unido hasta Murcia y Alicante desde octubre. Los operadores Marítima Sureste, desde la estación de Nonduermas (Murcia), y Terminales Marítimas del Sureste (TMS), desde el recinto portuario alicantino, embarcarán lonas y contenedores frigoríficos con un tránsito de cuatro días.

A. MARTÍNEZ / I. EGUÍA. Alicante

Los cargadores de las provincias de Murcia y Alicante contarán a partir de octubre con un nuevo servicio intermodal hasta Reino Unido, permitiendo salvar la problemática aduanera del 'Brexit'. El servicio, operado por Transfesa Logistics, consiste en una combinación de vagones lona y contenedores frigoríficos de 45 pies, incluyendo los tráficos de CoolRail, promovidos por Euro Pool System. Los trenes llegarán a la terminal

londinense de Barking, con un tránsito de 96 horas, vía Eurotúnel a través de Calais.

En Murcia, el servicio será gestionado por Grupo Marítima Sureste en la estación de Nonduermas. Aquí se cargarán los tráficos en el convoy con destino a Reino Unido, según han confirmado a TRANSPORTE XXI, fuentes del operador murciano. El tren saldrá todos los lunes desde Murcia.

Por su parte, Terminales Marítimas del Sureste (TMS), con su instala-

ción ferroviaria en el interior del puerto de Alicante, tiene previsto activar el servicio, todos los jueves, en el inicio de la campaña hortofrutícola, una vez que Transfesa realizó pruebas de tracción con Renfe en junio entre Alicante y la terminal de Almussafes (Valencia), según ha confirmado este periódico en fuentes próximas a Adif.

La conexión ferroviaria, que reforzará el Corredor Mediterráneo como vía estratégica para el transporte de mercancías, con mayor sostenibilidad, permite la exportación de productos refrigerados e industriales con destino a almacenes de cadenas de alimentación británicas. Hasta la frontera con Francia, el tren acarrea 30 contenedores y a partir de la frontera lleva 44.

Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Por teléfono es más fácil
Suscríbese

944 400 000

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

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

SOLUCIONES DE ALMACENAJE

La carga aérea continúa al alza en Vitoria

El aeropuerto de Vitoria sigue con el viento a favor. La pista alavesa cerró julio con un acumulado anual de 42.086 tm, un 11,3% por encima de los niveles prepandemia

El grupo SJL estrena su nuevo centro de distribución en España

La plataforma, localizada en Guipúzcoa, en el mismo parque logístico que su anterior base, dispone de 4.100 m² de almacén

ALFONSO ALDAY. Oiartzun

La empresa de transporte internacional por carretera San José-López (SJL) ha estrenado recientemente su nuevo centro de distribución en España, localizado en el polígono industrial Lanbarren, en Oiartzun (Guipúzcoa). La instalación sustituye a su anterior base operativa, en el mismo parque logístico, vendida a finales del pasado año a un promotor inmobiliario.

La nueva plataforma dispone de 4.100 metros cuadrados de superficie de almacén, con once muelles de atraque para la carga y descarga, lo que permitirá potenciar las actividades de grupaje y *cross-docking*. Además, dispone de un parking con capacidad para 175 camiones.

Así lo avanzó a TRANSPORTE XXI el director general de la Unidad de Negocio de Transporte del grupo SJL, Domingo Peña, que se ha marcado como objetivo "poner en valor una oferta integral, combinando transporte internacional con un servicio logístico de proximidad". La idea, añadió, es "consolidar la carga procedente de varios proveedores europeos y realizar envíos directos a Marruecos", principal eje de expansión, aprovechando su red de distribución.

La inversión forma parte de la apuesta de la compañía de transporte internacional por la logística, que impulsará a través de San José López Logistics, sociedad constituida a finales de 2020 mediante una escisión parcial de San José-López.



SJL dispone de 4.100 m² de superficie de almacén en el polígono Lanbarren, en Oiartzun.

El Grupo San José-López está fuertemente implantado en el norte de África, con un movimiento de más de 22.000 travesías al año en el Estrecho de Gibraltar. La empresa principal en Tánger es SJL Maghreb, que dispone de 50.000 metros cuadrados propios en Marruecos. La compañía, además, se hizo con 23.000 metros cuadrados en Túnez,

El grupo SJL cuenta con más de 37.000 m² de superficie de almacén

donde levantó una nave de 2.500 metros cuadrados, que proyecta ampliar. Al mismo tiempo, duplicó hasta los 4.000 metros cuadrados la superficie de su almacén en el puerto de Tánger-Med sobre una parcela de 12.000 metros cuadrados.

SJL gestiona cerca de 600 camiones y 1.000 plataformas y cuenta con más de 37.000 metros cuadrados de almacenes. El grupo centra su actividad en los sectores de automoción, consumo, textil, agroalimentario y *packaging*, siendo sus principales mercados España, Marruecos, Reino Unido, Alemania, Países Bajos, Francia y Portugal.

CARGADORES

Geoalcali mantiene el interés por los puertos de Bilbao y Pasaia para su logística

TXXI. Bilbao

Geoalcali, empresa dedicada al desarrollo y explotación de la minería de potasa, mantiene su interés por los puertos de Bilbao y Pasaia para dar salida a sus tráficcos de exportación, unas 700.000 toneladas al año.

La sociedad, tras obtener la concesión para la puesta en marcha del proyecto Mina Muga, en el límite entre Navarra y Aragón, ha firmado sendos protocolos de intenciones con las dos autoridades portuarias para facilitar su logística. Fuentes de la filial española de la multinacional australiana Highfield Resources ya confirmaron hace un par de años a este periódico que "los dos puertos son interesantes y nuestra primera opción".

En el caso del puerto de Bilbao, la entidad confirma la disponibilidad de capacidad portuaria y, según el acuerdo, "facilitará la puesta en marcha de las infraestructuras y servicios logísticos necesarios para satisfacer" las necesidades del proyecto. Por su parte, el puerto de Pasaia destaca, además, el compromiso de que la operativa se realizará garantizando cero emisiones de polvo.

La mina, que se desarrollará en dos fases, prevé tener operativa la primera en el año 2024, con una producción anual estimada de 500.000 toneladas de muriato de potasa y 500.000 toneladas de sal. Se prevé que la segunda fase esté operativa dos o tres años más tarde, lo que permitirá duplicar la producción anual, superando los dos millones de toneladas.

SLP participa en el primer embarque de monopiles offshore realizado en Bilbao

Servicios Logísticos Portuarios SLP, empresa estibadora, consignataria y agente de línea regular, participó el pasado mes de agosto en el primer embarque de monopiles para eólica *offshore* realizado en el puerto de Bilbao. Durante dos jornadas, el operador cargó en el buque "Jumbo Kinetic", de 153 metros de eslora, diez monopiles de Haizea Wind Group, de un peso medio de 336 toneladas. Destinados a la cimentación de los aerogeneradores de los parques eólicos marinos, alguno de ellos llegó a las 420 toneladas y superó los 53 metros de longitud, según destacaron desde SLP. La operativa de carga de los equipos, con destino a Taranto, se realizó en el muelle AZ2 del puerto de Bilbao con las grúas del propio buque, de 1.500 toneladas de capacidad, que pueden trabajar en tándem.



