



El Gobierno de Sánchez continúa mareando la perdiz con la estiba

Busca encajar la libertad de contratación que exige Bruselas con un 'estatus especial' para los portuarios

PAG.10-11



Carlos Moreno
Cons. delegado de Ontime
"LOS OPERADORES MONOSERVICIO TENDRÁN QUE BUSCAR ALIANZAS"
Páginas 8-9

MARÍTIMO / 36

La terminal 4.0 de Algeposa toma forma en Pasaia

CARRETERA / 38

El operador Servi Global Trans 2015 crece con el 'Brexit'

OPER. LOGÍSTICOS / 39

Delcom refuerza su actividad en el País Vasco y Asturias

La pandemia hace caer las demandas de transporte un 15%

Las Juntas Arbitrales del Transporte acusaron la paralización de los procesos administrativos durante la primera ola de la pandemia. Las demandas registraron un descenso del 15,4 por ciento en 2020, con un total de 4.245 reclamaciones presentadas. Además, la memoria de actividad sigue reflejando el impacto de la morosidad. Las reclamaciones por impago suponen el 68 por ciento. **PAG 14**

El sector apuesta por el biogás para avanzar en la descarbonización

El transporte puso de manifiesto su apuesta por el gas renovable o biogás en el marco del 'Green Gas Mobility Summit', organizado por Gasnam. La asociación avanzó que espera que los fondos europeos Next Generation se conviertan en "la palanca necesaria para su desarrollo como combustible", con un reparto justo entre tecnologías, y reclama "ayuda de la Administración". **PAG 24-25**

VIAA espera año récord de actividad en sus autopistas ferroviarias

VIAA espera cerrar un año récord en tráficos a través de sus autopistas ferroviarias, que utilizan transportistas españoles, ante el aumento de la demanda. Un crecimiento propiciado por factores como la falta de conductores y la escalada del precio del gasóleo. La filial de SNCF aumentará las frecuencias de la conexión con Luxemburgo y espera volver a operar desde Barcelona en 2022. **PAG 26**

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

MESA de Redacción

Los peajes a camiones en las carreteras guipuzcoanas siguen acaparando titulares en los medios de comunicación. El último capítulo, de momento, de esta historia interminable llega desde el Tribunal Supremo, que inadmite los incidentes de nulidad planteados por la Diputación de Gipuzkoa y las Juntas Generales. La decisión supone un nuevo "varapalo judicial", según insisten organizaciones empresariales de transporte por carretera, que exigen la paralización inmediata del cobro de peajes. Pese a este contratiempo, como ya adelantó este periódico, la entidad foral sigue empeñada en este 'pago por uso' y ya trabaja con una nueva propuesta que supondría triplicar el peaje a los transportistas.

La startup Transeop desarrolla un algoritmo de contratación directa de transporte en tiempo real, desde un palé a un camión completo, basado en la aplicación de un sistema de inteligencia artificial. Un desarrollo "pionero" en el mercado, según destacan desde la plataforma, que "permite el cálculo exacto, con un margen de error del 3 por ciento, del precio de mercado" de los servicios de transporte. Dentro de los parámetros de cálculo se incluyen factores medioambientales y de sostenibilidad. Igualmente, se tiene en cuenta la estacionalidad, orígenes y destinos, tipos de carga y hasta otros 35 factores relevantes que forman parte de la configuración del coste del transporte.

La plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible se une al Pacto Verde de la Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU), que en España está promoviendo la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic). Este *Green Compact* establece una hoja de ruta para conseguir que el transporte por carretera alcance la neutralidad de emisiones en 2050. El Pacto Verde prevé que los combustibles bajos y nulos en carbono reduzcan las emisiones de CO2 hasta en 1.000 millones de toneladas al año.

Asociaciones de transportistas, junto con otros operadores y compañías de seguros, demandan el desarrollo de aparcamientos seguros. Organizaciones como Fenadismar, que forma parte de la europea UETR, confirman que "existe una necesidad urgente" de más fondos para apoyar las nuevas áreas a lo largo de la red europea de carreteras TEN-T. En este sentido, desde Fenadismar aseguran que "la nueva convocatoria de financiación dentro del Mecanismo Conectar Europa es fundamental para garantizar inversiones en movilidad inteligente, sostenible y segura en la UE".

JONÁS



SE MUEVEN



Ramón Bernal

Ramón Bernal es el nuevo director general de Lantegi Batuak, organización privada no lucrativa dedicada a la generación de oportunidades laborales para personas con discapacidad en Vizcaya. Bernal, toma el relevo de Txema Franco.



Francisco Barea

Francisco Barea Paz ha tomado posesión como nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao. Ingeniero de caminos, canales y puertos, Barea llega con el reto de reactivar los tráfi-cos de la dársena gallega.



Antonio Peña

Element Logic, empresa tecnológica con sede en Noruega, especializada en automatización y robotización de almacenes, ha reforzado su equipo en España y Portugal con la incorporación de Antonio Peña como nuevo Sales Manager.



Antonio Llobet

El presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas, Antonio Llobet, ha sido reelegido presidente de la Asociación de Operadores Económicos Autorizados (OEA) Aduaneros y Logísticos, por un nuevo período de cuatro años.



Mayte Galeano

XPO Logistics nombra a Mayte Galeano directora de Recursos Humanos del sur de Europa y Marruecos. Galeano se incorporó en 2020 a XPO como socia del negocio de recursos humanos en Iberia antes de su actual promoción.

DEBATE

SÍ

José Manuel Pardo
Diretor técnico de Astic

Sin duda que faltan conductores profesionales. Y no solo en España, es un problema generalizado en Europa. Solo hay que ver lo que está pasando en el Reino Unido donde la situación es más acuciante por el 'Brexit'. La profesión no es atractiva para la gente joven que busca otros trabajos. Y ello se debe a múltiples factores. Hace años, por ejemplo, numerosos trabajadores llegaban a la profesión por la opción que suponía de viajar o por la autonomía del trabajo que no estaba tan regulado. Ahora, se valoran más factores como la conciliación familiar, lo que es más difícil sobre todo para el conductor de larga distancia. La perspectiva de la conducción autónoma también puede restar atractivo para que la gente joven vea el transporte como una profesión con futuro. También falta más integración de la mujer. La solución a largo plazo no es, como dicen los sindicatos, mejorar las condiciones laborales. De hecho, se paga más en el momento que faltan conductores.

¿Faltan conductores profesionales en España?

Francisco Vegas
Secretario Gral. Sector Carreteras CCOO

NO

No podemos asumir que falten conductores como se quejan los empresarios cuando hay 60.000 profesionales que están inscritos en el SEPE porque no encuentran trabajo y 100.000 que están esperando una primera ocupación. No faltan conductores, faltan condiciones, y no necesariamente tiene que ser una cuestión solo de dinero. El problema es el trato que recibe el conductor. Hay que preguntarse cómo nos tratan en un almacén un fin de semana esperando para poder descargar. El grado de indignación de los conductores ha sido abismal durante la pandemia. No faltan conductores, lo que faltan son condiciones laborales porque actualmente, por ejemplo, hay un trato despreciable en los centros de carga y descarga. Hay que garantizar unas condiciones laborales. El transporte en España está carente de condiciones laborales y de una mínima dignidad en el día a día del trabajo que desempeñan los conductores profesionales.



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, Antxon 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

El difícil punto de equilibrio de la estiba

Anda el Gobierno de Pedro Sánchez muy interesado en buscar una solución para el modelo de estiba. Así lo trasladan los equipos ministeriales de Transportes y Trabajo ante la presión que viene desde el muelle, un 'volcán' que permanece atento para estallar si se incumplen las intenciones del Ejecutivo. Estas no son otras que dotar al modelo laboral de la estiba, el tradicional 'pool', hoy denominado Centro Portuario de Empleo, con un 'estatus especial', que le permite sobresalir por encima de las empresas de trabajo temporal, marco legal en el que se deberían mover.

El proyecto, impulsado por el sindicato Coordinadora persigue mantener el régimen especial en el que tradicionalmente se ha movido el trabajo de los muelles, muy lejos, a priori, de un modelo moderno y competitivo, en el que cualquier trabajador tiene idénticos derechos y libertades. El objetivo es asegurar la carga de trabajo de los más de 6.000 trabajadores que man-

tiene el sistema en nómina a través de los 'pools'. No parece que este sistema sea el más justo, el más convencional, el que permita salvar los requerimientos que las autoridades de Competencia, tanto de Europa como de España, han venido exigiendo a los actores sociales y a la Administración. Los 'tiempos nuevos' en la estiba se complicarán si el Gobierno cede ante las exigencias sindicales y otorga "nuevos privilegios" a los portuarios, condiciones laborales mejores a las de otros trabajadores en los muelles. El modelo está llamado a ser denunciado, otra vez, ante los tribunales, si la Administración no logra un consenso que satisfaga a todos. España se sigue jugando su competitividad y la confianza de las navieras internacionales en aumentar el ritmo de sus inversiones. Debajo de todo, están los costes salariales, el precio de manipulación de cada contenedor, así como la estabilidad del atraque de las terminales con una paz social que está amenazada si no se logra un equilibrio.

Ya nadie quiere un camión para ser feliz

No es un problema nuevo. Viene de lejos, pero ya está empezando a pasar factura, provocando tensiones en las cadenas de suministro: faltan conductores profesionales. Y no solo en España, donde el déficit se ha cuantificado en unos 15.000 transportistas. Se trata de un problema global.

La cuestión no es baladí. Si no se hace nada, en poco más de una década, a medida que se sumen nuevas jubilaciones y el *ecommerce* siga imparable, no habrá chóferes y la libre circulación de mercancías, uno de los pilares de la UE, estará en serio peligro.

La solución no es fácil. Los jóvenes ya no quieren ser transportistas. Demasiadas horas al volante, lejos de la familia y los amigos. Y las duras condiciones laborales, no ayudan. Tampoco la excesiva rigidez normativa, ni su mala imagen: "el transporte por carretera contamina, congestiona las carreteras y provoca acci-

dentos". Una mentira mil veces repetida, que al final acabará por convertirse en realidad.

Urge dignificar la profesión. Y la reciente alarma sanitaria, en la que se ha puesto en valor su profesión, debería ser un buen punto de partida, si se consigue, finalmente, pasar de los aplausos, las palmadas en la espalda y las buenas palabras a los hechos.

Las administraciones, las empresas, los agentes sociales y los cargadores están obligados a entenderse y remar juntos en la misma dirección. El objetivo es claro: conseguir hacer atractiva la profesión para poder seguir generando empleo. No hay lugar para los versos sueltos. El futuro está en juego. No se puede seguir esperando a ver qué pasa. El comercio no se detiene y alguien tendrá que llevar las mercancías de un lugar a otro. Mejor prevenir, que curar. Y el transporte por carretera lleva varios años avisando...



Alfonso Alday

LA ROSCA

El sector del transporte por carretera empieza a estar harto del ninguneo constante del Ministerio

Sin caretas

El Gobierno de Pedro Sánchez se ha quitado, por fin, la careta sobre el 'pago por uso'. "Estamos trabajando en una propuesta de tarificación de la red de carreteras de alta capacidad del Estado". Así lo avanzó la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, en su reciente comparecencia ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso. Se podía decir más alto, pero no más claro. Lejos quedan los juegos de ilusionismo del anterior titular de esta cartera, José Luis Ábalos, que primero apuntó que la implantación de los peajes era una imposición de Bruselas, y luego, tras el desmentido de la propia CE, aseguró que "no hay nada más que intentar abrir un debate". Nada por aquí, nada por allá y magia...

La noticia ha levantado ampollas en el transporte por carretera, vital para el funcionamiento de la cadena de suministro, como se ha puesto de relieve en la crisis sanitaria, pero no ha causado sorpresa. Es la crónica de una 'derrota' anunciada. Por si acaso, algunas organizaciones empresariales recuerdan el compromiso del Ministerio, adquirido en 2020, a no implantar la 'euroviñeta' sin consenso. Ahora bien, el acuerdo lleva la firma del entonces número 2, Pedro Saura, en nombre del ahora exministro Ábalos. Y ninguno está ya en la 'casa'. Es evidente que se necesitan recursos para mantener unos estándares de calidad en las carreteras. Solo hace falta hacer una pequeña excursión para observar el déficit en conservación y mantenimiento. Pero teniendo en cuenta que el sector ya aporta a las arcas públicas más de 19.000 millones al año... algo se me escapa. ¿A dónde va el dinero? El transporte por carretera empieza a estar harto del ninguneo constante del Ministerio. A la espera, aún, de un encuentro con la nueva ministra, el sector recuerda los numerosos asuntos urgentes encima de la mesa y exige que se acelere el diálogo. ¿Habrá puñetazo en la mesa o los transportistas continuarán encajando los golpes?

a.alday@grupoxxi.com



SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

El CSIC, el ejemplo perfecto de un sistema burocratizado, una organización anquilosada y un personal envejecido

22 ratones

Hemos sabido que la vacuna española del CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) contra el coronavirus, una de las tres que la ciencia española está desarrollando, se encuentra muy avanzada, pero ha tropezado con un problema complicado: solo han podido probarla en 22 ratones.

Eso sí, con ese colectivo tan representativo, la vacuna ha demostrado un 100 por ciento de eficacia. Lástima. Porque probar su eficacia con monos y no digamos con personas, necesario para su aprobación, va a ser imposible: Sanidad se ha negado en redondo a permitirlo. Sus razones tendrá.

Tenían algo prometedor entre manos pero, de momento, todo ha quedado en un intento.

Pobres ratones. No saben que su sacrificio no ha servido para nada. A pesar de que la ministra Carolina Darias ha afirmado que gracias a esa vacuna "España está jugando un papel activo en la búsqueda de soluciones frente a la pandemia". Para ello, el Ministerio de Ciencia e Innovación se ha gastado la considerable cifra de 4,4 millones de euros en dichos proyectos. Pfizer debía estar temblando. Se le podía acabar el chollo.

Lo ocurrido es muy propio de la investigación pública española que rara vez se involucra en la parte práctica del proceso, que no baja a tierra, que no se plantea la industrialización de lo que investiga, que no conecta con las empresas y la economía. O sea, mucha investigación y poco desarrollo.

El volumen de patentes útiles, convertidas en productos comercializables, que el CSIC ha desarrollado a lo largo de la historia, debe ser simbólico.

Para un país que dedica a la investigación un presupuesto escaso, poco más del 1 por ciento del PIB, la investigación pública constituye un despilfarro de esfuerzos sin contrapartida real: no devuelve lo que cuesta, ni a corto ni a medio plazo, no revierte en beneficio del crecimiento económico, no mejora la productividad ni ayuda a cambiar el modelo productivo. Algo que la economía española necesita como el comer.

El CSIC es el ejemplo perfecto de un sistema burocratizado, una organización anquilosada y un personal envejecido. Un lujo que no nos podemos permitir.

transporte@grupoxi.com

COMPLEMENTARIOS



El puerto de Cartagena y SEPES han formalizado el acuerdo de compra de 276.000 m2 para el desarrollo de la futura ZAL. En la imagen, la presidenta de la Autoridad Portuaria, **Yolanda Muñoz**, y el director general de la Entidad Estatal del Suelo, **Lucrecio Fernández**.

VICIOS *de transitario*



Jesús Cuéllar

Llamar "tormenta perfecta" o tsunami a lo que está ocurriendo en el transporte marítimo son figuras que se han empleado para describir el conjunto de alza de precios, escasez de contenedores, falta de capacidad, demoras, cancelaciones...

Perder toda esperanza

La cuestión es que parece que esas expresiones ya no son válidas, porque tanto los tsunamis como las tormentas tienen una duración relativamente limitada y terminan pasando, mientras que la situación que vivimos con los fletes marítimos no parece que vaya a remitir en lo que queda de 2021 y que lo más probable es que nos acompañe, al menos, durante todo 2022.

El elemento básico de todo este complejo conjunto de factores que inciden en la situación es que no existe capacidad para absorber la demanda.

En la primera mitad de 2021, el crecimiento global del tráfico de contenedores ha sido del 17,5% sobre 2020. Mientras tanto, la capacidad de las navieras se ha incrementado solo en un 3,1%. De cara al futuro, las previsiones para 2022 son de un crecimiento del comercio y de la demanda de transporte marítimo por encima del 5% anual, mientras que las posibilidades de incremento de capacidad se prevén en el entorno del 3%, así es que la brecha se mantendrá durante 2022. Esto me lleva a perder toda esperanza de que en el próximo año los fletes marítimos se moderen acercándose a niveles prepandemia. Quizás se pueda lograr en 2023, cuando se van a hacer entrega de los nuevos buques actualmente encargados y que inyectarán una

capacidad de transporte adicional de más de dos millones de contenedores.

Otro de los aspectos clave es la velocidad con la que el stock de contenedores existentes puede realizar los viajes, porque obviamente cuanto más rápidamente roten y estén de nuevo en disposición de cargar, más capacidad de transporte habrá. Y viceversa.

Aquí las noticias tampoco son buenas. Además de intentar resolver la situación de los puertos colapsados con buques en espera de hasta una semana para entrar, terminales al límite de sus capacidades y problemas en el transporte terrestre de los contenedores, también hay que tener en cuenta que el transporte marítimo está intensificando los esfuerzos en la reducción de emisión de gases de efecto invernadero. El pasado mes de junio, la IMO adoptó nuevas regulaciones respecto al nivel de CO2 emitido por la flota actual y futura, que entrarán en vigor a partir de 2023 y que mientras se adaptan los motores conllevará probablemente una navegación más lenta, aumentando el tiempo de tránsito de los viajes.

Definitivamente, más que estar sufriendo una tormenta parece que hayamos entrado en una nueva época en el transporte marítimo.

jesus@cuellar.eu

QUÉ *bien*

La apuesta de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) por la Formación Profesional Dual, que está consiguiendo atraer a profesionales jóvenes, en un contexto en el que la industria se enfrenta a una acuciante falta de mano de obra cualificada, como conductores de vehículos pesados, jefes de tráfico o directores de operaciones. Además, el desarrollo del *ecommerce* y la creciente automatización está favoreciendo la aparición de nuevos perfiles más tecnológicos. En su segunda promoción (2020-2022), el proyecto de la patronal "gana músculo" al contar con más empresas y estudiantes matriculados. En concreto, 27 alumnos, que tendrán la oportunidad de formarse en El Corte Inglés, Alsa, Dachser, Stef o Eroski, según recuerdan desde Astic. Se trata de un proyecto pionero en la Comunidad de Madrid, ya que es la primera vez que se implanta un ciclo de grado superior en Transporte y Logística en modalidad dual en un centro educativo de titularidad pública en esta comunidad.



Marcos Basante, presidente de Astic.

QUÉ *mal*

Los transportistas madrileños han recibido con "profunda decepción" la aprobación de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) del ayuntamiento de Madrid. CETM-Madrid lamenta que ninguna de las propuestas que había presentado para lograr que la actividad de transporte de mercancías fuera más eficiente y sostenible en la capital hayan sido tenidas en cuenta. Entre ellas, la demanda de flexibilización de dos años en el calendario de renovación de flotas, así como una ampliación de horarios para los vehículos industriales. CETM-Madrid considera que la situación para el sector "va a ser inasumible". La patronal estima que se tendrán que afrontar inversiones para la renovación de flotas por valor de más de 900 millones de euros en los próximos tres años, para adaptarse a los requisitos impuestos por el ayuntamiento.



Boluda Towage celebra el bautismo de cuatro nuevos remolcadores. La división de remolque de Boluda Corporación Marítima ha puesto en servicio este año cuatro remolcadores Damen de nueva construcción con motivo de la ampliación de la concesión del servicio de remolque en el puerto belga de Zeebrugge (Bélgica).

TRIBUNA LIBRE



Vitali Eremenco

El sector logístico espera más cambios reglamentarios en el transporte por carretera, que entrarán en vigor en febrero de 2022. El año pasado, la CE aprobó un 'Paquete de Movilidad' que regula las

entregas por carretera en los países de la UE. Los cambios protegerán los derechos laborales de los transportistas en Europa, ya que regularán el trabajo, el descanso y los regímenes de cabotaje

Paquete de movilidad de la UE

El Reglamento 2020/1054 de la UE, relativo a los horarios de trabajo y de descanso de los transportistas, entró en vigor el 20 de agosto de 2020. La legislación exige a los conductores volver al país del registro legal de su empleador y tomar, al menos, una semana de descanso cada 4 semanas. Los profesionales no pueden pasar su semana de descanso en la cabina de un vehículo. En ese caso, el empleador tiene la obligación de pagar un alojamiento temporal alternativo.

A partir de febrero de 2022, el Reglamento 2020/1055 de la UE y la Directiva 2020/1057 de la UE implementarán los siguientes cambios regulatorios en el 'Paquete de Movilidad':

1. Un camionero que realiza una entrega internacional solo de ida se debe registrar como trabajador de viaje por motivos profesionales. Si los salarios del mercado del país de destino son más altos que los salarios del país de residencia del conductor, la retribución se debe ajustar en consecuencia.

2. Los camioneros que efectúan entregas de cabotaje en un país para un empleador registrado en un país diferente también deben registrarse. Se puede realizar un máximo de 3 operaciones de trans-

porte de este tipo en un país en un periodo de 7 días. Después de este periodo, el camión no puede entrar en el país durante 4 días.

3. Un vehículo propiedad de una empresa de la UE utilizado para un transporte internacional debe volver al país de registro de su propietario, en un plazo máximo de 8 semanas desde su salida.

El objetivo de las nuevas reglas es regular los regímenes de trabajo y de descanso de los camioneros, así como garantizar la igualdad de acceso a la profesión y a los mercados locales. Gracias a los nuevos reglamentos, un camionero internacional tendrá derecho a una compensación mejor para viaje de negocios, sobre todo cuando los salarios del mercado en el país de entrega son más altos que aquellos en el país de residencia del transportista. El cabotaje también se regulará para que los chóferes de países de la UE con salarios más elevados no estén en desventaja competitiva en relación con los de los países con salarios inferiores. Para las empresas de transporte y de logística, las nuevas reglas implicarán cambios estructurales. Los pequeños y medianos transportistas del Este de Europa tienen tendencia a reorientarse en los mercados domésticos, ya que los

costes financieros de transporte de bienes a otros países de la UE no son rentables. Se espera, entonces, una escasez de capacidad en Europa occidental, al tiempo que un exceso de capacidad en Europa del Este.

El mercado del transporte por carretera está atravesando momentos difíciles. Los precios del combustible en los países de la UE están aumentando. Se prevé que la demanda de petróleo seguirá incrementándose hasta finales de 2022. Además, la falta de conductores se está agudizando. Los nuevos reglamentos harán que la industria sea más atractiva para los profesionales. Al mismo tiempo, sin embargo, las nuevas reglas comportarán también costes de transporte por carretera más elevados para los operadores logísticos. En algunas zonas, con escasez significativa de transportistas, se espera un aumento de los costes de un 15 por ciento o más. Si los proveedores de servicios logísticos no han empezado a trabajar estrechamente con sus socios para buscar soluciones, es ahora el momento de hacerlo. De lo contrario, sus negocios están en riesgo.

Vitali Eremenco es director adjunto de Operaciones de AsstrA para el transporte por carretera

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

Aunque en su conjunto, el aumento de los pesos y dimensiones es favorable, puede haber también perdedores

Pesos y dimensiones

En los últimos años hemos asistido a un debate sobre la conveniencia de elevar los pesos y dimensiones de los vehículos. Los cargadores abogan desde hace tiempo por autorizar de manera generalizada 44 toneladas, en lugar de 40, en un tráiler convencional. Por otra parte, desde 2015 se permite la circulación de megacamiones de hasta 60 toneladas y 25,25 metros de longitud en determinados recorridos. Además, se están empezando a ver en nuestras carreteras, aunque sea de modo experimental, configuraciones de *duotrailers* de hasta 70 toneladas con una longitud máxima de 31,70 metros. También está sobre la mesa ampliar la altura máxima hasta los 4,5 metros.

Aunque los vehículos de gran tamaño tienen nichos de mercado específicos, es cierto que pueden dar lugar a importantes ganancias de competitividad, reduciendo los costes del transporte por tonelada-kilómetro, y, en consecuencia, las emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero. Incrementar pesos y dimensiones plantea también algunos problemas. El más importante es que, si no se ajusta el número de ejes del vehículo a la carga, el coste de mantenimiento de las infraestructuras aumentará sustancialmente. Además, ciertas configuraciones, como el *duotrailer*, pueden exigir inversiones para adaptar las infraestructuras. Si no se internalizan estos costes a través de un sistema de pago por uso, dicho sobrecoste recaerá en toda la sociedad. Otro aspecto a tener en cuenta es el impacto en los transportistas. La fuerte presión de los cargadores por reducir precios puede llevar a que los mayores costes por vehículo no sean compensados correctamente a los transportistas. Esto puede ser especialmente problemático en el caso de las 44 toneladas ya que las características del vehículo son iguales a las de un tráiler convencional de 40 toneladas. En resumen, evolucionar hacia mayores pesos y dimensiones tiene sentido económico y ambiental, especialmente en la medida en que la mejora de las infraestructuras de carreteras así lo permiten. No obstante, hay que tener en cuenta que, aunque en su conjunto la medida es favorable, puede haber también perdedores. Para llegar a una solución que beneficie a todos, es necesario abrir un diálogo sereno entre cargadores, transportistas y administraciones.

jo Manuel Vassallo@upm.es

REVOLERA



Ramón Valdivia

La sostenibilidad hay que entenderla como un triángulo equilátero: medioambiental, económica y socio-laboral

Sangrante

Según la UE, por cada 150 kilómetros debería haber un aparcamiento para vehículos pesados, así que España debería disponer de más de un centenar de estos *parkings*, pero la realidad, por desgracia, es muy diferente y no digamos ya, si buscamos que sean seguros y confortables. Si ampliamos nuestra mirada, observamos que Europa tiene el mismo problema: con más de 135.000 kilómetros de carreteras solo disponen de 300.000 plazas para camiones, de las que únicamente 7.000 son seguras. Claramente insuficientes.

En definitiva, los profesionales del camión padecen de forma sistemática descansos de mala calidad, con la perpetua espada de Damocles de que les roben la carga e, incluso, de ser atacados. Y no estoy exagerando. El coste anual de los robos de mercancías en Europa supera los 8.000 millones; el 75% de ellos se produce en áreas de descanso. A medio plazo, esto se traduce en una razón más para que nuestros jóvenes continúen sin decantarse por esta profesión. Una descapitalización humana que ni nuestra economía ni la de ningún país desarrollado puede permitirse, so pena de que se convierta en cotidiana la noticia de desabastecimientos en la distribución o roturas de suministro en la industria, por no citar más que un par de ejemplos recientes.

En este contexto, leemos que la CE destina más de 1.500 millones a infraestructuras de carga para combustibles alternativos, pero solo 100 millones en aparcamientos para camiones. Un desequilibrio sangrante que parece no interesar a nadie. Aunque llevamos años trabajando para hacer realidad nuestra parte del Pacto Verde Europeo con iniciativas como el *Green Compact* de IRU, el Pacto por la Movilidad Sostenible de EMS o la Plataforma para la Promoción de los Ecombustibles, no podemos evitar tener los pies en la tierra y recordar que la sostenibilidad hay que entenderla como un triángulo equilátero: medioambiental, económica y socio-laboral. Si no queremos sufrir graves distorsiones de las cadenas de suministro y de nuestras exportaciones, entre todos debemos trabajar para atraer talento joven a la profesión de transportista y un factor importantísimo para conseguirlo es ampliar y mejorar la red de estacionamiento para camiones de nuestro país.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

Renfe ha anunciado el inicio del proceso para la adquisición y mantenimiento de 12 locomotoras eléctricas de gran potencia en ancho internacional o UIC destinadas a su filial de mercancías. El operador destinará 178 millones de euros a esta operación. Dentro de esa inversión se incluye la adquisición de las locomotoras y su mantenimiento por un plazo de 15 años. Renfe Mercancías utilizará estas nuevas locomotoras en líneas electrificadas tanto de la red nacional como de la sección internacional de la línea Figueres-Perpignan, así como por la red convencional francesa. Además, la sociedad dirigida por **Joaquín del Moral** las tendrá ya operativas para poder circular cuando esté listo el Corredor Mediterráneo. Con la adquisición de estas locomotoras, que supondrán mayor capacidad de carga y mejores niveles de fiabilidad, Renfe Mercancías ha anunciado que pretende incrementar su actividad y su cuota en el transporte por ferrocarril de mercancías, principalmente en el ámbito internacional. El grupo público presidido por **Isaías Táboas** hace especial hincapié también en los significativos ahorros por externalidades que permite esta apuesta por nuevas máquinas eléctricas de ancho internacional. Renfe Mercancías asegura que los tráfico que realizó el pasado año supusieron un ahorro para la sociedad de 291 millones por costes externos y evitaron la emisión a la atmósfera de 850.000 toneladas de CO2 y el consumo de 425.000 toneladas equivalentes de petróleo. La apuesta de Europa por la sostenibilidad es el clavo ardiendo al que se sujeta Renfe Mercancías, en plena incertidumbre sobre su futuro tras acumular la friolera de cerca de 300 millones de euros en pérdidas desde 2013 y seguir perdiendo volúmenes. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

¿Quién es capaz de ceder el testigo en una empresa de éxito de verdad? Muchos conocemos empresas, de todos los tamaños, que han sido líderes efímeros que no han sabido gestionar esa transición y han acabado por formar parte indiferenciada del común de sus competidores, papel que no están acostumbrados a jugar y, por tanto, en el que se encuentran descolocados

Innovación

Llevar la innovación en el ADN es requisito indispensable para que una empresa logre alcanzar el grado de líder en el sector en el que desarrolle su actividad.

