

El proceso de privatización parcial de Renfe Mercancías levanta suspicacias

El sector cuestiona una futura *joint venture* que heredaría los principales activos y tráficos, pero no la deuda



El sector quiere las máximas garantías de una competencia leal.

PAG.12-13



Javier Arán

Vpdt. de Foro MadCargo

“DIGITALIZACIÓN Y COLABORACIÓN, CLAVES PARA LA CARGA AÉREA”

Páginas 10-11

OPER. LOGÍSTICOS / 20-21

Empresas con historia: ID Logistics

FERROCARRIL / 29

La falta de chóferes dispara los tráficos intermodales de Ambrogio

CARRETERA / 40

Transdonat entra en la logística del transporte de flores

Iberia ultima la venta de Cacesa con tres fondos de inversión

Iberia ultima la venta del cien por cien de Cacesa en un proceso de selección en el que se mantienen tres ofertas de fondos de inversión. La transitaría, que sigue aumentando sus tráficos vinculados al comercio electrónico procedente de China, se verá beneficiada por un mayor apoyo financiero a partir de ahora para crecer, según apuntan a este periódico fuentes del sector.

PAG 23

Puerto de Barcelona, puente logístico entre Corea y sur de Europa

La Autoridad Portuaria de Barcelona, que preside Damià Calvet, pone rumbo a Corea del Sur para fomentar el intercambio comercial entre el país asiático y Europa. La misión del puerto, principal socio comercial de Corea dentro del sistema portuario español, tendrá lugar del 26 al 29 de octubre. Será la quinta acción a un país asiático y la segunda virtual por la pandemia.

PAG 33-39

El transporte portuario crece en Valencia al ritmo del contenedor

El transporte portuario en Valencia mantiene, un año más, un escenario de alta fragmentación en su oferta, como se recoge en el último informe de TRANSPORTE XXI. El sector, que sigue creciendo al ritmo del tráfico de contenedores, aumentó sus ventas un 8 por ciento en 2019, pero solo logra un margen de beneficios del 1,7 por ciento. El informe también revela el peso del intermodal.

PAG 42-49



PORT 2021 KOREA SUMMIT TRADE MISSION



www.portdebarcelona.cat/missions
trademission@portdebarcelona.cat
<https://trademission.portdebarcelona.cat/>





Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat

MESA de Redacción

Lean & Green, la iniciativa europea coordinada en España por Aecoc para la descarbonización de la logística, ha sumado 24 nuevas empresas españolas al proyecto en lo que va de año. Con estas incorporaciones, el programa llega a las 82 compañías comprometidas con la reducción de sus emisiones logísticas y ya supera el ritmo de adhesiones de 2017, el año de mayor crecimiento hasta ahora con 17 incorporaciones. Las últimas firmas que se han sumado al proyecto son Acotral, Affinity Petcare, Frigoríficos Castropol, Disfrimur, El Mosca, Grupo Eulen, Hijos de Luis Rodríguez, Stef Iberia, Tomas Company, Transports Codina y XPO.

Puertos del Estado va a encargar un estudio del impacto económico de los puertos de interés general sobre el conjunto de la economía española. El informe, con un presupuesto de 220.000 euros, permitirá cuantificar la actividad económica entre 2016 y 2020 y ofrecerá una proyección a 2030 de tráfico y economía. El estudio, que contendrá una valoración del impacto económico de la COVID-19 en la actividad del sector portuario, tendrá una Guía Metodológica para la estimación del impacto económico. El informe incluirá un estudio específico sobre la actividad de los cruceros de al menos seis autoridades portuarias: Barcelona, Baleares, Málaga, Las Palmas, Tenerife y Vigo.

La patronal Asecob celebra la publicación del registro de Consignatarios de la Dirección General de la Marina Mercante, creado al amparo del artículo 8 del RDL 131/2019 de 8 de marzo por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques. La finalidad del Registro es facilitar el acceso de los armadores y navieros a sus servicios y el control del cumplimiento de los requisitos que les sean exigidos por las normas. En esta primera versión quedan por incluir consignatarios con actividad en puertos autonómicos exclusivamente, pero recoge ya los datos de 148 empresas de consignación inscritas en uno o varios censos de las autoridades portuarias.

Sampa, fabricante de piezas para vehículos comerciales, elige al operador logístico Groupe CAT para la distribución de sus productos en España y Portugal desde su filial Sampa Ibérica. La operativa se llevará a cabo desde el almacén dedicado que el fabricante tiene en la localidad madrileña de San Fernando de Henares, con más de 5.000 metros cuadrados. La compañía, que cuenta con 16.000 referencias diferentes para las principales marcas de vehículos comerciales, estima un volumen de 300 pedidos diarios.

JONÁS



SE MUEVEN



Rosa García

Rosa García, licenciada en Ciencias Matemáticas por la Universidad Autónoma de Madrid, es la nueva presidenta de Exolum. García sustituye en el cargo a José Luis López de Silanes, quien pasará a ocupar el cargo de presidente honorífico.



Alfonso Martínez

Palletways Iberia, red de distribución exprés de mercancía paletizada en la Península Ibérica, perteneciente al Grupo Imperial, ha incorporado a Alfonso Martínez como Regional Manager de la compañía en la zona centro.



María Tena

El Comité de Dirección de Aecoc ha aprobado la incorporación de María Tena como directora del área de Logística y Transporte. Inició su trayectoria en Aecoc en 2006 y ha sido gerente del área de Logística y Transporte desde 2014.



Igor Aguirre Llona

La plataforma inmobiliaria Inbisa nombra a Igor Aguirre Llona como nuevo director de Marketing y Comunicación. Afronta este nuevo puesto tras su paso en compañías como PMP Management Factory o Fundación Anesvad.



Rafael Fernández

El promotor inmobiliario logístico-industrial Panattoni ficha a Rafael Fernández Bautista, procedente de la consultora PwC, como nuevo director de Land Development para España y Portugal. Tiene más de 20 años de experiencia.

DEBATE

SÍ

Francisco López
Presidente de Gasnam

Nos enfrentamos al desafío de la sostenibilidad, lo que va a suponer el desarrollo de diferentes combustibles menos contaminantes y entre los que el gas natural va a ocupar un papel estelar. No hay tiempo que perder, tenemos que actuar ya en el desarrollo del gas natural como combustible para el transporte. El gas natural es la única alternativa madura y disponible para avanzar en la descarbonización del transporte. No existen actualmente otras alternativas en el transporte pesado por carretera ni en el marítimo. Los camiones y buques que se mueven propulsados por gas natural están a un paso de las emisiones cero una vez que se produzca la incorporación masiva del biometano. Pero, necesitamos la ayuda imprescindible de la Administración. Es precisa una apuesta decidida para posicionar a España al nivel de otros países de nuestro entorno. Necesitamos pasos firmes en el impulso del gas natural, biogás y biometano.

¿El GNL es una alternativa al diésel para los camiones?

NO

Fedor Unterlohner
Experto de Transport & Environment (T&E)

Los camiones propulsados por gas natural licuado (GNL) no son mejores para el medio ambiente que el diésel y contaminan el aire mucho más de lo que afirman los fabricantes. Solo los camiones de cero emisiones, como los vehículos eléctricos de batería, deberían ser apoyados por los Gobiernos. Las estaciones de servicio de gas deberían eliminarse de los objetivos de infraestructuras de la UE. Y es hora de poner fin a los generosos subsidios gubernamentales para los camiones de GNL en todos los países de la Unión Europea. Según nuestro análisis, un camión de GNL de Iveco emite un 13,4 por ciento más de gases de efecto invernadero que otro diésel de la misma marca en un periodo de 20 años. Los camiones de gas son un callejón sin salida para reducir las emisiones e, incluso, exacerbarán la crisis climática actual. En última instancia, los camiones de gas son solo otra tecnología de los combustibles fósiles.



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
jmdescalzo@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo

Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)

Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid), Iñaki Eguía

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

¿Renfe “buena” y Renfe “mala”?

El proceso que ha puesto en marcha Renfe Mercancías para la búsqueda de un socio industrial que le ayude en sus planes de convertirse en un operador logístico integral con presencia internacional levanta ampollas en el sector. Tanto competidores como sindicatos alertan de la necesidad de que, en primer lugar, se produzca en un contexto de máxima transparencia, mientras que, por otro lado, temen la creación de una especie de Renfe Mercancías “buena” que marque distancias con una Renfe Mercancías “mala”. La segunda arrastraría las deudas históricas del operador ferroviario público, que deberían afrontar las arcas del Estado, es decir, el bolsillo de todos los ciudadanos, así como los activos menos eficientes y los tráficos menos rentables. En definitiva, estaría condenada al fracaso. Por su parte, la nueva sociedad conjunta con un socio industrial nacería liberada de deuda, con los activos más destacados del operador público, incluidas las locomotoras de alta capacidad

que está previsto que se incorporen en los próximos meses, así como la cartera de clientes y tráficos más atractiva. Desde los sindicatos, principalmente desde el lado de los maquinistas, ya se ha puesto el grito en el cielo porque, en la práctica, supondría el desmantelamiento definitivo del operador ferroviario público de mercancías. Por su parte, los competidores privados de Renfe Mercancías temen tener que hacer frente a un operador que seguirá dominando el mercado pero ahora desde una posición mucho más ventajosa. El consejero delegado de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral, se ha apresurado a avanzar que el proceso será abierto, transparente y en concurrencia, lo que sería un buen primer paso, pero queda por ver qué características tendrá la nueva sociedad. De momento, los competidores privados ya han anunciado que estarán vigilantes y que estarán prestos para denunciar de inmediato cualquier atisbo de una hipotética mala praxis a través de subvenciones cruzadas.

La alta participación consolida BNEW

El invento y arriesgada apuesta que supuso la primera edición de la Barcelona New Economy Week (BNEW), celebrada en plena segunda ola de la pandemia, se saldó con unas inmejorables cifras. Como señalaba recientemente Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, en este periódico, “vendimos humo en la primera edición. Y llegamos a los casi 11.000 participantes de 111 países”.

El balance de la segunda edición no ha desmerecido los números de la primera: Los más de 15.000 participantes (12.137 virtuales y 3.000 presenciales) de 145 países y las casi 34.000 visualizaciones han consolidado el evento híbrido.

Unas cifras que han sido posibles gracias a que el Consorci decidió doblar las áreas sumando temáticas transversales como sostenibilidad, ciencia, movilidad,

talento y ciudad a las de logística, *real estate*, *ecommerce*, industria digital y zonas económicas de la primera edición. Unas temáticas que han sido abordadas en un total de 244 sesiones con la participación de 821 oradores y que han generado alrededor de 240 horas de contenido.

Ante la imposibilidad de hacer ferias presenciales, el Consorci inventó BNEW con el objetivo de contribuir a la recuperación económica creando un encuentro de referencia de la nueva economía. Las ferias físicas ya han empezado a recuperarse. Tras dos años de ausencia por la pandemia, el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona regresará al recinto ferial del Montjuïc el próximo año. La recuperación del SIL y de las otras ferias sectoriales seguro que no restarán brillo ni magnitud a la próxima edición del BNEW.