CARGADORES

WeylChem invertirá más de 2 millones en ampliar su planta del puerto de Bilbao

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El grupo de empresas WeylChem, propiedad de International Chemical Investors Group, que adquirió el pasado mes de agosto a Ineos Enterprises su planta de azufre en el puerto de Bilbao, ampliará su huella en la dársena. La inversión prevista superará los 2 millones de euros, según avanzaron a TRANSPORTE XXI fuentes próximas a la Autoridad Portuaria de Bilbao.

La entidad, que preside Ricardo Barkala, ha dado luz verde a una nueva concesión de unos 7.000 metros cuadrados en el muelle AZ1. De este modo, la instalación, una de las más modernas de su tipo en España, contará con una superficie terrestre de 31.321 metros cuadrados. El proyecto de ampliación contempla la construcción de una nave para almacenamiento de azufre de 3.120 metros cuadrados, que absorberá una inversión de 741.000 euros, y un tanque de oleum, con una capacidad de 1.554 metros cúbicos y un desembolso de cerca de 1,34 millones de euros.

La instalación del puerto de Bilbao ha pasado a formar parte de la cartera de productos de WeylChem, que incluye una planta de ácido sulfúrico y oleum en Lamotte, en el norte de Francia. Desde el grupo destacaron que las dos plantas "se complementan a la perfección", tras subrayar que "esta empresa combinada será un actor ágil y centrado en el cliente, con servicios superiores y

seguridad de suministro para clientes exigentes de toda Europa".

La planta de Bilbao tiene una capacidad anual de 350.000 toneladas de ácido sulfúrico.



La planta de azufre está localizada en el muelle AZ1 de la ampliación del puerto de Bilbao.

MARÍTIMO

Uniport organiza dos nuevos talleres 'Brexit' para cargadores y empresas de transporte

TXXI. Bilbao

La comunidad portuaria de Bilbao, agrupada en Uniport, ha organizado dos nuevos talleres digitales sobre el 'Brexit' para analizar las novedades relacionadas con la actual situación comercial con Reino Unido desde el punto de vista de la logística y los procedimientos en frontera. Las dos próximas citas, que cerrarán un ciclo de jornadas online iniciado en marzo, tendrán lugar el 22 de septiembre, para empresas de transporte internacional por carretera, y el 28 de septiembre, para cargadores y transitarios.

**MOVERTE
FORMA PARTE
DE TU DÍA A
DÍA, Y TÚ ELIGES
CÓMO HACERLO**

ÚNETE A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

euskotren

et/s
euskal trenbide sareak

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA
ETXEBIZITZA
ETA GARRIAO SAILA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

El transportista, con sede central en Tudela (Navarra), ha renovado los certificados GMP y Qualimat, que garantizan trazabilidad en la logística para la alimentación animal

Transportes Josean crece con su nueva base logística en Logroño

El operador, que tiene la delegación de TXT en La Rioja, dispone de 4.000 metros cuadrados de naves en el polígono Cantabria

► Transportes Josean ha puesto en marcha este año su nuevo centro logístico en Logroño. Las nuevas instalaciones, que están localizadas en el polígono industrial Cantabria, reforzará la operativa de paquetería urgente que desarrolla para TXT, además de potenciar su actividad de transporte de mercancía peligrosa (ADR).

IÑAKI EGUIA. Logroño

Transportes Josean, que tiene la delegación en La Rioja de la red de paquetería industrial de Trans X Tar (TXT), cuenta con un nuevo centro logístico de distribución en Logroño. Las instalaciones, que están localizadas en una parcela de más de 10.000 metros cuadrados en el polígono industrial Cantabria, destinan una superficie próxima a los 3.000 metros cuadrados a la nave de paquetería, así como otros 1.000 metros cuadrados a un pabellón para la mercancía peligrosa (ADR). El traslado de la actividad de Transportes Josean en Logroño supone prácticamente doblar la superficie de almacenamiento de sus anteriores instalaciones, que estaban situadas en el polígono industrial de Portalada. Además, el operador de mercancías por carretera dispone de otros 2.000 metros cuadrados en sus almacenes situados en el polígono industrial de Raposal, en Arnedo (La Rioja). Transportes Josean cuenta con una flota propia formada por cerca de una treintena de vehículos pesados y ligeros, de los cuales sobre una



Imagen de las instalaciones de Transportes Josean en el polígono Cantabria de Logroño.

TRANSPORTES JOSEAN SL						
	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	2,83	2,63	+7%	2,29	2,29	2,53
Ebitda	0,40	0,47	-15%	0,34	0,39	0,42
Resultado del ejercicio	0,12	0,14	-20%	0,06	0,15	0,07
Patrimonio neto	1,63	1,52	+8%	1,37	1,31	1,16
Empleo	28	29	-3%	29	28	27

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

veintena son camiones. Su oferta de servicios, además de paquetería urgente y ADR, también incluye el transporte refrigerado, así como las cargas completas y grupajes. Además, también realiza las actividades de almacenaje, logística y distribución, unos negocios que potencia desde la nueva base de Logroño. La cartera de clientes de Transportes Josean incluye a bodegas, conserveras, fabricantes de calzado, transitarios marítimos, multinacionales y empresas industriales de La Rioja, y de las comarcas de Rioja Alavesa y de la Ribera de Navarra.

La empresa, fundada en 1985 y con sede social en Arnedo, tiene como antecedentes la actividad de transportista desarrollada desde 1969 por José Antonio Pérez Fernández-Velilla. Actualmente su segunda generación gestiona la expansión de la compañía riojana. Transportes Josean generó una cifra de negocio de 2,82 millones de euros durante 2019, un volumen de facturación que supone un incremento del 7,4 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

CARRETERA

Logística Garmou proyecta en Galicia una nueva plataforma de distribución

IÑAKI EGUIA. Ribeira

Logística Garmou ha reservado una parcela de 5.000 metros cuadrados de superficie en la ampliación del polígono industrial de Ribeira (A Coruña), que impulsa este ayuntamiento gallego, para instalar su nueva base de distribución. La empresa, cuya flota opera con el nombre de Transportes Kiko, contempla acometer la construcción de una nave, con una extensión de hasta 4.000 metros cuadrados, para impulsar sus labores de almacenamiento y logística.

La futura instalación posibilitará a Logística Garmou albergar mercancía seca vinculada a la automoción o la alimentación no refrigerada, entre otros sectores. La compañía, fundada en 2006 por Kiko García, desarrolla, hasta el momento, la actividad de almacenamiento en naves alquiladas de hasta 1.000 metros cuadrados de superficie situadas en el entorno de Ribeira.