Eso requiere, a su vez, que el piloto que la dirige tenga también esa cualidad y sea a su vez capaz de transmitirlo a todo su equipo.

Algo que distingue al líder es que no solo no oculta sus avances para evitar que le copien, sino que se encuentra cómodo con que eso suceda, porque eso le supone una posición de ventaja ante sus competidores. Copiar implica dedicar mucho tiempo a entender en profundidad aquello que se está copiando, estructurarlo, ordenarlo y llegar a implantarlo. Todo ello requiere tiempo que el líder lo va a dedicar a diseñar, desarrollar e implantar un nuevo modelo de actuación que le garantice seguir llevando la iniciativa mientras sus competidores se verán abocados a mantener su condición de segundones, manteniéndose al rebufo del verdadero líder.

Por tanto, ser el primero no conlleva tener la condición de líder. Sin embargo, ese liderazgo supone un gran desgaste, especialmente mental, que muy posiblemente requiera, a su vez, de una

rotación, principalmente entre los miembros que lo dirigen, pero no solo en estos, sino también entre el resto del equipo. Pero, ¿quién es capaz de ceder el testigo en una empresa de éxito de verdad? Muchos conocemos empresas, de todos los tamaños, que han sido líderes efímeros que no han sabido gestionar esa transición y han acabado por formar parte indiferenciada del común de sus competidores, papel que no están acostumbrados a jugar y, por tanto, en el que se encuentran descolocados. El mismísimo Jeff Bezos ha nombrado recientemente un CEO al que, por definición, se le debería suponer con todas las atribuciones para liderar Amazon, pero él se mantiene como presidente "ejecutivo" de la empresa, lo que puede sembrar muchas dudas sobre su alejamiento real del poder en la compañía, porque tan solo necesita de una "sugerencia" por su parte, por liviana que esta sea, para que los demás se muevan sin dudar en esa dirección.

En definitiva, ¿cuántas empresas hay realmente líderes y no tan solo son circunstancialmente las primeras?

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

Lo que mata cualquier proyecto colaborativo son los egos cuando empiezan a manifestarse por encima de lo práctico

Egos

Hace unos días nos encontramos con el anuncio de una iniciativa francamente ilusionante. La Comunidad de Madrid creará cuatro clústeres tecnológicos en 2022 para impulsar la digitalización: Transformación Digital, Inteligencia Artificial, Internet de las cosas y Blockchain, asignando una inversión inicial de 1,65 millones de euros. Es un buen principio.

Pretende convertir Madrid en el nodo digital del sur de Europa, potenciando las infraestructuras digitales, la mano de obra cualificada y el tejido empresarial.

Suponemos que habrá líneas de desarrollo transversales, puramente tecnológicas, pero es previsible que también verticales por sectores, y surgirán sinergias con otras líneas de apoyo público. Teniendo en cuenta la situación de nuestro sector en el ámbito de la digitalización, es una oportunidad que no debemos perder para trabajar en la modernización digital del transporte. Contamos en el sector con organizaciones, asociaciones y grupos de interés con capacidad suficiente para participar en esta iniciativa, la mayoría de ellas de ámbito nacional, radicadas en Madrid. Ejemplos de ello son Logistop, CITET, AET, ACE...

Junto con las de perfil más tecnológico transversales como ALAS-TRIA, AMETIC, AECHAIN, y muchas más, debemos trabajar en colaboración y empujar esta oportunidad todos unidos sin reservas ni reticencias. Parece fácil, pero en la práctica no lo es tanto a la vista de las experiencias previas.

Lo que empieza a matar cualquier proyecto colaborativo son los egos cuando empiezan a manifestarse por encima de lo práctico, y de eso vemos mucho a diario. Manejadores de asociaciones que miran principalmente por sus intereses particulares dejando de lado, más o menos disimuladamente, el interés colectivo de sus socios. Así empieza la decadencia de las asociaciones que caen en ello. Se empieza a degenerar, esto se extiende como un cáncer y acaba matándolas. Algunas ya han pasado por esto en el pasado reciente, renaciendo de sus cenizas como un Ave Fénix hermoso y vital. Deben aprender de los errores pasados para no volver a caer en ellos.

Esperemos que el árbol de las vanidades no nos impida ver el bosque de los éxitos.

jmmartinezmourin@gmail.com

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Los estibadores son los verdaderos puntales de un sector esencial para nuestro país”.

Raquel Sánchez
Ministra de Transportes

“Subir el coste del factor de producción más intensivo que tenemos en España, el trabajo, es un error tremendo y causará más desempleo y más economía sumergida”.

Francisco Aranda
Presidente de UNO

“El incremento de la energía obliga a las empresas a trabajar incluso por debajo del coste”.

Ramón Valdivia
Director general de Astic

“Los peajes pretenden justificarse con el manido ‘pago por uso’, lo cual, tratándose de servicios y bienes públicos, es alarmante”.

Jorge Somoza
Secretario general de CETM-Madrid

“El diésel tiene la batalla perdida, aunque los precios del gas y la electricidad estén inestables”.

May López
Directora de Desarrollo de EMS

“La falta de conductores será mayor en dos o tres años; se acercan más jubilaciones”.

José María Quijano
Secretario general de CETM

“Las CCAA y los ayuntamientos necesitamos poner en marcha los fondos europeos para seguir asegurando una red de transportes competitiva y segura”.

David Pérez
Consejero de Ttes. Com. de Madrid

“El gas y el biogás son la solución, hoy, en el transporte y, además, contribuye al medioambiente”.

Gerardo Fernández
Socio div. de consultoría de PwC

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Carlos Moldes**
Pte. Grupo Moldtrans

EL servicio de transporte terrestre de Grupo Moldtrans que enlaza Valencia y Barcelona con Italia, con una periodicidad diaria, cumple 20 años. Desde su puesta en marcha en 2001, se ha convertido en uno de sus servicios estratégicos, que supone el 25,3 por ciento de la facturación de la división de transporte internacional del grupo presidido por Carlos Moldes. El colaborador italiano de Moldtrans es el transitario Bianchi & Co.



↑ **José Esteban Conesa**
Pte. Grupo Primafrío

Grupo Primafrío ha sido certificada y premiada con la primera estrella Lean & Green de Aecoc. El flotista, bajo la batuta de José Esteban Conesa, ha reducido en más de un 20 por ciento su indicador de huella de carbono desde 2015, a pesar del crecimiento exponencial de su negocio. Su gran reto es llegar al año 2030 con cero emisiones en el desarrollo de su actividad, adelantando en veinte años el objetivo de la Unión Europea.



↑ **Alba Carré**
CEO T. Calsina Carré

Alba Carré, directora general de Transportes Calsina Carré, ha sido seleccionada como ganadora de la Dirección Territorial Cataluña de los “Premios Mujer Empresaria CaixaBank 2021”, por su trayectoria, visión estratégica y capacidad de innovación. La empresaria, que es la tercera generación al frente de la empresa familiar, opta al premio nacional y a ser una de las representantes españolas en los galardones IWEC Awards 2021.



↓ **Joan Ignasi Elena**
Consejero de Interior

El Servei Català de Trànsit, dependiente de la consejería de Interior de la Generalitat, no deja de hacer méritos para seguir saliendo en esta sección. La edición pasada fue por prohibir la circulación de los vehículos pesados por la AP-7 los domingos por la tarde. Expirada esta prohibición, la ha sustituido por obligar a los camiones a que circulen exclusivamente por el carril derecho sin posibilidad de adelantar. Sobran las palabras.

AGENDA

CONGRESO AECOC DE SUPPLY CHAIN

Conferencia
5 de octubre de 2021 - Madrid
www.aecoc.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/

FRUIT LOGISTICA

Conferencia y Exhibición
9-11 de febrero de 2022
Berlín (Alemania)
www.fruitlogistica.com/es/

REVISTA DE PRENSA *Internacional*Seatrade
Maritime News

La crisis del cambio de tripulación empeora

“La forma en que tratamos a la gente de mar en 2021 es absolutamente vergonzosa”, aseguró el director ejecutivo de Anglo-Eastern Univan, Bjorn Hojgaard. Según describió la actual situación “los marinos vacunados debían permanecer en cuarentena durante 14 a 21 días antes y después de sus vuelos al puerto de embarque. Además, a menudo se les pedía que permanecieran aislados otros 14 días una vez a bordo. Incluso si se lesionan a bordo, muchas naciones se negarían a dejarlos en tierra para recibir

tratamiento”. Hojgaard afirmó que “los propietarios y gestores de flotas estaban haciendo todo lo posible para facilitar el cambio de tripulación, y que los culpables de esta crisis eran las naciones y los puertos que bloqueaban el proceso”.



Digitalización para frenar la congestión portuaria

La pandemia ha puesto de relieve la fragilidad de la cadena de suministro. “En los últimos meses, los brotes de la COVID-19 y el clima extremo en áreas de Asia han provocado niveles de congestión sin precedentes en los puertos de Europa y

América. Actualmente, solo una cuarta parte de los barcos en la ruta Asia-Norte de Europa llegan a tiempo”, reveló David Yeo, CEO de Innovent One de Singapur. A su juicio, es clave “digitalizar las operaciones de los remolcadores, pilotos y buques de servicio. Los algoritmos impulsados por inteligencia artificial pueden optimizar la planificación y garantizar que las personas y los activos estén disponibles cuando y dónde se necesitan”. Yeo defendió que para acabar con la congestión logística será necesaria la capacidad de compartir información a lo largo de la cadena y flexibilidad para adaptarse rápidamente a las interrupciones. La digitalización ayudará con ambas”.



La aduana británica pierde con los retrasos del 'Brexit'

La Aduana del Reino Unido se enfrenta a grandes pérdidas debido a los retrasos establecidos en sus controles para suavizar el impacto del 'Brexit'. La Agencia Tributaria británica (HMRC) anunció que proporcionaría un retraso de seis meses (175 días) en las declaraciones de las mercancías importadas entre el 1 de enero y el 1 de julio. Sin embargo, un experto en aduanas afirmó que “la mayoría de estas declaraciones demoradas no se están registrando”. Además, aseguró que “continúan los retrasos en la im-

plementación de los nuevos controles fronterizos, lo que significa que se están perdiendo cientos de millones de libras en impuestos”. Según alertó el experto, “las declaraciones retrasadas se contabilizan como complementarias y solo las pueden realizar empresas del Reino Unido homologadas para utilizar los denominados Procedimientos Simplificados de Flete Aduanero (PESC). HMRC señala que solo 35 sociedades gestionan actualmente dicha tramitación y parece haber pocas posibilidades de que esa lista crezca en el corto plazo. A su juicio, “las declaraciones no se están realizando de manera masiva y el Tesoro británico no está recibiendo lo que debería”.

CARLOS MARÍA MORENO DE VIANA-CÁRDENAS

CONSEJERO DELEGADO DE ONTIME

“Los operadores monoservicio tendrán que buscar alianzas si quieren sobrevivir”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

– ¿Cómo fue la evolución de Ontime en sus inicios?

– Ontime comenzó su andadura en 1991 con el objeto de prestar servicios como agencia de transporte y mensajería. En 1998, optamos por crear nuevas líneas comerciales con el objetivo de mejorar nuestros servicios y adecuarlos al futuro, especializándonos en servicios urgentes personalizados, tanto en el ámbito local como nacional e internacional. Esta plataforma *courier* dio vida a otra de carga, complementándose con vehículos especializados que nos permitían ajustar como un guante nuestra oferta a las necesidades del cliente.

– Pero no se detuvieron ahí.

– En 2002, constituimos la división de Logística y en el año 2004 creamos nuestra plataforma de Cargas Completas. En 2009 nació nuestra plataforma de Transporte de Viajeros, cerrando el círculo en lo que a transporte y logística se refiere. En definitiva, la figura del operador logístico con un servicio personalizado, lo que supuso una innovación importante en el sector. En 2015 damos un paso adelante creando nuestra nueva línea de negocio de Mensajería Digital, a través de nuevas tecnologías más eficientes y menos costosas que revolucionarán la emisión de envíos. Y en 2018 ampliamos nuestro negocio multimodal a nuevos mercados internacionales con la incorporación de nuestro centro logístico en Portugal, apoyado por siete delegaciones estratégicamente localizadas de norte a sur.

– ¿De qué medios dispone Ontime?

– Está presente en toda la Península a través de 25 centros logísticos y más de 30 delegaciones, con más 200.000 metros cuadrados. Nuestros recursos humanos los forman más de 1.500 empleados y 2.000 puestos indirectos y una flota superior a 1.000 vehículos formada con todas las categorías del transporte, incluidos vehículos ZERO y ECO.

– ¿Con qué cifra de ventas cerró el grupo el ejercicio 2020?

– Nuestra cifra de negocio se situó por encima de los 150 millones de euros, con un crecimiento del 33 por ciento respecto al año 2019.

– ¿Qué previsiones manejan para el cierre del presente año 2021?

– En 2021 vamos a llegar a una cifra cercana a los 200 millones de euros, con un crecimiento orgánico por encima del 23 por ciento.

Carlos Moreno, consejero delegado de Ontime, señala que las grandes compañías del sector “debemos ofrecer el mayor porfolio de servicios si queremos poder acceder a los grandes contratos que ofrece el mercado”. En esa estrategia está su compañía, que trata de consolidarse como operador logístico integral en el mercado ibérico. “Los operadores monoservicio tendrán que buscar alianzas e integraciones con operadores integrales si quieren sobrevivir”, advierte.

– Ontime apuesta por una visión ibérica del mercado del transporte y la logística, ¿no es cierto?

– El crecimiento exponencial que estamos experimentando en los últimos años provocará irremediablemente la apertura de nuestra marca a otros ámbitos geográficos europeos, aunque por el momento nuestros objetivos están centrados en convertirnos en el primer operador logístico integral ibérico.

– ¿Contar con la suficiente capilaridad en el mercado ibérico es una palanca necesaria para poder participar en los grandes contratos logísticos a escala europea?

– Sin duda ninguna. La globalización que está experimentado el mercado nos obliga a diversificar y ampliar nuestro porfolio de servicios, buscando aquellas compañías

que con un único CIF puedan dar servicio a todas sus necesidades. El futuro nos obligará a que compañías como la nuestra busquen sinergias con otros grupos extranjeros para poder acceder en un principio a los grandes contratos.

– En el marco de su plan de expansión, la compañía lleva unos meses impulsando una red de transporte ibérica que contará con delegaciones propias y de cesionarios de marca.

– Ontime ha participado en varias redes a lo largo de su historia, pero ahora ha llegado el momento de generar la nuestra propia, poniendo en valor todo lo positivo de nuestra experiencia en otras redes y evitando caer en los errores que se cometen en este tipo de organizaciones. Para acertar siempre hay que mirar al mercado, a los distintos actores del ecosistema, y nuestra red debe adaptarse a las necesidades de todos para generar una gran marca.

– ¿Qué objetivo persiguen?

– Pretendemos constituir la red más potente desde el punto de vista del porfolio de servicios, de su capilaridad y, desde luego, desde el punto de vista de compartir esta gran oportunidad con los distintos actores, con una única marca y un proyecto de expansión, un *compliance* y solo un negocio para todos. Es otra forma de entender nuestro sector dentro de un entorno diferente y en pleno siglo XXI.

– Han integrado ya a compañías como Transportes La Murciana, Gallastegui y Destina Logística, todas ellas con distintos perfiles dentro del sector. ¿Por qué están apostando por incorporaciones tan heterogéneas a su red?

– Como comentaba anteriormente, las grandes compañías debemos ofrecer el mayor porfolio de servicios si queremos poder acceder a los grandes contratos que ofrece el mercado. Las adquisiciones ya rea-

lizadas han supuesto la generación de una nueva compañía, con un mayor porfolio de servicios si cabe, y siempre dentro de nuestro modelo de logística integral en Iberia.

– ¿Habrá nuevas incorporaciones?

– Habrá incorporaciones a medio y largo plazo. Ontime es ahora el consolidador del sector en Iberia, y tenemos un departamento de Adquisidores al efecto que está trabajando intensamente. Toda compañía que nos complemente y que genere sinergias en nuestras distintas líneas de negocio es susceptible de análisis por nuestra parte. Estamos seguros de que tendremos grandes noticias en el futuro.

– ¿Qué representa actualmente para Ontime el negocio del comercio electrónico, que está en pleno auge?

– Un gran reto. La tecnología, la inteligencia artificial, el entendimiento de las necesidades B2B y B2C desde el B2B. A la larga, el *ecommerce* debe ser un servicio rentable. Debemos saber escuchar al mercado, educarlo y concienciarlo en cuanto a sostenibilidad. Sin duda, representará un gran porcentaje de futuro del comercio y, por supuesto, del futuro de la logística.

– ¿Cuáles serán los grandes retos para el sector tras la pandemia?

– Tenemos grandes retos que afrontar, debemos ser un sector atractivo para las personas, para nuestros trabajadores. Sin ellos no habrá proyecto. El sector se tendrá que integrar. Los operadores monoservicio tendrán que buscar alianzas e integraciones con operadores integrales si quieren sobrevivir.

– El sector es intensivo en el uso de nuevas tecnologías.

– La tecnología es la herramienta fundamental para poder alcanzar los objetivos que nos proponemos. La inteligencia artificial apoyada por el *Big Data* ha llegado ya a Ontime, y sobre esta base, crecerán nuestras inversiones en tecnología. Nos tenemos que convertir en organizaciones donde los procesos sean lo realmente importante y no las personas que podamos dirigirlos.

– ¿Qué iniciativas impulsan desde el ámbito de la sostenibilidad?

– Desde hace años, la sostenibilidad y el respeto al medioambiente ha sido uno de nuestros grandes objetivos. Nuestra flota está constituida por vehículos propulsados con motores eléctricos, GNV e híbridos que disminuyen las emisiones. Por otro lado, nuestra compañía ha puesto en marcha un servicio de

NUEVAS ADQUISICIONES

Toda compañía que nos complemente y que genere sinergias, es susceptible de análisis para nosotros

44 TONELADAS

La eficiencia es sostenible. Tendremos que avanzar en este tipo de soluciones

RETOS DEL SECTOR

Debemos ser un sector atractivo para las personas, para nuestros trabajadores

LA ENTREVISTA



logística y distribución urbana con cero emisiones desde nuestros *hub* de proximidad para el reparto capilar de nuestros clientes.

– **¿Cada vez tendrá más importancia el aspecto medioambiental?**

– Nuestros contratos con los distintos actores serán sostenibles y en ellos primaremos la sostenibilidad, teniendo que incrementar nuestros precios en los menos sostenibles. Ontime ya se audita en sostenibilidad y nuestro negocio girará sobre el cuidado y respeto de nuestro entorno y del medioambiente.

– **Las empresas cargadoras insisten en el incremento de las masas y dimensiones de los camiones hasta las 44 toneladas de MMA y los 4,5 metros de altura.**

– La eficiencia es sostenible desde todos los puntos de vista. Tendremos que avanzar en este tipo de soluciones. Además, el tren tendrá que estar en el centro del transporte sostenible, y algunos operadores nos tendremos que convertir en consolidadores de mercancía en este sentido, para despertar el sentido común y la lógica entre los distintos actores.

– **¿El crecimiento de Ontime levanta el interés de grandes competidores?**

– Ontime ha generado muchas dudas que con el cumplimiento de nuestros objetivos y con el tiempo se están disipando. Vamos a ser firmes en el cumplimiento de nuestro *Business Plan*. Por supuesto que generamos y generaremos mucho interés entre todos los actores, pues

estamos haciendo camino

– **El Ministerio de Transportes ultima un sistema de ‘ecoincentivos’ para promover que las empresas de transporte por carretera se suban al ferrocarril.**

– Es crítico, pero hace falta un gran consolidador de mercancía ferroviaria. El Ministerio debe mejorar la oferta, la disposición y el enfoque al mercado de este transporte, que es fundamental.

– **¿Se han planteado la posibilidad de utilizar el modo ferroviario para alguna de sus operativas?**

– Estamos trabajando en ello. Es el futuro. Además, colaboramos con Adif y Renfe en la eficiencia de sus actividades logísticas y seremos socios en proyectos muy importantes, como las nuevas autopistas ferroviarias.

– **La sociedad reconoció al transporte y la logística por haber estado al pie del cañón en los peores momentos de la pandemia. ¿Debería aprovecharse esta situación para mejorar la imagen del sector?**

– Sin duda ninguna. Nosotros lo estamos haciendo, comenzando por reconocer el gran trabajo realizado por nuestro equipo humano. Tenemos que saber trasladar el gran servicio que hacemos para la sociedad. En Ontime hemos estado muy activos en este sentido, con proyectos llevados a cabo con Cruz Roja y DIA, recogiendo y repartiendo alimentos entre los más necesitados.

– **¿Hay dificultades para incorporar nuevos conductores profesionales?**

El personaje

Vida: Carlos María Moreno de Viana-Cárdenas nació en abril de 1970.

Obra: Fundador del grupo Ontime en 1991, actualmente es el consejero delegado de Ontime Corporate Union. Experto en logística integral, Moreno es también consejero de distintas empresas del sector logístico. Es presidente de la corporación ‘The Bus Ontime’ y desempeña distintas responsabilidades en el mundo *e-com* para varias firmas de primer nivel. En 1991, Carlos Moreno de Viana-Cárdenas recibió el premio al joven empresario por la Asociación de Jóvenes Empresarios de Zaragoza (AJE Zaragoza). A su vez, en 1993, fue galardonado con el ‘Laurel de Oro’ de la Comunidad de Madrid a la trayectoria empresarial.

Milagros: Lograr evolucionar una empresa de mensajería fundada hace tres décadas, cuando contaba con apenas 21 años de edad, hasta convertirla en un operador logístico con un ambicioso porfolio de servicios en el mercado ibérico.

– Como he comentado antes, tenemos que hacer atractivo nuestro sector para las personas, conciliar las tareas que ejecutamos con nuestros trabajadores. La carga completa tiene que ser sostenible con la

vida familiar de nuestros trabajadores, buscar fórmulas que potencien la carrera profesional y, sobre todo, la formación. En definitiva, conseguir que mejoren las condiciones laborales. Ontime así lo está haciendo y el retorno es clarísimo. Las organizaciones tendremos que ser más competitivas con todos los actores, y nuestros empleados deben ser los primeros que lo perciban.

– **Una nueva preocupación para el sector es la amenaza de implantar el pago por uso en las carreteras.**

– La fiscalidad en cualquiera de sus formatos y su incremento es evidente. En Europa tenemos que plantearnos un modelo de competitividad sostenible para todos. Aunque tratemos de mezclarlo, nada tiene que ver ser competitivo con perjudicar las condiciones laborales. Con una buena gestión podremos conseguir las dos cosas. Mientras sigamos incrementando nuestras estructuras y nuestra burocracia los costes seguirán creciendo y habrá que dotarlos. Europa tiene que caminar hacia la simplificación y hacia la unificación que fueron sus principios y que en los últimos años no han sido potenciados.

– **¿Cuál es el papel de las empresas?**

– Nosotros solo podemos gestionar bien nuestros recursos y adaptarnos a nuestro entorno. Cada uno de nosotros tiene que sumar y mirar lo que podemos hacer por nuestra sociedad. Si los demás lo hacen mal, mejor lo tendremos que hacer nosotros.



El director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, ve "un clima adecuado" para un acuerdo en el denominado 'Plan Impulsa'

El modelo de estiba, entre la fuerza sindical de los muelles y la liberalización de Bruselas

El Gobierno quiere hacer viable el otorgamiento de un "estatus especial" para los 'pools' con la libertad de contratación que viene exigiendo Europa desde hace 7 años

► El modelo laboral de la estiba en España sigue atezado entre la fuerza sindical de los muelles y la liberalización del sistema. El Gobierno quiere encontrar un encaje legal que permita hacer viable el otorgamiento de un "estatus especial" para los 'pools' con la libertad de contratación exigida por Bruselas desde hace siete años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La resolución del modelo de estiba continúa revoloteando sobre el tejado del Gobierno de Pedro Sánchez. El Ejecutivo sabe que lo que sigue ocurriendo en los muelles "no es un volcán dormido", sino que "está en permanente ebullición", por lo que "lo mejor es atender a sus intereses, sin que los puertos se incendien con presiones y paros", coinciden en señalar fuentes empresariales consultadas por TRANSPORTE XXI. Entre la fuerza sindical de los muelles, un colectivo unido de más de 6.500 trabajadores, y la liberalización que exige Bruselas desde hace siete años, el Gobierno, bajo el impulso de dos ministerios, Trabajo y Transportes, quiere encontrar un 'punto de equilibrio' que permita un escenario de "seguridad jurídica" para estibadoras y trabajadores. Todo por la 'paz social'. Es "una solución imposible", reconocen desde ámbitos del Ministerio de Economía, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o la patronal Asoport, porque la idea del Gobierno "se basa en dotar de



En los muelles españoles trabajan más de 6.500 trabajadores portuarios.

un "estatus especial" a los Centros Portuarios de Empleo (CPE). Estos pasarían a ser "preferentes" para la contratación de personal en los muelles, por delante de las empresas de trabajo temporal. Así las cosas, el negocio de la estiba enfila el cierre de 2021 con el reto de "resolver" esta situación legal. La incertidumbre, ante las continuas negativas de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a la publicación del V Acuerdo Mar-

Trabajo y Transportes apuestan por ofrecer un "estatus especial" y Economía dice "no"

co de Estiba, se solucionaría, según el sindicato Coordinadora, logrando el nuevo encaje legislativo de los CPE alejado de la Ley de Empresas de Trabajo Temporal.

En declaraciones a TRANSPORTE XXI, su coordinador general, Antolín Goya, ha indicado que es prioritario "definir exactamente qué es un CPE para que tenga una normativa específica que permita que empresas y trabajadores puedan estar lo suficientemente cómodos para poder tener un acuerdo marco, un convenio colectivo".

El líder sindical apremia al Gobierno de Sánchez a que publique esta modificación en un real decreto-ley antes de finalizar la primera semana de octubre, "como mucho, por-

Cronología del proceso

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

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

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

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

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

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

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

31/05/2021: La Audiencia Nacional considera "un monopolio" el modelo de estiba y anula una decena de disposiciones del IV Acuerdo Marco de Estiba, publicado en 2014, y dos modificaciones introducidas en 2017 y 2018, tras una denuncia de Asoport.

Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Suscripción
anual
161,92 €
IVA incluido

FORMA DE PAGO

(Al recibo de la factura)

Cheque adjunto
Transferencia bancaria
Recibo domiciliado

IBAN

Deseo suscribirme por un año a TRANSPORTE XXI

(21 ediciones + libros + suplementos)

Nombre del titular

Nombre empresa

CIF Actividad

Domicilio

Teléfono Email



Política / 14

La pandemia provoca un descenso del 15% de las demandas de transporte, según el balance de 2020 de las Juntas Arbitrales



Carretera / 15

Atfrie impulsa un acuerdo entre patronales y sindicatos para prohibir la carga y descarga y el intercambio de palés en la UE

que si no fuera así tampoco tendríamos alternativas a las movilizaciones. Tendremos que dar un paso adelante”, advirtió.

Goya ha explicado que el sindicato tiene un acuerdo “desde hace mucho tiempo” con la asociación Anesco, para “consolidar una situación que nos permita dedicarnos a lo que verdaderamente nos tenemos que dedicar, que es al futuro y a consolidar los tráficos”. La hoja de

Coordinadora mete presión al Gobierno: “solución en octubre”

ruta es clara. Tras la publicación de la nueva legislación para los CPE, se procedería a la publicación del V Acuerdo Marco de Estiba y entrar en la negociación local, con la adecuación de los convenios de cada puerto.

Como ya avanzó TRANSPORTE XXI, el sindicato Coordinadora persigue que los CPE se conviertan en sociedades de carácter mutualista, lo que supondría un “estatus especial” para los trabajadores, y poder salvar, en resumen, gran parte de la problemática que ha habido en los últimos años con la CNMC, la sentencia de la Audiencia Nacional contra el IV Acuerdo Marco de Estiba y la Comisión Europea. Desde Bruselas se sigue muy de cerca la evolución de la liberalización de este sector laboral. Contra la reconversión de los CPE ha mostrado su oposición la patronal Asoport, que preside Joaquín Coello.

“Es demasiado tiempo dando la cara sin tener claro si tenemos futuro”

Siete años después de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, nada se ha movido en los muelles. Las grandes empresas que operan las terminales, la mayoría en manos de las principales navieras mundiales como Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM o HMM, mantienen el modelo de ‘pool’ para organizar su estructura laboral. Solo persiguen, que vía negociación, los Centros Portuarios de Empleo (CPE) puedan ser más competitivos. Saben, conocen, sufren, el poder sindical en el muelle. Aquí no hace falta un preaviso de huelga,

aplicando los reglamentos de prevención, el ‘go slow’ puede invadir las terminales en segundos y, si no es así, pues con una asamblea informativa “se puede sabotear una jornada de trabajo”, explica un veterano directivo del sector. Así, las terminales enferman, aparecen las colas de transportistas y toda la cadena logístico-portuaria se contagia. En ese contexto, “las autoridades portuarias y Puertos del Estado hace años que miran a otro lado”, indican desde una terminal, explicando que “hay otras que inventan gabinetes de crisis que

terminan vanagloriándose al lograr la paz social por encima de tener un puerto abierto a la libertad de contratación”. Y es que poco importa el coste que supone “repartir privilegios” entre unos pocos, cuando lo que se persigue es que “no te incendien el puerto mientras que otros siguen funcionando sin problemas operativos”. En el fondo, en la resistencia al cambio de modelo por parte de las estibadoras está la fuerza que sigue manteniendo el colectivo de estiba, visible en el último congreso confederal de Coordinadora celebrado

el pasado mes de septiembre, donde Antolín Goya revalidó su liderazgo para otros cuatro años. El tinerfeño se sintió muy arropado por las administraciones y las empresas, anunciando que el principal reto de la formación, que agrupa a más de 6.000 trabajadores portuarios, es “hacer un cierre del modelo” en el que se viene trabajando desde 2017 tras la reforma emprendida por el Gobierno de Rajoy. Antolín Goya está cansado de la situación: “es demasiado tiempo dando la cara sin tener claro si tenemos un futuro”.