LA ROSCA



Alfonso Alday

Tras más de un largo año y medio, por fin los pasillos feriales y los congresos se volvieron a llenar de gente

Normalidad

Por fin, tras más de un largo año y medio, y como no podía ser de otra forma, la ansiada normalidad también llegó al sector. No hubo conjunción planetaria, pero sí de eventos, y todos a la vez, fruto del atasco de actos provocado por la pandemia, que convirtieron los primeros días de octubre en ‘la semana de la logística y el transporte’ en España. BNEW en Barcelona; Fruit Attraction en Madrid; Conxemar en Vigo; World Maritime Week en Bilbao, que también coincidió con el Congreso de Movilidad Urbana Sostenible (SUM Bilbao); la Convención de Grimaldi en Valencia, ciudad que acogió, a su vez, la conferencia Mediterranean Ports and Shipping 2021; además de un sinfín de jornadas técnicas.

Y todos estos certámenes, de los que damos buena cuenta en las páginas de este número, tuvieron un denominador común: la alta participación. Y es que había muchas ganas. Aunque con mascarilla de por medio, los pasillos feriales se volvieron a llenar de gente y, cumpliendo los protocolos anticoronavirus, llegaron, de nuevo, los abrazos, los apretones de manos y las conversaciones distendidas. La verdad es que se echaba en falta el calor humano que genera el contacto personal. El *face to face* es otra cosa.

Dicho esto, quiero abrir un paréntesis. No se debería aparcar lo digital, tan importante en estos tiempos de pandemia. De ese modo, los eventos, como ya se ha demostrado, tienen un mayor impacto y alcance. Es más, algunas ferias presenciales deberían incorporar soluciones tecnológicas. Algunas han mantenido ese carácter híbrido, pero otras no. Y es un error, además de un paso atrás después del acelerón digital. El futuro pasa por mantener los dos formatos, el presencial y el *online*, sobre todo si la coincidencia en fechas se mantiene, porque el ‘don de la obicuidad’, hoy por hoy, no está al alcance de los mortales. Además, si lo que de verdad se pretende con la celebración de estos congresos es transmitir conocimiento, no se deberían poner puertas al campo.

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

No hay espacio en los barcos, no hay equipo suficiente, se cancelan salidas y los precios de los fletes siguen volando

Reyes Magos

Queridos Reyes Magos, llevo pensando en escribiros la carta definitiva de mis peticiones para este año, ya hace algún tiempo. Incluso he depositado unas cuantas en buzones, como cuando la ingenuidad de un niño me empujaba a mandar la misma misiva muchas veces, a ver si a base de insistir tenía más éxito. Todas ellas con el mismo contenido y única petición, que no es ni más ni menos que la vuelta a la normalidad. Lo que ocurre es que las noticias que vengo viendo, leyendo y escuchando me ha hecho replantearme si, en verdad es eso lo que quiero. Realmente asocio la normalidad a aquel otoño de 2019 que tan lejos se me asemeja. Pero lo que me está llegando en imágenes, en los medios y los mensajes de viva voz por parte de los que nos administran a los administrados no se parece en nada a lo que yo recordaba como normal, aprovechando de paso estas personas, a las que pagamos por servirnos, por atacar sin ningún tipo de pudor, todo aquello que consideran les pueda generar continuidad en el sillón, aunque no tengan ni la más remota idea de lo que hablan. Voy a hacer un pequeño repaso y vamos a ver si sigo pidiendo lo mismo o por el contrario os pido que aguantéis un poco mis deseos. Complicado vais a tener en conseguir todos los regalos que pequeños y grandes os vamos a pedir, porque no hay espacio en los barcos, no hay equipo suficiente, se cancelan salidas y los precios de los fletes siguen volando, pero por el mar. Muchos productos no van a llegar a tiempo, otros no van a llegar nunca y los que lleguen van a estar fuera de vuestros presupuestos de compra. El bicho parece que se va, o eso queremos pensar, por lo que ya nos estamos liberando de las debidas precauciones, actuando con una clara falta de diligencia y saliendo en estampida como animales encerrados. Estampidas en tumulto que aprovechan los malos en cometer lo único que saben hacer, que es cometer maldades. Y eso que la madre naturaleza nos está acompañando en esta peregrinación con alguna que otra advertencia, haciéndonos ver por mucho avance tecnológico que tengamos, cuando ella tose, nosotros nos acatarramos. Majestades, darle una vuelta antes de hacernos caso. *“La normalidad es una ilusión; lo que es normal para la araña es un caos para la mosca”* (Morticia Addams).
mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



Los presidentes de los puertos de Hamburgo y Valencia, **Jens Meier** y **Aurelio Martínez**, han trazado una hoja de ruta común para trabajar en la lucha contra el cambio climático y la descarbonización, energía renovables, transformación digital, movilidad y planes de igualdad.

EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

Casi siete años después de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y transcurridos más de cuatro años de la teórica liberalización legal del régimen de la estiba española, todo sigue igual, o casi, en los muelles

Todo sigue igual en la estiba

La sentencia de 31 de mayo de 2021 de la Audiencia Nacional ha declarado nulo de pleno derecho las disposiciones más importantes del IV Acuerdo Marco de la estiba. En síntesis, la referida sentencia establece que las condiciones (no objetivas, transparentes o equitativas) en las que se determina la subrogación obligatoria de los trabajadores de las Sagep exceden del contenido de la negociación colectiva y, además, son nulas de pleno derecho e inconstitucionales, pues son contrarias no solo a la libertad de contratación y a la libertad de empresa, sino también al principio de igualdad. Además, la referida sentencia ha declarado nulos de pleno derecho los pilares básicos del régimen jurídico de la estiba y, en concreto, el sistema clásico de *pools* por considerarlo un monopolio de la mano de obra, el modelo de rotación del personal por ser contrario a la libertad de contratación, y el sistema de asignación y formación del personal por entenderlo monopolístico y anticompetitivo. Al igual que la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2014, el fallo de la Audiencia Nacional se puede calificar de histórico, pues ha declarado claramente que los pilares básicos del régimen jurídico de la estiba española que han regido los últimos 30 años

son nulos de pleno derecho.

Aun cuando la referida sentencia no es firme ni definitiva, pues ha sido recurrida ante el Tribunal Supremo, entendemos que tanto la normativa española en la materia como los acuerdos o convenios colectivos existentes deben adaptarse necesaria y debidamente para cumplir con la misma.

Obviamente, ello incluye tanto la esperada nueva norma del Gobierno de Pedro Sánchez, como el V Acuerdo Marco (sobre el que ya hay un principio de acuerdo) que, además, tendría que tener la aprobación previa de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por estar sometido a una condición suspensiva. Esperemos que se agilice bastante todo lo anterior, pues, casi siete años después de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y transcurridos más de cuatro años de la teórica liberalización legal del régimen de la estiba española, todo sigue igual o casi igual, pues salvo detalles, el día a día de la estiba apenas ha variado realmente más allá de algunos cambios en la nomenclatura (CPE o ETT en vez de Sagep, etc.).

En la práctica, la liberalización de la estiba sigue realmente siendo más teórica que real y efectiva.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

Las Autoridades Portuarias han programado una inversión de 4.556 millones de euros en el periodo 2021-2025, según se pone de manifiesto en la documentación tramitada por Puertos del Estado para los Presupuestos Generales del Estado de 2022. El presidente del organismo público, Francisco Toledo, ha señalado que “estas inversiones, unidas a una cifra similar que ha comprometido la iniciativa privada, situarán a los puertos españoles en condiciones óptimas para afrontar los retos a los que nos enfrentaremos en los próximos años, en los que las propuestas para lograr una movilidad sostenible e interconectada exigirán que actuemos teniendo en cuenta las demandas de la sociedad”. Por su parte, Toledo espera un positivo cierre del ejercicio 2021, una vez conocida la cifra de negocio del sistema portuario hasta el pasado mes de julio, que ascendió a 586,5 millones de euros, un 7,9 por ciento más que en 2020. El resultado después de impuestos se sitúa en 112,5 millones de euros, duplicando el dato de 2020.



Francisco Toledo, pdte. de Puertos del Estado.

QUÉ mal

La enésima prórroga del régimen transitorio aprobado en el año 2016 para que los transportistas autónomos puedan acogerse al régimen de módulos. De este modo, se mantiene el actual límite de facturación anual establecido en 125.000 euros para poder seguir acogido a este sistema, más ventajoso fiscalmente que la estimación directa. Los gobiernos de turno insisten en la necesidad de que las empresas del sector ganen músculo para ser más competitivas y puedan, además, afrontar los retos de futuro. Sin embargo, legisla en dirección contraria, fomentando la precariedad y la fragmentación empresarial. Para permitir la nueva prórroga, el Gobierno ha acordado introducirlo en la Ley de Presupuestos Generales. De aprobarse, sería el sexto año consecutivo que se prorrogan los actuales límites de facturación para acogerse al sistema de módulos.



Escuela de conductores. Palibex clausura la I edición de su Escuela de Conductores, un proyecto de formación interna diseñado para los chóferes de su Red. El objetivo: fomentar el desarrollo profesional de este colectivo. Un buen camino para reivindicar la importancia de los conductores en un momento tan difícil por la escasez de transportistas.

TRIBUNA LIBRE



Alberto Camarero

Vivimos tiempos de cambios vertiginosos, donde el proceso de adaptación y resiliencia son cualidades cada vez más valoradas. Los puertos, nodos de una cadena logística clave para el comercio y

desarrollo económico y social, deben adaptarse. A ello se unen las propias características de las infraestructuras, en la mayor parte de los casos críticas, desde el punto de vista de la seguridad nacional

Puertos seguros y resilientes

La resiliencia y la seguridad o la protección, como se ha traducido el concepto de *security* al castellano, son dos aspectos críticos para los puertos, y no solo en un futuro próximo, sino para el presente que estamos viviendo, dando respuesta a las exigencias de un mercado cada vez más exigente.

En este sentido, la *International Association of Engineering and Architecture* (IAEA) está desarrollando un Sello de Puerto Seguro y Resiliente que garantice que nuestros puertos están preparados para afrontar los retos del futuro.

La IAEA es una organización internacional, no gubernamental y sin fines lucrativos, que representa una alianza entre profesionales dedicados a la ingeniería y la arquitectura alrededor del mundo. La resiliencia es la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de los efectos (negativos) del evento, de manera oportuna y eficaz, lo que incluye la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas. Ser un puerto seguro y resiliente no es solo un valor del puerto en sí, sino también un lugar para

albergar empresas y servicios de manera que se garantice la continuidad de los negocios de acuerdo con las nuevas exigencias, y así cumplir con los contratos, evitando responsabilidades de ejecutivos y administradores.