Logística Garmou centra su operativa en el transporte regional, así como en las rutas que enlazan Galicia con destino a Madrid y hacia la región sudeste de Francia que se extiende por Lyon y Grenoble. Entre su cartera de clientes se encuentran el grupo de automoción Stellantis, la conservera Frinsa, el fabricante de chimeneas Dinak, el grupo textil Inditex o Papelería Gran Vía, entre otros cargadores.

El transportista gallego dispone actualmente de una flota formada por 19 vehículos pesados con remolques de lona, que reforzará con la incorporación de otras cuatro unidades durante este mes de septiembre.

POLÍTICA

Fegatramer pide Next Generation para aparcamientos de camiones

Fegatramer pide a la administración que se destinen partidas de los fondos europeos Next Generation para dotar a las principales ciudades de Galicia de aparcamientos para camiones. El presidente de Fegatramer, Ramón Alonso, recordó que el desarrollo de estas infraestructuras "es necesario para un territorio que tiene 25.000 camiones". La Confederación de Empresarios de Pontevedra (CEP) lidera, junto con la Xunta de Galicia, el proyecto Smarts Logistics Area, que contempla destinar 110 millones de euros para construir seis aparcamientos inteligentes para camiones en Galicia.

MARÍTIMO

El silo de automóviles de Santander estará completado a finales de 2022

El presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Francisco Martín, aseguró que las obras del silo de automóviles, con una capacidad para 6.930 plazas de aparcamiento, "avanzan a buen ritmo para estar completadas a finales de 2022". La unión temporal de empresa (UTE) compuesta por Industrias Metálicas Anro, API Movilidad y Arruti Santander desarrollan la construcción del silo, situado en el muelle Raos, por un presupuesto de 15,9 millones de euros. El complejo, con una superficie de unos 70.000 metros cuadrados, tiene la posibilidad de ampliarse con tres plantas más.

CARGADORES

Enerfin Renovables VI tramita instalarse en el puerto de A Coruña

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha iniciado el trámite de competencia de proyectos para la solicitud de Enerfin Renovables VI para una concesión administrativa en la dársena exterior. Su proyecto "Green H2 Langosteira" se centra en el desarrollo de una planta de generación, almacenamiento y suministro de hidrógeno verde. La filial de Elecnor contempla que la planta estará operativa a finales de 2023. El hidrógeno producido tendrá diversas aplicaciones, como el transporte de vehículos pesados y maquinaria portuaria con pila de combustible, o procesos industriales.

Forestal del Atlántico logra ayuda de la UE

Forestal del Atlántico recibirá ayuda del programa europeo Innovation Fund para su proyecto Triskelion, destinado a la fabricación de combustibles verdes en el puerto de Ferrol

A Coruña dispara su tráfico en agosto

La Autoridad Portuaria gallega registró un movimiento de 1,23 millones de toneladas en agosto, cifra que supone un 41,4% más con respecto al mismo mes del pasado ejercicio



Imagen de la terminal de carga rodada de Bouzas en el puerto de Vigo.

MARÍTIMO

Terminales Atlánticas Vigo arranca su actividad con un 'project cargo'

TRANSPORTE XXI. Vigo

Terminales Atlánticas Vigo (TAV) es la nueva incorporación al sector de la estiba en este puerto gallego, y que hasta el momento estaba integrado por Termavi, Suardiaz, Pérez Torres Marítima (PTM), Kaleido Logistics y Bergé. TAV, filial de Marítima Consiflet, ha efectuado su primera operación con un proyecto del fabricante de maquinaria pesada Citic Censa para la industria minera en Australia. La estiba se ha centrado en la carga de cinco grandes secciones de horno y su utillaje con pesos entre las 130 y 145 toneladas y dimensiones de 25 metros de largo y 6,5 de diámetro.

El equipamiento de Citic Censa, movido desde sus instalaciones en O Porriño (Pontevedra) hasta el muelle de Bouzas por la división de transportes especiales de Grúas Doniz, ha sido embarcado con destino a Port Headland en el buque "BBC Paraná", de 143 metros de eslora y un tonelaje bruto de 12.980 toneladas. TAV se centra en labores de estiba, desestiba y de gestión integral de la operativa y la logística portuaria, ofreciendo servicios de terminal de mercancía general, proyectos, carga rodada, graneles y servicios auxiliares de almacenaje, trincaje y de asistencia técnica.

Vigo prioriza un segundo silo y ampliar hasta ocho atraques la terminal ro-ro

El plan inversor de la entidad portuaria de Bouzas supera los 50 millones de euros, y rebaja la ampliación de 75.000 a 18.000 m²

IÑAKI EGUÍA. Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo ha dado un nuevo enfoque al planteamiento para ampliar la terminal ro-ro y mejorar la eficiencia en el tráfico de vehículos. La entidad que preside Jesús Vázquez Almuíña, tras recuperar durante este año un espacio en Bouzas de 65.000 metros cuadrados, que estaba gestionado por el Consorcio de la Zona Franca de Vigo, priorizará aumentar la capacidad de atraque de los buques, así como la construcción de un

segundo silo para automóviles, en un paquete de mejoras que supera los 50 millones de euros.

El cambio en la reordenación de la terminal ro-ro de Vigo reduce la superficie de ampliación propuesta en el anterior planteamiento, al pasar de los 75.000 metros cuadrados previstos a los actuales 18.000 metros cuadrados, la mínima extensión para garantizar la maniobrabilidad de los camiones. El nuevo plan de empresa de la Autoridad Portuaria de Vigo contempla desti-

nar 25 millones de euros a infraestructuras de atraque en la terminal ro-ro. Con este proyecto, la dársena de Bouzas añadirá la escala de tres nuevos buques a su actual capacidad para cinco portavehículos. También se incrementarán las dimensiones de los muelles para atender a buques ro-ro de mayor capacidad. La segunda gran inversión para la terminal de Bouzas será la construcción de un segundo silo de automóviles, con un presupuesto de 24 millones de euros.



NORTON
Edificios Industriales S.A.
Soluciones económicas
Flexibilidad
Plazo de entrega reales



Ribera de Axpe, 50 48950 Erandio (Vizcaya) Tel. 944 315 120 www.nortonei.com / norton@nortonei.com

ADP, nueva estibadora en Sevilla

Agencia Marítima Portillo transmite a Almacenes y Depósitos Portuarios (ADP) su licencia de servicio portuario de manipulación de mercancías en Sevilla

HMM planea abrir más servicios interoceánicos en TTI-Algeciras

Grupo Sea&Ports intensifica la labor comercial en España para la naviera coreana abriendo sinergias con la comunidad portuaria

► La naviera HMM planea reforzar volúmenes en TTI-Algeciras a medio plazo con más servicios interoceánicos que se unirán a la línea que "The Alliance" lanzó en julio. Grupo Sea&Ports, que comercializa los servicios de la coreana, está intensificando la labor de captación de carga en España abriendo sinergias con la comunidad portuaria.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La terminal TTI-Algeciras concentrará nuevos servicios marítimos interoceánicos de la naviera HMM en los próximos meses. Estos se unirán a la línea regular que el consorcio "The Alliance", formado por la surcoreana, Hapag-Lloyd, ONE y Yang Ming, arrancó a finales de julio en el puerto andaluz.