La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, defendió en su primera comparencia en el Congreso de los Diputados, “la importancia del sector de la estiba para España, no solo por su propia relevancia económica y su papel en el comercio de nuestro país, sino también por la necesidad de que se desarrolle en el necesario clima de paz social”. Sánchez explicó ue “seguimos trabajando con el objetivo de dar seguridad jurídica al sector, y muy especialmente en buscar el necesario equilibrio entre el respeto a la normativa de competencia y también la salvaguarda y garantía de los derechos de los trabajadores”. De idéntica forma, el presidente de

Puertos del Estado, Francisco Toledo, defiende “una modificación legal que reconozca a los CPE el carácter mutualista que tienen, dé seguridad jurídica a las empresas para invertir y que conjugue perfectamente el derecho a la competencia con el derecho de los trabajadores”.

En el marco del congreso de Coordinadora, Toledo indicó, que gracias a esta modificación que ya

“Hay que buscar el equilibrio entre la competencia y los derechos laborales”

anunció el Partido Socialista en el Congreso de los Diputados, “los puertos serán “más competitivos”. En cuanto a la hoja de ruta de la norma, apunto que “no queremos precipitarnos porque queremos que haya un consenso político, social e institucional, también con la Comisión Europea”.

Desde el ámbito empresarial, José Luis Romero, director general de Anesco, manifestó el deseo de la asociación, que aglutina a la mayoría de las empresas estibadoras españolas, de “tener ese real decreto que nos aporte una seguridad jurídica que se necesita, ya que venimos de una época donde ha habido mucha incertidumbre”.

BOLUDA LINES

Daily Canarias

Conexión diaria con la península

Más rápido, más directo
más fresco

BOLUDA LINES

boluda.com.es

POLÍTICA

Transportes ve “un clima adecuado” para un acuerdo en el Plan Impulsa

Moreno busca un equilibrio para las 44 tm y los transportistas reclaman homogeneidad en Europa y respeto a sus inversiones

► El Ministerio de Transportes vislumbra “un clima adecuado” para un acuerdo en el Plan Impulsa. El director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, confía en encontrar el equilibrio para implantar las 44 toneladas, mientras los transportistas reclaman que exista una homogeneidad en toda Europa y respeto a sus inversiones.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

“El clima es el adecuado para llegar a acuerdos en el marco del Plan Impulsa”, aseguró el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, en la jornada ‘Pesos y dimensiones en el paquete de Movilidad del Transporte de Mercancías y Viajeros’ de la Fundación Corell. En el caso de la revisión de las masas y dimensiones, “trataremos de encontrar un equilibrio entre aumentar a 44 toneladas y en el reparto de esas ganancias, así como en el aspecto técnico”, matizó Moreno. Además, “tenemos que hacerlo de forma razonable en el tiempo”. En relación con la carga y descarga, recordó que “aunque Portugal nos marca una posible solución, debemos intentar un punto intermedio que no sea tan rígido”. Y respecto al pago por uso, Moreno aseveró que “tarde o temprano se tiene que abordar”, por lo que “habrá que buscar la mejor solución en consenso con el Comité para alcanzar un modelo óptimo”.



Ramón Valdivia, Nuria Lacaci, J. Jesús Sánchez y J. Víctor Esteban. Foto: FUND. CORELL

Por su parte, Juan Jesús Sánchez, director general de Disfrimur, señaló que “los transportistas no estamos en contra de las 44 toneladas, pero necesitamos una normativa

“Consenso y diálogo y pactar el cómo y el cuándo” (J. Sánchez)

Europea”. Además, a esa modificación hay que llegar “con consenso y diálogo y pactar el cómo y el cuándo”, matizó.

En esta misma línea, el director

general de Astic, Ramón Valdivia, insistió en la necesidad de una homogeneidad en Europa para el incremento de pesos y dimensiones y recordó que “el transporte español no ha perdido ningún tipo de competitividad con los camiones de 40 toneladas”. “Nosotros somos los que compramos los camiones y debemos tener la voz cantante de cómo tienen que ser”, advirtió. Además, consideró imprescindible un período de transición que sea respetuoso con las inversiones de las empresas de transporte.

Por su parte, la secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), Nuria Lacaci, aseguró que “es el momento de implantar

las 44 toneladas, coincidiendo con un período de incremento de actividad como el actual”. Lacaci insistió en que “los cargadores abogan por un aumento de masas y dimensiones que es beneficioso para todo el mundo”, por sus ventajas medioambientales, económicas y sociales.

En cuanto al reparto de beneficio, “la gran mayoría de los cargadores pagan por tonelada y no por viaje”, a la par que “tiene que ser el mercado, con total libertad, el que coloque el precio justo a este transporte con unas condiciones nuevas”, aseguró Lacaci.

“No hemos perdido competitividad con las 40 tm” (Valdivia)

Por último, Julio Viartola, director de la Asociación de Fabricantes de Remolques y Semirremolques Asfars, afirmó que “estamos en una situación de incertidumbre con las 44 toneladas que impacta en el fabricante”. En esa “carrera por la eficiencia en la que nos jugamos todo en los próximos años”, hay un abanico de opciones. Una de ellas es el *duotrailer*, al que tachó de “la solución más fácil”, por lo que “habría que avanzar y darle una normativa parecida a la del euro-modular o megacamión”.

A su vez, al megacamión “hay que quitarle el apellido de especial y que pase a ser un vehículo estandarizado y libre de la carga administrativa actual”. De hecho, “es el momento de que el transporte ADR pueda utilizar este tipo de vehículo también”, añadió. En cuanto a las 44 toneladas, “no es la mejor opción, pero es una más para mejorar la eficiencia a corto plazo”. El *duotrailer* genera una mejora del 25 por ciento en la eficiencia, el euomodular entre el 15 y el 20 por ciento y las 44 toneladas entre el 5 y el 10 por ciento, concluyó Viartola.

MARÍTIMO

CMA CGM destina 25 millones de euros para la recuperación de Brittany Ferries

IÑAKI EGUIA. Bilbao

La francesa CMA CGM ha anunciado una inversión en Brittany Ferries por un importe de 25 millones de euros, de los cuales 10 millones de euros se destinan a su capital social, con el fin de recuperar su actividad tras la crisis de la COVID-19. Como parte de este acuerdo, un representante del grupo naviero, que preside Rodolphe Saadé, se unirá al consejo de supervisión de la compañía de transbordadores, según se destaca en el comunicado conjunto de ambas empresas. La asociación comercial posibilitará el

uso de los espacios de carga disponibles por parte de CMA CGM a bordo de la flota de Brittany Ferries, que enlazan el norte de Francia y España con el Reino Unido e Irlanda. La colaboración con CMA CGM también permitirá a Brittany Ferries desarrollar aún más su experiencia en el transporte de mercancías y la logística, facilitando su adaptación a las tendencias posteriores a la pandemia, particularmente en el embarque de remolques sin conductor.

El puerto de Bilbao será una de las dársenas en la que las dos navieras



Imagen de un buque de Brittany Ferries en el puerto de Bilbao.

tendrán la oportunidad de generar sinergias en sus tráficos con las islas británicas. Por otra parte, CMA CGM y Brittany Ferries desean, a través de este acuerdo de

colaboración, unir sus recursos en torno al gas natural licuado (GNL) en los temas de capacitación de tripulaciones francesas y procedimientos de seguridad.

PUBLICIDAD



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

► Evolución de la actividad de las Juntas Arbitrales del Transporte

La pandemia provoca un descenso del 15% de las demandas de transporte

El balance de 2020 sigue reflejando el impacto de la morosidad, al elevar la cuota de las reclamaciones por impago hasta el 68%

► Las Juntas Arbitrales acusaron la paralización de los procesos administrativos durante la primera ola de la pandemia. Las demandas presentadas en 2020 registraron una caída del 15,4 por ciento. La memoria de actividad, además, sigue reflejando el impacto de la morosidad. Las reclamaciones por impago suponen el 68 por ciento del total.

ALFONSO ALDAY. Madrid

El estallido de la alarma sanitaria durante la primavera del pasado año, que paralizó los procesos administrativos, y buena parte de la economía, ha tenido su reflejo en las estadísticas de las Juntas Arbitrales del Transporte. La memoria de actividad correspondiente a 2020, a la que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, no deja lugar a dudas (ver gráficos adjuntos).

Tras dos años consecutivos al alza, las demandas de contratos de transporte de mercancías y de las actividades auxiliares y complementarias registraron un descenso del 15,4 por ciento, con un total de 4.245 reclamaciones presentadas. La caída podría haber sido mayor, de no ser porque “el parón se compensó con el incremento de la actividad a partir del mes de junio” del pasado año, según destacaron a este periódico responsables de las Juntas Arbitrales. Los mismos interlocutores recordaron, en este sentido, el fuerte impacto de la COVID-19, por la “imposibilidad de celebrar vistas durante la primera ola de la crisis sanitaria y por las dificultades posteriores, aprobándose, incluso, un procedimiento excepcional para determinadas reclamaciones menos complicadas”.

La Junta Arbitral de Madrid concentra la mayor actividad

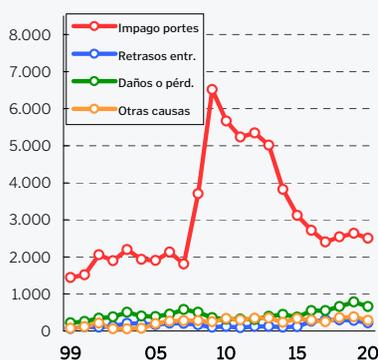
Dentro de la tónica general de descenso en el número de demandas, el balance de actividad de las Juntas Arbitrales vuelve a reflejar el peso de la morosidad. No en vano, siguen aumentando los plazos de pago en el sector, llegando hasta los casi tres meses de media en junio de 2021, según el Observatorio permanente de la morosidad de Fenadismer.

DEMANDAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR IMPAGO DE PORTES

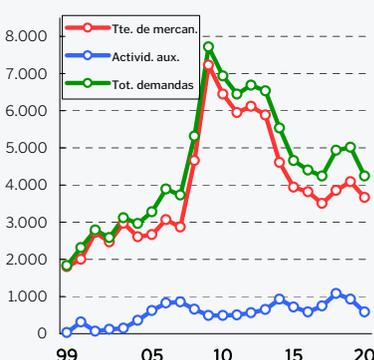
Junta Arbitral	2020	2019	2018	2013	2009	2008	%20/19	%total 20*
Andalucía	317	322	247	508	803	422	-1,6%	73,4%
Asturias	94	106	112	198	330	148	-11,3%	63,1%
Aragón	98	110	113	215	341	180	-10,9%	75,4%
Baleares	15	11	24	4	44	12	+36,4%	25,0%
Canarias	0	0	0	0	0	0	-	-
Cantabria	92	168	110	158	307	181	-45,2%	87,6%
Castilla-La Mancha	43	54	59	22	223	132	-20,4%	65,2%
Castilla y León	112	111	90	201	269	38	+0,9%	83,0%
Cataluña	265	319	398	853	984	591	-16,9%	57,4%
Extremadura	83	101	60	136	147	130	-17,8%	65,9%
Galicia	90	127	142	233	300	164	-29,1%	31,8%
La Rioja	39	70	98	222	101	86	-44,3%	61,9%
Madrid	377	372	338	779	820	708	+1,3%	73,6%
Murcia	436	221	233	411	406	345	+97,3%	94,0%
Navarra	46	75	42	133	222	49	-38,7%	56,8%
País Vasco	123	156	130	327	312	114	-21,2%	63,4%
Com. Valenciana	277	314	344	612	904	406	-11,8%	68,9%
Ceuta y Melilla	0	0	0	4	0	0	-	-
Total	2.507	2.637	2.540	5.016	6.513	3.706	-4,9%	68,4%

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LAS JUNTAS ARBITRALES DE TRANSPORTE

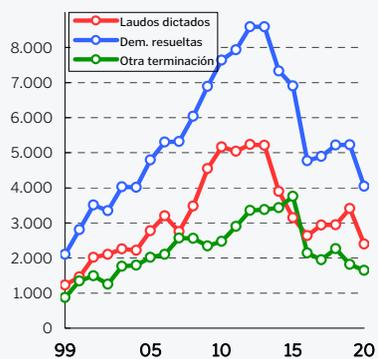
DISTRIBUCIÓN DE LAS DEMANDAS



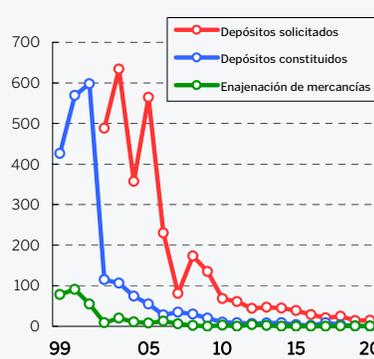
DISTRIBUCIÓN POR TIPO



DEMANDAS DE TTE. Y ACTIV. AUX.



TOTAL ASUNTOS



Nota: * Porcentaje del total de demandas de contrato de transporte de mercancías en 2019. No se incluyen las demandas de contrato de actividades auxiliares y complementarias. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración TRANSPORTE XXI

Las demandas por impago de portes, un total de 2.507 en 2020 (-5 por ciento), representan el 68,4 por ciento del total de reclamaciones de los contratos de transporte de mercancías, que sumaron 3.664, sin incluir las actividades auxiliares y complementarias. Casi cuatro puntos porcentuales más que un año antes.

En términos porcentuales, los mayores incrementos de este tipo de demandas tuvieron lugar en Murcia (+97,3 por ciento), que casi duplica el número de reclamaciones por impago de portes, y Baleares (+36,1 por ciento). El contrapunto se encuentra en Cantabria (-45,2 por ciento), La Rioja (-44,3 por ciento),

Un régimen sancionador contra la morosidad

La morosidad sigue siendo uno de los quebraderos de cabeza de los transportistas, que coinciden al señalar que “un transporte no finaliza hasta que se cobra”. Y cada vez se tarda más, incumpliendo la legislación vigente, que fija un plazo máximo de 30 días desde la fecha de prestación del servicio, ampliable a un máximo de 60 días, si así lo establecen las partes. De ahí que el sector del transporte por carretera haya acogido con satisfacción la reciente aprobación de la Ley que establece un nuevo régimen sancionador contra la morosidad en el transporte por carretera, uno de los pocos éxitos del Comité Nacional en las negociaciones con el Ministerio.

Con la modificación de la LOTT, se reducen los plazos de pago a un máximo de 60 días, sancionando con multas de entre 401 y 1.000 euros en el caso de las infracciones graves, y sanciones que ascienden hasta los 6.000 euros para las deudas más elevadas, que adquieren la categoría de infracciones muy graves, según informan desde CETM. Además, el régimen también contemplará agravantes, penalizando aún más a las empresas cuando sean reincidentes o cuando el conductor esté en una situación de vulnerabilidad, es decir, se vea arrastrado a una situación económicamente comprometida debido a la demora en el cobro. Así las cosas, la morosidad en el transporte podría tener los días contados.

Navarra (-38,7 por ciento) y Galicia (-29,1 por ciento).

Por su parte, las demandas de contratos de actividades auxiliares y complementarias del transporte ascendieron a un total de 581, lo que supone un descenso del 37,3 por ciento.

El balance anual también muestra que la mayor actividad se concentra en la Junta Arbitral de Madrid, que encabeza el ranking por volumen de demandas presentadas. En 2020, gestionaron la entrada de 590 reclamaciones, sin contar las relativas a viajeros, lo que representa el 14 por ciento del total. De ellas, 78 correspondieron a demandas de contratos de actividades auxiliares y complementarias del transporte. A continuación se encuentran Cataluña, con 475 reclamaciones, seguida muy de cerca por Murcia (474) y Andalucía (468). Estas cuatro comunidades autónomas gestionan casi la mitad del total de reclamaciones. Por último, la memoria también recoge que las Juntas Arbitrales dictaron un total de 2.400 laudos, casi 1.000 menos que un año antes.

SERVICIOS

Las ingenierías de consulta privadas impulsan la nueva federación CÍES

La entidad agrupa a 9 asociaciones territoriales y 194 empresas y proyecta poner el foco en los fondos europeos Next Generation

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El sector de las ingenierías de consulta privadas incrementa su visibilidad con la puesta en marcha de la nueva Federación de Asociaciones de Empresas de Ingeniería y Conocimiento de España, CÍES.

La nueva organización, cuyo acto fundacional tuvo lugar recientemente en Madrid, integra en su seno a nueve asociaciones territoriales, que a su vez representan a 194 empresas del sector.

CÍES cuenta con una cifra de negocio agregada de 1.330 millones de euros y da empleo de manera conjunta a 16.500 empleados.

La nueva federación estará presidida por Ignacio Sánchez de Mora, presidente a su vez de la Asociación Empresarial de Ingenieros Consultores de Andalucía (Asica), y tendrá su sede central en Sevilla.

La organización tiene como fines principales la representación, gestión, defensa y fomento de los intereses de sus miembros en sus relaciones con las administraciones públicas, organismos empresariales y sindicales. CÍES promoverá la inversión en ingeniería y conocimiento a través de los fondos Next Generation, como uno de sus principales objetivos. Las ingenierías privadas defenderán así su papel



Foto de grupo de los presidentes de las asociaciones que impulsan la nueva CÍES.

dentro de la planificación de los fondos europeos en España, con el objetivo de que no se concentren en las grandes sociedades públicas del sector, como es el caso de Ineco.

CÍES reforzará el papel del sector privado frente a Ineco

Además, la entidad promoverá un sistema de compra basado en la calidad con unos precios base de licitación equiparables a las economías avanzadas de la UE y fomenta-

rá una central de compras para los bienes y servicios comunes a las empresas.

La nueva federación supone “un paso estratégico para el sector privado, con el que potenciaremos nuestra influencia, prestigio y cooperación empresarial ante las oportunidades que genera la pretendida transformación del modelo productivo de la economía española”, apunta Sánchez de Mora.

Las ingenierías privadas mantienen un frente abierto por las prácticas de la pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco) desde hace tiempo, como ha venido informando TRANSPORTE XXI en pasadas ediciones. Unas prácticas que las pri-

CÍES, en cifras

La nueva Federación de Asociaciones de Empresas de Ingeniería y Conocimiento de España agrupa a las asociaciones territoriales Asincar (Aragón), Avinco (Valencia), GAIA (País Vasco), Asica (Andalucía), Asincex (Extremadura), Ageinco (Galicia), Acalinco (Castilla y León), Aecic (Murcia) y Ainco (Las Palmas).

En el acto de constitución estuvieron presentes los presidentes de las distintas asociaciones que la integran: Victorino Zorraquino (Asincar), Vicente Candela (Avinco), Tomás Iriondo (GAIA), Juan Merino (Asincex), Ignacio Sánchez de Mora (Asica), Daniel Prieto (Ageinco), Javier Blanco (Acalinco), Norberto Guillén (Aecic) y Francisco González (Ainco).

CÍES ostenta la representación de 194 empresas de ingeniería de consulta, que dan empleo a 16.500 trabajadores, y que suponen una cifra de negocio agregada de 1.330 millones de euros.

vadas consideran “competencia desleal” por parte de Ineco. La pública, según sus competidores, está adoptando desde hace años una política de intento de captura de todo el negocio de la ingeniería del transporte en España.

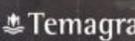
Las privadas ya advirtieron hace unos meses en una carta al entonces secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura, su preocupación porque “a la vista de los Decretos Ley que se han ido aprobando, la ejecución de los fondos Next Generation acentuará esa política agresiva de Ineco, agravando por consiguiente esta involución sectorial”. Ahora CÍES reforzará el peso de los privados ante la llegada de los nuevos fondos europeos.



Ership
Grupo

OPERADORES PORTUARIOS
CONSIGNATARIOS
ARMADORES
BROKERS DE FLETAMENTOS
AGENTES DE ADUANAS
TRANSITARIOS



 Alvargonzález
  Ership
  MARSHIP
  BESHIP
  RONCO
  PIRELLA GÖTTSCHE LOWE
  COMPAS
  Temagra
  COHSHIP
  Ership Lisboa

www.ership.com | +34 914 263 400

► VI Congreso Nacional del Transporte Frigorífico / Valencia

Los 'frigos' reivindican su fortaleza

La patronal Atfrie impulsa la prohibición de la carga y descarga y el intercambio de palés en Europa y demanda un marco sociolaboral que permita mayor competitividad

► La patronal Atfrie impulsa un acuerdo entre patronales y sindicatos para elevar a la IRU su propuesta de prohibir la carga y descarga y el intercambio de palés en la Unión Europea. Junto a ello, las empresas de transporte frigorífico solicitaron, en el marco de su sexto congreso nacional, un marco sociolaboral que permita mayor competitividad.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Alrededor de 350 empresarios y directivos de la industria frigorífica española se reunieron los pasados 23 y 24 de septiembre en El Puig (Valencia) para debatir la problemática del transporte al calor del sexto congreso que viene realizando cada dos años desde 2011 la patronal Atfrie. Con esta masiva presencia, el sector volvió a demostrar su músculo económico dentro del transporte por carretera.

El evento logró el "consenso" sobre el diagnóstico y soluciones que necesita el sector por parte de las patronales y asociaciones reunidas, permitiendo avanzar hacia la dignidad de esta industria y un futuro económico y socialmente sostenible, lema del congreso. De esta forma, Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie, demandó la plasmación de un acuerdo entre patronales de transporte y sindicatos que pueda ser trasladada a la Comisión de Asuntos Sociales de la IRU y sea enviada a la Comisión Europea. "Hay que plantear una declaración para defender la prohibición de la carga y descarga y la supresión del intercambio de palés, así como

El congreso reunió en Valencia a 350 profesionales del frío

áreas de descanso seguras". A esto, Oleg Kambersky, miembro de la patronal IRU, indicó que "si patronal y sindicatos están de acuerdo en esto, nadie se va a poder negar". En el encuentro también participó Julio Villaescusa, presidente de Fenadismar, que se mostró convencido de que "el Comité Nacional del Transporte va a hacer suyo este manifiesto, nosotros lo apoyamos". Por otro lado, el congreso trató la generación de un convenio específico de ámbito nacional para el frigorífico. Los sindicatos Comisiones



El congreso permitió el reencuentro presencial de los principales flotistas del transporte frigorífico en España.

Fotos: MARTÍNEZ



Mesa redonda sobre la actualidad del sector del transporte.



Mesa redonda sobre la problemática sociolaboral.



TRANSPORTE XXI presentó su última edición especial sobre 'Logística del Frío'.

Obreras y UGT se mostraron partidarios de un "convenio estatal" para el transporte de mercancías en España, lo que permitiría homogeneizar los 53 convenios que hay y los convenios de empresa "que tiene prevalencia", explicó Francisco Vega, de CC.OO. A él se sumó Diego Buenestado, de UGT, "porque hay

diferencias de 6.000 euros en los salarios", defendiendo las particularidades de cada subsector, como es el frigorífico, "donde hay mucha estacionalidad".

Por su parte, tanto Pedro Conejero como José Manuel Pardo, director técnico de Astic, se mostraron partidarios del convenio único, porque

"la diferencia salarial en convenio no puede ser la variable de competitividad", apuntó Conejero. "Con un convenio estatal, los conductores cobrarán más", añadió. Pardo, por su parte, señaló que "no podemos funcionar como se hace ahora, porque no puede haber convenios provinciales para hacer actividades internacionales, solo se busca la deslocalización".

En la jornada inaugural se celebró una mesa de debate sobre la situación actual del sector y las negociaciones con la Administración para encontrar una hoja de ruta que permita una normalización y flexibilización del negocio del transporte por carretera de carga a temperatura controlada.

Julio Villaescusa, presidente de Fenadismar, reclamó que "ha llegado el momento de hablar claro", explicando que "con la Administración solo hemos avanzado en el régimen sancionador contra la morosidad, mientras que dijo que con los cargadores no hay avances.

“Son los cargadores más duros de la Unión Europea”, agregó. Villaescusa señaló que “la situación de la negociación “es de parón porque la ministra está muy ocupada”, señalando que “parece que el talante ha cambiado pero la situación del sector es dramática, es la tormenta perfecta”. Por último, el presidente de Fenadismar manifestó que el sector sigue a la espera de que la Administración confirme que temas como los peajes o los pesos y dimensiones “no se harán sin consenso”.

Atfrie defiende un convenio específico para los ‘frigos’

Por su parte, Ignacio Cepeda, presidente de la Fundación Guitrans, indicó que “somos un sector que no se rinde, pero no somos un sector tratado como fundamental”, matizando que “el sector se está empobreciendo y perdiendo capacidad inversora. Nos falta liquidez”.

En este sentido, Carlos Prades, presidente de la FVET, indicó que “hoy los problemas son más comunes que nunca, de ahí el consenso que hay en el Comité Nacional”. Prades señaló que “hay que felicitar al Ministerio, porque nos tiene tres años toreándonos y aquí estamos

“No se puede obligar a los conductores a hacer la carga y descarga”

Ante la flor y nata del transporte frigorífico español, José María Arnedo Medina, presidente de Atfrie, solicitó un mayor empeño de la Administración para lograr mejorar la competitividad del sector. El negocio del transporte a temperatura dirigida continúa en una época turbulenta, agravada por la pandemia, en la que pierde capacidad económica al verse envuelto en viejos problemas que los transportistas se muestran incapaces de resolver, pese a la unidad que hoy existe en el seno del Comité Nacional del Transporte. Arnedo indicó que “nuestro objetivo es concienciar a Administración y sindicatos de nuestras deman-



José María Arnedo Medina.

das”, explicando que “queremos que la carga y descarga por parte del conductor quede prohibida y que esto sea respaldado por Europa. No se puede obligar a los conductores a hacer la carga y descarga”. Arnedo demandó que se mejoren las condiciones

de los conductores para que se solucione el problema de su escasez en la actualidad, indicando que “hay que pagarles más y que tengan un trabajo digno”, para que de esta forma la profesión vuelva a ser atractiva ante la necesaria conciliación familiar, uno de los grandes problemas que existe para captar profesionales.

Por otro lado, el presidente de Atfrie explicó que “hay una presión muy grande por parte de las distribuidoras para el intercambio de palés, algo en lo que estamos en contra y por lo que venimos luchando con la Administración”.

Además, señaló que “el Ministerio de Transportes se está confundiendo, por-

que es una barbaridad incrementar a 4,50 metros la altura de los ‘frigos’ y hasta 44 toneladas, ni el ferrocarril tiene esa altura. Es algo que si llegara a implantar nos encontraríamos con todo nuestro material obsoleto”. Por último, Arnedo se congratuló con la andadura del último año del negocio del transporte frigorífico en España, de cuyo balance, pese a la pandemia, señaló que “no ha sido un mal año, aunque no haya sido para tirar cohetes”. El presidente de Atfrie explicó ante los asociados que “hemos tenido regularidad en el trabajo, porque ha habido más consumo. Ha sido un ejercicio aceptable”, concluyó.

para volver a ver qué hacen. Deberíamos cerrar las empresas y montar consultorías”.

En esta línea, Manuel Pérezcarro, secretario general de Froet, explicó que “nos están tomando el pelo, debemos empezar a no ser políticamente correctos, se puede parar

tres días y no pasa nada, sino que hay mucho que ganar”. Pérezcarro matizó que “somos un sector narcotizado y los problemas del sector no los puede arreglar el sector”.

El congreso, en el que participaron los exministros Íñigo de la Serna y Manuel Pimentel, fue clausurado

por el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno García-Cano, quien defendió el diálogo entre cargadores y transportistas, estimando que será posible encontrar una posición de equilibrio en las negociaciones que se vienen llevando a cabo en los últimos meses.

TDRJOBS.COM, EL PORTAL DE EMPLEO ESPECIALIZADO EN EL QUE YA CONFÍAN TGF, DISFRIMUR, TRANSAMBIENTAL, GEODIS, SERTRANIN Y MÁS DE 700 EMPRESAS

El portal específico para la captación de conductores es definido como una herramienta eficaz por sus usuarios

Datos Sector

- Se estima la desaparición de 1/3 de la plantilla actual de conductores a medio plazo
- Se cifró en un 25% la pérdida de conductores en toda Europa en 2020
- Es un problema a nivel mundial. En Reino Unido ya se nota la falta de abastecimiento
- España necesita incorporar más de 15.000 conductores

En este marco, TDRJOBS.com, se ha consolidado como la solución efectiva para la búsqueda de conductores profesionales de camión en España, ya que, ha logrado concentrar empresas y conductores en su portal, algo inexistente hasta la fecha. Es así, como TGF, Disfrimur, Transambiental, Geodis, Sertranin y más de 700 empresas están confiando ya sus procesos de captación de conductores a TDRJOBS.com.

La falta de demandantes, la escasez añadida en periodos concretos, o las

necesidades de perfiles con experiencia ha hecho que Iván Grifol, adjunto de dirección de Transambiental, haya recurrido al portal, “a través de TDRJOBS cubrimos enseguida las plazas de chóferes cualificados que necesitamos debido al crecimiento de flota que estamos teniendo”.