La definición y desarrollo de un Sello de Puerto Seguro y Resiliente que certifique que el puerto que lo porte ha demostrado el cumplimiento de los criterios de resiliencia y seguridad, implica que se han tomado medidas para la prevención y reducción de riesgos negativos, y para el aumento de la probabilidad de impacto de los riesgos positivos. Este sello ayudará al puerto a reducir la incertidumbre, a abordar las amenazas y a aumentar las oportunidades, lo que resulta en una optimización de procesos y recursos, y lo que permite que las decisiones se basen en información actual sobre la exposición general al riesgo y los riesgos individuales.

El Sello de Puerto Seguro y Resiliente contiene diferentes dimensiones que afectan a la gobernanza, la salud, el entorno seguro, los servicios marítimos, los servicios terrestres y la ciberseguridad.

Tener el sello garantiza que el puerto ha tomado las medidas fun-

cionales, estructurales y no estructurales para garantizar su resiliencia, asegurando:

- Garantizar la operatividad de todas las medidas adoptadas.
- Dotar a los usuarios de protección y seguridad dentro del puerto.
- Aplicar los avances tecnológicos más adecuados para el nivel de seguridad adoptado.
- Cumplir con las normativas y procedimientos correspondientes.
- Tener una adecuada seguridad cibernética que proteja la confidencialidad y la integridad.
- Comunicar, formar y preparar a todos en la prevención y gestión de riesgos.

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Las Palmas está desarrollando este Sello, y pronto se convertirá en la primera entidad del sistema portuario nacional en tenerlo, demostrando su compromiso con la seguridad, con la eficiencia con sus clientes.

Por todo ello, animo a que todos los puertos se apunten a esta iniciativa y, de esta forma, contribuyamos a tener los mejores puertos posibles.

Alberto Camarero, es profesor de la Universidad Politécnica de Madrid

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

La industria asume demasiados riesgos con la excesiva dependencia del gigante asiático

Relocalización

Estamos siendo testigos de una crisis energética sin precedentes que ha impactado fuertemente en Europa y que está generando graves consecuencias en el gigante asiático. Para hacer frente a esta problemática, más de veinte provincias de China han optado por impulsar un racionamiento del consumo, con el objetivo de contener los costes y, de paso, reducir las emisiones, lo que está generando un nuevo estrangulamiento en la cadena global de suministro, afectada por el precio de los fletes, los colapsos en varios puertos internacionales o la escasez de transportistas.

China es el principal fabricante del mundo y el principal exportador, por lo que la suspensión de la producción en algunas fábricas locales está provocando una nueva escasez de materias primas. Estas restricciones han desencadenado un nuevo encarecimiento de costes, la limitación de importaciones y exportaciones, y una inflación que dificultará el crecimiento del comercio, en un momento en el que se registran picos de demanda por el *Black Friday* o la campaña navideña y que complica aún más un escenario ya de por sí tensionado por la crisis de los contenedores también procedentes del mismo punto geográfico.

La adaptabilidad y replanificación está siendo imprescindible para convivir con esta tormenta perfecta a la vez que garantizamos el correcto funcionamiento de la cadena de suministro y evitamos, así, posibles desabastecimientos. Con el objetivo de minimizar el impacto, se está produciendo una revisión en el diseño de las cadenas de suministro, pues se ha demostrado en los últimos meses que la industria asume demasiados riesgos con esta ultradependencia de Asia. Es evidente que este año no va a normalizarse la situación y que la solución a medio plazo pasa por instalar industrias más cerca de la demanda, como han hecho grandes compañías que han empezado a reubicar sus centros. Por eso, desde UNO, estamos sugiriendo aprovechar las oportunidades que nos brindan las nuevas tecnologías, la logística 4.0. y el compromiso europeo con la sostenibilidad, para que España acometa un plan comercial de relocalización industrial. Un nuevo escenario con el que España, por su posición geográfica, tiene muchas posibilidades de ganar lo que provocará generar riqueza y empleo.

presidencia@unologica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

“Cuando las cosas vayan bien, algo habrá que haga que vayan mal”; primera ley de Chisholm

Crisis energética

La economía china y la india, en otro momento motores de la economía mundial, junto con la norteamericana, han experimentado un encogimiento de relativa importancia. El FMI, antes de la COVID-19, había vaticinado para el período 2019-2024 un crecimiento del 28 y del 15 por ciento, respectivamente. Actualmente, el FMI espera que China crezca a un ritmo del 8,1 por ciento y la India al 9,5 por ciento, lo que es un porcentaje muy interesante pero lejos del esperado. Las previsiones de crecimiento de la economía americana no salen mejor paradas y los analistas han revisado a la baja sus cifras (6,4 por ciento para el año actual y el 4,3 por ciento para 2022).

La falta de energía para las industrias es un problema global, de forma que China y la India se encuentran en una encrucijada, a pesar de quemar todo el carbón posible para conseguir la energía necesaria para sus industrias, lo que puede poner en peligro, incluso, las revisiones a la baja efectuadas.

Así las cosas, y con esa contracción, ¿qué hará el petróleo y, por lo tanto, los precios de los combustibles? Pues los analistas un día entienden que el petróleo es alcista y otros días bajista. Lo que es indudable es que, si la economía se contrae, los precios del petróleo tenderán a bajar, como sucedió recientemente ante un “aumento inesperado de las existencias de crudo en Estados Unidos”.

También nuestros excolegas los británicos están atravesando una época de crisis en los suministros de productos básicos que nos recuerda a aquellas etapas anteriores de las crisis energéticas, en principio, más graves.

Esta crisis energética que ha golpeado a las familias, también lo está haciendo con las fábricas y otros modos de producción, lo que ha llevado a sacar del cajón las reservas de carbón y utilizarlas, alejándonos así de los horizontes marcados de manera quizás un tanto urgente y optimista. Sin embargo, las distintas medidas de protección al medio ambiente siguen vigentes. ¿Puede alguien explicar esto?

Estamos lejos de aquellos que dibujaban felices escenarios si la colaboración mundial continuaba y no se cerraban en sí las economías motoras del crecimiento. A este panorama se le añade ahora la sombra de una inflación sostenida y creciente.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

La escasez de conductores de camiones es uno de esos asuntos troncales dentro del sector que en un momento determinado dan el salto a la opinión pública. Ha tenido que salir a la luz el fuerte impacto que está teniendo esta problemática en Reino Unido, como consecuencia del ‘Brexit’, para que el asunto tenga cabida en todos los telediarios. El problema es complejo y la solución no parece fácil. El director de Proyectos de STEF, **Valentín Moraleda**, considera que “la solución pasa por acuerdos estables y perdurables en el tiempo con los colaboradores de transporte, lo que les permitirá ofrecer unas condiciones más atractivas a los conductores y los anime a trabajar en el sector”. Por su parte, **Xavier Juncosa**, director general de DSV Solutions Spain, alerta de que “faltan conductores porque faltan condiciones atractivas para que esos puestos de trabajo se cubran”. A su vez, **Alberto García de Castro**, director comercial y de Marketing de ID Logistics, recuerda que “estamos viviendo una especie de tormenta perfecta, una vez que muchos conductores de Europa del Este prefieren ahora trabajar en sus países, pero el problema de la falta de conductores es estructural”. Mientras, **Francisco Comino**, director de Compras y Logística de Bell Food España, coincide en que “la falta de conductores es un problema estructural que se ha acelerado, porque tienen que afrontar unas condiciones muy duras y son el último eslabón de la cadena de suministro”. Además, el directivo hace referencia a la incertidumbre que provoca en los jóvenes que se quieren incorporar a esa profesión, la amenaza de la conducción autónoma en el plazo de pocos años. Para Juncosa, sin embargo, “no veremos camiones autónomos ni en 10 años”. Casius

LOGÍSTICA MEDIANTE



Ana González

Visibilizar la innovación ha sido siempre una prioridad para el Centro Español de Logística, así como apoyar el talento y la creatividad de tantos emprendedores que aportan nuevas soluciones para la gestión y la competitividad de nuestras cadenas de suministro

Visibilizar la innovación

El 29 de septiembre se celebraron en Madrid las cuadragesimas terceras Jornadas Logísticas organizadas en formato presencial por el CEL. Para los que formamos parte de la “familia CEL”, la edición de 2021 ha sido muy especial. Por un lado, fue emocionante encontrarnos y vernos las caras de nuevo (¡qué ganas teníamos!), compartiendo aprendizajes, conocimiento y experiencia. Por otro, estas jornadas han sido también especiales por su contenido, muy centrado en la creación de valor en la gestión de las cadenas de suministro a través de la innovación, la tecnología y la capacitación de las personas. Visibilizar la innovación ha sido siempre una prioridad para el CEL, así como apoyar el talento y la creatividad de tantos emprendedores que aportan nuevas soluciones para la gestión y la competitividad de nuestras cadenas de suministro. Me gustaría compartir tres ejemplos que llenaron de inspiración a todos los presentes.

Hyperloop. Fundada por tres jóvenes ingenieros de la Universidad Politécnica de Valencia, Hyperloop Zeleros diseña y desarrolla un disruptivo sistema de transporte sostenible y

eficiente, que permitirá viajar a 1.000 km/h, con energías renovables, combinando lo mejor de la aeronáutica y la industria ferroviaria.

Allread. Esta empresa surgió en 2019 combinando la experiencia de dos emprendedores con el conocimiento de tres científicos sobre Computer Vision y Deep Learning. Allread desarrolla un *software* que permite la detección y lectura OCR, que encuentra, lee y digitaliza códigos, llevando sistema de lectura inteligente a las cadenas de suministro.

Mox. Con presencia en más de 40 ciudades de España e Italia y en torno a 1.000 empleados en nómina, Mox es una *startup* española que ofrece soluciones logísticas de última milla que van desde la entrega de mercancías, hasta la contratación de personal calificado y desarrollo tecnológico personalizado. Todo ello con un resultado impactante: lograr que el 95% de las entregas se hagan a tiempo.

Tres excelentes ejemplos de talento e innovación en España que demuestran, como dijo uno de los ponentes “que en este país podemos hacer las cosas bien si queremos”.

cel@cel-logistica.org

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Una de las principales causas de accidentes y siniestros con daños a la carga se encuentra en la deficiente estiba y trincaje

Trincaje y estiba

La estiba se refiere a la adecuada colocación y distribución de la carga para garantizar la estabilidad y seguridad durante el tránsito previsto. El trincaje se refiere a la sujeción física de la carga en el buque o el vehículo del que se trate con cinchas, cadenas, madera, etc. La carga debe igualmente ser estibada y fijada en cada Unidad de Carga de Transporte. La UCT es un contenedor, vehículo, o medio de transporte intermodal. Las unidades de carga deben a su vez estibarse y trincarse convenientemente en el buque. Una de las principales causas de accidentes y siniestros con daños a la carga se encuentra en la deficiente estiba y sujeción de la carga. Caídas de la carga al mar, corrimiento de carga, desprendimiento de bultos en el contenedor, golpes de un bulto contra otro...