La generación de servicios directos adicionales, con escala en TTI-A, es un objetivo trazado por la naviera, dentro de su apuesta por aumentar su presencia, a medio plazo, en el mercado peninsular bajo el impulso y el conocimiento del negocio local de Grupo Sea&Ports.

El *holding* español, que detenta la comercialización de los espacios en los buques de la surcoreana a través de la subsidiaria HMM Agency Spain, ha reforzado sus sinergias con la comunidad portuaria de Algeciras abriendo una oficina junto al enclave que se suma a las que



Imagen de la llegada del "HMM Algeciras" a TTI-A el pasado mes de julio.

Foto: APBA

ya tenía en Barcelona, Valencia, Madrid, Bilbao y Vigo.

Diego Castillo, director general de Grupo Sea&Ports, ha indicado que la escala de los buques de 24.000 TEUs de HMM en Algeciras "es un hito, tras el que hay un trabajo importante que empezó hace cuatro años". Castillo explica que, pese al éxito logrado, "no nos paramos, porque la idea es que haya más servicios como este en Algeciras y que podamos crecer en la región".

El objetivo es "potenciar la región como ya llevamos haciendo desde

hace años, primero con la escala de los buques de la línea internacional Marguisa y ahora con nuestro apoyo a este servicio formado por buques de 24.000 TEUs".

El grupo español está intensificando los contactos con empresas locales y de la zona de influencia del puerto de Bahía de Algeciras para captar más volúmenes dentro del propósito de atraer nuevos clientes a los buques de la naviera surcoreana, que espera conseguir más cuota de mercado en una zona geográfica "donde la competencia es feroz".

FERROCARRIL

El Puerto de Huelva mejorará la capacidad y circulación de sus tráfico ferroviarios

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La Autoridad Portuaria de Huelva ha activado el proceso para dotarse de un gestor de capacidad y circulación ferropuertuaria que permita mejorar los tráfico de mercancías en la dársena onubense. El enclave, que preside Pilar Miranda, participa en el proyecto "I Rail", cofinanciado con fondos CEF, liderado por la Fundación Valenciaport, que trata de implantar una solución telemática para ayudar a la gestión, planificación, control y seguimiento de los movimientos de trenes de mercancías dentro del recinto portuario.

El objetivo es lograr que los usuarios de los trenes obtengan una mayor eficiencia en las transacciones, una optimización de los recursos, la automatización de procesos, ahorros de tiempos y costes, menos errores humanos y una mejor atención al cliente.

El sistema persigue digitalizar la operativa con la generación de una aplicación que se convierte en el gestor de capacidad y circulación ferropuertuaria. El proceso permitirá administrar la capacidad mediante el intercambio de información entre Autoridad Portuaria, empresas ferroviarias y Adif, ofreciendo los datos necesarios al resto de actores.

En los tráfico en Huelva destaca la instalación ubicada en el Muelle Sur, bajo gestión de Yilport, que totalizó 24.000 TEUs en 2020, con un aumento del 15 por ciento, trenes realizados por Termisur Eurocarg, Transisur y Maersk.

MARÍTIMO

Carbón Puerto apuesta por extender su negocio de carga *breakbulk* en Sevilla

ANTONIO MARTÍNEZ, Sevilla

La estibadora Carbón Puerto Operaciones Portuarias apuesta por extender su negocio de carga *breakbulk* en Sevilla con la extensión de su área de almacenamiento.

La compañía ha solicitado a la Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona, una área de 23.200 metros cuadrados, una parcela anexa a sus actuales instalaciones, que anteriormente ocupaba Fertiberia. El acondicionamiento de la superficie de la parcela, donde aún queda parte de las antiguas instalaciones de Fertiberia, supondrá un inver-

sión de 1,5 millones de euros por parte de la empresa estibadora, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de la Autoridad Portuaria.

El objetivo de Carbón Puerto es ampliar su actual terminal portuaria, cuya solicitud debe pasar por el trámite de competencia de proyectos que marca la Ley de Puertos. Sus actuales instalaciones, bajo una superficie de 60.000 metros cuadrados, disponen de un muelle con 145 metros de línea de atraque. La estibadora tiene 16 naves para almacenamiento cubierto de diferentes



Operativa con productos siderúrgicos de Carbón Puerto en los muelles de Sevilla. Foto:APS

tipos de mercancía, así como una zona de operaciones y de almacenaje descubierto de 110.000 metros cuadrados, con dos básculas propias para el pesaje, junto a la línea de

ferrocarril del enclave andaluz. Carbón Puerto está especializada en el movimiento de graneles, siderúrgicos y líquidos, con maquinaria adecuada para cada tipo de tráfico.

Mejora de la accesibilidad en Sevilla

La Autoridad Portuaria de Sevilla invertirá 57,7 millones de euros hasta 2025 en optimizar la accesibilidad marítima y ferroviaria y la modernización y ampliación de muelles

Crece el intermodal en Bahía de Algeciras

La terminal ferroviaria de Isla Verde Exterior de Bahía de Algeciras duplica sus flujos respecto al ejercicio 2020, con un movimiento de 13.990 TEUs entre enero y julio

La ZAL del puerto de Huelva arranca con el impulso de la logística sanitaria

El almacén del Servicio Andaluz de Salud tendrá capacidad para gestionar 2.500 referencias en *stock*, un 50% de alta rotación

► La ZAL del puerto de Huelva va a arrancar con el impulso de la logística sanitaria, que será el primer sector estratégico que se desarrolle en la plataforma a partir del ejercicio 2022. El futuro almacén del Servicio Andaluz de Salud tendrá capacidad para gestionar hasta 2.500 referencias en *stock*, un 50 por ciento de alta rotación.

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Huelva será un punto estratégico para la distribución de productos para los centros sanitarios de la provincia onubense. La plataforma albergará, a partir de 2022, un almacén del Servicio Andaluz de Salud.

El proyecto, innovador dentro de las zonas logísticas portuarias españolas, trata de responder a la importancia exponencial que la logística sanitaria hospitalaria ha cobrado en los últimos tiempos.

Las características del almacén sanitario están incluidas en el pliego que ha licitado la Autoridad Portuaria, que preside Pilar Miranda, para la redacción del proyecto de construcción de la nave de 3.000



Imagen virtual de la futura Zona de Actividades Logísticas del puerto de Huelva. Foto: APH

metros cuadrados de superficie.

El almacén, que supondrá una inversión de alrededor de 3 millones de euros, permitirá ofrecer “una solución eficiente al sistema de almacenamiento y gestión de materiales de los hospitales, cuidando la seguridad y la trazabilidad del producto, y garantizando su disponibilidad efectiva y de forma predictiva”, explican desde la Autoridad Portuaria.