Portal de empleo profesional, especializado, fiable y eficaz

Un aspecto que también preocupa a las empresas es la incorporación de jóvenes que faciliten el relevo generacional, “los conductores que van llegando a la edad de jubilación suponen mayor número que los que van entrando por lo que se convierte en algo primordial tener una herramienta que nos ayude a llegar de forma más rápida y sencilla a los candidatos como lo hace TDRJOBS”, destaca M^a Carmen Valentín Asta, Directora de RRHH de Disfrimur.

Todas las empresas usuarias coinciden en que el portal de empleo aporta un valor añadido, destacando un proceso sencillo de publicación de ofer-

tas y de recepción de candidaturas, todo ello, respaldado por el equipo de TDRJOBS.com. “Su diseño optimizado, nos permite tener mayor calidad y eficiencia en los procesos al limitar la recepción de candidaturas que no cumplen con los requisitos del puesto ofertado, facilitándonos no solo la búsqueda sino también la gestión de los conductores”. Señala Laura Vega, responsable de RRHH de TGF.

Cifras TDRJOBS

- 9 meses desde su puesta en marcha
- Más de 700 empresas
- 6.000 conductores registrados

En definitiva, la acogida y confianza que ha tenido TDRJOBS.com desde su lanzamiento ha sido considerable llegando a ser, en apenas 9 meses, el portal de referencia de las empresas a la hora de realizar sus procesos de captación de conductores.

Más información: tdrjobs.com

“Cubrimos enseguida las plazas de chóferes cualificados que necesitamos.”



Iván Grifol, adjunto de dirección de Transambiental



“El diseño optimizado de la herramienta, nos facilita la búsqueda y la gestión de los conductores.”



Laura Vega, responsable de RRHH de TGF



“TDRJOBS nos ayuda a llegar de forma más rápida y sencilla a los conductores.”



M^a Carmen Valentín Asta, Directora de RRHH de Disfrimur





Oper. Logístico / 20

Home Depot Logística diversifica su operativa con la apertura de un nuevo centro en Mejorada del Campo (Madrid)

CTT Express consolida su red en España con la apertura de más de 30 centros en dos años

La paquetera, que ha invertido 12 millones en nuevas instalaciones, mecanización y digitalización desde 2020, apuesta también por un modelo de franquicia más comercial

► CTT Express consolida su red en España con la apertura de más de 30 centros propios en los últimos dos años. La paquetera, que ha invertido 12 millones de euros en nuevas instalaciones, mecanización y digitalización desde 2020, apuesta también por un modelo de franquicia más comercial una vez potenciada su capilaridad.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

CTT Express, marca comercial de CTT Expresso-Serviços Postais e Logística, filial española de paquetería urgente del Grupo CTT, ha consolidado su red en España con la apertura de más de 30 centros propios en el período 2020-2021.

“Tenemos ya más de tres cuartas partes de la red asentada y desarrollada”, confirma a TRANSPORTE XXI Manuel Molins, director general de CTT Express.

La compañía, que acababa de absorber a la antigua Tourline Express Mensajería, presentó en febrero de 2020 un plan por el que proyectaba la mejora de su red de distribución, que pasaría a basarse en medios propios. “El objetivo era desarrollar la red de distribución para conseguir unos estándares de calidad suficientemente altos como para ganarnos la confianza de los grandes emisores de *ecommerce*, que son los motores de crecimiento del



Manuel Molins, dir. general de CTT Express.

sector y que lo seguirán siendo en los próximos años”, señala Molins. “Estos dos objetivos los hemos logrado plenamente”, matiza.

En el marco de este proceso, CTT Express ha ido poniendo en marcha nuevos centros a lo largo de 2020 y lo que llevamos de 2021. Además, la compañía está en proceso de apertura de otros 11 centros más, que se ubicarán en Alicante, Bilbao, Sevilla, Málaga, Guadalajara, Huesca, Zaragoza, Soria, Teruel, Pamplona e Ibiza y que verán la luz en los próximos meses. “Entre los años 2020 y 2021 habremos abierto más de 30 centros propios, lo que nos permite

CTT Express, en cifras

Al cierre de 2020, CTT Express había crecido un 70% en actividad y un 41% en ventas en España respecto al ejercicio anterior. Por su parte, el grupo CTT cerró el ejercicio con un crecimiento del 27% en la actividad de paquetería.

En el primer semestre de 2021, la compañía había incrementado un 80% su cifra de facturación en España respecto al mismo período del año anterior, tras superar los 57 millones de euros. En el conjunto del mercado ibérico, CTT cerró el primer semestre con unos ingresos de 125 millones de euros y un crecimiento del 50%.

La firma movió 36 millones de envíos en el mercado ibérico en el primer semestre de 2021 (+60%).

gía y digitalización”, apunta el directivo. Por tanto, “estamos potenciando franquicias que tengan una mayor capacidad comercial”.

El plan de inversiones previsto por CTT Express para estos dos últimos años se elevaba a 12 millones de euros, que se han ejecutado a partes iguales entre 2020 y 2021. “Un 60 por ciento de las inversiones se han destinado a la construcción de nuevas instalaciones y mecanización de naves y el restante 40 por ciento a sistemas informáticos y tecnología para el desarrollo de todos los procesos de trabajo y en las relaciones con los clientes”, recuerda Molins.

En el capítulo de la sostenibilidad, la paquetera está realizando sus primeros proyectos de introducción de vehículos eléctricos en ciudades como Vigo y Sevilla. Al mismo tiempo la compañía apuesta por procesos de trabajo con cero papeles, así como por materiales de embalaje más respetuosos con el medio ambiente y reciclables.

CTT Express, que arrastraba pérdidas a finales de 2019, ha conseguido alcanzar el *break-even* en el primer semestre del presente año. “Para nosotros es un logro importante porque partíamos de una situación muy deteriorada en lo que era la antigua Tourline Express. Haber conseguido remontar la situación en poco más de un año es un avance muy importante”, incide el director general de la compañía.

decir que tenemos una red nacional consolidada”, afirma Molins.

En total, CTT Express cuenta actualmente con 51 centros propios y 80 franquicias. Precisamente, el cambio del modelo de franquicia es otro de los retos que se marcó la firma dentro de su plan 2020-2021. “Estamos apostando por franquicias que sean eficientes en la captación de clientes, en la venta, más que en el reparto y en la distribución de última milla, porque ahí entendemos que con nuestros centros propios podemos tener un papel más eficiente y flexible para incorporar inversiones en tecnolo-

CARRETERA

El tamaño empresarial resulta clave para impulsar la movilidad sostenible

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La fragmentación empresarial en el sector español del transporte de mercancías por carretera repercute negativamente en la apuesta por una movilidad sostenible. Así se puso de manifiesto en el marco de la jornada ‘Bases para la regulación de la movilidad sostenible’ organizada por la Fundación Corell.

Ramón Valdivia, director general de Astic, recordó que en España existen más de 104.000 empresas de transporte de mercancías por carretera, de las que más de la mitad tienen un solo vehículo y el 80 por

ciento menos de cinco. “Con un tejido empresarial así de fragmentado, va a ser muy difícil afrontar la incorporación de nuevas tecnologías, de nuevos combustibles, la formación del personal, ofrecer puestos de trabajo de calidad y de largo recorrido, porque estamos en un mar de microempresas que bastante hacen con hacer frente al día a día”, advirtió Valdivia.

Para el responsable de Astic, “espacio único europeo, impulso de la comodidad y la potenciación del tamaño de las empresas serían elementos clave desde el punto de vis-



Imagen de la jornada organizada en Madrid por la Fundación Corell.

Foto. F. CORELL

ta de la sostenibilidad”, afirmó. En este aspecto, “la Administración española debería presionar el máximo posible para que el aumento de tamaño de los camiones, mediante

la autorización de megacamiones y *duotrailer*, no sea de ámbito doméstico exclusivamente, sino que se produzca en todo el ámbito europeo”, reclamó Valdivia.

AÉREO

El sector de la carga aérea se vuelca en acelerar la recuperación para lograr los niveles prepandemia

Las mercancías mantienen su dependencia de las bodegas de los vuelos de pasajeros

IÑAKI EGUÍA. Madrid

Los ponentes de la jornada "Carga aérea en Madrid. Situación y perspectivas", organizada por Foro MadCargo, mostraron su visión y los retos pendientes para lograr la recuperación más rápida y sostenible del sector, tras la fuerte caída de los tráficos sufrida el pasado año desde el inicio de la pandemia.

Foro MadCargo adelantó en el transcurso de la jornada un nuevo informe del 'Observatorio de carga aérea' con algunos de los aspectos que condicionarán el desarrollo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Uno de los retos pendientes es incrementar la capacidad de infraestructura para el procesamiento de la mercancía, que ya se encontraba al borde de la saturación antes de la pandemia. El análisis avanza que conforme se recupere el ritmo de crecimiento anterior será necesario abordarlo.

Tomás Aranda, uno de los responsables del informe de MadCargo, hizo hincapié en la dependencia de la carga en Barajas de las bodegas de los aviones de pasajeros. A su juicio, "el ritmo de recuperación de la carga aérea de Madrid también estará vinculado a la vuelta a la normalidad por parte de dichas compañías".

Los fondos UE, claves para impulsar el nodo logístico de Barajas

Javier Gandara, presidente de ALA, recordó que antes de la pandemia, en España el 55 por ciento de la carga aérea se movía en las bodegas de los aviones de pasajeros, estando el 45 restante embarcado en los vuelos cargueros.

Jesús Cuéllar, presidente del Foro MadCargo, destacó "la necesidad en la colaboración de todos los integrantes de la cadena de carga aérea para que sea más robusta y competitiva". Por su parte, Tomás Vázquez, jefe de la división de desarrollo de carga aérea de Aena, avanzó que "estamos en un 90 por ciento

sobre el volumen que se movió en 2019, un año histórico en el que se rozó un tráfico de 1,1 millones de toneladas". A su juicio, "tenemos que empezar a trabajar como si el efecto de la pandemia no se hubiera producido".

A su vez, Francisco Aranda, presidente de UNO, destacó que contempla "con optimismo el crecimiento futuro del aeropuerto de Madrid para situarse como un gran nodo logístico", para lo cual considera clave la aportación de los fondos Next Generation de la UE.

EXPRESS

AEM ratifica a su actual junta directiva y prepara la renovación del convenio colectivo que finaliza en 2021

La actual junta directiva de la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM) fue ratificada para el período 2021-2025 en la reciente XXXVII Asamblea General de la organización, que tuvo lugar en Madrid. Francisco Martínez (Envialia) seguirá siendo presidente de AEM, mientras que Manuel Orihuela (Nacex) se mantiene como vicepresidente y Manuel Molins (CTT Express) como tesorero y secretario general. Por su parte, Ricardo Martínez (24M Envíos Urgentes) y Rafael Seguí (CRJ Mensajeros) continúan como vocales. AEM, que se incorporó hace unos meses al seno de la CEOE, ha incorporado a Sergio Simón, que se encargará de llevar los asuntos legales y laborales de la asociación. Entre los próximos objetivos de la organización se encuentra la renovación del convenio colectivo sectorial de mensajería. La vigencia del actual convenio sectorial concluye el próximo 31 de diciembre de 2021, por lo que en las próximas semanas está previsto que se inicien las negociaciones con el banco sindical para llevar a cabo su renovación.

POLÍTICA

La Comunidad de Madrid reforzará la colaboración con el sector para impulsar la formación de jóvenes

La Comunidad de Madrid reforzará la colaboración público-privada con empresas y asociaciones profesionales de transportistas para impulsar la formación de jóvenes que quieran enfocar su trayectoria profesional hacia este sector. Así se lo trasladó el consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez, a los miembros de la junta directiva de la Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro (CETM-Madrid) en un encuentro que tuvo lugar el pasado 28 de septiembre en la sede de la Consejería.

OEA Operadores Económicos Autorizados		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas	<ul style="list-style-type: none"> Menor número de controles físicos y documentales Prioridad en los controles Reducción de la garantía del IVA Notificación previa de los controles físicos Despacho centralizado Elección del lugar de la inspección 	
	<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013.</p> <p>El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>	
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	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 <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input type="checkbox"/> 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 <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros

OPER. LOGÍSTICOS

Home Depot Logística diversifica su operativa con nuevo centro en Madrid

La compañía murciana, especializada en logística para el sector de la cerámica y construcción, abre una instalación de 9.500 m²

► Home Depot Logística ha diversificado su área de operaciones en la Península con la apertura de un nuevo centro logístico en Mejorada del Campo (Madrid). La compañía murciana, especializada en transporte y logística para el sector de la cerámica y construcción, ha puesto en marcha una instalación de 9.500 metros cuadrados.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Home Depot Logística, sociedad logística murciana que lleva años en el mercado operando con la marca comercial HDL, ha dado un paso adelante en su capacidad operativa en la Península Ibérica con la puesta en marcha de un nuevo centro de operaciones en Mejorada del Campo (Madrid).

El operador ha puesto en marcha un centro logístico dedicado al almacenaje y transporte de materiales de construcción que se asienta sobre una parcela de 9.470 metros cuadrados de superficie, en la que anteriormente venía operando una firma cementera, según han confirmado fuentes del sector.

La parcela cuenta con 1.687 metros cuadrados de instalaciones construidas, entre zona de almacenaje y oficinas, según las mismas fuentes. HDL, cuyo principal cliente es su sociedad matriz Terrapilar, está especializada en ofrecer servicio a compañías del sector de la cerámica y de materiales de construcción. Este periódico ha tratado de conocer más detalles de la operación por parte de los responsables de HDL, sin éxito.



Almacén central de Home Depot Logística en Onda (Castellón).

Foto: HDL

El operador, que inició actividad en el año 2001, fijó en el año 2012 su centro principal de operaciones en Onda (Castellón), en pleno triángulo del azulejo que forman las localidades de Onda, Alcora y Villarreal, y que aglutina el 95 por ciento de las

La compañía cuenta con un hub central en Onda (Castellón)

empresas de este sector en el ámbito nacional. "Estar situados en este emplazamiento privilegiado nos permite consolidar los pedidos de nuestros clientes de forma más rápida y eficiente, dando así el mejor servicio posible", confirman

desde la propia web de la compañía. Al mismo tiempo, HDL ofrece la posibilidad a empresas de cualquier punto de Europa de establecer sus instalaciones logísticas centrales de Onda como almacén regulador en la provincia de Castellón, con la posibilidad de expedir a cualquier otro punto de España, Europa e incluso del mundo. Al margen de su centro de Onda y el de Mejorada del Campo, HDL opera también desde las instalaciones logísticas centrales de su matriz Terrapilar en Alicante, según las citadas fuentes del sector. Home Depot Logística, que cuenta con 36 personas en plantilla, alcanzó una cifra de ventas de 3,12 millones en 2018, lo que supuso un incremento del 5 por ciento respecto al año anterior y del 38 por ciento respecto a 2014, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

AÉREO

ACL, Cainiao y WFS ofertan por toda la nueva parcela del centro de carga aérea

C. SÁNCHEZ. Madrid

Los operadores de *handling* Aerospace Cargo Logistics (ACL) y WFS Servicios Aeroportuarios, junto a Cainiao Spain, filial española del operador logístico del gigante chino del comercio electrónico Alibaba, optan a la totalidad de la parcela que ha sacado a concurso Aena en la zona de ampliación del centro de carga aérea del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, conocida como Rampa 7.

Las tres compañías han presentado oferta por dos lotes que suman una superficie total de 12.279 metros cuadrados, si bien la misma podrá ser adjudicada de manera completa o también de manera fragmentada en dos espacios, según avanzó Aena en el pliego de la licitación.

Para el primer lote, que representa una superficie de 5.732 metros cuadrados, han presentado oferta las firmas Cacesa y Aeródromo de la Mancha. Por su parte, al segundo lote, que cuenta con una superficie de 6.547 metros cuadrados, optan también WFS y ACL, junto con Alfil Logistics.

La superficie edificable en la nueva parcela alcanza los 7.980 metros cuadrados para su totalidad y de 3.725 y 4.255, respectivamente, en el caso de cada uno de los dos lotes por separado.

Aena licita del derecho real de superficie por un periodo de 30 años, como ya adelantó este periódico, por el que las compañías adjudicatarias deberán abonar un canon fijo anual.

La mayor inversión prevista en la construcción de la futura nave en la totalidad de la parcela la plantea Cainiao con 5,74 millones, mientras que ACL proyecta destinar 4,78 millones y WFS 3,99 millones.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Hoy por hoy, todos los expertos dan por descontado que los camiones de transporte de larga distancia no serán eléctricos

Futuro próximo

El camino hacia la descarbonización del transporte de mercancías por carretera no será lineal. No habrá una tecnología de propulsión que se convierta en el remplazo único del diésel. Todos los expertos que se pronuncian al respecto coinciden. La solución pasará por un

mix tecnológico. Los combustibles alternativos al gasóleo serán, principalmente, el gas renovable, la electricidad y el hidrógeno verde. El gas natural es una realidad y es el único combustible que hoy en día puede tratar de tú a tú al diésel en tráfico de larga distancia. Es una ayuda palpable a la reducción de emisiones y tiene en el desarrollo del gas renovable o biogás una expectativa de futuro muy interesante. Por su parte, la electrificación todo apunta a que se convertirá en una opción muy fiable para el transporte de corta y media distancia. No así de cara a la larga distancia. Las barreras que presenta esta tecnología para ese ámbito del transporte de mercancías por carretera son decisivas. Tanto desde el punto de vista de la tecnología de las baterías como de las propias infraestructuras de carga rápida. Hoy, salvo evolución en un sentido que ahora parece

poco probable, se da por descontado que los camiones de transporte de larga distancia no serán eléctricos. Y en este punto llegamos al hidrógeno, que deberá evolucionar hacia el hidrógeno verde como propulsión para el transporte. La larga distancia será su hábitat, coinciden los expertos. Además, esta tecnología permitirá la posibilidad de contar con dos alternativas. Por un lado la pila de combustible y por el otro la combustión interna, ya sea a través de hidrógeno puro o mezclado con gas natural. Tanto el gas natural para todo tipo de transporte como los vehículos eléctricos para la corta distancia son ya una realidad. Queda por ver los plazos para que también lo sea el hidrógeno. Iveco y Nikola prevén comercializar vehículos de este tipo a partir de 2023. El futuro está más cercano.

madrid@grupoxi.com

España Centro

Cetramesa construye dos naves

Centro de Transportes de Mercancías de Salamanca (Cetramesa) está edificando dos naves logísticas de 4.800 metros cuadrados

Los estudios previos del túnel de Somport estarán listos en 2023

La Fundación Corell analizará en Zaragoza la mejora de la conectividad con Europa a través del 'Paso Central del Pirineo'

► Los estudios preliminares sobre el proyecto del túnel de Somport estarán concluidos a finales de 2023, si se cumplen los plazos previstos. En este contexto, la Fundación Corell analizará en una jornada en Zaragoza, el próximo 6 de octubre, la mejora de la conectividad con Europa a través del 'Paso Central del Pirineo'.

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la región de Nueva Aquitania firmaron en su momento un convenio de colaboración para llevar a cabo los estudios preliminares sobre el proyecto de túnel del Somport.

Estos estudios previos incluían el estado de la obra civil en el túnel, los aspectos medioambientales y el análisis sobre cómo se gestionará esta infraestructura una vez esté reabierto al tráfico internacional. El contrato se adjudicó en el primer semestre de 2021 con un importe de 0,81 millones de euros de presupuesto.

Las acciones contempladas en este proyecto deberán estar finalizadas

Escasa conectividad

La Península Ibérica, con una población y economía similar a Italia, tiene dos pasos fronterizos con Francia (Irún y La Junquera), en los que carretera y ferrocarril tienen que competir por el mismo espacio.

Mientras, Italia cuenta con 16 pasos de carretera con sus países vecinos, cuatro de ellos de muy alta capacidad. Además, dispone de conexiones ferroviarias exclusivas como el túnel bajo de San Gotardo y el de Simplon, entre otras.

El crecimiento exponencial de las exportaciones hispano-lusas exigen una mejora sustancial de la conectividad terrestre.

en diciembre de 2023, según ha adelantado el propio Ministerio. Esta actuación forma parte del proyecto "Superando las conexiones perdidas entre España y Francia: Sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza. Reapertura del túnel ferroviario de Somport", que obtuvo financiación del Mecanismo Conectar Europa en los años 2016 y 2019. En este último caso se han incluido los citados estudios preliminares para la reapertura del túnel de Somport.

En este contexto, la Fundación Corell tiene previsto celebrar el próximo 6 de octubre en Zaragoza la jornada 'Paso Central del Pirineo: Una oportunidad de crecimiento'. La fundación propone analizar en profundidad la mejora de la conectividad entre la Península Ibérica y el resto de Europa a través del Pirineo Central, frente a la situación actual en la que tan solo existen dos puntos prioritarios de salida de mercancías hacia Europa (Irún y La Junquera).

Se trata de un proyecto a largo plazo, "puesto que de conseguirlo, no veremos la primera excavadora en movimiento antes de diez años, pero tiene la ventaja de que para entonces uno de los principales argumentos en contra de su construcción habrá desaparecido, ya que los vehículos que utilicen tanto ferrocarriles como camiones serán mucho más limpios, tal vez de hidrógeno, que los actuales", apuntan desde la Fundación Corell. Este nuevo enlace fronterizo entre España y Francia "ayudaría, además, al desarrollo de Aragón, potentísimo núcleo logístico, así como del área de los Pirineos centrales en Francia.

CARGADORES

El ramal ferroviario de mercancías de Kronospan en Burgos verá la luz en 2023

C. SÁNCHEZ. Burgos

Las obras de construcción del futuro ramal ferroviario para mercancías que conectará el puerto seco de Burgos y la planta de producción de la multinacional maderera Kronospan han dado inicio recientemente.

Las obras, que está ejecutando la firma Coalvi, integrada en el Grupo Aldesa y especializada en la construcción, reparación, conservación y modernización de obras ferroviarias, tienen una duración estimada de en torno a 24 meses, por lo que la nueva infraestructura estará operativa en el curso del último trimestre de 2023, si se cumplen los plazos previstos.

Esta actuación representará una inversión de 14,1 millones de euros, que afrontarán entre el Gobierno regional y Kronospan. El nuevo enlace ferroviario contará con 5,3 kilómetros de longitud y permitirá el tráfico de mercancías tanto de exportación como de importación desde la planta de producción de la maderera y a través del puerto seco de Burgos. El nuevo ramal ferroviario dará también servicio al futuro parque tecnológico de Burgos, que se ubicará junto a la planta de Kronospan y en el que está previsto que se instale el parque de proveedores de la firma maderera.



Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo

Visítanos en:



fruit attraction
Madrid, stand 6C01



conxemar Vigo, stand E3






Líder Atlántico en Logística del Frío

+ INFO



El tráfico de contenedores crece a un ritmo del 2% en el arranque del segundo semestre de 2021, con un volumen acumulado en TMS entre enero y julio de 90.980 TEUs

CSP Spain mejorará la eficiencia de los megabuques en Valencia

Su terminal incorpora una grúa *MalaccaMax* que refuerza su posición como primera instalación multicliente del Mediterráneo

► CSP Spain mejorará la eficiencia de los megabuques que operan en su terminal del puerto de Valencia con la incorporación de una nueva grúa *MalaccaMax*. Con la cabria, la cuarta que tiene la instalación con esta capacidad, el grupo, bajo el timón de la asiática Cosco, refuerza su posición como primera terminal multicliente del Mediterráneo.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Los buques de más de 18.000 TEUs que operan en la terminal multicliente del puerto de Valencia en la ampliación sur, que explota CSP Spain, obtendrán una mejora en la eficiencia de su operativa en el último trimestre de 2021.

La empresa estibadora ha decidido incorporar una grúa *MalaccaMax*, una unidad fabricada por la china ZPMC, que permitirá aumentar la productividad en las operaciones de los buques portacontenedores de más de 22 contenedores de manga. Esta grúa, que se pondrá en funcionamiento durante el presente mes de octubre, es la cuarta que tiene la instalación con esta capacidad, lo que refuerza su posición como primera terminal multicliente del Mediterráneo, bajo el timón de la asiática Cosco.

Con este nuevo equipo, CSP Iberian Terminal Valencia dispondrá de un parque de 21 grúas marítimas, medios a los que se prevé añadir otras dos unidades *MalaccaMax* en los próximos dos años. Asimismo, también se aumentará el parque de



El objetivo de la terminal es lograr más de 3 millones de TEUs en 2021.

Foto: CSPS

grúas terrestres, actualmente formado por 63 RTGs de 51 y 40 toneladas, 9 *reach stacker* de 45 toneladas, un frontal de 30 toneladas y 14 contenedores de 10 toneladas para el movimiento de cajas vacías. La terminal prevé adquirir otros cuatro RTGs para fortalecer sus operaciones terrestres a medio plazo.

CSP Spain espera que los nuevos medios técnicos, junto a la renova-

La terminal aumenta su capacidad para tratar trenes de 750 metros de longitud

ción de su sistema informático, permita a la instalación lograr en 2021 un "año récord" gracias a la progresión de los volúmenes de la naviera francesa CMA CGM y el mantenimiento de los volúmenes que viene operando la suiza MSC, el principal cliente de la terminal pública situada en el Muelle Príncipe Felipe.

Junto a la mejora de la eficiencia de los medios marítimos, el grupo CSP Spain tiene previsto arrancar el último trimestre de 2021 con la extensión de su terminal ferroviaria, que dará cabida a convoyes de 750 metros de longitud y duplicando los raíles de dos de las vías con ancho internacional.

MARÍTIMO

MSC invertirá 1,9 millones de euros en ampliar su capacidad reefer en Valencia

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El crecimiento de los tráfico agroalimentarios en el puerto de Valencia, que progresan a un ritmo de dos dígitos, ha obligado a la terminal dedicada de MSC a activar un plan inversor para extender su capacidad de almacenamiento de contenedores reefer.

La instalación planea una inversión de 1,93 millones de euros en la construcción de nuevas torres para frigoríficos y la ampliación de las existentes en la instalación que gestiona Terminal Investment Limited, el brazo de terminales del grupo suizo.

Según el plan presentado por la terminal al puerto, se procederá a la instalación de once nuevas estructuras de acero para contenedores frigoríficos para acceso, conexión y revisión en el bloque B de la terminal y la ampliación en una altura adicional de doce estructuras para reefer existentes en el bloque A en cuatro de las calles de la instalación. Por su parte, se procederá al traslado y desplazamiento de tres estructuras metálicas. Para la alimentación de los compresores de los contenedores durante su estancia en la terminal, será necesaria la instalación de un nuevo centro de transformación y la ampliación de la instalación existente.

La inversión permitirá a MSC mejorar su flexibilidad y la atención de este tipo de cargamentos, con más de mil conexiones, ante el crecimiento en la operativa que viene suponiendo trabajar los megabuques de 24.000 TEUs que cubren las rutas de la naviera entre Extremo Oriente, Mediterráneo y norte de Europa.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Lo que sucede en los muelles sigue siendo un mundo oscuro. Lo que reina entre los norays es el miedo de las empresas a perder un cliente

Competencia leal

Las tinieblas siguen acechando los muelles. A la espera del contenido de la norma que ofrezca un nuevo "estatus especial" a la estiba, manteniendo un modelo más cercano a la exclusividad que a la libertad de contratación, me temo que el Gobierno de Sánchez no está lla-

mado a ser el impulsor de la competencia y para que se faciliten diferentes sistemas de organización laboral. Articular modelos con personal fijo en *pools*, donde las estibadoras comparten accionariado, tener estructuras propias de personal en plantilla, o recurrir a las bolsas de las ETTs para las puntas de personal, debería ser voluntario. Cada uno lo que necesite, sin diferencias legales. Nadie me podrá negar que lo que sucede en los muelles sigue siendo un mundo oscuro. Costes al margen. Poco se sabe de casi todo, porque lo que reina entre los norays es el miedo. El pánico de las empresas a perder un cliente, la escala de una línea regular, es notoria. El último caso que conozco ocurrió en Castellón el pasado agosto. Ante el bloqueo de una terminal por los transportistas, una naviera cansada de los precios de estiba y del retraso en movilizar sus cargas, optó

por irse a Sagunto. ¿Sucedió? No. Ya había 30 contenedores de la línea en el interior del puerto de Sagunto, cuando en Castellón se obró el milagro. Las fuerzas vivas hicieron repensar a la naviera su escala en InterSagunto. ¿Fue porque esta terminal no está protegida por Coordinadora, ya que no forma parte del Centro Portuario de Empleo? Seguro que alguien sabe la respuesta. Las cajas retornaron por carretera a Castellón. Quizás sea hora de que, desde las autoridades, se asegure una competencia leal entre puertos, alejando los fantasmas de la cartelización en los servicios portuarios. Como en otras cosas, veo a los equipos de Grande Marlaska poco interesados. En fuera de juego. Visto el pasado, ni en Transportes, ni en Trabajo, se puede confiar. ¿Podrá la ministra Calviño? El futuro suena a rancio.

a.martinez@grupoxi.com

MARÍTIMO

APM Terminals Valencia aumenta las inversiones para aligerar su operativa

Mejorará la atención a los transportistas con cuatro nuevas grúas de apilado e instalará el sistema Navis N4 para ganar productividad

► APM Terminals Valencia va a reforzar sus inversiones en los próximos meses para aligerar su operativa terrestre. La compañía ha anunciado que mejorará la atención que se presta a los transportistas con la puesta en servicio de cuatro nuevas grúas de apilado y la instalación del sistema Navis N4 para ganar en productividad y eficiencia.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

APM Terminals Valencia ha trazado un ambicioso plan de contingencia para dotar de mayor flexibilidad a su operativa terrestre de cara al cierre del ejercicio, según los compromisos que la dirección de la estibadora ha alcanzado con las asociaciones de transportistas.