La regulación del trincaje es doble. En la medida en que se han contratado los servicios de trincaje y sujeción de la carga por el cargador, transitario u operador de transporte de forma específica, la labor de trincaje o sujeción de la carga es una modalidad de contrato de obra, y como tal contrato individualmente considerado es un contrato de arrendamiento de servicios en el que la obligación de la empresa de trincaje es de resultado y no simplemente de medios. Esto quiere decir que, en caso de daños a la carga por una sujeción deficiente, la empresa de trincaje responde de los daños a la carga si no prueba otra causa que los produjo. No hay límite de responsabilidad y la acción ante los tribunales se puede iniciar en el plazo de cinco años. Sin embargo, si la relación entre el cargador y la empresa de trincaje es la propia de un contrato marítimo que incluye diversas fases, entre ellas la estiba y el trincaje de la mercancía, la relación entre el cargador y la empresa de trincaje está regulada por las normas más beneficiosas que regulan el transporte marítimo. En tal caso, la empresa de trincaje se puede acoger al límite de responsabilidad de 2 DEG equivalente a 2,5 euros por cada kilogramo de carga dañada y el inicio de las acciones ante los tribunales debe llevarse a cabo en el plazo de caducidad de un año. Es decir, el trincador será un contratista de servicios de obra cuando le reclama el transitario o cargador que le subcontrata de forma individualizada, y será transportista en todos los demás casos.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Hacer sostenible la movilidad urbana impulsará la economía”.

Raquel Sánchez
Ministra de Transportes

“Le pese a quién le pese, el futuro del transporte está garantizado”.

José Andrés Cianca
Presidente de Asemtrasan

“Las autopistas sin peaje van a durar poco: Bruselas no perdona”.

Josep Vicent Boira
Comisionado Corredor Mediterráneo

“Las conversaciones con cargadores y Administración sobre la carga y descarga ha sido un fiasco y el problema se agrava con la falta de conductores”.

Pedro Alfonso
Pte. de Fedat-CETM Oper. de Tte.

“Los fondos europeos, la oportunidad para dar un salto de gigantes a la movilidad sostenible”.

Vázquez Torrón
Secr. gral. Infraestructuras (Mitma)

“El puerto no es una ciudad dentro de la ciudad, es su ciudad”.

Arcadi España
Conseller (Generalitat Valenciana)

“La digitalización en puertos jugará un papel fundamental para hacer la cadena de suministro más flexible y resiliente”.

Oscar Pernía
TIL

“Si la fiscalidad es muy alta, no podremos realizar las rutas y los camiones volverán a la carretera”.

Emanuele Grimaldi
Director general de Grimaldi Group

“La ciudad del futuro debe adaptarse a las necesidades de los operadores logísticos”.

Francisco Aranda
Presidente de UNO

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Emanuele Grimaldi**
Dir. Grupo Grimaldi

Grimaldi avanza con fuerza en Europa para reducir la descarbonización del sector del transporte marítimo con una firme política de sostenibilidad que está suponiendo una ingente cantidad de recursos. Bajo el timón de Emanuele Grimaldi, el grupo naviero italiano va a invertir más de 2.500 millones de euros en los próximos cuatro años en la puesta en servicio de veinte buques ro-ro que maximizarán su compromiso medioambiental.



↑ **Vicente Boluda**
Pdte. Boluda Corp. Mar.

El presidente de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda Fos, recibió en Madrid la Gran Cruz del Remolque y Salvamento Marítimo de la patronal de remolcadores Anare, que ha presidido en los últimos 27 años, en reconocimiento a sus méritos personales y profesionales. Actualmente, Boluda es presidente de Anave, de la Asociación Valenciana de Empresarios y de la Asociación Naviera Valenciana, entre otros cargos.



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

El Puerto de Algeciras está en buenas manos y navega con rumbo firme. Su presidente, Gerardo Landaluze, recogió el 5 de octubre en Bilbao el Premio FINE otorgado a la entidad portuaria, dentro de la categoría de Sector Portuario, en reconocimiento a su trayectoria, excelencia en el servicio y papel jugado durante la pandemia. En la gala, Landaluze hizo extensivo este galardón a los trabajadores, empresas e instituciones.



↓ **Frans Timmermans**
Vicepresidente de la CE

El vicepresidente de la CE para el Pacto Verde, Frans Timmermans, ha fijado unos objetivos muy ambiciosos en materia de medio ambiente. Pero el paquete “Fit for 55”, que engloba reformas legales de calado para regular las emisiones de gases de efecto invernadero, puede poner en riesgo al transporte marítimo ante la falta de alternativas viables actualmente, como dijo el presidente del Clúster Marítimo Español, Alejandro Aznar.

AGENDA

CONFERENCIA ANUAL DE SHORT SEA

Conferencia
11 de noviembre de 2021
Bilbao
www.shortsea.es

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/

FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE / AECOC

Conferencia
1 de diciembre de 2021
Madrid
www.aecoc.es

FRUIT LOGISTICA

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

EMPACK Y LOGISTICS & AUTOMATION

Conferencia y Exhibición
26-27 de abril de 2022
Bilbao
www.empacklogisticsautomationbilbao.com/es/

TRANSPORT LOGISTIC CHINA

Conferencia y Exhibición
15-17 de junio de 2022
Shanghái
www.transportlogistic-china.com/

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

Coca-Cola flota graneleros

Las cadenas de suministro de contenedores en Asia, Estados Unidos y Europa están bajo presión como resultado de un aumento inesperado en la demanda de carga, tras la pandemia, con retrasos en los barcos y congestión en los puertos. Para resolver este atasco, Coca-Cola ha abandonando el moderno sistema de transporte en contenedores, con el fletamento de tres buques graneleros, “Weco Lucilia C”, “Aphrodite M” y “Zhe Hai 505”. La multinacional norteamericana de bebidas logra con esta flota una capacidad de carga equiva-

lente a 2.800 TEUs que “tradicionalmente se habría enviado con las navieras de contenedores”. Otros grupos como Walmart, The Home Depot o Target Corporation están fletando buques para evitar la congestión portuaria.



La cadena de suministro se normalizará a finales 2022

Drewry ha anticipado que el período de interrupción de la cadena de suministro provocado por la pandemia durará más de lo previsto inicialmente. El consultor marítimo espera que las operaciones se normalicen a partir de finales del próximo

ejercicio. Esta situación obligará a grandes aumentos en los fletes de contenedores, así como en las previsiones de beneficios de los transportistas. Según las previsiones de Drewry, el EBIT de la industria naviera de contenedores superó los 39.200 millones de dólares en el segundo trimestre de 2021, casi un aumento de once veces en comparación con el mismo trimestre de 2020. La consultora espera que la manipulación portuaria mundial aumente en un 8,2 por ciento para este año, o un 7,2 por ciento en comparación con el ejercicio prepandemia de 2019. La estimación de incremento de manipulación portuaria para el próximo año se sitúa en un 5,2 por ciento.

Seatrade
Maritime News

Cosco elevará al 67% su participación en El Pireo

El parlamento griego aprobó un acuerdo con Cosco Shipping que permite al grupo chino aumentar su participación en el puerto de El Pireo al 67 por ciento. En su proceso de privatización desarrollado en 2016, Cosco Shipping compró una participación del 51 por ciento en la Autoridad Portuaria del Pireo (PPA), que cotiza en la Bolsa de Atenas, por 313,6 millones de dólares (271 millones de euros), con el compromiso de realizar inversiones obligatorias por valor de unos 285 millones de euros en cinco años

para comprar una participación adicional del 16 por ciento por 85,2 millones de euros. Cosco debía cumplir con esta condición clave en el pasado mes de agosto, pero se le acabó el tiempo, culpando a retrasos fuera de su control. Desde entonces ha estado en conversaciones con el gobierno heleno para resolver el problema. El ministro de Política Marítima e Insular de Grecia, Ioannis Plakiotakis, aseguró que Cosco ha concluido solo un tercio de las inversiones obligatorias hasta ahora, pero reconoció que esto se debe en parte a los litigios y la burocracia. El nuevo acuerdo añade un plazo de cinco años para la realización de las primeras inversiones obligatorias en El Pireo.

JAVIER ARÁN

CONSULTOR EN CARGA AÉREA Y AEROPUERTOS Y VICEPRESIDENTE DE FORO MADCARGO

“La digitalización y la gestión colaborativa son claves para impulsar la carga aérea”

ALFONSO ALDAY. Madrid

– Acaba de publicar el libro titulado “Cómo desarrollar la carga aérea en aeropuertos”. ¿Cuál es la receta para que esta industria despegue?

– Más que de recetas, en el libro hablo de claves. Por resumirlo, destaco tres: *hardware*, todo lo relacionado con las infraestructuras; *software*, la digitalización; y *orgware*, la gobernanza. La tesis del libro es que hay que trabajar sobre estos tres elementos de forma integral y armónica. Obviamente, también está la promoción de la actividad, que es un tema muy importante, pero lo centro en estas tres claves.

– ¿Cómo se trabaja a la vez en estas tres líneas?

– Cuando uno detecta los responsables en cada una de estas áreas se da cuenta de que abarca a un colectivo muy numeroso: a toda la comunidad de carga aérea. Las claves son la gestión colaborativa, clave en procesos cada vez más complejos, y tener una visión de que trabajar juntos no significa ir contra las estructuras gremiales. Me refiero a la asociación de transitarios, de compañías aéreas o de *courier*, que tienen su vida propia, lo mismo que la patronal de logística.

– ¿Cómo se diseña y gestiona una comunidad de carga local?

– Uno de los elementos en los que se aprecia que más han avanzado determinadas organizaciones, las más desarrolladas, es en la gobernanza. Al final, ya sea bajo la fórmula de simple asociación de carga aérea intersectorial o una más avanzada, en forma de clúster, es clave para poder avanzar en esa forma de trabajo integral.

– ¿Cuáles son los pasos?

– Los inicios son sencillos. Se ponen de acuerdo dos o tres grandes *stakeholders* del negocio y, a partir de ahí, se lanza el proyecto y se empieza a sumar actores hasta llegar a 300 empresas, en el caso de algunas de estas asociaciones.

– La pandemia ha disparado las ventas online. ¿Qué impacto está teniendo en el negocio de la carga aérea?

– Exponencial. Ha sido un elemento decisivo en los últimos años. Cerca del 80 por ciento del *ecommerce* transfronterizo viaja en avión. Una parte sustancial la gestionan los integradores. De hecho, los aeropuertos cargueros puros, que sirven a este tipo de compañías en su *hub* central o regional, han mantenido la actividad, e incluso han crecido.

– Es socio fundador y vicepresidente

Javier Arán, vicepresidente de Foro MadCargo, desgrana en esta entrevista las claves para desarrollar la carga aérea.

Con una dilatada experiencia en el sector, Arán pone el foco en la digitalización, “el futuro en el que hay que avanzar”, y la gestión colaborativa de las empresas. Además, reclama la atención de las administraciones para remar en la misma dirección y está convencido de la creación de un clúster de carga aérea en España. “Es cuestión de tiempo”.

de Foro MadCargo, una de las entidades impulsoras del ‘Manifiesto por la Competitividad de la Carga Aérea’. Dos años y medio después de su firma, ¿qué balance hace?