La nave, que estará ubicada dentro

de un área de 21.000 metros cuadrados, dispondrá de una zona de estanterías con capacidad mínima para 2.000 palés y cinco muelles de carga y descarga. El futuro almacén permitirá la gestión de 2.500 materiales en *stock*, con automatismos de almacenamiento y manipulación para el 50 por ciento de las referencias que serán de alta rotación. Tendrá una zona de *picking* para 2.000 referencias, zona de ducha química y zona refrigerada.

MARÍTIMO

El Puerto de Sevilla se plantea la apertura de una nueva terminal junto a la vieja esclusa

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

La Autoridad Portuaria de Sevilla, que preside Rafael Carmona, busca reforzar el proceso de expansión de la actividad comercial hacia el sur de la dársena andaluza, dentro de su objetivo de liberar los antiguos muelles de la zona norte más próximos a la ciudad para actividades de turismo de cruceros.

En este sentido, el enclave va a estudiar en los próximos meses la ampliación del muelle de la antigua esclusa, desde el extremo del muelle existente hasta la península del antiguo cuenco, según el pliego de la asistencia técnica que la Autoridad Portuaria ha sacado a concurso. Este documento presentará un estudio de alternativas, con un máximo de cinco y un mínimo de tres, que deberá disponer también de un estudio de maniobrabilidad de buques para poner en servicio una nueva terminal. Asimismo, el documento ofrecerá los objetivos que se persiguen por el proyecto, que tendrá que ser aprobado por Puertos del Estado, analizando los tipos de tráfico que se espera consolidar o captar imputables a la puesta en servicio de la futura terminal y la generación de capacidad adicional que presentará respecto a la del enclave.



**ENFOCADOS
EN TU FRUTA.**

msc.com/fruit

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

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



DHL comprará el grupo JF Hillebrand

Deutsche Post DHL Group ha firmado un acuerdo para adquirir JF Hillebrand y sus filiales por un valor de alrededor de 1.500 millones de euros

El seguro marítimo responde a los retos de la pandemia, megabuques y ciberseguridad

Las pólizas se hacen cada vez más necesarias para resolver situaciones de pérdidas de mercancías afectadas por retrasos y congestiones, según apuntan AGCS y MatErh

► La crisis generada por la pandemia de la COVID-19, los incidentes vinculados con el continuo aumento del tamaño de los buques, las nuevas regulaciones medioambientales y la ciberseguridad son los principales retos que atañen al seguro marítimo, según coinciden expertos del sector consultados por TRANSPORTE XXI.

IÑAKI EGUIA. Bilbao

“El seguro de mercancías es el que ha podido verse más afectado por la pandemia en el transporte marítimo”, subrayó Manuel Fernández, director de Siniestros en MatErh. “Con motivo de la COVID-19, las pérdidas, gastos y consecuencias registradas en las mercancías transportadas son, principalmente, de índole temporal, y están relacionadas con retrasos, pérdidas de mercado, paralizaciones y detenciones”, detalló el responsable de MatErh. No obstante, recalzó que “es habitual que dichas pólizas requieran de un daño previo en la mercancía para que puedan verse cubiertas las pérdidas referidas a los retrasos”. En este sentido, puede atenderse a las condiciones ICC (*Institute Cargo Clauses*), que excluyen las reclamaciones que puedan recibirse por demoras, insolvencia o retrasos. “En el caso de los daños sufridos por algunas mercancías percederas como consecuencia de los retrasos en las aduanas debido a la situación de emergencia sanitaria sí se cumpliría el requisito de daño previo”, incidió Manuel Fernández.

La COVID-19 afectó especialmente al seguro de mercancías

La COVID-19 también ha impactado en las coberturas de P&I (Protección e Indemnización), que tienen por objeto cubrir la responsabilidad civil frente a terceros del armador o fletador del buque. El director de Siniestros en MatErh recordó que “habitualmente, los Clubes cubrían los gastos de cuarentena, multas y sanciones, repatriaciones, reclamaciones por enfermedad o fallecimiento de tripulantes, etc. Si bien

EVOLUCIÓN DE LAS PÉRDIDAS DE BUQUES ENTRE 2020 Y 2007

Tipo de buques	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	Total
Cargo	18	16	17	54	34	40	31	40	61	37	61	52	59	70	590
Pesca	10	10	12	8	10	16	15	13	12	14	21	29	36	34	240
Bulk	2	2	2	7	5	13	5	15	11	14	11	10	8	12	117
Pasajeros	5	3	6	5	11	6	11	8	7	7	3	5	5	8	90
Remolcador	3	4	4	4	7	6	7	7	7	2	7	5	7	11	81
Químico	1	-	1	4	7	3	2	10	8	4	6	9	7	6	68
Ro-Ro	1	4	1	-	9	6	5	2	6	3	1	6	8	5	57
Otros	5	4	1	1	3	4	4	6	3	5	3	5	5	7	56
Contenedor	1	1	2	3	5	5	4	4	7	3	5	4	2	3	49
Supply/Offshore	1	-	1	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	5	30
Barcaza	-	1	2	1	3	-	1	3	-	-	1	-	3	6	21
Draga	1	-	2	3	1	1	1	-	1	2	2	-	5	2	21
Tanque	1	-	3	2	-	-	1	-	1	4	3	2	3	1	21
Desconocido	-	1	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	1	1	7
LPG	-	2	-	1	1	-	-	-	1	1	1	-	1	-	8
Total	49	48	53	95	99	105	90	111	128	98	127	130	151	171	1.455

Datos en unidades. Fuente: Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS)

algunos Clubes han mantenido dichas coberturas, otros han optado por restringir y excluirlas cuando el detonante del siniestro sea contagio por la COVID-19”. Así, en este caso “hay que estar a lo dispuesto en póliza y a la capacidad negociadora de cada armador”.

Con motivo del bloqueo del Canal de Suez por el incidente del buque “Ever Given”, “desde la propiedad del buque fue declarada ‘Avería Gruesa’, quedando en consecuencia la mercancía transportada afecta a los costes de liquidación de la misma, teniendo todas las partes implicadas que contribuir proporcionalmente al pago de los gastos ocasionados para salvar la travesía”, explicó el director de Siniestros en MatErh. A su juicio, “han sido

muchos los cargadores que carecían de un seguro de mercancías y se han visto en la obligación de aportar personalmente las garantías que les fuesen requeridas para la contribución. Con una póliza de seguros,

Las pólizas de Cyber y Crime son cada vez más necesarias

aparte de cubrir los daños que pueda sufrir la mercancía, suelen proporcionar, al menos en las condiciones ICC, cobertura a la contribución de la carga a la avería gruesa, salvamento o gastos de salvamento.

Sobre la implantación de la OMI 2020 para reducir el contenido de azufre en los combustibles marinos, Manuel Fernández recalzó que “no ha tenido un marcado impacto sobre el seguro marítimo, al tratarse de una normativa de obligado cumplimiento para el naviero, que queda fuera de las coberturas habituales”. El director de Siniestros de MatErh concluye que “aunque el sector todavía no está concienciado de los riesgos que acompañan a la digitalización, se hace imprescindible contar con pólizas de Cyber y Crime (infidelidad de empleados), que cubren gastos de respuesta a incidentes, informática forense, cobertura de pérdidas por estafas informáticas y responsabilidad civil frente a terceros perjudicados.