El gran objetivo es “incrementar la productividad de los medios”, con los que actualmente se opera,

“reduciendo al mínimo las pérdidas de tiempo empleados en los desplazamientos de las máquinas que operan en el patio”, según ha podido saber TRANSPORTE XXI en fuentes del colectivo de transportistas. Junto a esto, la estibadora incorporará cuatro nuevas RTGs sobre ruedas neumáticas en las próximas semanas, equipos que se unirán a las tres unidades que puso en marcha en el primer tercio de 2021. Con



APM Terminals Valencia incorporará el sistema Navis N4 a partir de enero de 2022.

las nuevas unidades, la instalación se posicionará con un parque de 40 grúas de apilado terrestre.

Esta inversión se completa con el cambio del actual sistema operativo de la terminal, Argos TOS, que viene utilizando, por el Navis N4, que “permitirá una eficiencia mejor de la operativa dentro de la terminal con órdenes de trabajo automáticas y no manuales”. El objetivo de la compañía es que este sistema informático pueda estar en funcionamiento a partir de enero de 2022.

Por otro lado, la terminal instalará básculas de pesaje en sus entradas y salidas, con una puerta adicional para mejorar el flujo y el tiempo de

servicio en la instalación, unas obras que prevé concluir en diciembre de 2021. Estas obras permitirán un mayor flujo de salida y llegada para los transportistas que utilizan a diario la instalación.

En este sentido, la terminal puso en marcha el pasado mes de julio un plan de contingencia para la retirada de contenedores vacíos, con dos puntos de retirada de equipo para los transportistas.

La terminal ha activado también una aplicación para que los transportistas puedan comprobar antes de su llegada a la instalación que no existen problemas con la orden de transporte.

CARRETERA

Grupo Mazo refuerza su apuesta por el marítimo para el tráfico con Inglaterra

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Mazo está aplicando diversas medidas para salvar la problemática existente con el ‘Brexit’ en sus tráficos regulares de carga a temperatura controlada con Reino Unido. El mercado británico, que supone el 50 por ciento de los viajes que realiza el flotista valenciano a mercados exteriores, está sujeto a nuevos controles fronterizos. Estas circunstancias “han hecho que se retrasen las entregas y a su vez los retornos con carga desde Inglaterra también se han visto afectados”, según ha explicado a TRANSPORTE XXI, José Ramón Mazo, director general de Grupo Mazo.

Ante esto, el operador ha reforzado su apuesta por el transporte marítimo para flexibilizar sus tráficos de mercancías con Reino Unido. Entre las iniciativas que se han llevado a cabo sobresale la utilización de la línea marítima regular, operada por la naviera P&O entre el puerto británico de Hull, al norte de Inglate-

rra, con el holandés de Róterdam. Una gran parte de los retornos desde Inglaterra de Grupo Mazo se venían concentrando en Holanda, por lo que gracias a la utilización de esta ruta marítima, la compañía logra reducir el número de kilómetros recorridos en camión, aminorando la huella de carbono, con un transporte más sostenible. Por otro lado, el viaje en barco, con un trayecto nocturno de 11 horas, permite a los conductores realizar su descanso mientras viajan. El grupo está embarcando alrededor de una decena de camiones en esta ruta semanal para salir de Inglaterra.

Por otro lado, Grupo Mazo ha ampliado el acuerdo que alcanzó hace dos años con el transportista británico Chirlten Cold Storage para el arrastre de parte de los semirremolques de la empresa valenciana en el mercado británico. Grupo Mazo ha decidido que algunos de sus semirremolques sean embarcados sin tractora en los servicios que parten de los puertos de Le Havre y Caen. En Inglaterra, los camiones del operador británico realizarán la última parte del trayecto para el cliente final. Los frigoríficos de retorno a España serán recogidos por Mazo en Francia.

ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG
FUTURE LOGISTICS TODAY

ESTÁ DISPUESTA A AYUDARLES:


 +48 22 592 95 39
 SPAIN@ASSTRA.COM
 **ASSTRA.ES**

Una decena de camiones semanales se están embarcando en el servicio de P&O

El transporte apuesta por el biogás

Gasnam espera que los fondos Next Generation se conviertan en “la palanca necesaria para su desarrollo como combustible” con un reparto justo entre tecnologías renovables

► El transporte puso de manifiesto su apuesta por el gas renovable o biogás en el marco del ‘Green Gas Mobility Summit’ celebrado recientemente en Madrid. Gasnam avanzó que espera que los fondos europeos Next Generation se conviertan en “la palanca necesaria para su desarrollo como combustible”, con un reparto justo entre tecnologías.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El gas natural es actualmente “la única alternativa madura y disponible para avanzar en la descarbonización en el transporte pesado por carretera y en el marítimo”. Así lo puso de manifiesto el presidente de Gasnam, Francisco López, en el marco del ‘Green Gas Mobility Summit’, celebrado en Madrid. Por este motivo, “desde Gasnam afirmamos que no hay tiempo que perder y hay que actuar ya para impulsar el desarrollo del gas natural como combustible en el transporte pesado”, apuntó López. En el caso de los camiones y buques, el gas natural es el paso previo a alcanzar las cero emisiones contaminantes a través del biogás o gas renovable”, recordó. Para este impulso, López afirmó que el sector precisa de “la ayuda necesaria de la Administración”. Por eso, reclamó que “se eleve el nivel de ambición del borrador de la ‘Hoja de Ruta del Biogás’, para que se convierta en una apuesta decidida por esta energía renovable”. Además, esta apuesta serviría



Francisco López y María José Rallo, en primer término, en el congreso de Gasnam.

para “posicionar a España al nivel de otros países de nuestro entorno en este terreno”. El presidente de Gasnam también reclamó a la Administración que trabaje en “derribar las barreras de entrada del hidrógeno en el transporte”, para que así se acelere una tecnología a la que “aún le falta madurez”. Para López, “el hidrógeno va a ser un vector clave en el sector del transporte, pero necesita la complicidad de la Administración”. En esta línea, la asociación demanda la apuesta por una infraestructura necesaria de al menos 150 hidrogeneras, que aseguren la capilaridad en España en el horizonte de 2025.

López se congratuló de la apuesta de la Unión Europea por acortar los plazos para conseguir un nivel cero de emisiones contaminantes. En este sentido, los fondos Next Gene-

El gas renovable necesita “la ayuda de la Administración”

ration se tienen que convertir en “la palanca necesaria” para el desarrollo del gas natural y el biogás, por lo que demandó “un reparto justo, proporcional al beneficio

Paquete ‘Fit-For-55’

La UE impulsa una serie de propuestas para llegar a 2030 con el 55% menos de emisiones. Entre ellas, un nuevo objetivo del 40% de uso de energía procedente de fuentes renovables de cara a ese año, entre las que estaría el biogás.

Los combustibles renovables o bajos en carbono deberían alcanzar un 6-9% en 2030 y un 86-88% en 2050 sobre el mix de combustible en el transporte marítimo.

En el transporte por carretera las emisiones medias se deben reducir un 55% de 2021 a 2030 y el 100% en 2035.

Revisión de la Directiva sobre infraestructuras de combustibles alternativos, exigir que aviones y barcos tengan acceso a un suministro de energía limpia en los principales puertos y aeropuertos.

ambiental y proporcionado al de otras energías renovables” de los citados fondos.

Por su parte, la secretaria general de Transportes, María José Rallo, se refirió al biogás como una solución interesante que irá desplazando al gas natural de origen fósil en el transporte. Además, “España tiene un gran potencial para la producción de biogás y hay que aprovecharlo, puesto que la electrificación en el transporte es compleja”, afirmó.

Rallo recordó que en el borrador de la citada hoja de ruta del biogás, el Gobierno pretende incrementar la producción de este tipo de energía en más de 3,8 veces en el horizonte

Marcelino Oreja

CEO de Enagás



«Hasta que el hidrógeno sea una realidad en la movilidad, aún le queda camino, el biogás tiene mucho que decir»

Michele Ziosi

Vpte. RR.II. de CNH Industrial



«El gas natural es la solución actual para acelerar la descarbonización. El hidrógeno lo será más a medio y largo plazo»

Pedro Campillo

CEO de ESP Solution



«Nos gustaría que la Administración se implique de forma efectiva para impulsar el uso del biometano en el transporte»

Luis Miguel Berdasco

Dir. Op. Havi Logistics España



«Los camiones de GNL son viables económicamente. Tenemos un 45% de la flota en GNL y llegaremos al 90% en 2025»

Antonio Murugó

Gerente de HAM



«El biometano es una realidad en Europa. Hace falta que en España la Administración lo apoye para que tenga visibilidad»

CONGRESO '2021' DE GASNAM



La edición 2021 del congreso de Gasnam recuperó el carácter presencial.

de 2030. Al mismo tiempo, la secretaria de Transportes aseguró que mientras que para la Unión Europea los camiones eléctricos y de hidrógeno sí pueden ser objeto de subvención a través de los fondos Next Generation, otras tecnologías, como el gas natural o los híbridos, precisan del visto bueno final de la Unión Europea.

“El coste será clave en la transición al vehículo del futuro”

En el congreso se analizó también cómo será el camión del futuro. “Un vehículo de cero emisiones, cien por cien autónomo y cien por cien conectado”, según puso de manifiesto el director de Ingeniería Avanzada de Iveco, Jaime Sánchez. En cuanto a las emisiones, las tecnologías de propulsión dependerán del tipo de misión de cada vehículo, dependiendo de si realiza transpor-

te de larga distancia, de media distancia o de distribución, matizó Sánchez.

Por su parte, la ventaja de los camiones cien por cien autónomos es que permitirán un mayor uso de los vehículos y aportarán más seguridad. A su vez, la conectividad total permitirá una mejora de las operaciones y del consumo. La conectividad se producirá entre vehículos y entre el vehículo y el resto de actores, como las infraestructuras o los sistemas inteligentes. “Todo esto va a traer consigo más negocios alternativos para el sector del transporte, así como para los sectores energéticos y de infraestructuras”, afirmó Sánchez. “El coste total de la operación será clave en la transición hacia el vehículo del futuro”, adelantó.

El directivo aseveró que el futuro de la propulsión alternativa al diésel pasa por el gas natural y el biometano, la electrificación y el hidrógeno. En el caso de la electrificación, solo será útil para transportes locales por las barreras con las que se encuentra esta tecnología en la larga distancia, tales como las bate-

Alianza por el hidrógeno verde en movilidad

Las compañías Exolum, Naturgy y Enagás, a través de su filial Scale Gas, han firmado recientemente un acuerdo para estudiar y desarrollar conjuntamente infraestructuras de producción, distribución y suministro de hidrógeno verde en el sector de la movilidad en todo el territorio nacional. Se trata de la primera gran alianza de hidrógeno para corredores de movilidad en el marco de un proyecto que se denominará ‘Win4H2’. El acuerdo contempla el desarrollo de una red de 50 hidrogeneras en toda España. Esta nueva red permitirá ofrecer una penetración homogénea en nuestro país para este tipo de combustible renovables. De esta manera, cualquiera podrá optar por la solución del hidrógeno verde teniendo garantía de suministro en la totalidad de la España

peninsular. Con esta iniciativa se busca consolidar unos nuevos corredores denominados ‘valles del hidrógeno’, compuestos por una red de puntos de abastecimiento de hidrógeno renovable. Estos puntos distarán entre ellos en torno a los 300 kilómetros como máximo, lo que permitirá cubrir la totalidad del país. Los impulsores del proyecto consideran que, de esta forma, se permitirá el establecimiento de rutas logísticas nacionales con garantía de suministro, así como su conexión con rutas internacionales. Las compañías energéticas firmantes de la alianza proyectan contar con una capacidad de producción de hidrógeno verde de aproximadamente 4.000 a 7.000 toneladas al año en una primera etapa, mientras que el despliegue de la

red se realizará de manera progresiva y buscando la colaboración público-privada. La primera ruta en proyecto permitirá suministrar hidrógeno verde en Madrid, Valencia, Murcia y Cartagena. La elección de esta primera ruta ha tenido en cuenta el alto volumen de transporte pesado, tanto de mercancías como de pasajeros, que la recorre regularmente. Por otra parte, las tres empresas han presentado su cartera de proyectos de hidrógeno renovable en las manifestaciones de interés publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y por el Ministerio de Industria, que incluyen proyectos de diferente naturaleza que se desarrollarán en España, algunos con participación también en consorcios para el desarrollo de proyectos en otros países europeos.

rias o las infraestructuras de recarga rápidas.

Por su parte, el hidrógeno se convierte en la tecnología más orientada a la larga distancia. “El hidrógeno para el transporte pesado es ya una realidad, pero todavía en evolución”, apuntó Sánchez. Su implantación provocará cambios radicales en el diseño y arquitectura de los camiones. Además, tiene la ventaja

de ser un combustible polivalente, que tiene las opciones de la pila de combustible y el motor de combustión interna.

La presidenta de Adif, María Luisa Domínguez, aseguró que la pública participa en un proyecto europeo público-privado en el que se trabaja en la implantación del hidrógeno como combustible cero emisiones para el ferrocarril.

Silvia Lazcano
Resp. Des. Negocio Airbus



«El hidrógeno tiene mucho que hacer en el transporte aéreo, pero tenemos que rediseñar los aviones actuales»

Jorge Dahl
Resp. Desarrollo DNV España



«Hoy apostaría por buques de gas natural, pero con motor dual, hasta la llegada de otros combustibles alternativos»

Francisco Toledo
Pte. Puertos del Estado



«España contará en el año 2030 con unos puertos inteligentes verdes, que serán grandes hubs de energía limpia»

Rafael Calvera
Vpte. Grupo Calvera



«Con el hidrógeno como combustible para el transporte tenemos una oportunidad como país, pero se precisa apoyo»

Georges Bassoul
Dir. Gral. Baleària



«No tenemos ninguna duda sobre el gas y en paralelo, estamos en alerta sobre la evolución de otras tecnologías»



El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat sigue lejos del tráfico de mercancías que registraba antes de la pandemia

Las autopistas ferroviarias de VIIA cerrarán un año récord en tráficos

La filial de SNCF aumentará las frecuencias de la conexión con Luxemburgo y espera volver a operar desde Barcelona en 2022

EVA MÁRMOL. Barcelona

VIIA, filial de SNCF, espera cerrar el año con récord de actividad en sus autopistas ferroviarias, que utilizan transportistas españoles, ante el incremento de la demanda. Un crecimiento propiciado por factores como la falta de conductores profesionales y la escalada del precio del gasóleo, que hacen más atractivo el ferrocarril para el transporte por carretera. Prueba de ello es que “tenemos transportistas que nos están pidiendo ya cerrar contratos para asegurarse espacio el próximo año”, señala Daniel Lebreton, director Comercial de VIIA, a TRANSPORTE XXI. Lo más habitual es esperar a finales del ejercicio para firmar las operaciones del año siguiente.

Lorry Rail, autopista ferroviaria entre Le Boulou (Francia) y Bettembourg (Luxemburgo), crece a un ritmo superior al 35 por ciento: “Esperamos acercarnos a los 100.000 remolques movidos en 2021”, frente a los 71.000 de 2020 y los 65.000 de 2019. Ayuda a esta evolución “la captación de más flujos de retorno de países del este de Europa”. La terminal de Bettembourg cuenta con conexiones ferroviarias con Alemania (Kiel y Rostock) y Polonia (Poznan), lo que está generando no solo carga peninsular con destino a estas zonas. Además, genera “nueva carga del este de Europa con destino a España”.

Por el momento, esta autopista ferroviaria sigue saliendo desde el otro lado de la frontera. El operador suprimió temporalmente el año pasado la salida desde la terminal de Can Tunis (Barcelona) por el corredor en ancho de vía internacional hacia Luxemburgo. “Nuestro objetivo es reactivar el enlace desde Barcelona el próximo año, lo estamos estudiando”. Aunque los volúmenes crecen, “queremos tener la seguridad de que la demanda es estable”. Con una ocupación media



Lorry Rail pasará a cuatro frecuencias diarias y una quinta puntualmente.

Desde 2007

La autopista ferroviaria Lorry Rail nace en 2007 conectando Bettembourg (Luxemburgo) con Le Boulou (Francia), junto a la frontera española. En febrero de 2019, VIIA da el salto a la Península Ibérica al empezar a operar desde la terminal de Can Tunis en Barcelona. El año pasado suspendió temporalmente el servicio desde España que conecta con Luxemburgo.

En marzo de 2016, el operador ferroviario inaugura VIIA Británica, que conecta el puerto de Calais con Le Boulou y permite enlazar con el mercado británico.

La primera autopista ferroviaria que puso en marcha fue Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) en el año 2003 para impulsar el transporte de semirremolques en tren entre las terminales de Aiton (Francia) y Orbassano (Italia).

del 93,94 por ciento de los convoyes (88 por ciento el año pasado), VIIA sí ha decidido pasar de tres trenes diarios y un cuarto puntualmente a cuatro convoyes regularmente y un quinto esporádico en 2022.

Los flujos en la autopista ferroviaria que enlaza Le Boulou con el puerto de Calais, donde el remolque se sube al ferri para cruzar el Canal de la Mancha y llegar al mercado británico, VIIA Británica, crecen a un ritmo del 15 por ciento: “La demanda es más irregular y el mercado no está tan estructurado con el ‘Brexit’”. VIIA ha perdido clientes que han dejado de operar en el mercado británico y a la inversa, “hemos ganado volúmenes de clientes que se han especializado más en el mercado inglés”. VIIA espera captar más tráficos al ampliar la oferta desde Calais comercializando la modalidad de remolque sin acompañante y más destinos, que se suman a los que ya ofrecía de camión con conductor. VIIA Británica cuenta con una periodicidad de cinco frecuencias semanales, que estudia ampliar a ocho en 2022.

La demanda va a seguir creciendo los próximos años y “deben prepararse ya las infraestructuras, que tardan años en construirse, para que podamos dar respuesta”, añade el directivo.

CARRETERA

El 52,7% de ligeros y furgonetas censadas pagan el nuevo tributo que grava el CO2

E. M. Barcelona

El 52,7 por ciento de las furgonetas y camiones ligeros censados en Cataluña deben pagar el nuevo tributo autonómico que grava las emisiones de dióxido de carbono (CO2), de acuerdo con el padrón definitivo publicado por la Agencia Tributaria de Catalunya (ATC). De las 488.100 furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas de MMA registrados, 257.442 abonan el tributo, según los datos facilitados por el departamento de Economía y Hacienda de la Generalitat a TRANSPORTE XXI. El importe medio del impuesto es de 16,4 euros, aunque el 50 por ciento de los transportistas tributa por debajo de esta cantidad, según Economía y Hacienda. El nuevo gravamen también afecta a los turismos y las motos. Un total de 2,26 millones de vehículos que corresponden a 1.650 contribuyentes catalanes han quedado sujetos al impuesto correspondiente al ejercicio 2020 y que se liquida durante el último cuatrimestre de este año.

MARÍTIMO

Las autopistas del mar superan los tráficos pre-pandemia en el puerto de Barcelona

E. M. Barcelona

El puerto de Barcelona alcanzará un nuevo récord en tráficos de *short sea shipping* superando los flujos pre-pandemia durante este ejercicio a tenor de la evolución que está registrando esta actividad. Las autopistas del mar acumulan un flujo de 113.713 UTIs, hasta agosto, frente a las 98.175 UTIs del mismo periodo de 2019. De mantenerse esta evolución, el enclave superará las 180.000 UTIs movidas al cierre del ejercicio, por encima de las 153.140 UTIs del año 2019.

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

Software para la logística
y el transporte de mercancías

TRANSKAL

ADUR software productions

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

Comercialización de Logis Montblanc

Cimalsa ha iniciado la comercialización de Logis Montblanc (Tarragona), una plataforma logística con conexión ferroviaria de 346.000 metros cuadrados de superficie

Puerto de Tarragona crece casi el 50%

El tráfico de mercancías en el puerto de Tarragona ha crecido un 44,1 por ciento en agosto en comparación con el mismo mes de 2020, alcanzando un flujo similar al de 2019

La Generalitat presenta una hoja de ruta para implantar una ZBE practicable para las mercancías

Propone un calendario supramunicipal pactado a corto, medio y largo plazo, que genere seguridad jurídica y que tenga en cuenta las especificidades de los pesados

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Generalitat de Cataluña ha elaborado una hoja de ruta para la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que tendrán que tener todas las poblaciones de más de 50.000 habitantes, según la Ley de Cambio Climático, y ya en vigor en el área de Barcelona. Se trata de un conjunto de propuestas ante el reto de "hacer la ZBE practicable para las mercancías", señaló Laia Mercadé, responsable de Ordenación del Transporte por Carretera y Logística del departamento de Políticas Digitales y Territorio la Generalitat, en el marco de una jornada organizada por la patronal UNO.

La hoja de ruta recoge parte de las reivindicaciones del transporte catalán a raíz de la implantación de la ZBE en Barcelona. La propuesta aboga por un calendario supramunicipal pactado a corto, medio y largo plazo para su implantación y que tenga seguridad jurídica para las empresas.

Además, propone un periodo de transición en la aplicación de las restricciones al transporte profesional "teniendo en cuenta que no hay alternativa al vehículo privado y a la madurez del mercado de camiones limpios". Defiende también un plan estratégico de ayudas a la renovación de flota contando con las previsiones de los fabricantes de vehículos pesados para que no se queden fuera los camiones, como en las últimas ayudas Renove, porque no hay alternativas al combustible diésel.

Además, incluye un tratamiento diferenciado para los autónomos



Francisco Aranda y Josep Maria Fortuny inauguraron la jornada.

próximos a la jubilación, entre otras medidas. La hoja de ruta es un conjunto de propuestas abiertas, señaló Laia Mercadé a este periódico, que la Generalitat está presen-

Incluye un tratamiento diferente al autónomo mayor

tando a los ayuntamientos y administraciones supramunicipales con competencias en la materia, además de a los colectivos afectados.

"El requerimiento ambiental se une a la problemática específica de la distribución urbana", aseguró

Josep María Fortuny, subdirector general de Ordenación del Transporte. Ello desemboca en las ZBE. Ante este reto, "el sector privado está avanzando eficazmente", mientras que el público "debe ponerse a la altura". Y ello pasa porque las administraciones públicas deben hacer que las empresas puedan adaptarse a los nuevos requerimientos "de una forma racional y económicamente viable".

En todo caso, la hoja de ruta propuesta por la Generalitat parece difícil que llegue a aplicarse antes de finalizar el año, que es cuando expira la prórroga a los camiones sin etiqueta para que sigan circulando por la ZBE, que concedió el Ayuntamiento de Barcelona y que, por el momento, mantiene.

El futuro pasa por mutualizar rutas y medios

"Tenemos que ser protagonistas en definir el nuevo modelo de ciudad", señaló el presidente de la patronal UNO, Francisco Aranda, en el marco de la jornada "La logística y el transporte del futuro: los retos de los nuevos modelos de ciudad". Y en este nuevo modelo de ciudad, lo primero que hay que definir es "si queremos una ciudad sin vehículos o vehículos que contaminen menos", aseguró Juan Pablo Lázaro, presidente de Sending, uno de los ponentes. Además, el futuro pasa por "la logística predictiva", añadió el directivo. Transaher es una de las empresas que ya está trabajando en ello, "tenemos un proyecto de entregas predictivo", señaló David Puig, director de Desarrollo de Negocio de Grupo Transaher. El futuro también pasa por la colaboración coincidieron en señalar diversos ponentes: "Hay que mutualizar rutas y medios", aseguró Verónica Elie, *manager* de Alfíxpress. Para los dos sectores que más operaciones de última milla generan, el canal Horeca y el comercio electrónico: "La distribución hay que hacerla colaborativa" en el primer caso. En el *ecommerce*, apostar "por los puntos de conveniencia", aseguró Jorge Soriano, *manager* de Logística y Distribución de la firma de moda Desigual.

FERROCARRIL

Kombiverkehr incrementa las frecuencias de su conexión entre Barcelona y Alemania por ancho UIC

Kombiverkehr ha anunciado la recuperación de la cuarta conexión ferroviaria semanalmente entre las terminales de Morrot, en los accesos al puerto de Barcelona, y la alemana de Ludwigshafen, *hub* del operador intermodal, que suspendió hace dos años. Kombiverkehr, representado en el mercado español por Combiberia, fue uno de los primeros usuarios en pasar por el corredor en ancho de vía internacional (UIC) que conecta la Península con Europa con este servicio de contenedores, que puso en marcha en el año 2012. La conexión recupera la cuarta frecuencia con la mirada puesta en captar semirremolques: "La tendencia de la demanda de los remolques continúa sin cesar" ante los requerimientos medioambientales, señala un comunicado del operador. Es por ello que "damos este primer paso para adaptar nuestra oferta en el corredor". El operador incrementa la capacidad para transportar remolques "en más de un 30 por ciento".

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/ Gores | Lladó 109-121
08210 Barbera del Vallés
Tel. +34 93 719 79 00
comercial@derijke.com

TGB
GRUP TRAGINERS

Paseo Cantunis, 18-30 • 08038 Barcelona
Tel. 932 896 964 • Tel. móvil 696 263 245
Fax. 932 239 659 • Email: info@tragersgrup.com

Disponemos de campa propia de 13.500 m²

Transporte de CONTENEDORES NACIONALES e Internacionales

EFFICIENCY NETWORK
Puerto de Barcelona

www.tragersgrup.com

Barcelona Air Cargo / Flash

EL PRAT SIGUE LEJOS DE RECUPERAR LOS TRÁFICOS PREVIOS A LA PANDEMIA

El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat sigue lejos del tráfico de mercancías que registraba antes de la pandemia. El Prat es uno de los grandes aeropuertos de la red de Aena que más volumen de actividad continua perdiendo por su dependencia de los vuelos transcontinentales afectados por la caída del turismo internacional. La pandemia ha alejado todavía más a la instalación catalana de la segunda posición del *ranking* que ocupaba hasta 2018 al pasar por delante Zaragoza. El tercer aeropuerto de la red de Aena ha saldado los primeros ocho meses del año con un total de 84.106 toneladas de mercancías movidas, lo que supone un descenso del 25 por ciento en relación al mismo periodo de 2019. Una bajada de dos dígitos que contrasta con la caída del 8,8 por ciento registrada de media en el conjunto de la red. El Prat movió un total de 114.449 toneladas en 2020, el 35,3 por ciento menos en comparación con el ejercicio precedente, de acuerdo con las estadísticas de Aena, que no incluyen el camión aéreo (RFS).



NUEVA HERRAMIENTA PARA RESERVAR ESPACIO DE EMIRATES SKYCARGO

Emirates SkyCargo ha lanzado una nueva herramienta para reservar espacio, denominada CargoWise. En colaboración con WiseTech Global, proveedor de soluciones de *software* para el sector logístico, la filial carguera del grupo aéreo ha desarrollado esta solución que proporciona acceso directo a los vuelos e inventarios. La plataforma CargoWise conecta con el propio sistema Emirates SkyChain, "lo que permite a los clientes un mejor acceso directo para buscar vuelos y hacer reservas directamente con



Level incrementa las conexiones con Buenos Aires. La aerolínea perteneciente a IAG Level incrementa la conectividad del aeropuerto de Barcelona con Suramérica durante la temporada de invierno al aumentar las frecuencias de la ruta que tiene con Buenos Aires. En octubre, la conexión tiene una periodicidad de dos frecuencias a la semana, que serán tres en noviembre y cuatro a partir de diciembre.

Emirates SkyCargo sin necesidad de otros puntos de contacto", señala un comunicado de la compañía. Ello supone "ahorro de tiempo y esfuerzo a nuestros clientes, a la vez que ayuda a evitar cualquier confusión innecesaria e ineficiencias en el proceso de reserva". Emirates, cuyo agente general de carga (GSA) en el mercado español es Gen-Air, es una de las principales aerolíneas en movimiento de mercancías de la red de Aena.

AENA ADJUDICA A FERROVIAL MEJORAS POR 17,49 MILLONES DE EUROS

Aena ha adjudicado las obras de renovación y pavimentación del área de movimiento del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat por un montante de 17,49 millones de euros, que incluyen, además, otras actuaciones de mejora y actualización en las instalaciones del aeropuerto. Las obras han sido adjudicadas a la empresa Ferroviaria Construcción. Consisten en la adecuación y la renovación del pavimento de la rampa 2 y la zona de estacionamiento de aeronaves situada delante de la Termi-

nal T2, así como del pavimento de dos calles de rodaje, entre otras actuaciones.

ALGUAIRE DEBE SER EL AEROPUERTO 'HUB' DEL SUR DE EUROPA, SEGÚN PIMEC

La patronal catalana de la pequeña y mediana empresa Pimec ha asegurado que el aeropuerto de Alguaire (Lleida) "tiene que convertirse en el aeropuerto logístico del sur de Europa", señaló su presidente, Antoni Cañete, en una visita privada a la instalación aeroportuaria. Para Pimec, Alguaire tiene capacidad para convertirse en una infraestructura clave para el tejido empresarial del territorio, ya que "cuenta con el espacio y el potencial de carga necesarios". El presidente de Pimec Logística y del Clúster Logístico de Cataluña, Ignasi Sayol, coincidió en defender la apuesta por Alguaire como *hub* logístico ante "la oportunidad que se presenta con los cambios de modelos productivos que se han acentuado a raíz de la pandemia". Incluso, "permitiría descargar al aeropuerto de Barcelona", añadió. Alguaire, titularidad de la Generalitat, es una

infraestructura infrautilizada como instalación aeroportuaria. El aeródromo, operativo desde el año 2010, es utilizado como base de mantenimiento y reparación de aeronaves y como escuela para formar pilotos. Aeroports de Catalunya, empresa de la Generalitat de la que depende el aeropuerto, sacó recientemente a concurso la redacción de los proyectos constructivos de dos edificios multifuncionales destinados al sector aeronáutico y aeroespacial. El objetivo de la Generalitat es dar un uso industrial a la infraestructura aeroportuaria.