– Me consta el compromiso de la directora general de Aduanas y de la directora general comercial de Aena con ese manifiesto y la creación de la mesa de coordinación de la carga aérea, que es el primer producto que queremos lanzar. La pandemia nos ha roto a todos los calendarios. Estamos pendientes de que Aena convoque la primera reunión de la mesa con todas las organizaciones firmantes del documento. Este es el primer paso.

– ¿Una asociación intersectorial de la industria de la carga aérea es imprescindible para acelerar el desarrollo de este negocio?

– Para acelerar, sí. Una comunidad de carga estructurada y potente trabaja básicamente en la innovación. Y partir de ahí se genera eficiencia operativa para el aeropuerto, que le pone en el radar, por competitivo, de más compañías aéreas, más cargadores, más transitarios... Y al estar todos alineados en unos objetivos comunes se crea el círculo vicioso que desarrolla la carga.

– Hay experiencias similares en Europa, como las de Air Cargo Belgium o Air Cargo Club Deutschland-Frankfurt. ¿Qué iniciativas desarrollan este tipo de asociaciones que sería bueno trasladar a aeropuertos como el de Madrid?

– El factor diferencial de alguna de ellas, no todas, es cuando se trata de un modelo organizativo sólido, con muchas empresas. En definitiva, con recursos, presupuesto y personal dedicado dentro de esa organización. Eso marca la diferencia. Es muy difícil trabajar de una forma constante, seria y avanzar con organizaciones voluntaristas.

– ¿Cómo se consigue este modelo?

– Con un número alto de empresas asociadas, con recursos y ayudas de gobiernos regionales. Y si encima eres un clúster, se generan ayudas para innovación. Y empiezan a diferenciarse las que llamo tipo ‘club’, que se reúnen periódicamente, de las que dan un paso adelante, identifican las tipologías de productos que pueden ayudar a desarrollar el aeropuerto, las innovaciones para destacar frente a la competencia y se ponen manos a la obra.

– ¿Será mucho pensar que podríamos llegar a construir un clúster de carga aérea en España?

– En el Foro MadCargo tenemos ese objetivo.

– ¿Es factible?

– Sí. Lo que necesitamos es conseguir a las empresas, a los *stakeholders* que inicialmente quieren for-

mar parte del proyecto y den ese empujón. Es cuestión de tiempo. Estoy convencido de que va a pasar más pronto que tarde.

– ¿Qué papel tienen que jugar las administraciones?

– Pongamos de ejemplo Madrid. Barajas es su ‘puerto’ a efectos de exportaciones e importaciones. Las administraciones tienen que ser conscientes de la importancia estratégica del aeropuerto e involucrarse aportando subvenciones, ayudas y formando parte del proyecto.

– ¿Las instituciones son conscientes de ese carácter estratégico?

– No estoy muy convencido. Tenemos que trabajar todavía para lograr que sean conscientes de lo que pueden ayudar. Falta pasar de la teoría a la práctica. IATA apunta que un incremento del 1 por ciento de la conectividad aérea de un aeropuerto significa un aumento de seis puntos del import-export. Tiene una importancia extrema. Hablamos de PIB. Crecer o no crecer.

– Aena ultima la puesta en marcha de un ‘Cargo Community System’ para la comunidad de carga aérea. Una vieja reivindicación sectorial que no ha caído en saco roto.

– Es una oportunidad muy buena para avanzar en un tema absolutamente crítico. Antes de que acabe el año se van a lanzar ya las aplicaciones. De la calidad del mismo dependerá la aceptación por parte de las empresas.

– ¿Cree que las pymes del sector se sumarán a este proyecto?

– Aena asume el coste. Más facilidades no se pueden dar. Y ha nacido atendiendo las demandas concretas de la comunidad de carga aérea. Eso son buenas noticias.

– Las malas llegan de la falta de agilidad de los procedimientos aduaneros en los grandes aeropuertos. ¿Se trata de un problema de medios?

– La Aduana española está muy bien considerada en Europa. ¿Cuál es el problema? Lo resumiría diciendo la dificultad de ajustar los recursos humanos de la administración a la evolución del mercado.

– La pandemia ha tapado problemáticas como la de la congestión en el lado tierra del CCA de Barajas. ¿Estas ineficiencias penalizan el crecimiento de la actividad?

– No es un problema exclusivo de Madrid. ¿Cómo se ataca? Con infraestructuras y recursos humanos. Algunos aeropuertos han funcionado bien porque estaban digitalizados. Es una manera de atacar

CRISIS SANITARIA

La pandemia revela nuestra crónica dependencia de la bodega de los aviones de pasajeros

MADRID-BARAJAS

El futuro de la carga aérea está ligado a la evolución de Iberia

ADUANAS

El problema es la dificultad de ajustar los recursos humanos a la evolución del mercado

LA ENTREVISTA



El personaje

Vida: Javier Arán nace el 3 de julio de 1957 en Madrid.

Obra: Dentro del grupo Aena ha sido responsable del proyecto de creación de la sociedad pública Clasa. En 2019 y 2020 ha diseñado y gestionado el programa para la digitalización de la carga aérea en los aeropuertos españoles, con el desarrollo e implantación de un CCS (Cargo community Sytem). Ha trabajado como consultor especializado en transporte aéreo y carga aérea en aeropuertos en España, África y Latinoamérica, y CEO de una empresa de servicios aeroportuarios en Barcelona. Tiene una dilatada experiencia como profesor de carga aérea en programas de postgrado de logística y transporte aéreo de distintas universidades españolas, y es profesor del programa PEDEI de la escuela de negocios IE.

Milagros: Colabora activamente en el desarrollo de la carga aérea en Madrid, con el sueño de impulsar la creación de un potente clúster de la industria española de carga aérea.

triangulaciones con Asia y América, ha supuesto un antes y un después para el negocio de la carga aérea?

– Es importante, pero siempre digo que el futuro de la carga aérea en Madrid está ligado al futuro de Iberia. Su evolución marca definitivamente lo que va a ser Barajas.

– ¿Sigue faltando conectividad en los grandes aeropuertos españoles?

– Soy un poco rotundo en este punto. Madrid tiene una conectividad muy buena con Latinoamérica y ha aumentado sustancialmente con Asia, pero está un escalón por debajo de los grandes hubs intercontinentales como Frankfurt, Ámsterdam o París. Es un objetivo muy deseable en el que hay que seguir trabajando de forma proactiva para que Madrid se convierta en uno de los aeropuertos europeos con un índice de conectividad muy alto.

– Madrid-Barajas tiene una oportunidad de oro para convertirse en hub mundial de carga. En clave política, ¿cree que se tiene conciencia de su potencial?

– Está muy bien que se prevea el crecimiento de las terminales, pero no basta con eso. Falta toda la labor de promoción para intentar, de verdad, convertir Madrid en un hub intercontinental.

– ¿Debería haber una estrategia de país sobre este asunto?

– Sí. Lo que hay que configurar, hablo de Madrid, es un nodo logístico global, bien conectado con los puertos y el ferrocarril. Eso sí se convierte en estrategia país, porque excede el ámbito natural del recinto aeroportuario e integra otras cosas más que hay que poner en la mesa. Y una vez más, no solo se trata de infraestructuras, hace falta trabajar en digitalización y promoción.

las congestiones. ¿Y cuál es el resultado? La concentración de la carga en algunos aeropuertos europeos.

– Barajas, primer aeropuerto español en movimiento de carga, está a la cola de los grandes europeos en recuperación de tráficos tras la pandemia. ¿Qué explicación tiene?

– En 2019 ocurría justo lo contrario. Era uno de los que más crecía. La pandemia revela nuestra crónica dependencia de la bodega de los aviones de pasajeros. ¿Han aumentado los cargueros en este tiempo en Madrid? Sí, pero en otros aeropuertos europeos han crecido más.

– En lo más duro de la pandemia, compañías aéreas pusieron en servicio aviones de pasaje solo para carga. ¿Hay futuro para los 'preighters'?

– Ahora mismo, la demanda está por delante de la oferta. Es una situación positiva para los cargueros. Se puede seguir inyectando aeronaves previsiblemente hasta el año 2024 o 2025, cuando se estabili-

cen los tráficos de 2019 y la situación vuelva a la normalidad. Hay un plazo temporal interesante.

– Expertos apuntan que la flota de aviones cargueros crecerá de forma exponencial. ¿Lo comparte?

– Va a crecer de una forma muy significativa, pero por los integradores y los marketplaces, Amazon y Alibaba, que se van a convertir en unos players muy importantes.

– El sector recuerda con nostalgia los tiempos de Clasa por su papel de promoción de la actividad de carga aérea. ¿Debería Aena volcarse más en esta faceta?

– En el caso de Madrid, Aena sí tendría que hacer más esfuerzos en la promoción y apoyarse en la comunidad de carga.

– Aena va a seleccionar un socio inversor para el desarrollo de la primera fase del nuevo polo logístico del aeropuerto de Barajas. ¿Un espaldarazo para el negocio de la logística aeroportuaria y de la carga aérea?

– Significa que vamos a seguir teniendo capacidad, que es fundamental para seguir creciendo las instalaciones para la carga aérea.

– Uno de los proyectos de Foro MadCargo es el de los corredores digitales. ¿Qué hitos habría que cumplir y en qué fase se encuentra este proyecto?

– Vamos a hacer un primer piloto de un corredor digital con IATA, que permita hacer un seguimiento de la mercancía como si fuera un integrador virtual. Estamos seleccionando con qué aeropuerto. La idea es largo radio. Un aeropuerto en Latinoamérica. Y a partir de ahí, cuando veamos que funcione, el objetivo es lanzar todos los que seamos capaces. Está ligado a la digitalización y es el futuro en el que hay que avanzar para esa eficiencia operativa que mencionaba al principio.

– ¿El establecimiento de las grandes aerolíneas de Oriente Medio en España con vuelos de largo radio y



El proceso de privatización parcial de Renfe Mercancías levanta suspicacias en el sector

Competidores y sindicatos exigen transparencia y cuestionan una futura *joint venture* con un socio industrial que heredaría los principales activos y tráficos, pero no la deuda

► El proceso de privatización parcial de Renfe Mercancías levanta suspicacias y reticencias en el sector. Empresas competidoras y sindicatos exigen la máxima transparencia a la par que alertan sobre la creación de una sociedad conjunta con un socio industrial que herede activos y tráficos, mientras que la deuda seguiría afectando al Estado.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Renfe Mercancías ha dado inicio al proceso para la búsqueda de un socio industrial. Su consejero delegado, Joaquín del Moral, considera que esta medida representa “la mejor forma de alcanzar el objetivo de convertir a la compañía en un operador logístico integral con presencia internacional”.

“Creemos -añadió- que es una buena solución de futuro para Renfe Mercancías”, por lo que ya han iniciado el proceso para obtener la autorización por parte de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno, previa solicitud del accionista de la compañía, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Centro de gestión de alta tecnología digital de Renfe Mercancías en Madrid.