Los siniestros totales siguen en niveles bajos

“El sector marítimo ha demostrado una gran resistencia durante la pandemia del coronavirus, como lo demuestran los fuertes volúmenes de comercio y la recuperación en curso”, afirmó el capitán Rahul Khanna, director Global de Consultoría de Riesgos Marítimos en Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). La pandemia ha provocado más situaciones de congestión portuaria y grandes dificultades en el cambio de tri-

pulaciones, entre otros retos. Sin embargo, en 2020 se notificaron 49 siniestros totales de buques, la segunda cifra más baja de este siglo, según el estudio anual de AGCS. Los 2.703 incidentes marítimos de 2020 suponen sobre un cuatro por ciento menos que en el año anterior. Las Islas Británicas, Mar del Norte, Canal de la Mancha y Golfo de Vizcaya concentraron el mayor número, con 579. Los daños o fallos en

la maquinaria fueron la principal causa, con un 40 por ciento. La región del Mediterráneo Oriental y el Mar Negro es la que más incidentes acumuló en la última década, con 4.556 de los más de 26.000 notificados. Más de un tercio fueron causados por daños o fallos en la maquinaria, más del doble que la colisión. Por otra parte, el incidente del Canal de Suez demostró que el aumento del tamaño de los buques sigue supo-

niendo un riesgo desproporcionado, con costosas operaciones de salvamento. El informe de AGCS también resalta que en 2020 se perdieron más de 3.000 contenedores en el mar, una cifra muy superior a la media de 1.382 de los últimos años. Este alza puede deberse a una combinación de factores, como buques más grandes, condiciones meteorológicas más extremas, el aumento de los fletes y el peso de la carga mal declarada.

INTERNACIONAL

TRANSITARIOS

DHL y K+N continuaron al frente de la clasificación de carga aérea en 2020

Pese a perder el 12% de tráfico frente al 1,5% del Top 25, según Armstrong & Associates

► DHL Supply Chain & Global Forwarding y Kuehne + Nagel mantuvieron las dos primeras posiciones en el ranking de mayores transitarios globales de carga aérea en 2020, pese a retroceder más en sus volúmenes de mercancía más de un 12 por ciento, según revela la estadística elaborada por la consultora Armstrong & Associates.

ÍÑAKI EGUIA. Bilbao

DHL Supply Chain & Global Forwarding y Kuehne + Nagel, junto con Ceva Logistics, Agility y CH Robinson fueron los operadores más afectados por la pandemia en 2020. Todos estos transitarios retrocedieron dos dígitos en su volumen de tráfico de carga aérea, según la estadística de Armstrong & Associates. El conjunto del Top 25 de operadores de carga aérea disminuyó un 1,5 por ciento en un escenario en el que el brote de la

COVID-19 provocó que muchas de las aerolíneas del mundo pararan sus flotas de pasajeros y el consumo de bienes se restringiera por los cierres. DSV Panalpina y Kerry Logistics fueron los transitarios de carga aérea que mayores crecimientos de actividad lograron durante el pasado ejercicio. El grupo transitario danés con la integración de Panalpina consiguió un 18,8 por ciento más de volumen de flujos. Este alza ha posibilitado a DSV Panalpina arrebatar a DB Schenker el tercer

TOP 25 TRANSITARIOS MUNDIALES POR TRAFICO DE CARGA AÉREA DE 2020

Rk	Transitario	Carga	%20/19	Ingresos
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	1.667	-12,1%	24.058
2	Kuehne + Nagel	1.433	-12,8%	21.804
3	DSV Panalpina	1.272	+18,8%	15.447
4	DB Schenker	1.094	-7,8%	17.554
5	UPS Supply Chain Solutions	988	+2,4%	9.341
6	Expeditors	926	-3,0%	8.553
7	Apex Logistics International	750	-	1.923
8	Nippon Express	720	-4,3%	16.358
9	Bolloré Logistics	574	-9,5%	4.452
10	Kintetsu World Express	556	-1,8%	4.862
11	Hellmann Worldwide Logistics	552	-5,8%	2.317
12	Sinotrans	532	+6,0%	10.112
13	Kerry Logistics	494	+20,6%	5.806
14	CTS International Logistics	398	+9,6%	1.826
15	Ceva Logistics	363	-12,7%	6.257
16	Agility	356	-15,6%	3.397
17	Crane Worlwide Logistics	337	+5,2%	774
18	Yusen Logistics	337	+0,6%	3.592
19	Dachser	310	-5,8%	5.573
20	Geodis	290	-5,7%	7.724
21	FedEx Logistics	265	+1,2%	1.776
22	AWOT Global Logistics Group	250	-	1.391
23	NNR Global Logistics	244	-5,9%	1.010
24	Pilot Freight Logistics	240	-	739
25	CH Robinson	225	-18,0%	13.097
	Total	15.180	-1,50%	204.961

Datos en miles de toneladas, reportados por las compañías o la consultora Armstrong & Associates. Ingresos en miles de euros. Fuente: Armstrong & Associates y Air Cargo News. Elaboración: TRANSPORTE XXI

puesto del podium del Top 25. Por su parte, Kerry Logistics, que obtuvo un 20,6 por ciento más de tráfico de mercancía aérea, asciende dos posiciones para situarse en el puesto 13 del ranking.

Sin embargo, la mayor escalada,

con cuatro puestos, está protagonizada por Apex Logistics International, que se sitúa en la séptima plaza del Top 25. Entre las nuevas incorporaciones resalta el transitario chino CTS International Logistics que se coloca en el puesto 14.

Colabora



29 NOV
al 1 DIC
2021

Cartagena de Indias,
Colombia

XXIX CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE PUERTOS



EL VALOR
DE ESTAR
PRESENTES



- ✓ Conferencias
- ✓ Networking
- ✓ Feria comercial



Convocan



GRUPO PUERTO DE
CARTAGENA

www.aapalatinomercaderia.com
info@aapalatinomercaderia.com

Produce



Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

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

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

1401
CONTENEDORES

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

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

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

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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

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

CATALANA DEL MAR SA
 Avda. Drassanes, 6 - 8, 15ª Pta.
 Tel. 93 412 45 50 / Fax: 93 412 46 79
 E-mail: 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 - PLENCIA SA
 Pol. Ind. Gran Vía Sur - C/ Industria, 112
 Teléfono: 93 263 93 11
 Fax: 93 263 93 33
 08908 Hospitalet (Barcelona)

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.
 Teléfono: 93 467 49 50
 Fax: 93 467 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 PLENCIA SA
 Poligono Industrial Costa Sur
 Anatolio de la Fuente, nave 36
 Tel. 922 21 75 05 Fax: 922 22 13 27
 E-mail: mplencia@telefonica.net
 38009 Santa Cruz de Tenerife

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

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

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404

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

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

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

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

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLEASNCIA SA**

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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

MARITIMA VALENCIANA SA

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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