NORWEGIAN SE TRASLADA

La aerolínea escandinava Norwegian ha cambiado la ubicación de su sede corporativa para el sur de Europa y se instala en el parque empresarial World Trade Center Almeda Park de Cornellà (Barcelona). La aerolínea, hasta ahora ubicada en el parque de negocios de Mas Blau II de El Prat de Llobregat, ocupa una superficie de 1.500 metros cuadrados de oficinas que son propiedad de Merlin Properties.

MARÍTIMO

Puerto de Barcelona ultima la misión comercial a Corea, la segunda virtual

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona ultima la misión empresarial a Corea del Sur, que se desarrollará en formato digital entre el 26 y el 29 de octubre. Se trata de la vigesimotercera acción comercial de este tipo de la dársena catalana, dirigida tanto a la comunidad portuaria y logística como a empresas cargadoras, la quinta a un país asiático y la segunda virtual debido a la pandemia. La elección de Corea del Sur "no es casual ya que estamos ante un país que ha conseguido durante las últimas décadas escalar posiciones a un ritmo vertiginoso en el *ranking* de las principales economías mundiales", señaló Joan Romero, director ejecutivo de Acció, agencia pública de la Generalitat para la competitividad de la empresa, en una jornada sobre las oportunidades de negocio en el país asiático.

El Gobierno coreano ha puesto en marcha un nuevo plan de crecimiento, el Korean New Deal, ante el impacto de pandemia, que tiene como ejes la digitalización y la sostenibilidad. Y ello genera oportunidades de negocio, sobre todo en la "economía circular, la economía del hidrógeno y la movilidad del futuro de la era *postcovid* que demanda nuevas soluciones logísticas y en distribución", aseguró Hee Yean Lee, directora de la oficina exterior en Seúl de Acció. "Corea es la puerta de entrada para los mercados asiáticos", añadió Jerónimo Gracián, subdirector de KOTRA, agencia de promoción de Corea en España. Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, explicó un ejemplo práctico de su implantación en el país con la creación de la transitoria Alonso Forwarding Korea en marzo de 2012.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

La Generalitat ha elaborado una hoja de ruta para implantar una Zona de Bajas Emisiones que destila sensatez

Obviedades

Ante el reto (y quebraderos de cabeza) que supone para la distribución urbana la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), ya en vigor en el área de Barcelona, es de agradecer que se diga públicamente que, a diferencia del transporte de pasajeros, para las

mercancías no hay alternativas, como señaló recientemente la responsable de Ordenación del Transporte por Carretera y Logística de la Generalitat.

Es una obviedad que un paquete o un palé no pueden coger el metro para llegar a su destino. Pero, una obviedad que las administraciones parecen no ver a la hora de legislar como el sufrido sector ha comprobado en más de una ocasión. Dijo más obviedades como que el mercado de vehículos pesados no está ofreciendo una alternativa al diésel para que los transportistas tengan la opción de renovar masivamente sus flotas para cumplir los requerimientos ambientales. Una evidencia que no fue tenida en cuenta en el último plan de ayudas Renove.

Ante el panorama actual, la Generalitat ha elaborado una hoja de ruta de propuestas para la

implantación de la ZBE que, sin ser una experta ni conocer los detalles, destilan sensatez.

Es de lo más sensato fijar un calendario supramunicipal pactado a corto, medio y largo plazo para implantar las restricciones y que tenga seguridad jurídica para las empresas. O contemplar un periodo transitorio para el transporte profesional teniendo en cuenta que no hay alternativa al vehículo privado y a madurez del mercado de camiones. Y, lógicamente, no se debería obligar a un autónomo a que cambie de vehículo cuando no tendrá tiempo de amortizar la inversión porque está a las puertas de la jubilación. Se trata de una sensata hoja de ruta que es de desear que llegue a buen puerto y sea tenida en cuenta por las administraciones locales y supramunicipales que deben regular las ZBE.



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 transportista local, más tocado por el afán de los armadores en controlar el lado tierra

El sector observa el imparable incremento de los fletes marítimos, mientras que sus precios siguen “por los suelos” y sin margen para absorber el aumento de los costes

► La pequeñas empresas de transporte de contenedores están resultando más afectadas por el interés de las navieras en controlar el lado tierra. Pierden operaciones de importación porque se las quedan los grandes flotas subcontratados por los armadores. Sin novedad en los precios, que siguen “por los suelos” mientras suben los costes.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las empresas de transporte terrestre de contenedores que operan en el puerto de Barcelona notan más bien poco, o directamente nada, los aires de recuperación que respiran los muelles y la carretera a tenor de la opinión expresada por los empresarios consultados por TRANSPORTE XXI.

La dársena catalana ya supera los tráficos prepandemia marcando un nuevo récord en contenedores movidos, según reflejan las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Por su parte, la actividad del transporte terrestre ha crecido dos dígitos respecto a 2020, de acuerdo con los datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ni una cosa ni la otra han quedado reflejadas con la misma intensidad en la actividad que desarrolla el transporte de contenedores.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES

► AÑO COMPLETO

Tráfico	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	%20/19	%20/13
TEUs Embarcados	818	838	860	812	784	751	703	653	-2,4%	+25,3%
TEUs Desembarcados	554	611	605	583	542	497	456	407	-9,3%	+36,1%
Total	1.372	1.449	1.465	1.395	1.326	1.248	1.159	1.061	-5,3%	+29,3%

► ENERO-AGOSTO

Tráfico	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	%21%20	%21/13
TEUs Embarcados	595	519	549	571	538	509	486	443	435	+14,6%	+36,8%
TEUs Desembarcados	414	364	423	406	392	370	335	308	274	+13,7%	+51,1%
Total	1.009	883	972	977	930	879	821	751	709	+14,3%	+42,3%

En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración Transporte XXI.

“Sí hemos incrementado los viajes respecto a 2020, pero no estamos por encima de lo que trabajábamos en 2019”, señala uno de los empresarios consultados. “Estamos más o menos teniendo la misma actividad que el año pasado”, añade otro operador. “No hemos notado ninguna mejoría relevante en lo que va de año”, coincide uno de los consultados.

No llueve por igual para todos: “Estamos trabajando más que antes de la pandemia, sobre todo han sido muy buenos los meses de verano a pesar de que es época de vacaciones”, señala otro empresario.

Sí coinciden todos los consultados en que los precios han subido “cero”. Y ello a pesar del incremen-

to de costes, sobre todo por culpa del combustible, y de las rebajas Covid que algunos de ellos aplicaron el año pasado. Si ya sulfuraba al sector la crónica imposibilidad

Las tarifas deberían subir un 10% como mínimo

de trasladar el incremento de costes a las tarifas, el remate es convertirse en observador del imparable *in crescendo* de los fletes por el lado mar. “El incremento de costes es solo para los barcos, el terrestre

sigue por los suelos. Y esto tiene que cambiar. Nos hemos quedado sin margen para absorber más aumentos de costes”. Este empresario calcula que para cubrir el incremento de gastos y la bajada de tarifas que ha habido durante los últimos años “deberíamos subir los precios un mínimo del 10 por ciento para recuperar la rentabilidad”.

“Si facturamos más es por la actividad, ya que los precios siguen congelados. Mientras las navieras han aumentado más de un 200 por ciento los fletes, a nosotros nos cuesta exigir que nos paguen una triste hora de demora o un suplemento por llevar más peso del contratado”, asegura otra de las fuentes consultadas. Hay empresas que logran



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



TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA



El transporte de contenedores también sufre la falta de profesionales.

“salvar los trastos” porque están especializadas en otro subsector más rentable que el transporte de contenedores.

Al margen del precio, también hay unanimidad en señalar a las navieras como las responsables de buena parte de los males que aqueja a este sector.

Las pequeñas empresas pierden la importación

“El juego sucio que hace algún armador está afectando a la actividad”, señala una de las compañías, en referencia a que la naviera “obliga” al cargador a que le contrate el acarreo cuando el contenedor llega al puerto “con la amenaza más o menos velada de que, en caso contrario, no embarca su mercancía”. “Los clientes aceptan ante el miedo de que se quede su carga en tierra”. Los armadores acaban “imponiendo el transporte en las condiciones que quieren y al precio que les da la gana. Y si es más caro, se quedan el margen, no trasladándolo, por supuesto, a las empresas de transportes que subcontratan”. La compañía no ha perdido clientes por esta situación, pero “sí estamos moviendo menos volúmenes dependiendo de las navieras con las que trabajen nuestros clientes”. Otro

operador sí ha perdido a su mejor cliente, en este caso una transitaria, “con la que llevábamos muchos años trabajando” porque se ha visto obligada a darle el transporte a un armador que, a su vez, “lo ha subcontratado a un gran flotista, que cobra menos”. Por ello, la compañía tuvo que dejar vehículos parados y despedir chóferes, eso sí, que ha ido reincorporando posteriormente a medida que ha captado nuevos clientes.

El interés de las navieras por controlar el lado tierra supone que “dan el transporte a grandes compañías nacionales”. La consecuencia es que “los pequeños estamos perdiendo la importación, que se la queda la naviera, y nos tenemos que enfocar más a la exportación”. Coincide otro consultado, “las grandes navieras intentan hundir el transporte local que tiene clientes propios”.

Un viejo problema que sale en todas las radiografías del sector, año tras año e indistintamente si es época de vacas gordas o flacas, son las colas para acceder a las terminales. Eso sí, hay una novedad, “antes se formaban fuera y ahora es dentro de la terminal”.

El transporte de contenedores no es una excepción y sufre la falta de conductores profesionales como el resto del sector. “La edad media de nuestra plantilla es ahora de 55 años, bastante más alta que hace unos años. Los jóvenes no se quieren meter”.

El tren capta la subida de los tráficos

El tren está llevándose una parte importante de la subida de la actividad registrada en los muelles, a juicio de ATEC, la principal patronal del transporte de contenedores en el puerto, “la bonanza va a parar al ferrocarril”, señala ATEC. Ametraci, la otra asociación, coincide al apuntar que “crece el tren y el transbordo”.

Las estadísticas así lo confirman: el tren batió nuevo récord con 216.155 contenedores captados en los primeros ocho meses del año, el 33,1 por ciento más en relación al mismo periodo de 2020. Esta actividad sitúa la cuota del tren en el 16 por ciento del total de contenedores que entran y salen por vía terrestre del recinto.

“Nos está haciendo sobre todo daño el corto radio”, añaden desde ATEC, entendiendo como tal los viajes internos en Cataluña. Y es que el incremento del tráfico ferropuerto se debe, en parte, a la reactivación de la terminal de Pla de Vilanova (Lleida) y a más servicios ferroviarios de la dársena con Tarragona.

VAHLE

TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA UN FUTURO VERDE

SISTEMAS DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA, DATOS Y POSICIONADO PARA PUERTOS SOSTENIBLES



VAHLE ESPAÑA, S.A.U.

Ronda Industria 18 | 08210 Barberá del Vallés | España
www.vahle.es

El sector aguantó el tipo con el 1,1% más de volumen de negocio

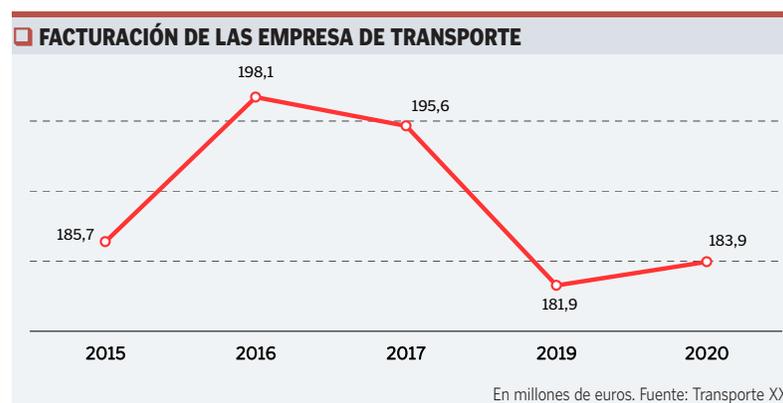
No reflejó para bien la actividad registrada en los muelles, que bajó en la misma proporción, a diferencia de anteriores ejercicios

► Las empresas de transporte terrestre de contenedores del puerto de Barcelona registraron un volumen de negocio de 183,94 millones de euros en 2019, el 1,1 por ciento más que durante el ejercicio precedente. Un leve avance en un año en el que el tráfico marítimo (contenedores llenos sin incluir el transbordo) bajó en la misma proporción.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las empresas de transporte por carretera de contenedores que operan habitualmente en el puerto de Barcelona aguantaron el tipo en el ejercicio 2019, después del retroceso que llegaron a registrar en 2018, de acuerdo con el estudio elaborado por TRANSPORTE XXI. Este análisis que se basa en los asientos depositados por las compañías en el Registro Mercantil, quedando excluidas las que no presentaron las cuentas. Además, no aparecen las transitarías por la imposibilidad de disgregar su actividad terrestre de las otras.

Hechas estas salvedades, el informe se basa en un total de 58 compañías analizadas, las que aparecen numeradas y el resto englobadas en el mismo epígrafe en la tabla de la página siguiente. Estas 58 empresas sumaron un volumen de negocio de 183,94 millones de euros en 2019. Ello supone un incremento del 1,1 por ciento en comparación con el



ejercicio precedente, año en el que las ventas experimentaron un retroceso de casi el 7 por ciento (6,9 por ciento).

A diferencia de los análisis de ejercicios precedentes, el sector no reflejó para bien la actividad regis-

El sector ha decrecido levemente en el último lustro

trada en los muelles. Y es que el tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) bajó el 1,1 por ciento, pasando de los 1,46 millones de TEUs en 2018 a los 1,44 millones en 2019.

El sector del transporte terrestre de contenedores no ha crecido en el

último lustro. Es más, ha decrecido levemente (-0,9 por ciento) el negocio de las empresas analizadas desde 2015. Ello contrasta con la evolución en el lado mar. Y es que el tráfico de contenedores en la dársena catalana acumula un crecimiento del 16,1 por ciento en el mismo periodo, ganando más de 200.000 TEUs (contenedores llenos sin contar el transbordo) desde 2015.

De las 41 empresas analizadas con los resultados disgregados, un total de 8 operadores tuvieron resultados negativos, es decir, el 19,5 por ciento. Se trata de un porcentaje 3,3 puntos por debajo del análisis correspondiente al ejercicio precedente (22,8 por ciento).

El volumen de negocio medio por compañía alcanzó los 3,2 millones de euros, una facturación similar a la del ejercicio precedente. Mientras que los activos por empresa

Sin novedad

No hay cambios en los primeros puestos del ranking de compañías. Sigue liderando la actividad Transportes Portuarios. De acuerdo con la metodología empleada, utilizamos el primer dato anterior disponible de las empresas sin datos (s.d.) para hacer los cálculos. Se trata de la forma habitual de hacer ese tipo de estudios con el fin de no dejar fuera de la clasificación a ninguna compañía. Hecha esta salvedad, Transportes Portuarios sigue en el primer puesto con unas ventas de 39,50 millones de euros correspondientes al ejercicio 2018.

Mantiene el segundo puesto Butransa al registrar un volumen de facturación de 23,03 millones, el 3 por ciento más que en 2018. Sigue en tercera posición Luchana Logística, con 13,04 millones y un incremento igual al de la media (+1 por ciento).

Ocupa la cuarta posición Transalliance Ibérica al sumar 10,21 millones (también con datos de 2018). Cierra el 'Top 5' Rem Sports registrando un volumen de negocio de 5,19 millones, una posición que mantiene aunque bajaron sus ventas el 13 por ciento.

Las tres primeras compañías suman una facturación conjunta de 75,57 millones de euros, lo que supone una cuota del 40,1 por ciento. Con el 'Top 5', la cuota se acerca al 50 por ciento.

ascendieron a 1,62 millones de euros (1,57 millones en 2018). Un total de 1.015 puestos de trabajo generó el transporte de contenedores que opera habitualmente en la dársena catalana en el año 2019, lo que supuso una media de 17,5 empleados por compañía (15,6 trabajadores en el anterior análisis). El sector del transporte por carretera en general creció el 2,1 por ciento en 2019, según el último Libro Blanco del sector editado por TRANSPORTE XXI.

Un sector que sufre en primera línea la falta de regularidad en las escalas

E. MÁRMOL. Barcelona

El transporte terrestre de contenedores que opera en el puerto de Barcelona está sufriendo en primera línea las cada vez más recurrentes eliminaciones de escalas que deciden los armadores desde la pandemia. Sumado ello a la concentración de la actividad que ya provoca desde hace años el gigantismo de los portacontenedores.

“Nuestros picos y valles son cada vez más altos y más profundos”, resumen desde ATEC. “La eterna concentración puede generar el falso espejismo de que faltan camiones”, añade la patronal.

Así lo confirma una de las empresas consultadas: “Tenemos picos en los que no damos abasto y el resto de días son lunes al sol”.

“Nos hunde la falta de regularidad de las escalas”, señala un operador. “Tenemos la flota dimensionada para trabajar cada día y no dos días a la semana teniendo que afrontar entregas de barcos que han descargado 10.000 contenedores”, aseguran desde otra compañía.

En cuanto al futuro del sector, “lo veo negro de no conseguir aumentar la rentabilidad. Tenemos que hacer una transformación como sector”. Una transformación que pasa por “revalorizarnos ante nuestros clientes, tenemos que ser capaces de hacernos valer”, señala una de las compañías.

Otro operador asegura que “el futuro lo marcarán las navieras. Podemos tener una muerte dulce si el trabajo no falta pero no cubrimos el



La subida del combustible meterá más presión.

incremento de costes que estamos sufriendo”.

“La situación se presenta complicada a corto plazo con una previsión de que se dispare más el precio del combustible y sin poder seguir

repercutiendo el incremento de costes en nuestros precios”, señala otro de los consultados. A medio y largo plazo, “es difícil hacer previsiones, pero las cosas no pintan bien”, añade de esta fuente.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

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

Rk			VENTAS											
2019	2018	Empresa	Asociación	Constit.	2019	2018	2017	2016	2015	%19/18	%19/15	Resultado	Activo	Empleo
1	1	Transportes Portuarios SA	ATEC	1963	s.d.	39,50	s.d.	35,93	28,59	-	-	0,81	19,88	118
2	2	Butransa SA	ATEC	1981	23,03	22,29	21,00	20,59	18,19	+3%	+27%	0,14	8,72	68
3	3	Luchana Logística SA		2007	13,04	12,90	12,89	12,60	12,60	+1%	+3%	0,05	6,48	120
4	4	Transalliance Ibérica SA		1999	s.d.	10,21	16,66	23,89	23,28	-	-	0,25	3,70	18
5	5	Rem Transports SL	ATEC	1988	5,19	5,94	5,61	5,83	6,17	-13%	-16%	-0,13	3,06	47
6	6	Transportes Pejo SA	ATEC	1983	4,90	4,70	5,03	5,48	4,19	+4%	+17%	0,03	3,04	33
7	7	J Mestre SA	ATEC	1966	4,83	4,61	4,32	4,20	4,79	+5%	+1%	-0,23	10,01	38
8	9	Laren 2000 SL		1999	4,64	4,17	4,07	3,98	3,73	+11%	+24%	0,01	2,41	28
9	8	Mare Combinato SL		2003	s.d.	s.d.	4,20	4,12	4,04	-	-	0,04	1,65	25
10	11	Multilink SA		1989	s.d.	3,98	5,05	5,34	s.d.	-	0,10	1,86	15	
11	12	Transegea Valles SL	ATEC	2003	3,86	3,65	3,58	3,81	3,54	+6%	+9%	0,04	1,54	21
12	15	Transportes Ricardo Martínez SA	ATEC	1984	3,33	3,24	3,27	2,84	2,66	+3%	+25%	0,00	1,14	18
13	13	Quiñonero Servicios Logísticos SL	ATEC	2002	3,14	3,60	3,26	3,00	2,71	-13%	+16%	0,03	0,91	9
14	17	Osgón Servicios para el Transportista SL	ATEC	2006	3,12	2,92	2,68	2,43	2,51	+7%	+24%	0,04	1,00	11
15	16	Celmar Trans SL	ATEC	1994	3,06	3,17	3,09	3,63	3,41	-4%	-10%	-0,06	2,03	13
16	23	Transporte Multimodal Logística y Servicios SL	ATEC	2014	3,02	2,08	1,45	1,49	1,33	+45%	+128%	0,03	1,58	21
17	20	Contenedores Logísticos Comar SL	ATEC	2014	3,01	2,59	2,36	1,36	0,64	+17%	+370%	0,05	1,10	11
18	10	La Badalonesa de Transportes SL	ATEC	1978	3,01	3,99	4,75	3,90	1,38	-25%	+117%	-0,24	0,45	16
19	14	Fransitrans SA	ATEC	1989	2,96	3,39	3,21	2,91	2,35	-13%	+26%	0,05	1,75	40
20	18	Automociones Portuarias SL		1983	2,87	2,64	2,76	2,67	2,59	+9%	+11%	-0,22	1,19	25
21	19	Lavall Contenedors SL		2014	s.d.	s.d.	2,60	2,32	1,95	-	-	0,02	0,91	3
22	21	Moroco 2009 SL		2009	s.d.	2,44	2,25	2,26	2,49	-	-	0,00	1,10	1
23	27	Transportes Cid Camarasa SL	ATEC	1995	1,88	1,75	1,73	1,65	1,61	+8%	+17%	0,04	1,33	17
24	29	Transportes Carlos Herrera Boada SL	ATEC	1994	1,81	1,46	1,47	1,24	1,03	+24%	+77%	0,11	1,26	14
25	24	Cont Europ Logística SL	ATEC	2005	1,81	2,06	2,35	2,34	2,14	-12%	-15%	0,00	0,68	22
26	22	Servi Port Transporte de Contenedores SL	ATEC	2005	1,81	2,15	2,31	2,20	2,16	-16%	-16%	0,03	0,98	10
27	25	Trans Cadamar SL	ATEC	2012	s.d.	1,76	1,48	0,89	0,36	-	-	0,01	1,32	29
28	28	Logic Port SA		1997	s.d.	1,69	1,87	1,75	1,69	-	-	0,00	0,81	12
29	26	Càrrega i Transport de Contenedors SL	ATEC	2013	1,64	1,76	1,67	1,91	1,81	-7%	-10%	-0,02	0,60	7
30	30	Trafic-Tainer SL	ATEC	1994	1,57	1,43	1,32	1,41	1,40	+10%	+12%	0,02	0,60	21
31	31	Albio Transports BCN SL		1995	1,50	1,28	0,95	0,85	0,57	+17%	+163%	0,01	0,37	10
32	39	Contenedores del Puerto Germán Ocampos SL	ATEC	1999	1,27	0,93	0,82	0,71	0,77	+37%	+65%	0,07	0,54	7
33	32	Eurocombi 2003 SA	ATEC	2003	s.d.	s.d.	1,27	1,25	1,37	-	-	0,00	0,46	2
34	33	Santos y Santos Garraf SL	ATEC	2010	s.d.	1,26	1,29	0,47	0,00	-	-	0,04	0,62	10
35	34	Servi Port Intermodal SL		2008	1,19	1,25	1,03	1,08	1,18	-5%	+1%	0,01	0,93	7
36	57	Newport Logistic and Trading 2018 SL	ATEC	2018	1,13	0,12	0,00	0,00	0,00	+840%	-	0,01	0,48	1
37	35	Transportes Especiales Minguito SL	ATEC	2012	1,12	1,21	1,65	1,62	1,30	-8%	-14%	0,01	0,37	16
38	36	Artrans 2000 SL	ATEC	1999	1,09	1,17	1,09	1,20	1,17	-7%	-6%	0,03	0,57	19
39	38	Transcra SL	ATEC	1990	1,07	1,02	1,04	1,16	1,16	+5%	-8%	0,01	0,65	13
40	37	Egardimo SL	ATEC	2001	1,00	1,13	s.d.	s.d.	s.d.	-12%	-	-0,02	0,84	12
41	40	LG C Badalona Transportes SL	ATEC	2010	0,90	0,90	1,03	1,18	0,97	+0%	-7%	0,00	0,46	12
Otras empresas con actividad (17 empresas)					7,25	7,07	7,40	7,35	8,31	+3%	-13%	-0,06	4,59	75
Empresas extinguidas (6 empresas)					0,00	0,45	12,67	12,07	17,06	-100%	-100%	-	-	-
Total Empresas Puerto de Barcelona					183,94	181,92	195,58	198,06	185,66	+1%	-1%	1,12	94,03	1.015

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

 **Medatlantic Management SL**

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

Airfreight Services Specialist

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

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

 **TRANSMAR**

TRANSPORTES PORTUARIOS DE CONTENEDORES

NACIONAL E INTERNACIONAL

MERCANCIAS PELIGROSAS
VOLQUETES
REEFERS



TRANSMAR LOGISTICA CTC S.L.
Puerto de Barcelona
Tel: +34 932 897 218
Móvil: +34 605 903 387
ivanromero@ctcgrupo.es
www.transmarlogisticactc.com

TODO TIPO DE DESCARGAS DE CONTENEDOR CISTERNA Y VOLQUETES DE 20 PIES

TRANSPORTES
Carlos Herrera Boada, S.L.
STA. EULALIA DE RONÇANA

+34 636 470 575 (Ricard Herrera) • ricard@transportes-herrera.com



TODA LA FLOTA cumple restricciones ZBE (4 ECO)

MITAD DE LA FLOTA DUAL DE GAS Y DE TRES EJES (44 TONS)



Transporte XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Por teléfono es más fácil
Suscríbase

944 400 000

El transporte, uno de los colectivos más comprometidos con la marca de calidad

El sello 'Efficiency Network' cumple una década con 96 empresas certificadas, de las que 89 están relacionadas con el tráfico de contenedores y 7 con los servicios al buque

► El transporte terrestre de contenedores es uno de los colectivos más comprometidos con la marca de calidad del puerto de Barcelona, 'Efficiency Network'. El sello de calidad ha demostrado su utilidad como herramienta de competitividad. Los responsables portuarios estudian ampliar la marca a operadores ajenos y al ferrocarril.

EVA MÁRMOL. Barcelona

'Efficiency Network', la marca de calidad del puerto de Barcelona, cumple una década con 96 empresas certificadas, la mayoría, 89, son operadores relacionados con el transporte de contenedores y siete con servicios al buque. De las 89 certificadas para tráfico de contenedores, 31 son empresas de transporte por carretera, es decir, el 34,8 por ciento del total. Se trata de uno de los colectivos más numerosos, únicamente superado por las transitarías, con 45 compañías y una cuota del 50,5 por ciento.

Además, hay 11 consignatarias y las dos terminales especializadas en estos tráfico, BEST y APM Terminals Barcelona con la certificación. En servicios al buque, hay siete operadores certificados: cuatro consignatarias, dos de servicios de retirada de residuos, Ecoimsa y TMA, y Capitanía Marítima.

Colaboran también en la marca de calidad la Administración de Aduanas de Barcelona y el Servicio de Inspección en Frontera: Sanidad Animal, Sanidad Exterior, Sanidad Vegetal y Soivre.

La Autoridad Portuaria de Barcelona activó inicialmente el sello de calidad para mejorar los procesos más críticos ligados al tráfico de contenedores en mayo de 2011. Siete años después, en 2018, comenzaron las primeras certificaciones de servicios al buque.

Actualmente, el 60 por ciento del tráfico de contenedores del puerto catalán, tanto de importación como de exportación, pasa por cadenas certificadas. Y ello supone una garantía del cumplimiento de los estándares de calidad exigidos por la marca por parte de las dos terminales de contenedores, consignatarias, transitarías y empresas de

El 60% del tráfico de contenedores pasa por cadenas que están certificadas



El 34,8 por ciento de las empresas certificadas son del sector.

transporte por carretera certificadas.

Si hay un incumplimiento, existe un plan de compensaciones para el cliente. Los primeros cinco años de vida de 'Efficiency Network' fueron de conocimiento de la marca sobre qué compromisos, incorporación de las empresas e implicación de las Administraciones afectadas. La segunda etapa "está siendo la de la madurez. 'Efficiency Network' se ha consolidado como herramienta para detectar disfunciones o aspectos que pueden mejorar tanto las Administraciones como las empresas certificadas", señalan desde la Autoridad Portuaria. Los operadores tienen información periódicamente de

los indicadores de calidad del servicio que prestan y pueden compararse con sus competidores.

Y si un cliente está insatisfecho, tiene la opción de presentar una recla-

31 empresas de transporte cuentan con el sello de calidad

mación al puerto. En definitiva, el sello Efficiency Network "es una apuesta por la calidad real porque se mide, se compara y se compensa de no cumplir".

Los responsables portuarios barajan que el próximo paso sea ampliar la marca de calidad al transporte ferroviario. Aumentar la calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios, que es el objetivo de la marca de calidad, es un elemento más en la estrategia de fomento de la intermodalidad.

Otro proyecto en estudio es ampliar su alcance geográfico. Supondría que se puedan certificar operadores que gestionan o mueven tráfico con la dársena, pero que no tienen instalaciones en Barcelona. Y ello podría dar lugar, por ejemplo, a un servicio ferroviario entre Barcelona y TMZ desarrollado bajo el paraguas de una cadena certificada.

Más agilidad y más colaboración entre empresas certificadas

Las empresas certificadas han mejorado de media casi el 20 por ciento los indicadores de calidad y eficiencia de sus procesos internos.