Sin embargo, el proyecto de creación de una sociedad conjunta al 50 por ciento con un socio industrial ha levantado muchas suspicacias en el sector. Tanto las empresas competidoras como los propios sindicatos están decididos a poner la lupa tanto en la transparencia del proceso como en la fórmula que se plantee utilizar para poner en marcha esa sociedad conjunta.

El principal temor en el sector es que se produzca un traspaso de los activos y tráficos más rentables a la nueva sociedad, que a su vez nacería sin el lastre de la deuda millonaria que atenaza desde hace años a Renfe Mercancías.

En la práctica, en unos meses podrían convivir en el mercado dos sociedades paralelas. Por un lado, la actual Renfe Mercancías, cien por

cient pública, que se quedaría con los activos menos valorados, los tráficos menos rentables y la cuantiosa deuda histórica. Mientras tanto, paralelamente, arrancaría un nuevo operador segregado, libre de deuda y con los mejores activos y tráficos con los que cuenta actualmente en cartera el operador ferroviario público.

“No podemos consentir una maniobra de este tipo”, denuncia a TRANSPORTE XXI el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero. “Esto supondría poner en marcha una especie de ‘Renfe Mercancías buena’ que partiría con clara ventaja frente a nuestras empresas, poniéndolas en serio riesgo, mientras la otra hipotética ‘Renfe Mercancías mala’ no tendría ningún futuro y seguiría arrastrando una deuda millonaria que tendremos que asumir entre todos los españoles”, afirma.

En este sentido, “queremos que este proceso se haga de la forma más transparente posible y con las máximas garantías para una competencia leal en el sector ferroviario de mercancías”, añade Pedrero.

“Si esto no es así, nos van a encontrar en todos los frentes posibles, tanto en el judicial como ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) o ante la Administración”, advierte. “Estaremos, por ejemplo, ojo avizor también con la posibilidad de subvenciones cruzadas”, añade.

El sector quiere las máximas garantías de una competencia leal

Por su parte, fuentes sindicales han señalado a este periódico desconocer los principales detalles de hoja de ruta que tiene previsto emprender Renfe Mercancías para su privatización parcial. “Estamos a la expectativa, pero lo que nos está llegando no suena nada bien”. En este sentido, “no estamos de acuerdo en que se apueste por privatizar una parte de la actividad de mercancías”, si bien reconocen su escepticismo ante una medida “que se ha intentado en otras ocasiones y finalmente no ha terminado por cuajar”.



MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com

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


AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS





COSCO SHIPPING

We Deliver Value
价值·因运而生



DIAMOND LINE

Diamond Line, Diamond Quality!



www.coscospain.com



Fruit Attraction / 16-17

La Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas pone cada vez más el foco en la logística



Jornadas CEL / 18

Tecnología y digitalización en el centro de las cuadragésimas jornadas del Centro Español de Logística (CEL)

La Audiencia Nacional ratifica la multa millonaria a Transfesa

Al cierre de la presente edición todo apuntaba a la inminencia de la publicación por parte de la Audiencia Nacional de la sentencia sobre la multa millonaria a Renfe Mercancías. Como se recordará, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sancionó a Renfe Mercancías por “abuso de posición de dominio” y “acuerdos restrictivos”. Tras desestimar recientemente el recurso del operador ferroviario público de mercancías en el que argumentaba que la CNMC le había imputado dos sanciones por la misma infracción, la sala de lo contencioso-administrativo ultima la publicación de

la sentencia definitiva sobre el fondo de la cuestión. Y los precedentes no son nada buenos para la pública. La Audiencia Nacional acaba también de hacer pública la sentencia en la que ratifica la sanción por importe de 10,51 millones de euros que en su día le impuso a Transfesa y un grupo de empresas del operador ferroviario público alemán DB, en el marco de la misma actuación de la CNMC. Esta sentencia ratifica la sanción por vulneración del Artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC), que hace referencia a acuerdos colusorios, cárteles, cierres de mercado, etc. Este es uno de los

motivos por los que también se sancionó en su momento a Renfe Mercancías. La CNMC aplicó una multa de 50 millones de euros a la pública por vulnerar el citado Artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia. Además, en el caso de Renfe añadió una segunda sanción de 15 millones de euros por vulneración del Artículo 2 de la LDC, en este caso por abuso de posición dominante en el mercado. La sentencia en torno al recurso presentado en su día por Transfesa y el grupo de empresas de DB contra la sanción millonaria interpuesta por la CNMC establece que la resolución de 2017 de este

organismo “está ajustada a derecho”. En la citada sentencia de la sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, a la que ha tenido acceso este periódico, se establece que en la resolución de la CNMC “ni hay falta de motivación, ni se han ignorado los artículos 63 y 64 de la LDC al cuantificar la multa, ni se ha producido, en fin, infracción alguna de los principios de graduación y proporcionalidad a que se refiere la empresa demandante”. Tras este fallo, Transfesa y el resto de las empresas del grupo DB tienen la posibilidad de interponer nuevo recurso ante el Tribunal Supremo.

En este aspecto, el sindicato de maquinistas Semaf ha sido el más contundente al denunciar públicamente “la estrategia de desmantelamiento del transporte de Mercancías” en el seno de Renfe. Semaf llama la atención en torno al proceso de adquisición de 44 locomotoras por un valor que supera los 500 millones de euros en el que está inmersa la pública, “que presumiblemente serán traspasadas a la nueva empresa privada”. A juicio de esta organización sindical, “esta cesión podría suponer un caso de malversación pública”, al

crear una empresa con un socio privado, “en la que desviar el principal capital de la empresa pública en cuanto a mercancías”. En relación con el procedimiento para seleccionar el socio industrial, el consejero delegado de Renfe Mercancías ha avanzado que “será un proceso transparente, abierto y en

La posibilidad de que existan subvenciones cruzadas pone en alerta a los privados

conurrencia, a través de una figura asimilada a lo que es el diálogo competitivo en la regulación de contratación del sector público”. “No estamos contratando un servicio, ni estamos contratando un bien, estamos buscando un socio, pero queremos hacerlo de manera abierta y dando cabida a todos aquellos agentes del sector”, advierte del Moral. Renfe Mercancías ejecutará paralelamente un nuevo plan de reordenación de la sociedad. En esta línea, “tenemos que conseguir alcanzar la máxima productividad tanto de los

Socio industrial

El Consejo de Administración de Renfe aprobó a finales de septiembre iniciar el proceso para la búsqueda de un socio industrial para su filial de mercancías. El objetivo es que se convierta en un operador logístico integral con presencia internacional.

Renfe remitió el proyecto para su necesaria autorización por parte de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que es el órgano competente en esta materia.

Una vez obtenga la citada autorización, Renfe iniciará formalmente el proceso de búsqueda de un socio industrial.

La fórmula elegida para poner en marcha esta privatización parcial de Renfe Mercancías es la de una *joint venture* o sociedad conjunta, que estará participada al 50 por ciento por la pública y al 50 por ciento por un socio privado.

La búsqueda del nuevo socio se realizará a través de un “proceso transparente, abierto y en concurrencia”, según ha avanzado el consejero delegado de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral.

Formalmente, Renfe tiene previsto desarrollar este proceso de selección del nuevo socio por medio de “una figura asimilada a lo que es un diálogo competitivo en la regulación de contratación del sector público”, anticipa Del Moral.

recursos humanos como de los activos ferroviarios”, apuntó el directivo. “Es preciso lograr la máxima rotación del parque de locomotoras y vagones en la búsqueda de más eficiencia, porque tenemos que competir en un mercado muy competitivo”, resalta.

BOLUDA LINES

Daily Canarias

Conexión diaria con la península

45' HIGH CUBE / PALLET WIDE

> de 20.000 equipos

boluda.com.es

► Barcelona New Economy Week

BNEW supera la prueba con nota, convirtiendo Barcelona en epicentro de la nueva economía

Los más de 15.000 participantes, entre virtuales y presenciales, y las casi 34.000 visualizaciones consolidan el evento organizado por el Consorci de la Zona Franca

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Barcelona New Economy Week (BNEW) superó con nota el primer examen el año pasado. Y ello en plena segunda ola de la pandemia. Tan buenas notas sacó el evento híbrido, presencial y virtual, que pasó de curso sobradamente. El resultado del segundo examen no ha desmerecido al primero. Es más, las notas han superado, y con margen, las del año pasado.

La segunda edición del evento, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), ha cerrado con un total de 240 horas de contenidos generadas, 12.137 participantes, que han seguido las diferentes jornadas de forma *online*, y otros 3.000 profesionales, que lo han hecho presencialmente, durante los cuatro días que ha durado la iniciativa, celebrada entre los días 5 y 8 de octubre. Además, la BNEW ha alcanzado las 33.828 visualizaciones. Las mesas redondas del área logística han sido unas de las más seguidas, junto con las temáticas *real estate*, industria digital, sostenibilidad y *ecommerce*.

A tenor de los registros alcanzados, el Consorci, que gestó la BNEW en plena pandemia para contribuir a impulsar la recuperación económica, ha vuelto a conseguir los objetivos perseguidos. "Esta nueva edición se ha consolidado como un encuentro de referencia de la nueva economía y ha destacado por las grandes oportunidades de encontrar socios con los que construir propuestas de futuro", señaló Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB, a preguntas de este periódico.

Los nuevos verticales "han aportado un gran valor añadido: Sostenibilidad, Movilidad, Talento, Ciencia y Ciudad son temáticas transversales que han generado gran interés, ayudando a crear aún más sinergias entre los distintos sectores presentes en el evento", añadió. Estos nuevos temas se han sumado a los de logística, *real estate*, *ecommerce*, industria digital y zonas económicas que ya se abordaron en 2020.

BNEW ha contado con un programa de debates y paneles que han sumado 821 oradores en las 244 sesiones celebradas. El formato híbrido ha permitido que el 47 por ciento de los participantes fueran internacionales procedentes de 145 países. Después de España, los más numerosos han sido profesionales de Venezue-



P. Navarro (CZF), J. Collboni (Ayto. Barcelona), T. Cunillera (Gobierno), M. Villarroya (Generalitat) y B. Sorigué (CZF) en la inauguración.



La vicepresidenta primera del Gobierno, Nadia Calviño, presidió la entrega de los Premios Mejor Innovación BNEW 2021.



I. Gavín, J.M. Cruset, E. Ticó y J. Torrent en uno de los paneles.



Damià Calvet disertó sobre el papel del puerto de Barcelona.

ESPAÑA



Renfe Mercancías explicó su estrategia.



La ministra Raquel Sánchez clausuró el evento.



J. Espín (Transpríme) y N. Pavón (APMT), entre otros.



Uno de los paneles del área de movilidad.



Pere Navarro en la clausura del evento.



La sostenibilidad, una de las novedades de esta edición.

la, Colombia, México, Ecuador y Argentina. “Impulsar un evento de estas características, con una clara vocación internacional y multisectorial, fue sin duda una apuesta de riesgo en el momento en el que nos encontrábamos”, señaló Blanca Sorigué, directora general del Consorci. Sin embargo, “las cifras de seguimiento *online* nacional e internacional evidencian que las empresas y los profesionales necesitan más que nunca un espacio compartido para avanzar hacia la nueva economía”, añadió.