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

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

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

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

MURCIA

1111

AGENCIAS DE TRANSPORTE**SECOTRANSA (GRUPO CAT)**

Transportes Nacional e Internacional
Polígono Ind. Oeste - Paraguay, Parc. 9/14
Tel. 968 80 86 00 / Fax: 968 80 94 31
30820 Alcantarilla (Murcia)

NAVARRA

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANS-OTAMENDI SA**

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

PAIS VASCO

1001

CONSIGNATARIOS**MARITIMA CANDINA SA**

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

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

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

GREEN IBERICA SA

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

CONTENEMAR BILBAO SA

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

1005

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

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

CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA

Muelle Tomás Olabari, 4 - 5ª
Teléfono: 94 464 51 33
Fax: 94 464 55 65
48930 Las Arenas (Bizkaia)

1102

CARGAS COMPLETAS**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

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

1203

TAXIS INDUSTRIALES**ALVA TRANSPORTES T. SL**

Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B
Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24
Móvil: 670 43 09 06
20300 Irun (Gipuzkoa)

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

CEDIS SL

Avda. Cervantes, 51
Tel. 94 440 72 09 / Fax: 94 426 10 22
E-mail: info@cedis.net
www.cedis.net
48970 Basauri (Bizkaia)

ALDIGASA

Polígono Ind. Jündiz - Lermendabide, 8
Antigua Nave Azkar
Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45
01195 Vitoria (Alava)

1416

SERVICIOS LEGALES**ABOGADOS ELCANO**

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000



Tecnología & negocios

EXPRESS

GLS Spain lanza "My GLS", su nueva aplicación móvil de destinatario

TRANSPORTE XXI. Madrid

GLS Spain ha lanzado "My GLS", una nueva aplicación (app) para poder gestionar las recepciones y realizar los envíos desde el propio dispositivo móvil, ya sea Android o iOS. Con este desarrollo informático, los usuarios tendrán una visibilidad total del estado de sus envíos, podrán modificar las preferencias de entrega, así como recibir las alertas y notificaciones automatizadas durante todo el proceso. También podrán localizar la agencia o puntos de conveniencia ParcelShop de GLS más cercanos o contratar los servicios de la empresa de transporte de paquetería. Además, GLS Spain adelanta que esta primera versión evolucionará pronto con la incorporación de más funcionalidades que permitirán, por ejemplo, la posibilidad de dar indicaciones adicionales al personal de reparto y de un seguimiento en tiempo real.

CARGADORES

Amazon ampliará su huella logística con dos nuevos centros en Cataluña y Valencia

TRANSPORTE XXI. Madrid

Amazon ha anunciado que abrirá el próximo año dos nuevos centros logísticos en Girona (Cataluña) y Onda (Comunidad Valenciana). El situado en El Far d'Empordà será el primero del gigante norteamericano del comercio electrónico en la provincia de Girona. Amazon contará, a finales de 2021, con más de 10 centros de operaciones en Cataluña. Los tres centros logísticos en El Prat, Martorelles y Castellbisbal; un centro de distribución en Barberá del Vallés; siete estaciones logísticas en Rubí, Montcada I Reixac, Mollet del Vallès, Parets, Tarragona y dos en Barcelona; y un centro urbano, también ubicado en Barcelona. El complejo en Onda será el primer centro logístico de Amazon en la Comunidad Valenciana, donde ya está presente con dos estaciones logísticas, una en Paterna y otra en Alicante, inaugurada este verano. La multinacional cuenta con más de 30 centros de operaciones en España y este mes de septiembre comienzan a funcionar dos nuevos centros logísticos en Illescas (Toledo) y Corvera (Murcia).

AR Racking refuerza su apuesta por la I+D+i con la puesta en marcha de un aula de investigación

Estará dedicada a estudios analíticos de estructuras con perfiles de pared delgada



De izq. a dcha., P. Montes, L. López, I. Arriola, E. Arana, C. Pinto, J. Cuadrado y J. Ruiz.

► AR Racking, empresa de soluciones de almacenaje, y la Universidad del País Vasco han sellado un acuerdo de colaboración para la puesta en marcha de un aula de investigación. Localizada en la Escuela de Ingeniería de Bilbao de la UPV, estará dedicada a estudios analíticos de estructuras conformadas con perfiles de pared delgada.

TRANSPORTE XXI. Bilbao

AR Racking, empresa del Grupo Arania especializada en diseñar, fabricar, calcular e instalar sistemas de almacenaje industrial para todo tipo de cargas, consolida su apuesta por la investigación y desarrollo de las estructuras de acero con la firma de un convenio con la Universidad del País Vasco. El acuerdo, que se suma al sellado hace dos años con la Universidad de Mondragón, está dirigido a colaborar en un programa de investigación que se materializará a través de la puesta en marcha del 'Aula AR Racking: Storage Solutions' en la Escuela de Ingeniería de Bilbao que la universidad tiene en la capital vizcaína.

El aula estará dedicada a estudios analíticos de estructuras conformadas con perfiles de pared delgada. A corto plazo y de forma prioritaria, se están estableciendo las bases para el desarrollo de estudios e investigación sobre fatiga en este tipo de perfiles. Asimismo, otros

objetivos son impulsar estudios sobre análisis sísmicos, la caracterización de piezas y uniones y los análisis de los mecanismos de colapso estructural en caso de incendio, según destacan desde AR Racking.

De carácter permanente, otro de los objetivos principales del aula es que sirva como espacio de proyección profesional para los ingenieros adscritos, pudiéndose incorporar a la estructura de AR Racking para dar soporte al crecimiento de la empresa tanto en proyectos reales en ejecución como en el área de desarrollo de soluciones y productos, añaden los mismos interlocutores.

Con un índice de exportación superior al 85 por ciento, AR Racking tiene presencia comercial en más de 60 países. Una trayectoria marcada por la internacionalización y su apuesta por el I+d+i. Y es que, esta es la segunda aula de investigación promovida por AR Racking y vinculada a una universidad tras el acuerdo con la Universidad de Mondragón en 2019, donde se encuentra el aula de investigación y banco de ensayos 'AR Lab'.

"La creación de aulas-laboratorio son un instrumento valioso y eficaz tanto para las entidades académicas como para las empresas por su aportación al desarrollo tecnológico, a la formación de ingenieros" y a la generación de *expertise* en el tejido industrial", subrayan desde la empresa de soluciones de almacenaje del Grupo Arania.

SERVICIOS

Cepsa y Redexis abren su quinta estación para repostar GNV en Madrid

Cepsa y Redexis han puesto en marcha su quinta estación de repostaje de gas natural vehicular (GNV), ubicada en Getafe (Madrid). Redexis ha realizado una inversión de más de un millón de euros para llevar a cabo la construcción de esta instalación de repostaje, que suministra gas natural licuado (GNL) para el transporte pesado y gas natural comprimido (GNC) para el transporte ligero.