Ventajas exógenas: el 80 por ciento de los contenedores con circuito rojo (inspección de la carga) son despachados en menos de 17 horas, de acuerdo con el compromiso de la marca de calidad. Por el lado tierra, el 60 por ciento de los contenedores son recogidos o entrega-

dos al transportista puntualmente.

De acuerdo con las mediciones que realiza periódicamente la Autoridad Portuaria, entre el 8 y el 11 por ciento de las cadenas certificadas (la consignataria, la terminal, la transitaría y la empresa de transporte por carretera cuentan con el sello de calidad) son más ágiles y eficientes. Y ello supone "recoger y recibir los contenedores con puntualidad, más rápido del despacho aduanero y

menos tiempo en el PIF", entre otras ventajas.

En sus diez años de vida, 'Efficiency Network' ha facilitado alianzas entre transitarías y empresas de transporte por carretera certificadas para presentar una oferta conjunta de servicios más globales y de calidad a potenciales clientes. "Las empresas con 'Efficiency Network' tienden a entenderse y colaborar más entre sí".

En servicios al buque, hay actualmente cinco com-

promisos que se ampliarán a seis. En los años que lleva implantado el sello de calidad en estos servicios, la Autoridad Portuaria no ha tenido que pagar ninguna indemnización. La retirada de residuos alcanza una eficiencia superior al 90 por ciento.

El certificado 'Efficiency Network', heredero del Plan de Calidad puesto en marcha en el año 1993, ha pasado a renovarse cada dos años en lugar de anualmente.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

Portic desarrolla una herramienta *ad hoc* para optimizar la operativa

Transportic facilita información en tiempo real sobre la situación aduanera del contenedor o de los accesos a los transportistas

EVA MÁRMOL. Barcelona

Transportic es el nombre de la nueva aplicación que Portic, la plataforma tecnológica de la comunidad portuaria de Barcelona, ha desarrollado ex profeso para el transporte terrestre de contenedores que opera en la dársena catalana. La aplicación permite a los conductores disponer de "toda la información necesaria, de forma inmediata, actualizada y sencilla, para realizar sus servicios", señala un comunicado de Portic. La 'app' combina varios servicios de consulta de información de la plataforma tecnológica permitiendo acceder a datos como la situación aduanera del contenedor, la documentación asociada o la información relacionada con el estado de los accesos a las terminales, entre otras.

Además, los transportistas pueden utilizar la aplicación como herramienta de autogestión para informar en línea a su empresa de datos



Pueden utilizar la 'app' como herramienta de autogestión.

relevantes en el servicio de transporte: precintos, matrículas de contenedor, localización o la hora de llegada prevista a las terminales. La comunicación de estos datos "actualizará automáticamente los sistemas de Portic, terminales y depósitos

de contenedores, así como los sistemas de gestión de las empresas de transporte".

Transportic permite conectar a los conductores con sus empresas, "tramitando la información en tiempo real en ambas direcciones, agilizan-

'App' de BEST

BEST, la terminal de Hutchison Ports, cuenta con una aplicación que permite seguir en tiempo real los buques, trenes y contenedores que pasan por las instalaciones de la estibadora en el muelle Prat. Se trata de una aplicación desarrollada por el grupo Hutchison Ports y que ha adaptado a cada terminal.

La 'app', que ha denominado **UBI**, tiene una función dirigida exclusivamente a los transportistas que permite agilizar los accesos a la terminal.

Los usuarios de la aplicación, tanto transportistas como el resto de colectivos afectados, reciben notificaciones de cambios en las llegadas o salidas de los buques, trenes y contenedores.

El objetivo de la herramienta es aportar transparencia en la información y agilidad en la toma de decisiones para favorecer la reducción de los tiempos operativos de la cadena logística.

do la transmisión de la información para optimizar la operativa".

Además, la aplicación incorpora un mecanismo de consulta mediante la voz que permite preguntar por el estado del servicio, así como de los accesos a las terminales portuarias con la propia voz del conductor, sin necesidad de manipular el teléfono. Portic ofrece soluciones a todos los colectivos que integran la comunidad portuaria.

Edificio **INBISA** Mas Blau

Tu nueva oficina junto al Port de Barcelona



Oficinas disponibles

- » En venta y alquiler.
- » En rentabilidad.

- Superficie por planta desde 222 m².
- Plazas de aparcamiento en el edificio.
- Gimnasio propio.
- Oficinas totalmente exteriores.
- Ubicación estratégica: c/Garrotxa, 6-8 (P. E. Mas Blau - El Prat de Llobregat).
- Excelentes comunicaciones por carretera y transporte público.

934 238 979

www.oficinaenbarcelona.com

Grupo Algeposa da el “primer paso” para el desarrollo de su futura terminal 4.0 en Pasaia

Inaugura la ampliación de su nuevo almacén de productos siderúrgicos con el foco en la digitalización y la sostenibilidad, tras una inversión próxima a los 3 millones de euros

► Algeposa continúa avanzando con paso firme en el desarrollo de su futura terminal 4.0 en el puerto de Pasaia, con el foco en la digitalización y la sostenibilidad. El grupo, que preside María Luisa Guibert, inauguró recientemente la ampliación de su nuevo almacén de productos siderúrgicos, tras una inversión próxima a los 3 millones.

ALFONSO ALDAY. Pasaia

Algeposa consolida su apuesta por el puerto de Pasaia con la puesta en marcha de nuevas instalaciones, que han absorbido una inversión próxima a los 3 millones de euros. El grupo, que preside María Luisa Guibert, inauguró el 23 de septiembre, ante un nutrido grupo de representantes empresariales e institucionales, la ampliación de uno de sus almacenes. En concreto, el número 4, en el muelle de Buena Vista, que ha pasado de 6.200 a 10.500 metros cuadrados, con una capacidad estática para 2.000 bobinas, frente a las 1.200 anteriores. Guibert aprovechó el encuentro para reclamar a los poderes públicos “sensibilidad y esfuerzo compartido para que entre todos podamos construir un puerto medioambientalmente sostenible, atractivo y competitivo para nuestros clientes”. En el acto también participaron el consejero vasco de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Iñaki Arriola, y la consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, Arantxa Tapia. El responsable del Departamento de Transportes destacó la



El acto de inauguración congregó a numerosos representantes del sector y autoridades.

rias siderúrgicas de Lasarte (Guipúzcoa) y Lebario, en Abadiño (Vizcaya), aunque en breve se podrán cargar en la nueva nave. Tapia, por su parte, hizo hincapié en la innovación y la sostenibilidad, “una oportunidad para ganar competitividad. Se puede y se debe hacer”. La nueva plataforma de Algeposa, orientada, principalmente, a las empresas Tata Steel y SSAB, incorpora un tercer puente-grúa para

izar y desplazar cargas pesadas. Al mismo tiempo, la compañía, en su apuesta por la intermodalidad, ha alargado las vías interiores de ferrocarril, preparadas para los tres anchos -ibérico, métrico e internacional-, con capacidad para 24 vagones. Además, el operador ha automatizado los accesos y procesos, lo que ha permitido optimizar la operativa logística y portuaria, pasando la productividad del almacén de

Detalles del almacén

La nueva nave gana 4.000 metros cuadrados de superficie, incorpora un tercer puente-grúa y dispone de los tres anchos de vía (ibérico, métrico e internacional), con capacidad para 24 vagones.

El proyecto incluye la **automatización** de los accesos y procesos, lo que ha permitido elevar la productividad del almacén de 600 a 900 toneladas/hora.

Las próximas inversiones previstas reforzarán la apuesta de la compañía por la innovación y el medio ambiente, con la incorporación de una grúa eléctrica y vehículos guiados automatizados.

Algeposa Pasaia trabaja carga general, especialmente productos siderúrgicos y forestales, carga de proyectos y contenedores.

600 a 900 toneladas a la hora. Esta actuación, que se enmarca dentro de los planes de expansión de la compañía en la dársena guipuzcoana, es “el primer paso para el desarrollo de una terminal 4.0”, con el foco en la sostenibilidad y la digitalización, según destacaron responsables del grupo. El objetivo: “lograr una mayor eficiencia y productividad de equipos y reducir la huella de carbono”, añadieron.

MARÍTIMO

La terminal de bunkering de GNL de Grupo Repsol afianzará a Bilbao como hub gasístico

A. ALDAY. Bilbao

La futura terminal de *bunkering* de GNL en el puerto de Bilbao, cuyas obras acaba de iniciar el Grupo Repsol, afianzará la posición de la dársena vasca como *hub* de referencia en el mercado gasístico. La instalación, con una inversión superior a los 10 millones, podría estar en marcha en el primer semestre del próximo año.

Como ya adelantó este periódico, el proyecto se enmarca dentro del acuerdo de la petroquímica con la naviera Brittany Ferries de cara a suministrar GNL como combustible para sus nuevos buques.

El inicio de la construcción está cumpliendo con los plazos establecidos, gracias a la colaboración de todos los agentes involucrados, según destacaron desde la Autoridad Portuaria. De hecho, los equipos de ingeniería de Repsol y responsables de la naviera han llevado a cabo a lo largo de este año diferentes pruebas y mediciones para determinar las características de la gasinera, que ocupará una parcela de 7.780 metros cuadrados junto a la actual terminal de Brittany Ferries. Los test han servido para concretar los detalles de la terminal, que contará con un tanque criogénico con una capacidad de almacenamiento de 1.000 metros cúbicos.

El gas natural continúa ganando protagonismo en los muelles del puerto de Bilbao, que se ha situado a la cabeza del transporte marítimo español de GNL. Desde 2016, este tráfico se ha triplicado, alcanzando su techo en 2019, con más de 4,2 millones de toneladas. En 2020, marcado por la crisis sanitaria, el organismo portuario movió cerca de 3,8 millones de toneladas de gas natural, gracias a Bahía de Bizkaia Gas (BBG), la planta regasificadora de GNL, que el año pasado aportó al sistema gasista español el 27,5 por ciento del total de GNL. Un movimiento que representa casi el 13 por ciento del tráfico de mercancías del puerto de Bilbao.

El nuevo almacén está preparado para los tres anchos de vía

vocación intermodal de Algeposa y recordó el acuerdo suscrito recientemente entre el operador público EuskoTren y el grupo logístico, que ha permitido establecer una nueva conexión ferroviaria por ancho métrico para transportar bobinas entre Guipúzcoa y Vizcaya. La conexión, con una capacidad de carga de 450 toneladas netas por convoy, enlaza las terminales ferrovia-

El puerto de Bilbao impulsa el ferrocarril

La entidad portuaria, con una amplia red de puertos secos, da a conocer su apuesta intermodal en la jornada técnica 'Empresas al tren', promovida por el Gobierno de Navarra

Pasaia supera los tráficos prepandemia

La Autoridad Portuaria mantiene la tendencia al alza. El tráfico creció un 31,4% hasta agosto, con 2,3 millones de toneladas, un 9,1% más que en el mismo período de 2019

Transbiaga desembarca en el norte de Europa de la mano del grupo Nordex

La empresa construye un parque eólico en Suecia y prevé sumar nuevos proyectos en los países nórdicos en los próximos años

ALFONSO ALDAY. Arama

La guipuzcoana Transbiaga-Transportes Usabiaga, que centra su actividad en el transporte y montaje de parques eólicos y el traslado de maquinaria de gran volumen, mantiene su expansión internacional tras desembarcar en el norte de Europa.

La compañía ha iniciado recientemente la construcción de su primer parque eólico en Suecia, que se desarrolla en la provincia de Härjedalen, cerca de Lillhärdal, en el oeste del país, con previsión de sumar varios proyectos en los países nórdicos en los próximos años.

Transbiaga se ha hecho con la instalación de los equipos, del fabricante Nordex, para lo que utilizará dos de sus grúas LR 1600/2W Liebherr, según destacan desde la empresa. Además, incorpora parte de su flota de camiones para dar apoyo en los traslados de las grúas entre posiciones, añaden los mismos interlocutores, tras avanzar que ya ha completado el transporte por carretera y barco de todos los componentes de las grúas desde su localización anterior, en el sur de España.

El proyecto 'Andberg' consta de 53 turbinas del modelo Delta4000 del



Transbiaga ha iniciado la construcción de su primer parque eólico en Suecia.

grupo Nordex, montadas en torre de acero de 105 metros, con una potencia superior a los 5MW cada uno. El proyecto tendrá una capacidad total de 286 MW.

Transbiaga-Transportes Usabiaga, con sede central en el municipio guipuzcoano de Arama, dispone de instalaciones en Salvatierra-Agurain (Álava) e Idiazábal (Guipúzcoa) y cuenta con 5.000 metros cuadrados de superficie cubierta y 10.000 metros cuadrados de campo para el

estacionamiento de sus vehículos pesados y grúas. En este sentido, gestiona una flota de 50 camiones y más de 250 semirremolques. En cuanto a los equipos de elevación, la compañía de transporte cuenta con unidades que van desde las 100 toneladas hasta las 1.200 toneladas de capacidad de carga.

En 2019, alcanzó una cifra de negocio de 42,64 millones, lo que supone un crecimiento del 70,2 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

SERVICIOS

La ingeniería Zeuko renueva grúas antiguas con retrofit eléctrico

Zeuko, dedicada a la renovación y mantenimiento de grúas, ha consolidado su especialización en retrofit eléctrico, "un área que está experimentando un importante crecimiento" en su actividad, según destacaron desde la firma. La ingeniería vasca está llevando a cabo cinco proyectos de este tipo en grúas de diferentes marcas y sectores, que incorporarán automatización y reiniciarán su vida útil. En concreto, está finalizando la ejecución del retrofit completo de dos grúas para centrales hidroeléctricas y acaba de comenzar las modificaciones eléctricas y de control de tres grúas para diferentes astilleros.

SERVICIOS

Tecnalia presenta un laboratorio flotante para la industria offshore

El centro de investigación y desarrollo tecnológico Tecnalia presenta en el puerto de Bilbao una nueva versión del laboratorio HarshLab, de mayor tamaño y único en Europa, para ensayar materiales y soluciones en un entorno offshore. La versión anterior, en marcha en 2018, ha dado servicio a más de 20 empresas.

Juntos hacia un mismo horizonte



CÁDIZPORT



Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



www.cadiz-port.org
Plaza de España, 17 - 11006 Cádiz
956 29 05 82 / 680 88 75 09

La Autoridad Portuaria de Vigo, Transglobal y expertos universitarios imparten el primer curso sobre la operativa de contenedores a una decena de alumnos en Termavi

Servi Global Trans 2015 aumenta su actividad con el 'Brexit'

El operador gallego alcanza un acuerdo de colaboración con el operador irlandés Hendrick European para el mercado británico

► Servi Global Trans 2015 está aumentando su actividad tras el 'Brexit' en el mercado británico, que ya genera un 45 por ciento de su negocio total. Para reforzar estos flujos, el transportista, con sede en Mos (Pontevedra), ha alcanzado recientemente un acuerdo con la compañía irlandesa Hendrick European.

IÑAKI EGUIA. Mos

La salida del Reino Unido de la Unión Europea ha supuesto una oportunidad para Servi Global Trans 2015. Con el fin de consolidar este nuevo mercado, el transportista gallego ha establecido una colaboración con el operador irlandés Hendrick European. A través de esta alianza, la compañía gallega, con sede en Mos, envía los semirremolques al Reino Unido e Irlanda, a través de los enlaces de Brittany Ferries y CLdN, desde los puertos de Bilbao y Santander, o mediante el Eurotunnel. El operador irlandés, que cuenta con bases en Dublín y Liverpool y una flota de 40 camiones, desarrolla en el Reino Unido e Irlanda las labores de grupaje, consolidación y desconsolidación de los contenedores, así como el servicio distribución para clientes de la gallega en las islas británicas. Servi Global Trans 2015 también ha puesto en marcha recientemente una delegación en Matosinhos, ciudad portuguesa perteneciente al distrito de Oporto. Además, el transportista gallego contempla próximamente realizar una nueva apertura



Servi Global Trans 2015 opera con 42 cabezas tractoras que ampliará hasta 48 este año.

en Países Bajos, que en gran parte, también dará asistencia a su operativa con el Reino Unido. Fundada en 2002, Servi Global Trans 2015 ofrece servicios de transporte nacional e internacional para contenedores, basculantes, convencional (tauliner), reefer, o portes especiales. En su diversificada cartera de clientes destacan el fabricante de aluminio Extrugasa, el grupo de automoción Stellantis, la cadena de moda Primark o el grupo de bebidas Hijos de Rivera. El transportista presta cobertura desde los puertos de Vigo, Marín, Vilagarcía, Ferrol y Leixoes a las navieras MSC, CMA CGM y MACS, así como a Green Ibérica, Comarsa, Traimer, Operinter,

Kuehne & Nagel, Altrans Fast Cargo o Noatum, entre otros operadores. Servi Global Trans 2015 tiene desde hace dos años su base en Mos. Dispone de una nave de 4.000 metros cuadrados y una campa de 3.000 metros cuadrados, desde donde realiza almacenaje y distribución, carga y descarga de contenedores, paletización de cargas especiales, packing y picking. El transportista cuenta con una flota de 42 cabezas tractoras que ampliará hasta las 48 a finales de este año. Su parque móvil de 77 semirremolques para sus operativas con portacontenedores, cargas especiales, lonas y frigoríficos también ha crecido en 2021 con siete nuevas unidades.

POLÍTICA

Zona Franca de Vigo adquiere el terreno de la plataforma logística 4.0 para la automoción

TRANSPORTE XXI. Vigo

El Consorcio de la Zona Franca de Vigo (ZFV) junto con Ceaga, el clúster de empresas de automoción de Galicia; Vigo Activo Sociedad Capital Riesgo y Eleukon Global, que integran la sociedad Infraestructura Industrial Intermodal Logística 4.0, han cerrado la compra del terreno donde se ubicará una plataforma logística del automóvil.

El futuro complejo se localizará en una parcela de 24.000 metros cuadrados en O Porriño (Pontevedra) adquirida a Ditrans Automoción. El proyecto para crear un almacén automatizado compartido por los fabricantes de componentes de vehículos proyecta mejorar la eficiencia de la cadena de suministro, reduciendo hasta un 20 por ciento los costes logística de los proveedores.

La plataforma logística dispondrá de drones para el control de inventarios, carretillas autónomas, o robots colaborativos entre otras tecnologías 4.0. Además, estará conectada directamente, a través del ferrocarril, con el puerto de Vigo con el objetivo de impulsar la intermodalidad.

Los promotores de la plataforma logística del automóvil contemplan una inversión de 10,4 millones de euros de los que 5,5 millones se destinarán a la construcción de la nave, que tendrá una superficie de 8.000 metros cuadrados, con una altura de 12 metros de altura. El desarrollo del proyecto logístico 4.0 dispondrá de una ayuda de 4,3 millones de euros del programa de centros de fabricación avanzada de la Xunta de Galicia, que canaliza los fondos europeos Feder.

POLÍTICA

Zona Franca de Santander potencia el tráfico de los graneles líquidos

Zona Franca de Santander ultima ejecutar unas inversiones de 2,5 millones de euros, enmarcadas dentro de su plan estratégico 2020-2022, para impulsar el almacenamiento de graneles líquidos. El consorcio acometerá la instalación de tres tuberías de acero inoxidable autolimpiables con conexión al muelle de la Margen Norte. Gracias a este desembolso en piping, Zona Franca Santander mejorará la capacidad de su terminal de graneles líquidos y dotará de un valor añadido a 3.000 metros cuadrados del antiguo silo de Cementos Alfa y a otros 1.000 en su almacén número 10.

CARRETERA

Redur pone en marcha una nueva plataforma logística en A Coruña

Redur ha puesto en funcionamiento una plataforma en A Coruña. El complejo, localizado en una parcela de 5.700 metros cuadrados en el polígono industrial Ledoño de Culleredo, dispone de una nave con 2.115 metros cuadrados equipada con 15 muelles para la flota de largo recorrido y con otros 18 para los vehículos ligeros. Las instalaciones tienen una zona habilitada con temperatura controlada para el reparto de productos farmacéuticos, que cumple con la normativa GDP. El centro abastecerá a la Plataforma Logística Sanitaria de Galicia de Sergas ubicada en Negreira (A Coruña).

MARÍTIMO

Gijón contrata las obras del centro de control fronterizo de mercancías

La Autoridad Portuaria de Gijón iniciará próximamente el desarrollo de su nuevo edificio para el control fronterizo de mercancías. La entidad que preside Laureano Lourido ha seleccionado la oferta de Obras Generales del Norte, presupuestada en 2,48 millones de euros, para acometer el complejo, que ocupará 13.200 metros cuadrados de superficie en el Muelle de la Osa, detrás de la terminal de contenedores. El centro, diseñado por Sener Ingeniería y Sistemas, unificará las labores de inspección que actualmente se desarrollan en tres localizaciones en la dársena asturiana.

Puerto de A Coruña amplía videovigilancia

La autoridad portuaria ha licitado el concurso para implantar un nuevo sistema de videovigilancia en toda la dársena exterior por un presupuesto de 890.000 euros

Ence entra al clúster logístico de Galicia

El productor de celulosa de eucalipto, que exporta al año cerca de 400.000 toneladas a través del puerto de Marín, se ha incorporado como socio del clúster logístico gallego

Delcom Logística pone en marcha en Asturias y el País Vasco nuevas naves

Se instala en Gijón, con 3.000 m² de pabellón y 10.000 m² de parcela, y en el puerto de Bilbao, con un almacén de 2.800 m²

► Delcom Operador Logístico prosigue su plan de expansión con el fortalecimiento de sus operativas en Asturias y País Vasco. Las nuevas instalaciones están vinculadas al desarrollo del comercio electrónico y de su servicio integral de entrega domiciliar y puesta en marcha y montaje de productos voluminosos XXL.

IÑAKI EGUIA. Gijón

Delcom Logística refuerza su actividad con nuevas instalaciones en el norte de España. Por un lado, en Asturias, el operador ha puesto en marcha, en el polígono industrial Rocés de Gijón, un centro orientado a la distribución de paquetería vinculada al comercio electrónico, y que será la base para una treintena de furgonetas. El nuevo complejo dispone de una superficie de nave de 3.000 metros cuadrados y otros 10.000 metros cuadrados de campa. Con estas instalaciones de Gijón, la compañía participada por el Grupo Orejas refuerza la actividad de su sede central del polígono industrial Silvota, en Llanera, donde tiene 2.500 metros cuadrados. Además, Delcom Operador Logístico



Imagen de las nuevas instalaciones de Delcom Logística en el polígono Rocés de Gijón.

co también ha dado otro salto en su actividad en el mercado vasco con unas nuevas instalaciones situadas en la zona de almacenamiento y depósito (ZAD) del puerto de Bilbao. La actual nave, con una superficie de unos 2.800 metros cuadrados en la zona de ampliación de la dársena, supone casi triplicar la anterior delegación localizada en la capital vizcaína. Desde este complejo, enclavado en la ZAD-2, operan una veintena de vehículos. Al fortalecimiento de Delcom en los mercados

asturiano y vasco, se suma la apertura, durante este año, de un almacén de 1.800 metros cuadrados en el centro integrado de mercancías Centrolid de Valladolid. Además, el operador puso en marcha en 2020 una nave de 2.300 metros cuadrados en el polígono de Onzonilla de León; una delegación de 1.500 metros cuadrados en Segovia; y unas instalaciones para *networking* en Madrid. En el área de la capital, Delcom también tiene 8.000 metros cuadrados de naves en Pinto y Móstoles.

POLÍTICA

Anet participa en la Mesa de la movilidad eléctrica de Pamplona

La Asociación Navarra de Empresarios de Transporte por carretera y logística (Anet) forma parte de la Mesa de movilidad eléctrica de Pamplona, impulsada recientemente por el ayuntamiento de la ciudad, y que reúne a 30 empresas y entidades.

POLÍTICA

La 45 edición Interferry reúne a 300 expertos marítimos en Santander

Santander acoge a principios de este mes de octubre la 45 edición del congreso Interferry, que lleva por lema "el futuro son los transbordadores". Este evento, organizado por Brittany Ferries, reúne a unos 300 expertos marítimos.

MARÍTIMO

El puerto de Marín elevó un 3% sus tráfico en el acumulado hasta agosto

La Autoridad Portuaria de Marín registró 1,36 millones de toneladas hasta agosto, cerca de un 3 por ciento más que en el mismo periodo del pasado ejercicio.

MARÍTIMO

Cobasa destina 6 millones de euros a la terminal de fertilizantes de Santander

TRANSPORTE XXI. Santander

Consignatarios de Barcos de Santander (Cobasa) contempla invertir unos seis millones de euros en la terminal de fertilizantes en el puerto de Santander. Las obras para su construcción, adjudicadas a las compañías Fernández Rosillo en su parte civil y a Calero Indaisa en la parte mecánica, han comenzado recientemente con la previsión de que las instalaciones entren en funcionamiento durante el verano de 2022. La consignataria del grupo Gof logró en 2020 una concesión administrativa para la construcción y explotación de una terminal pública de fertilizantes sólidos en el espigón norte del muelle de Raos, como ya adelantó TRANSPORTE XXI. Este nuevo complejo, que se asienta sobre una superficie de 7.000 metros cuadrados, cuenta con

una previsión de movimiento de 60.000 toneladas anuales. La terminal tendrá una capacidad de almacenamiento de 25.000 toneladas, y posibilitará la descarga de 7.000 toneladas al día y de unas 10.000 toneladas de levante a camión por jornada. El presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Francisco Martín, aseguró que la nueva terminal de fertilizantes, "optimizará los rendimientos de descarga de la mercancía a granel, ahorrando en costes operativos". Además, añadió, "reducirá significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero, al realizar las operaciones de manera encapsulada". Por último, apuntó que con su puesta en marcha, la Autoridad Portuaria de Santander "cuenta ya con una superficie terminalizada de cerca del 75 por ciento del suelo".

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com

TransNatur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA, IRETE, IEO, IATA

CARRETERA, ADUANAS, FERIAS, AIRE, MAR

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

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

Crecimiento del contenedor en Sevilla

La terminal TMG aumenta el tráfico de contenedores en su instalación del puerto de Sevilla a un ritmo del 3%, con un flujo de 73.118 TEUs hasta el pasado mes de julio

Algeciras confiará la gestión del tráfico ferropuerto a un privado

La terminal de Isla Verde Exterior dejará de ser explotada por Adif y pasará a un concesionario durante un plazo de dos años

► Bahía de Algeciras confiará la gestión del tráfico ferropuerto a un operador privado una vez que Adif ha decidido dejar de prestar servicios en el interior del enclave andaluz. Con ello, la terminal de Isla Verde Exterior, que movió 21.064 TEUs en 2020, pasará a ser explotada por un concesionario durante un plazo inicial de dos años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La decisión de Adif de abandonar la prestación de servicios ferropuerto en Bahía de Algeciras ha llevado a la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, a abrir un proceso de licitación para otorgar la gestión a un operador privado especializado.

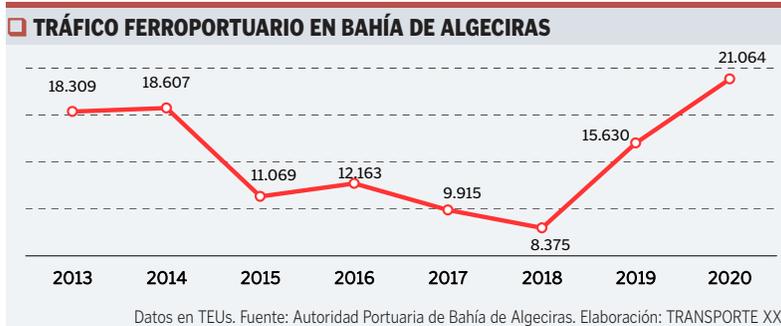
Junto a las operaciones de maniobras y operaciones relacionadas con los trenes de mercancías en el puerto andaluz, el futuro operador se encargará de gestionar la terminal de Isla Verde Exterior durante un plazo inicial de dos años, ampliable hasta un máximo de cinco.

Este operador se encargará de ofrecer el servicio de manipulación de UTIs, así como todas las operaciones terrestres que se realizan en la infraestructura, es decir, todos los servicios ferroviarios de carácter comercial.

La instalación, bajo gestión de Adif, operó 21.064 TEUs en 2020, un 34,8



La terminal de Isla Verde Exterior movió 11.075 TEUs en el primer semestre de 2021.



por ciento más, logrando el mayor crecimiento entre las instalaciones andaluzas, fruto del impulso de los trenes multinaviera y los que realiza la compañía Maersk. La instalación atendió 727 trenes, un 34 por ciento más que en 2019. La media de carga por convoy asciende a 34 TEUs, según los datos del enclave.

El futuro concesionario deberá poner a disposición, al menos, dos *reach stacker* adecuadas para la prestación de los servicios ferroviarios para todo tipo de contenedores, permitiendo asimismo la manipulación de cajas móviles no apilables y la posibilidad de semirremolques reforzados.

FERROCARRIL

Medway arranca con la tracción de un tren de madera para Ence entre Huelva y Marín

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La empresa ferroviaria Medway ha arrancado con la tracción de un tren de madera para Ence entre la provincia de Huelva y el puerto de Marín, según ha podido confirmar TRANSPORTE XXI en fuentes próximas a Adif.

La compañía se está encargando de trasladar madera de la sierra de Huelva, en concreto el suministro de eucalipto, que se utiliza como materia prima en la elaboración de la celulosa, ante la escasez de este tipo de producto en Galicia.

La logística de aprovisionamiento para Ence se inicia por carretera desde Huelva y se carga a los trenes en la estación de Almendralejo (Badajoz) ante las limitaciones que existen para poder realizarlo en la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra.

Desde la terminal extremeña, Medway circula con los trenes a través de territorio portugués hasta alcanzar el puerto gallego de Marín, desde donde con posterioridad se envían los cargamentos hasta la factoría maderera de Ence en Pontevedra.