La capital catalana se convirtió en epicentro de la nueva economía con la BNEW que inauguró Teresa Cunillera, delegada del Gobierno en Cataluña. La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, clausuró el evento,

Panel sobre el nuevo modelo de ciudad en el vertical *real estate* Fotos: J.M y BNEW

acto que aprovechó para anunciar una inversión de 3.000 millones de euros en Cataluña en 2022.

Nadia Calviño, vicepresidenta primera y ministra de Asuntos Econó-

micos y Transformación Digital, presidió la entrega de los ‘Premios Mejor Innovación BNEW 2021’. El galardón a la mejor *startup* de BNEW Logistics se lo llevó Newe.

Precisamente, “uno de los hechos destacados de esta edición ha sido la enorme participación de *startups*, con más de 1.100 entre el total de empresas registradas”, señala Pere Navarro.

El área logística abordó temas como la importancia de intermodalidad para los puertos de Barcelona y Tarragona. El próximo año habrá cita con el SIL. El Consorci ya ha fijado las fechas, entre el 31 de mayo y el 2 de junio. Y habrá una nueva edición de la BNEW, del 3 al 6 de octubre.

El retorno de las ferias presenciales “no restará para nada atractivo a BNEW”, segura Pere Navarro. De hecho, “consideramos que las ferias presenciales deberán incorporar alguna de las soluciones tecnológicas que utilizamos en BNEW”.



Organizado por:

slimstock
INVENTORY OPTIMISATION



V Congreso de Innovación Logística

Diseñando juntos la logística del futuro

Apúntate GRATIS

28 Octubre

Evento híbrido
Cámara de comercio (Valencia)

2 Noviembre

Evento online

Más información e inscripciones en: <https://congreso.slimstock.com>

► Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas / Madrid

‘Fruit Attraction’, foco en la logística

TRANSPORTE XXI distribuye sus especiales ‘Logística del Frío’ y ‘Puertos de España’ en uno de los primeros eventos con afluencia masiva de profesionales tras la pandemia

► La Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas ‘Fruit Attraction’ pone cada vez más el foco en la logística. TRANSPORTE XXI aprovechó para distribuir sus ediciones especiales de ‘Logística del Frío’ y ‘Puertos de España’ en uno de los primeros eventos con afluencia masiva de profesionales tras la pandemia.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

‘Fruit Attraction’, feria internacional del sector hortofrutícola, puso en valor la importancia de la logística del frío con la puesta en marcha de un espacio temático específico, ‘Fresh Food Logistics’, en el marco de su XIII edición, que se celebró del 5 al 7 de octubre en Madrid.

‘Fresh Food Logistics’, que se ha convertido en una nueva plataforma sectorial al servicio de la logística, el transporte y la gestión de la cadena de frío para alimentos frescos, estuvo ubicada en uno de los ocho pabellones de los que se compuso el certamen. Entre los organismos y empresas presentes en el pabellón dedicado a la logística se encontraban Puertos del Estado, Primafrio, Transportes El Mosca, J. Carrión, DHL, Atfrie, MSC, K+N, CETM (que acudió de la mano con GESA Mediación, Gesinplot y VRIO) y Froet, entre otros.

El certamen congregó a más de 1.300 empresas de 44 países

TRANSPORTE XXI aprovechó el certamen para la difusión masiva de ejemplares de la edición especial de ‘Logística del Frío’ y de ‘Puertos de España’, que fueron recibidos con notable aceptación por parte de los asistentes a una feria inaugurada oficialmente por el ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Luis Planas.

La feria organizada por Ifema y la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex) congregó en esta edición a 1.300 empresas de 44 países. Estas cifras suponen alcanzar los parámetros de la edición de 2018 y el 82 por ciento del total de la edición de 2019. Con una cuota de representación internacional superior al 31 por



Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado.



Andrés Valverde, director de Operaciones de Primafrio.



Diego García y Rafael Muñoz (DHL Supply Chain).



Imagen del equipo desplazado por MSC a la edición 2021 de ‘Fruit Attraction’.



Carlos Sánchez, delegado en Madrid de Transporte XXI, y Clara Bouza, directora comercial.

ciento, en la edición de 2021 destaca especialmente el crecimiento de expositores y visitantes de Latinoamérica, así como de algunos países europeos como Italia y Francia. A la feria acudieron visitantes profesionales procedentes de 118 países. Los organizadores, con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y

Alimentación y del Instituto de Comercio Exterior (ICEX) realizaron una importante inversión en su programa de invitados internacionales, lo que permitió atraer a Madrid a más de 600 compradores y *traders* de 67 países, así como jefes de compra *retail*, importadores y mayoristas de todo el mundo.

A este programa se sumó la iniciativa ‘País Importador Invitado’, que contó también con el apoyo del ICEX. En esta ocasión, los países invitados fueron Brasil, Ucrania, Corea del Sur y Bielorrusia.

‘Fruit Attraction’ ha supuesto el regreso a los eventos presenciales de Puertos del Estado y de buena parte de las autoridades portuarias españolas. No hay que olvidar que los puertos españoles manipulan anualmente más de 12 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, además de otros seis millones de toneladas en tránsito. Estas cifras “nos posicionan como el principal *hub* para las mercancías procedentes de otros continentes, particularmente de África y Latinoamérica”, señalan desde Puertos del Estado.

En este contexto, “el principal objetivo de los puertos españoles es contribuir a que España se mantenga como el principal centro de producción de la Unión Europea y apoyar a la exportación de los productos hortofrutícolas”, apuntó el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, durante su visita al *stand* de ‘Ports of Spain’. Este *stand*

ESPAÑA



Ramón Valdivia (Astic), Ángel Casado (VIIA) y Yolanda Medina (Atfríe).



Jorge Delgado, Pedro Morales y José Sánchez, en el stand de Transportes J. Carrión.



Ginés Hernández, gerente de TDI.



Cristina Rodríguez (Puerto de Valencia).



Elisa Zamora (Puertos de Tenerife).



Claudia Baptista (Kuehne+Nagel).

contó con la presencia de hasta 14 autoridades portuarias, que representan el 90 por ciento de los tráficó de productos hortofrutícolas en los puertos españoles.

En concreto, las de Algeciras, Bahía de Cádiz, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo. Además, en otro stand compartido con Mercabarna también participó en la feria el puerto de Barcelona.

Los puertos españoles disponen de más de dos millones de metros cúbicos de capacidad en almacenaje frigorífico. Además, la mayor parte de las instalaciones portuarias cuentan con servicios fitosanitarios y Puntos de Inspección Fronteriza (PIF) que facilitan la importación y exportación de todo tipo de productos hortofrutícolas.

En el marco de la feria se puso de manifiesto el liderazgo de nuestro país dentro de la Unión Europea como productor de frutas y verduras. El 22 por ciento de los 89 millones de toneladas producidas en la UE correspondieron a España, con una cifra de exportaciones por un valor superior a los 17.000 millones de euros en 2020, según los datos publicados por Faostat y Eurostat. El sector hortofrutícola español da empleo a más de 38.000 personas de manera directa.



Pau Morales y Pedro Bernal (Puerto de Tarragona).



Javier Méndez, Olga Salvador y Lluís París, del puerto de Barcelona.



Laura Bermúdez y Kate Bonner representaron al puerto de Cádiz en la feria.



Francisco Espigares y Cristina Blaya (VRIO).

LOGÍSTICA

Tecnología y digitalización en el centro de las 43 Jornadas CEL

Mango, ThyssenKrupp Elevators y Coca-Cola Iberian Partners presentan casos de digitalización de sus cadenas de suministro

► El Centro Español de Logística (CEL) vuelve fiel a la cita con la logística en la 43 edición de sus jornadas, y recupera la presencialidad y las visitas a centros de distribución. Con la digitalización en el centro de la mesa, destacaron las presentaciones de Mango, ThyssenKrupp y Telefónica, a cargo de sus responsables de logística.

JAVIER MIRANDA. Madrid

El CEL recuperó la presencialidad para celebrar la edición número 43 de sus jornadas, un evento clásico del sector que este año vino acompañado por visitas a la plataforma de comercio electrónico de El Corte Inglés en Valdemoro, y al centro de distribución y transporte de Transaher en Torrejón de Ardoz.

El núcleo de la jornada se encontró de nuevo en los casos de éxito de empresas líderes como Mango, ThyssenKrupp (TKE) y Coca-Cola. Antonio Pascual, Supply Chain Global Director de Mango, atrajo todos los focos con la presentación de la ampliación de su centro de distribución de Lliçà. Un desarrollo de 35 millones de euros que aplica las lecciones aprendidas a lo largo del confinamiento y la pandemia, en otro



Un momento de las 43 Jornadas CEL, celebradas en Madrid el pasado 29 de septiembre.

ejercicio espectacular de la empresa para adaptarse a dos indicadores atronadores: un descenso de casi el 25% de las ventas durante la pandemia, y un negocio electrónico que solo en los últimos seis meses ha duplicado las ventas de todo el año 2019. De hecho, durante la jornada supimos que el CD de Lliçà, galardonado con el premio CEL el año pasado, es además candidato a los premios logísticos de la European Logistics Association (ELA).

El responsable de la cadena de suministro de TKE en España, Ignacio Pérez, expuso la tecnología predictiva de fallas de sus ascensores, y cómo se coordina con el centro de distribución automatizado de la empresa en San Fernando para reducir los tiempos de parada del millón de ascensores instalados en España. Con un objetivo principal de 100% de disponibilidad, la empresa ha desarrollado un cambio de cadena de suministro basado en

digitalización y automatización. La digitalización se construye alrededor de una *app* llamada MAX, basada en *Internet of Things*, y que con un algoritmo de desarrollo propio emite alertas a los operarios de TKE en sus rutas de mantenimiento, señalando fallas y adelantando visitas de servicio. La aplicación alimenta las bases de *big data* de la compañía, con lo que se desarrollan los planes de mantenimiento predictivo. Logística toma información de la *app* de los pedidos, recepción, identificación y consumo de materiales que realizan los operarios, para planificar la operación del CD de San Fernando en un ciclo constante. El resultado principal es la reducción a menos de la mitad de los tiempos de espera del cliente final, un 30% de optimización de inventarios, y una centralización de *stocks* que reduce costes de transporte.

El CD de Mango en Lliçà, candidato al premio de la ELA

Coca-Cola presentó a través de su director de Transportes, Joaquín Costa, la implantación del sistema de gestión del transporte Transpo-reon. El nuevo *software* se integra en el ERP (SAP) de la compañía pero aporta mejoras sustanciales en visibilidad de las operaciones, reporte y visualización de indicadores clave. La nueva torre de control habilita una gestión logística *end to end*, que arranca en la planificación y contratación del transporte, y que permite identificar áreas de mejora y lanzar iniciativas en colaboración con los transportistas.