CARGADORES

AliExpress pone en marcha su servicio de 'lockers' en España

AliExpress, la plataforma de venta online del Grupo Alibaba, ha anunciado el lanzamiento de su servicio de *lockers*, impulsado y operado por Cainiao Smart Logistics Network, el brazo de logística del Grupo Alibaba. El gigante asiático de comercio online ha habilitado más de 200 ubicaciones de *lockers* ya disponibles tanto en Madrid como en Barcelona.

SERVICIOS

Siport21 proyecta mejora en el Canal de Acceso del Puerto de Buenaventura

Siport21 ha presentado, en colaboración con la empresa dragadora Jan de Nul, los estudios para la mejora del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura (Colombia), en un evento organizado por la ANPRA (Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia) sobre "Dragas, Dragados y Maniobras con Prácticos Abordo".

SERVICIOS

CLS iMation amplía su oferta en automatización intralogística

CLS iMation, la unidad de negocio de CLS dedicada a *Intelligent Solutions for Logistics Automation*, ha ampliado su cartera de soluciones inteligentes y vehículos automáticos con actualizaciones y nuevas integraciones, que también se derivan de la reciente adquisición de Alfaproject.net.

MARÍTIMO

Boluda Towage empieza su operativa en el puerto alemán de Rostock

Crece en el Báltico la división internacional de remolque de Boluda Corporación Marítima

► Boluda Towage, la división de remolque internacional de Boluda Corporación Marítima, a través de Boluda Towage Europe, su filial en el Norte de Europa, ha iniciado en septiembre la actividad de remolque en el puerto alemán de Rostock. Este nuevo servicio fortalece su expansión en el noroeste de Europa y en el mar Báltico.



Vicente Boluda Ceballos de Boluda Towage.

TRANSPORTE XXI. Rostock

Boluda Towage conoce bien el puerto germano de Rostock gracias a un historial de numerosos trabajos especiales de remolque de barcos, pontones y componentes de parques eólicos desarrollados por el muelle en Warnemünde.

En esta fase inicial de servicio de remolque en Rostock, Boluda Towage opera una flota de dos remolcadores. Sin embargo, mantiene el compromiso de aumentar la capacidad requerida de este tipo de buques, en función de las necesidades y solicitudes de los clientes en este puerto alemán.

El vicepresidente ejecutivo de Boluda Towage, Vicente Boluda Ceballos, ha mostrado su satisfacción por el hecho de que "la bandera de Boluda tendrá una presencia per-

manente en el mar Báltico, lo que respalda la estrategia de expansión del servicio de remolque de Boluda Towage en el norte de Europa, en línea con diversas adquisiciones estratégicas, cerradas recientemente por la empresa".

La división de remolque internacional de Boluda Corporación Marítima compró durante este año la compañía holandesa Iskes Towage & Salvage, que desarrolla las actividades de remolque portuario en Eemshaven (Países Bajos), Lubeck (Alemania) y Lisboa (Portugal), así como diversos trabajos *offshore*.

MARÍTIMO

La logística y la innovación, a debate en la Semana Portuaria de Santander

TRANSPORTE XXI. Santander

"La Autoridad Portuaria de Santander, consciente de las oportunidades que ofrecen las tecnologías exponenciales, está trabajando ya en conceptos como gemelos digitales, inteligencia artificial o automatización de las infraestructuras para elevar su competitividad". Así lo puso de manifiesto su presidente, Francisco Martín, durante la Semana Portuaria, organizada conjuntamente con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP). En el transcurso de este evento, Santiago Díaz Fraile, director de la Autoridad Portuaria de Santander y Óscar Pernía, socio fundador de Next-Port, dirigieron el encuentro

sobre tecnologías exponenciales y su impacto en los puertos y sus cadenas logísticas. Por su parte, la directora corporativa de Puertos del Estado, Pilar Parra, también señaló, durante la reciente edición de la Semana Portuaria, a la innovación como "uno de los grandes retos del sector portuario" y recordó que en estos momentos se está desarrollando el proyecto Puertos 4.0 "para favorecer este desarrollo tecnológico". Además, Jorge Alonso Bonafont, presidente y CEO Grupo Alonso, y Juan Ortí Llatas Chief Commercial Officer de Cosco Shipping Ports, también expusieron su visión y las estrategias que están desplegando las empresas en innovación.

SERVICIOS

Witron automatiza un centro de distribución de alimentos en Suecia

El grupo sueco Axfood ha encargado a Witron Logistik + Informatik, de Parkstein (Alemania) el diseño, la ejecución, el servicio y el funcionamiento de un centro de distribución para el comercio electrónico de alimentación en Gotemburgo (Suecia). Estas instalaciones, con una superficie de 11.500 metros cuadrados, y que estarán operativas a finales de 2024, suministrarán cerca de 17.000 referencias de productos secos, frescos, frutas y verduras, así como alimentos congelados. El centro automatizado de distribución de alimentos está diseñado para gestionar un volumen de pedidos diario de 412.000 cajas.



MARÍTIMO

Sevitrade embarca transformadores eléctricos en Sevilla

Sevitrade realizó la manipulación portuaria y estiba de siete transformadores eléctricos, de 120 toneladas cada uno, en el muelle de la Esclusa del puerto de Sevilla. Esta operativa también

incluyó la carga de 43 radiadores, seis contenedores de 40 pies, siete tanques y una veintena de cajas de accesorios. La gestión y el embarque en el buque "Grand Light" fue organizada por Seatrans Maritime.



SERVICIOS

Alfaland presenta nueva gama de tractores de terminal y ro-ro de MOL

Alfaland ha presentado al mercado la nueva gama de tractores de terminal y ro-ro de la marca MOL. Estos vehículos están diseñados para trabajar en sectores como el portuario; logístico y distribución; metalúrgico e industria pesada en general. Alfaland ofrece servicio comercial y postventa en sus 10 delegaciones propias situadas en Atios-Porriño (Pontevedra), A Coruña, Meres-Siero (Asturias), Barcelona, Valencia, Sevilla, Madrid, Valladolid, Lisboa y Santa Cruz de Tenerife, así como en los 26 concesionarios repartidos en España y Portugal.



SERVICIOS

Michelin eleva eficiencia de los neumáticos de invierno para camiones

Michelin ha iniciado la comercialización de su nueva gama de neumáticos de invierno para camiones. Bajo la denominación Michelin X Multi Grip, aumentan su eficiencia con respecto a la gama predecesora, destacan desde el grupo. Estos neumáticos cuentan con la certificación 3PMSF, y han sido desarrollados para "garantizar la máxima seguridad y movilidad en condiciones invernales severas, gracias a un alto nivel de agarre en carreteras nevadas y deslizantes sin renunciar a la duración y a la reducción del consumo para un transporte más sostenible". Su dibujo de la banda de rodadura, con laminillas evolutivas basadas en la tecnología Michelin Regenion, proporciona agarre incluso a medida que el neumático se desgasta, añaden. Con una profundidad de dibujo restante de 5 mm, la tracción sobre nieve mejora en un 50 por ciento y la frenada sobre nieve en un 20 por ciento frente a su predecesor, concluyen.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com