Este servicio de tracción de Medway es el primero que realiza en España la empresa ferroviaria portuguesa, filial del gigante naviero MSC, fuera del negocio del transporte de contenedores, donde ha venido centrando toda su actividad. La lusa se puso en marcha en el ejercicio 2018 en el corredor ferroviario entre Madrid y el puerto de Valencia.

MARÍTIMO

Noatum afianza su terminal de Málaga como 'alternativa real' en el Estrecho

ANTONIO MARTÍNEZ. Málaga

Noatum Terminal Málaga está afianzando su terminal polivalente de la dársena andaluza como 'alternativa real' a los flujos de contenedores que atraviesan por el Estrecho de Gibraltar. La Autoridad Portuaria, que preside Carlos Rubio, ha valorado muy positivamente el aumento que está registrando la concesionaria en la mercancía en contenedores, que superó el millón de toneladas hasta el pasado mes de agosto, con un aumento del 219 por ciento respecto al pasado año. El enclave se está beneficiando de

“la congestión que existe en la línea de atraque en puertos como Sines, Tánger-Med, Algeciras y Valencia”, según explican fuentes portuarias, en determinados días para lograr un aumento de los volúmenes de tránsito internacional que se están operando a lo largo del año.

En concreto, hasta el pasado mes de julio, la instalación operó un flujo de 124.343 TEUs, un 143 por ciento más que en 2020. El principal tráfico es de tránsito internacional, con un volumen de 109.610 TEUs (+212 por ciento) mientras que el *import-export* ascendió a 8.762 TEUs (-5,3;



Un buque operado por la naviera MSC en la terminal de Noatum en Málaga.

Foto: APM

por ciento) y los flujos de cabotaje se reducen un 12 por ciento, con 5.971 TEUs.

El aumento de los tráficos de tránsito internacional de las navieras

MSC, Maersk y Hapag-Lloyd está siendo clave en la progresión de los volúmenes de la instalación. El objetivo es superar los 200.000 TEUs al cierre del ejercicio 2021.

Servicios al transporte en ZAL Motril

Ventuceli Servicios y Minarex Excavaciones se encargarán de la explotación de la zona de servicios al transporte y estación de suministro en la ZAL del puerto de Motril

Málaga crece un 12% en vehículos nuevos

El puerto de Málaga se afianza entre los diez primeros de España en el tráfico de automóviles y logra un crecimiento del 12,6% hasta agosto, con 20.137 unidades manipuladas

Puerto de Huelva negocia la apertura de líneas a Marruecos y Reino Unido

El objetivo es que ambos servicios marítimos tengan garantizado un despacho aduanero exprés que permita agilizar las escalas

► La Autoridad Portuaria de Huelva está negociando con diversos operadores la apertura de líneas regulares a Marruecos y Reino Unido con el objetivo de reforzar la diversificación del enclave. El objetivo es que ambos servicios marítimos tengan garantizado un despacho aduanero exprés que permita agilizar las escalas en la dársena.

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

Trabajo incesante el que lleva la dirección de la Autoridad Portuaria de Huelva, que preside Pilar Miranda, para reforzar la diversificación y conectividad del enclave onubense. Su objetivo estratégico es ser un puerto "referente" entre los enclaves de Sines y Algeciras. El organismo está negociando con diversas navieras y operadores la apertura de líneas regulares que permitan ofrecer una conexión directa con Marruecos y Reino Unido. Son dos mercados que quiere potenciar la dársena onubense para facilitar la logística marítima de exportadores e importadores de su área de influencia. En este sentido, en el marco de una jornada sobre logística agroalimen-



El objetivo del Puerto de Huelva es convertirse en un "referente" entre Sines y Algeciras.

taria, Ignacio Álvarez-Ossorio, director general del enclave onubense, confirmó la existencia de conversaciones con armadores, dentro de la línea de trabajo que lleva Huelva de dotar de mayores conexiones regulares al recinto. De hecho, Álvarez-Ossorio indicó que "las líneas en las que estamos trabajando, tanto con Marruecos como con Reino Unido, se basan en tener garantizado un despacho aduanero exprés", un servicio que permitirá agilizar las escalas en Huelva.

El director general explicó que "los puertos que tengan un dispositivo exprés de despacho aduanero van a tener una ventaja competitiva indudable y fundamental". Entre los candidatos a prestar estos servicios están Baleària y Armas, navieras habituales en el puerto de Huelva, así como Containerships, que ya viene prestando un servicio semanal para contenedores con el mercado británico y el norte de Europa, una línea que la naviera de CMA CGM quiere reforzar.

FERROCARRIL

Alisios Shipping se plantea un tren desde Extremadura para su línea Huelva-Canarias

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

Alisios Shipping Lines, que forma parte del grupo empresarial dirigido por Andrés Seguí, se plantea la generación de un tren de contenedores desde Extremadura para su línea regular entre el puerto de Huelva y las Islas Canarias, según ha avanzado Pablo Seguí, director de explotación del operador.

La compañía se encarga de operar el servicio marítimo semanal exprés, consignado por Termisur, entre el enclave onubense y los puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rosario, Arrecife y Las Palmas. La línea cumplirá cinco años de funcionamiento ininterrumpido el próximo mes de enero de 2022, tras la decisión del operador de trasladar sus tráfico en 2017 del puerto de Sevilla a Huelva, "por la limitación del calado de los buques y la necesaria mejora en el tiempo de tránsito", según indicó Seguí. Alisios Shipping Lines quiere alimentar con nuevos flujos intermodales procedentes de la zona de Extremadura las escalas semanales del buque "Annamarie", con una capacidad de 882 TEUs, embarcación que se ha convertido en un clásico en Huelva. El operador gestiona trenes desde Madrid y Sevilla, que alimentan el 50 por ciento de su tráfico con Canarias.

**Algeciras
Motril**



**González
Gaggero S.L.**

Un centenario de compromiso



Representante Aduanero
www.gonzalezgaggero.com
 Telf. 956 651 062

Samskip adquiere la naviera Sea Connect

Samskip ha ampliado sus operaciones en el mar del Báltico con la adquisición del especialista lituano en transporte marítimo de corta distancia Sea Connect

Mammoet mantiene su liderazgo en el sector de grúas pese a reducir un 9% su capacidad

Las empresas españolas Eurogruas y Grúas Roxu continúan en el 'Top 100' mundial, según recoge el ranking elaborado por *International Cranes and Specialized Transport*

► La crisis de la pandemia forzó al gigante holandés Mammoet a reducir en un 9 por ciento su capacidad operativa, tras culminar el pasado año la integración con la británica ALE. Sin embargo, mantiene su dominio en el negocio mundial de grúas, según refleja el ranking elaborado por *International Cranes and Specialized Transport*.

IÑAKI EGUIA. Londres

Mammoet completó la adquisición de ALE, el tercer mayor operador mundial de grandes grúas, a lo largo del pasado año. Un ejercicio en el que la crisis generada por la COVID-19 provocó una disminución de las inversiones de los clientes del gigante holandés, debido a la fuerte caída de los precios del petróleo y el gas. En esta coyuntura, Mammoet recortó su capacidad operativa hasta situarla en 3,5 millones de toneladas, según refleja el ranking de *International Cranes and Specialized Transport*. Sin embargo, el grupo holandés, que desde 2018 mantiene un acuerdo en España para las operativas de *project cargo* con Arbegui y Transmodal, mantiene un 28 por ciento de mayor capacidad sobre la belga Sarens, segunda en el ranking de propietarios de mayores grúas.

Las empresas estadounidenses Maxim y Lampson conservaron el pasado año el tercer y cuarto puesto de esta clasificación y la india Sanghvi el sexto. La danesa BMS escaló en 2020 de la novena a la sexta plaza tras incrementar su capacidad operativa en un 51,5 por ciento.

■ RANKING DE LAS EMPRESAS PROPIETARIAS DE GRÚAS MÁS GRANDES DEL MUNDO

Rk	Compañía	Sede	Depós.	Área Operac.	Grúas mov.	Grúas celosía	Mayor grúa	Cap. total
1	Mammoet	Holanda	111	Global	964	255	5.000	3.567.104
2	Sarens	Bélgica	90	Global	1.130	434	5.000	2.782.093
3	Maxim Crane Works	EE.UU	61	Global	2.850	515	2.300	2.379.800
4	Lampson International	EE.UU	7	Global	64	393	2.722	1.279.570
5	Sanghvi Movers	India	25	Nacional	305	291	650	1.014.570
6	BMS	Dinamarca	45	Global	540	54	1.350	892.992
7	Buckner Heavy Lift Cranes	EE.UU	3	Global	9	168	1.350	842.567
8	Bigge Crane and Rigging	EE.UU	24	Nacional	746	330	1.000	799.083
9	All Erection & Crane Rental	EE.UU	34	Global	1.764	330	907	656.630
10	China Nuclear Industry Mechanical Engin.	China	5	Global	9	26	3.600	650.047
11	Shandong Gulf Lifting Engineering	China	5	Continental	10	109	4.000	644.459
12	Sinopec Heavy Lifting and Transportation	China	9	Global	68	50	4.000	590.303
13	Al Faris	Dubai	11	Continental	953	80	1.000	560.210
14	MIC	Japón	9	Nacional	274	178	1.600	515.186
15	Weldex	Reino Unido	2	Global		136	1.350	501.100
16	Deep South Crane & Rigging	EE.UU	8	Global	262	28	2.700	495.220
17	Denzai Holdings Corporation	Japón	24	Global	340	300	1.350	492.220
18	Tat Hong	Singapur	35	Global	153	477	1.600	488.022
19	Al Jaber Heavy Lift	EAU	8	Global	175	87	3.200	410.000
20	Barnhart Crane and Rigging	EE.UU	55	Nacional	522	52	1.250	391.720
21	Hovago Cranes	Países Bajos	2	Global	134	54	1.000	389.885
22	SoP&G	Rusia	5	Continental	39	50	1.600	372.474
23	Tiong Woon Crane and Transport	Singapur	11	Continental	224	178	1.600	368.816
24	Prangl	Austria	15	Continental	188	13	1.000	354.137
25	Marmon Crane Service	EE.UU	48	Global	1.044	104	800	353.831
26	Schmidbauer	Alemania	30	Global	388	18	1.350	341.070
27	Integrated Logistics	Kuwait	3	Continental	543	56	1.600	336.302
28	Uchimiya Transportation & Engineeri	Japón	7	Nacional	170	61	1.250	312.078
29	TNT Crane & Rigging	EE.UU	41	Nacional	570	55	750	275.859
30	Wasel	Alemania	15	Continental	210	20	1.000	245.000
36	Eurogruas	España	25	Global	383	10	1.350	180.301
59	Grúas Roxu	España	9	Global	176	5	1.200	96.980

Datos de mayor grúa y de capacidad total en toneladas. Fuente: International Cranes and Specialized Transport. Elaboración: Transporte XXI

Este salto de BMS provocó que las estadounidenses Buckner, Bigge y All Erection bajaran un escalafón, hasta la séptima, octava y novena posición, respectivamente. El dinamismo de China se refleja en la entrada a los puestos décimo y

undécimo del ranking de las compañías China Nuclear Industry Mechanical Engineering y Shandong Gulf Lifting Engineering. Por otra parte, las empresas españolas Eurogruas y Grúas Roxu se mantienen en el 'Top 100' mundial,

pese a que también retrocedieron posiciones durante el pasado año. La primera española del ranking es la sevillana Eurogruas, en el puesto 36, mientras que la asturiana Grúas Roxu ocupa la posición 59, tras bajar tres peldaños.

TRANSITARIOS

Scan Global Logistics integrará la neozelandesa Orbis Global Logistic

Scan Global Logistics (SGL) ha establecido un acuerdo para adquirir el transitario de Nueva Zelanda Orbis Global Logistics. Esta sociedad, con oficinas en Auckland, Wellington y Tauranga, ofrece servicios para carga general y productos perecederos. La nueva adquisición del operador con sede en Copenhague (Dinamarca) se suma a las compras del Grupo Contensa en España y de la estadounidense Werner Global Logistics. SGL, que en 2020 superó los 1.000 millones de euros de cifra de negocio, también abrió en Francia una sociedad filial.

MARÍTIMO

MSC presenta oferta para controlar la brasileña Log-In Logística

MSC ha presentado una oferta para la adquisición de una participación de control en el capital social del grupo logístico brasileño Log-In Logística Intermodal. Esta compañía opera en la terminal portuaria Vila Velha (TVV), en Espírito Santo, que tiene una capacidad para manipular 350.000 TEUs anuales, y en la intermodal de Itajaí, que dispone de una superficie de 44.000 metros cuadrados. Log-In Logística cuenta con siete portacontenedores, con capacidades de entre 1.700 y 2.500 TEUs, y también ofrece servicio de transporte por carretera.

POLÍTICA

La UE destina 100 millones de euros a aparcamientos para camiones

La Comisión Europea ha lanzado una convocatoria de propuestas para acceder a 100 millones de euros en financiación del mecanismo Conectar Europa (CEF) para mejorar la red de zonas seguras de aparcamiento de camiones (SSTPA). IRU, la organización mundial del transporte por carretera, y ETF, la Federación de Trabajadores del Transporte de Europa, han apoyado esta iniciativa que tiene como objetivo incrementar el actual porcentaje, inferior al tres por ciento, de aparcamiento seguros en la UE del total de 300.000 plazas existentes.

MARÍTIMO

El puerto de Calais incrementa en un 40% su actual capacidad operativa

El mayor enclave francés para el tráfico de carga rodada culmina su ampliación tras una inversión superior a los 860 millones

IÑAKI EGUIA. Calais

El puerto de Boulogne Calais, el mayor de Francia para la carga rodada, ha culminado los trabajos de su ampliación tras acometer unas inversiones de 863 millones de euros. El proyecto Calais Port 2015, que estará operativo desde principios de octubre y que añade un 40 por ciento de capacidad operativa, se ha centrado en la construcción de un dique de tres kilómetros de longitud; una cuenca portuaria de 90 hectáreas; tres atraques para transbordadores y la ampliación de otro para carga ro-ro. Además, el puerto francés ha añadido un espacio de 65 hectáreas para mejorar la operativa intermodal entre las autopistas ferroviarias y marítimas, así como con la incorporación de nuevos edificios portuarios. La nueva ampliación de la dársena francesa, impulsada por la Región Nord Pas-



Imagen de la ampliación desarrollada con el proyecto Calais Port 2015.

de-Calais-Picardie, propietaria del puerto de Calais, se adapta al incremento del tamaño de los transbordadores (hasta 240 metros frente a los 213 metros actuales); y optimiza la transferencia multimodal.

El tráfico total del puerto de Boulogne Calais se situó en 38,5 millones de toneladas en 2020, un ocho por ciento menos, penalizado por la incertidumbre del 'Brexit' y por la crisis de la pandemia.

MARÍTIMO

Cosco adquiere a HHLA un 35% de participación en su terminal Tollerort

Cosco Shipping Ports ha concluido con éxito las negociaciones con Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) para adquirir una participación del 35 por ciento en la terminal de contenedores de Tollerort (CTT). La naviera china potenciará las instalaciones de CTT, una de las tres terminales que tiene HHLA en el puerto de Hamburgo, como punto de transbordo en sus flujos de carga.

MARÍTIMO

DFDS se refuerza tras integrar a ICT Logistics y HSF Logistics Group

DFDS ha adquirido el control total de la danesa ICT Logistics, constituida en 1997 y en la que participaba desde 2003 en un 19,9 por ciento de su capital. Además, ha completado la integración de HSF Logistics Group. Con estas operaciones, DFDS prevé elevar su negocio logístico a más de 1.075 millones de euros.

SMARTCITY
EXPO WORLD CONGRESS

16 - 18 NOVEMBER 2021
BARCELONA & ONLINE

Fira Barcelona

www.smartcityexpo.com
#SCEWC21

WE ARE THE CITIES WE MAKE

10 YEARS LEADING
THE URBAN REVOLUTION



Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

TRANSPORTE AEREO 130
 AGENTES DE CARGA AEREA 1301
 LINEAS AEREAS 1302

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

1401
CONTENEDORES

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

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

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

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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:
944.400.000

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

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

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

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

ARAGON

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

1003
TRANSITARIOS

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

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

CASTILLA-LEON

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

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.
 Teléfono: 93 467 49 50
 Fax: 93 467 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 Vallès (Barcelona)
Certificación Calidad ER-137/2/97

1407

SEMI-REMOLQUES

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

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

1002

NAVIERAS

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

1003

TRANSITARIOS

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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

MARITIMA VALENCIANA SA

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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

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

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

Tel. Marín: 902 23 88 57
Tel. Ferrol: 902 20 01 02
Tel. 986 44 76 01/Fax: 986 43 14 30-Vigo
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 IBAIZABAL 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

SERVICIOS

Siport21 desarrollará un simulador de operaciones para el bunkering de GNL

TXXI. Madrid

Siport21 desarrollará, junto a Gasnam, Naturgy, Cotenaval y ESK, la herramienta 'SiBunker'. Este proyecto se centra en crear un simulador conceptual de *bunkering* de gas natural licuado (GNL) basado en un procedimiento de operaciones e indicadores de disponibilidad. 'SiBunker', que se desarrollará en 10 meses, ayudará a la toma de decisiones relativas al servicio de *bunkering* de GNL contemplando su normativa y las principales variables de operación. El objetivo es seleccionar la modalidad más adecuada en cada caso y establecer el procedimiento de actuación óptimo.

OPER. LOGÍSTICOS

ID Logistics implanta un sistema de control basado en tecnología de inteligencia artificial

TRANSPORTE XXI. Madrid

ID Logistics ha implementado, en su centro de Azuqueca de Henares (Guadalajara), un sistema de control de trazabilidad basado en la tecnología de inteligencia artificial. La nueva operativa, centrada en códigos Bleecker, permite automatizar y simplificar todos los procesos habituales de la gestión de almacenes. ID Logistics planea implementar esta solución en otras cinco instalaciones en los próximos meses, entre ellas, las de Cabanillas del Campo y Alovera, situadas en Guadalajara.

SERVICIOS

UTA incorpora su nuevo sistema de peaje electrónico en la red viaria de Polonia

TXXI. Barcelona

UTA, proveedor de tarjetas de servicio y combustible en Europa, que forma parte del grupo Edenred, ha integrado su sistema de peaje electrónico (e-TOLL) en su unidad de a bordo interoperable UTA One. Este desarrollo facilita la operativa a los vehículos de más de 3,5 toneladas en los peajes de las autopistas, autovías y carreteras principales de Polonia.

Juan Riva aboga por una normativa global para cumplir la hoja de ruta de la descarbonización

El CEO de Suardiaz defiende este avance mediante la colaboración público-privada



Juan Riva, CEO de Suardiaz, en la 4ª edición de Green Energy Ports Conference

► La 4ª edición de 'Green Energy Ports Conference', organizada por la Autoridad Portuaria de Vigo con el apoyo de Puertos del Estado y la Xunta de Galicia, se volvió a situar como el escenario para los debates y análisis entre los agentes del transporte marítimo sobre las iniciativas en curso para avanzar en su descarbonización.

ÍÑAKI EGUIA. Vigo

"El objetivo de la OMI es reducir las emisiones por tonelada milla transportada en buque en un 40 por ciento para el año 2030 con respecto a 2008". Así lo recordó Juan Riva, CEO de Suardiaz, en el marco de la 4ª edición de 'Green Energy Ports Conference'. "Este porcentaje subirá a un 90 por ciento de las emisiones en 2050", mientras "el Pacto Verde Europeo o 'Green Deal' se marca todavía unos retos mayores", añadió. Para lograr su cumplimiento, el CEO de Suardiaz recalcó que "es necesario una colaboración público-privada, dado que el principal problema es que actualmente no existen en el mercado unos combustibles y unas tecnologías que se adapten a dichas exigencias". El naviero, tras recalcar que "cumpliremos con dichas normativas conforme salgan en el mercado las soluciones", fue repasando diversas alternativas para descarbonizar la flota. "Aunque algunos barcos ya han instalado velas rígidas o roto-

res para aprovechar la energía eólica, Riva adelantó que las previsiones a medio plazo no contemplan más de un 5 o 10 por ciento de la energía que requieren para su navegación". Otros sistemas propuestos son las baterías o pilas de combustible. Según su análisis, "podrían ser viables para rutas cortas e incluso para los sistemas auxiliares de buques más grandes". Sin embargo, apuntó que "su peso hace difícil su implantación para los tráficos interoceánicos". En cualquier caso, "su uso en la propulsión de los barcos se encuentra en una fase muy incipiente de su desarrollo". El hidrógeno renovable es la tecnología de futuro, pero para su uso en buques deberá de licuarse, a -253° C de presión ambiental. "Esta exigencia plantea problemas técnicos a bordo, así como requerir cinco veces más de espacio que los combustibles tradicionales. Diversos estudios prevén que a partir de la segunda mitad del siglo supondrá hasta el 15 por ciento del total de los combustibles marinos", avanzó Riva. "El amoniaco verde es otro de los combustibles sin emisiones más prometedores, al poder ser usados en motores de combustión interna similares a los actuales, y porque las primeras soluciones podrían salir en el mercado a partir de 2024", adelantó. "Que haya suficiente energía renovable para generar los combustibles verdes y disponer una nueva infraestructura para su gestión serán claves", concluyó.

TRANSITARIOS

DSV abre una ruta por carretera entre España y Marruecos

DSV Road Spain ha abierto una línea de transporte por carretera entre España y Marruecos para envíos tanto de importación como de exportación. La ruta contempla salidas semanales los viernes desde los centros de distribución de San Fernando de Henares (Madrid) y Molins de Rei (Barcelona) con entregas en Casablanca en un tiempo de tránsito de 48 horas. La conexión entre España y Marruecos está disponible para todo tipo de envíos por carretera de cualquier sector industrial que requiera soluciones de grupaje de expediciones de palés o mercancía no paletizada con un peso de 3.000 kilogramos. El servicio ofrece cobertura en todo Marruecos y cuenta con dos almacenes ADT en Casablanca y Tánger.

CARGADORES

Grupo Andrés Neumáticos añade un almacén en Sevilla

Grupo Andrés Neumáticos ha abierto un almacén en Sevilla para reforzar las vías de reparto en Andalucía y Extremadura. Desde la nueva instalación, que dispone de 32.000 neumáticos de 35 marcas diferentes, opera una flota de más de 15 vehículos que posibilitará hasta dos entregas diarias en las dos comunidades autónomas a las que da cobertura. El centro sevillano se suma a los 45.000 metros cuadrados de almacenes que Grupo Andrés tiene en Salamanca, Madrid y Barcelona. También cuenta con el apoyo de 13 plataformas *cross-docking* en la Península.

EXPRESS

Seur entra en la red de taquillas Pudo, con un 25% de su capital social

Seur ha llegado a un acuerdo con Pudo en España, red de taquillas inteligentes, para entrar en un 25 por ciento de su capital social. Con esta alianza, Seur optimiza su distribución en la última milla, mediante soluciones fuera del domicilio. Seur cuenta desde 2015 con su red Pickup, que alcanzará los 3.000 puntos a finales de este año, con 2.500 tiendas de conveniencia y 500 *lockers*.

POLÍTICA

Astic solicita a la Agencia Tributaria implantar en España el TIR electrónico

El sistema de tránsito aduanero global agiliza el cruce de fronteras y reduce sus costes

TRANSPORTE XXI. Madrid

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) sigue dando pasos en su apuesta por la digitalización. La patronal ha solicitado al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria la implantación en España del TIR electrónico (eTIR). Este sistema de tránsito aduanero global, completamente digitalizado, agiliza el cruce de fronteras y reduce los costes. Lanzado el pasado 25 de mayo por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU) al entrar en vigor el Anexo 11 del Convenio TIR, el nuevo sistema posibilitará un transporte transfronterizo de mercancías, vehículos y contenedores sin papeles en 77 países de los cinco continentes. "El eTIR seguramente cambiará las reglas del juego, ya que garantizará que las fronteras puedan continuar abiertas bajo situaciones de emergencia, como la provocada por la COVID-19, al mantener seguros a los conductores de los camiones que llevan la placa TIR azul y a los oficiales de las aduanas, que a partir de ahora no tienen por qué tener contacto físico", explicó Ramón Valdivia, direc-



Ramón Valdivia, director general de Astic.

tor general de Astic, única asociación garante en España del Régimen TIR. Pakistán, Túnez, Turquía, Georgia, Irán, Azerbaiyán, Moldavia, Tayikistán y Uzbekistán están realizando pruebas piloto para implementar el eTIR. También en la Unión Europea, cuyo objetivo es interconectar su Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS) con el eTIR. Actualmente, el TIR tiene más de 30.000 operadores autorizados, se acepta en más de 3.500 oficinas de aduanas, y bajo su régimen se mueven más de 80.000 camiones mensuales en el mundo.

CARRETERA

Palibex arranca su servicio diario exprés con Benelux desde Barcelona

TXXI. Madrid

Palibex ha puesto en marcha su servicio exprés con Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo, con una frecuencia diaria, desde su centro de coordinación en Barcelona. La red urgente de transporte de palettería ofrece en esta ruta unos tiempos de entrega desde 72 horas para dar cobertura tanto a los tráfico de importación como de exportación. Este nuevo destino se suma a los servicios con Francia, Alemania e Italia que Palibex estrenó la pasada primavera como inicio de su proyecto de internacionalización. Para su operativa en Benelux, Palibex cuenta con la ayuda de corresponsales especializados en el trans-

porte de mercancía paletizada, con "capacidad de garantizar a sus clientes entregas de calidad y el cumplimiento de los horarios", según destacan desde la compañía. El refuerzo de los servicios y de la cobertura geográfica de su red de palettería es uno de los ejes de la estrategia de Palibex para los próximos meses. Conforme a este plan, la compañía contempla abrir nuevos centros de coordinación en España, así como ampliar su actividad en nuevos países europeos. Palibex cerró el primer semestre con un crecimiento del 42 por ciento respecto a 2020, y con un alza del 27 por ciento frente al mismo periodo de 2019, previo a la pandemia.

MARÍTIMO

TTI Algeciras finaliza el recrecido de su primera grúa Malaccamax

TTI Algeciras ha finalizado el recrecido de su primera grúa Malaccamax de las cinco previstas. Los trabajos, que comenzaron el 3 de junio, consisten en aumentar su altura desde los 43 hasta los 52 metros para poder así operar hasta doce alturas en cubierta, y en la extensión de tres metros de su pluma para superar la fila 24 a bordo. Con la conversión de estas grúas Super Post Panamax a Malaccamax, la terminal semiautomatizada del puerto de Algeciras optimizará la operativa de los nuevos portacontenedores gigantes que operan en las grandes rutas transoceánicas como el "HMM Algeciras". Tras la finalización del recrecido, la grúa 108 se ha movido desde la fase B de Isla Verde Exterior a la parte norte del Muelle Este donde operará definitivamente.



MARÍTIMO

El puerto de Vigo acoge la descarga de un pontón autopropulsante

La Terminal de Contenedores de Vigo (Termavi) acogió la descarga de un *workboat*, una especie de remolcador o pontón para efectuar trabajos en alta mar y aguas interiores. Este equipo marítimo, con el nombre "Jif Worker", pesa 225 toneladas y tiene una eslora de unos 24 metros por nueve de manga. La pieza fue cargada en el puerto sudafricano de Durban en el buque "Golden Karoo", perteneciente a la línea marítima Maritime Carrier Shipping (MACS). En el puerto de Vigo fue descargado mediante las grúas del barco, consignado por Consignaciones y Operaciones Marítimas (Comarsa), agentes en el noroeste de España de la naviera MACS.



MARÍTIMO

Infoport y Fundación Valenciaport participan en el proyecto Asignat

Infoport y Fundación Valenciaport participan en el proyecto Asignat (arquitectura de gemelos digitales y servicios de aprendizaje automático para la planificación en el transporte terrestre de mercancías). Esta iniciativa cuenta con un presupuesto de 530.000 euros, cofinanciados por la Agencia Valenciana de la Innovación (AVI) y la Unión Europea a través de los fondos Feder. Su objetivo es el diseño y desarrollo de herramientas que faciliten y permitan una mejor toma de decisiones en la operativa del transporte terrestre de mercancías en las cadenas de suministro portuarias.



SERVICIOS

Panattoni presenta la nueva plataforma para Leroy Merlin

Panattoni ha inaugurado, en el complejo industrial de Torija (Guadalajara), un edificio 'llave en mano' de 27.000 metros cuadrados desarrollado para Leroy Merlin. El nuevo inmueble, denominado, Panattoni Park Torija I, se destinará a la referencias B2C (*business to consumer*) en stock, así como su plataforma de *cross-docking* de la multinacional francesa especializada en bricolaje, construcción, decoración y jardinería. Las instalaciones cuentan con el certificado de construcción sostenible Breeam "Very Good". El edificio tiene 11 metros de alto, para el almacenamiento hasta en seis alturas, y suma además 40 muelles de carga, así como un diseño funcional para agilizar toda la operativa de almacenamiento y logística.



Eurocontainer.es

container manufacturer



EUROCONTAINER
fabrica todo tipo de
Contenedores, Tank
Containers y Cajas
Móviles, para el
mercado nacional e
internacional con
homologaciones ATF
(Admisión a tráfico
Ferroviario).

EUROCONTAINER
primer y único
fabricante español de
cajas 45' de lonas
correderas, con
certificación UNE-EN
12642XL y UNE-EN
12640.

EUROCONTAINER
celebra que en el año
2.021, Año Europeo
del Ferrocarril, se
promueva un medio de
transporte verde y
seguro.



info@eurocontainer.es
www.eurocontainer.es