ViiA

CO₂
SAVER

Los frigos suben al tren
¡PREPÁRATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!

www.via.com



POLÍTICA

El Paso Central del Pirineo sigue siendo un proyecto más cercano de la utopía que de la realidad

El coste, la complejidad y la apatía política de Francia y España, sentencian el proyecto

JAVIER MIRANDA. Zaragoza

Fundación Francisco Corell organizó el pasado 6 de octubre una jornada con el título "Paso Central del Pirineo: una oportunidad de crecimiento", que reunió a expertos, constructores, transportistas y cargadores. Todos los participantes en la jornada coincidieron en que en la conexión ferroviaria y viaria directa Zaragoza-Toulouse subyace una enorme oportunidad económica. La congestión de los pasos de La Junquera e Irún, con cerca de 10.000 camiones diarios en cada paso, y los objetivos de reducción de CO2, son los otros dos pilares sobre los que se asienta el proyecto.

José Víctor Esteban, secretario general de la Fundación Corell, exponía en el discurso de apertura que "los pasos europeos son hoy claramente insuficientes, pero los intercambios van a seguir creciendo. Nuestra economía se ha multiplicado por seis desde que entramos en la Comunidad Económica Europea, y si queremos alcanzar los niveles de vida del norte de Europa, tenemos que volver a duplicar esta cifra".

El paso central se enfrenta a la falta de voluntad política

José Manuel Vassallo, director del departamento de Ingeniería Civil, Transporte y Territorio de la UPM, ofreció un completo resumen de la historia del proyecto prioritario Eje 16, y de sustitución por el Eje Mediterráneo en 2011. Su conclusión es que "ninguno de los proyectos actuales de desarrollo tiene vocación de grandeza, y de hecho los proyectos de mejora de las conexiones transpirenaicas son prácticamente inexistentes en los últimos 30 años. (...) En los Alpes se han desarrollado muchos pasos y muy complejos, pero entre España y Francia, sencillamente, no hay voluntad política. Si la hay del lado de la Unión Europea, y de hecho en un reciente informe se habla de exigir a los Estados que prioricen los fon-

dos que reciben hacia el desarrollo de corredores transfronterizos".

Jorge Ballesteros, subdirector general de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, explicitó que el túnel ferroviario en Canfranc es "sencillamente imposible".

La visión de Miguel Agulló, director de Política Estratégica de ACS, es sombría en cuanto al factibilidad del túnel ferroviario, pero defiende que "Aragón, por economía y posición estratégica, merece mucho más que esa visión centrífuga de los intercambios Norte-Sur".



Algunos de los ponentes en la jornada de la Fundación Corell.

La experiencia del ferrocarril tuvo por testigos a José Ramón Obeso, consejero de Combustibles, y Charley Schultze, director general de la Unión de Transporte Ferrocarril-Carretera (UIRR). A pesar del interés evidente del ferrocarril privado, ambos se mostraron escépticos en la solución. La opinión de los transportistas por carretera recayó en

"El túnel ferroviario de alta capacidad es sencillamente imposible"

Jean-Claude Barcos, de la patronal gala FNTR; Carmelo González, presidente del Comité Nacional; y Ruth García, directora de Marketing de Marcotran. Los tres coincidieron en la evidente oportunidad de desarrollar un paso central, pero también aportaron que hay problemas mucho más urgentes. Los cargadores españoles, representados por Carlos Castán, presidente de AEC: "no hay duda de la conveniencia de subir las cargas al tren, pero mi duda estriba en si una inversión en un paso central es más viable que potenciar los corredores mediterráneo y atlántico".

Empresas de servicios a las Empresas		OEA Operadores Económicos Autorizados	Transporte Internacional de Mercancías
 <p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>		<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>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</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros 	
 <p>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</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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 	<ul style="list-style-type: none"> <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 	
 <p>BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	
 <p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ª 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail fam@finismar.es www.finismar.es</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros 	
 <p>CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aduanas 	
 <p>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</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <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 	<ul style="list-style-type: none"> <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 	

Hitos Históricos

ID LOGISTICS

2001

Nace ID Logistics. El grupo inicia su actividad en Francia con el objetivo de convertirse en referente dentro del sector de la logística dedicada.

2002

ID Logistics comienza su expansión internacional con la apertura de la primera filial en Taiwán.

2006

Desembarco en España. El operador entra en nuestro país compartiendo la filosofía corporativa del grupo.

2012

Tras un período de expansión internacional con apertura de filiales en Polonia, Marruecos, Argentina, Rusia, Brasil o Indonesia, el grupo sale a Bolsa en la NYSE Euronext de París.

2013

Primera gran adquisición del grupo con la compra de CEPL, lo que refuerza su presencia en *ecommerce*, cosmética o moda en Francia y España. Además, ID Logistics se implanta en Alemania y Países Bajos.

2016

Apuesta por el crecimiento en España y Portugal tras la adquisición de Logiters Logística, SA. El operador se introduce en nuevos sectores como farma o electro.

2019

ID Logistics desembarca en Estados Unidos gracias a la adquisición de Jagged Peak, compañía especializada en logística de *ecommerce*.

2020

ID Logistics dispone sus instalaciones para la recepción, acondicionamiento y preparación de las vacunas contra la COVID-19 de Pfizer en España.

ID LOGISTICS, REFERENTE DEL SECTOR

El operador logístico cumple 15 años en el mercado ibérico, que ya representa el 20% del total de los ingresos del grupo a escala mundial



TRANSPORTE XXI. Madrid

ID Logistics aterrizó en el mercado ibérico en 2006 y su evolución en estos 15 años le ha convertido en todo un referente logístico.

Iberia es en la actualidad el segundo mercado más importante para ID Logistics a escala mundial, tan solo por detrás de Francia, país del que es originaria la compañía. Prácticamente una cuarta parte de los ingresos del grupo proceden de España (20 por ciento).

Desde la entrada de ID Logistics en Iberia, el sector logístico ha evolucionado en muchos sentidos. La innovación tecnológica, la consolidación del *ecommerce* como modelo empresarial y la reciente aceleración de la actividad logística por la pandemia son algunos detonantes de grandes cambios en el sector a lo largo de los últimos años. “La actividad que hemos desarrollado ha evolucionado en la misma medida que lo ha hecho la sociedad y el tejido empresarial”, señalan desde la compañía.

La innovación forma parte de la cultura corporativa de ID Logistics. “Nos hemos adaptado al ritmo de la tecnología, integrando nuevos servicios en todas las fases de la cadena logística, desde la robotización hasta el uso de temperaturas controladas”, aseguran.

ID Logistics, en este sentido, alcanzó un acuerdo con el proveedor Locus Robotics para la implantación de un modelo robotizado en su nueva plataforma de Seseña (Toledo). Un almacén de 30.000 metros cuadrados dedicado fundamentalmente a las actividades de textil y de *retail*.

La plataforma, inaugurada el pasado mes de septiembre, contará con más de 90 unidades Locus de preparación, lo que hará de este almacén uno de los más modernos desde el punto de vista tecnológico.

De hecho, “la evolución tecnológica también nos ha permitido dar grandes pasos a favor de la sostenibilidad”. Por ejemplo, la construcción de almacenes eficientes energéticamente y con suministros renovables ya es una realidad para

INICIATIVAS EN INNOVACIÓN

Apuesta por la robotización de los almacenes, una de las iniciativas más sólidas de ID Logistics, en base a modelos AMR y LOCUS implantados ya en los almacenes de Alovera y Seseña, que supone sin duda un salto relevante en cuanto a innovación como parte del ADN de la compañía.

‘**Smart Glasses**’ es uno de los proyectos de innovación liderados por ID Logistics. Se trata de unas gafas inteligentes que funcionan a través de realidad aumentada y que guían a los operarios en los procesos de ventilación, búsqueda y preparación del *stock*, lo que acorta el tiempo de formación de los trabajadores y mejora la eficiencia.

‘**Full Pallet Inventory**’ utiliza la tecnología de visión para realizar un recuento de inventario rápidamente y en movimiento. El lector móvil ‘ImageID’, especialmente diseñado y montado en una carretilla elevadora, es capaz de alcanzar hasta los 10 km/h. El sistema se adapta continuamente a la velocidad de la propia carretilla y permite reducir el tiempo dedicado a hacer inventarios en un 50%.

la firma. Igualmente, “soluciones como el transporte de carga completa, los *megatrailers* o los vehículos de gas, contribuyen a la sostenibilidad, pero también mejoran la eficiencia y la competitividad”. En definitiva, “reducir la huella de la actividad logística forma parte de nuestros objetivos y se ha convertido en uno de los factores diferenciales de nuestro Grupo ante los clientes”, matizan sus responsables.

Por otro lado, la extensión del comercio electrónico ha sido uno de los factores más determinantes en la evolución del sector, que sin duda se ha consolidado como modelo de negocio a raíz de la pandemia. “A día de hoy representa el 20 por ciento de nuestra facturación”, confirman desde la compañía.

En España, ID Logistics se ha adaptado a esta nueva realidad y la firma cuenta con cuatro grandes centros logísticos destinados a las actividades de *ecommerce*. En este sentido, “hemos

CIFRAS CLAVE

El mercado ibérico es el segundo más importante para ID Logistics en el ámbito mundial, tan solo por detrás de Francia, país del que es originaria la compañía.

La firma gestiona 64 almacenes con una superficie de más de 1.150.000 m² en España y Portugal y cuenta con más de 4.100 empleados.

La red de transporte y distribución de ID Logistics en España y Portugal dispone de una flota de 200 camiones propios y más de 800 contratados para dar servicio a todo el territorio peninsular, donde mueve más de 850 camiones diarios para todos sus clientes.

A escala global, la trayectoria de ID Logistics refleja su fuerte posicionamiento en el sector logístico, así como un crecimiento sostenido de su facturación. Como operador internacional de *contract logistics*, el Grupo alcanzó una facturación de 1.643 millones de euros en el año 2020.

El Grupo cuenta con más de 320 instalaciones en 17 países, que suman 5,8 millones de metros cuadrados de superficie en almacenes repartidos por Europa, América, Asia y África. El grupo logístico suma más de 22.000 empleados en todo el mundo.

evolucionado hacia un escenario en el que los picos de actividad estacionales, como el *Black Friday* o el período de rebajas, concentran un volumen de pedidos mayor que hace años en muy poco tiempo". Además, "la tendencia que prevemos es que estos picos sean cada vez más frecuentes durante todo el año, y no tan característicos de épocas puntuales", avanzan.

Una de las claves para la consolidación de ID Logistics como referente del sector en el mercado ibérico fue la adquisición de Logiters en 2016. "La compra nos permitió comenzar la actividad logística en sectores como farma, automoción, FMCG o electro, incorporando una cartera de clientes de primer nivel en cada uno de ellos, lo que supuso un salto cualitativo para el negocio", reconocen. "Cinco años después, el balance es muy satisfactorio en términos de liderazgo ibérico", apuntan.

La entrada en el sector farmacéutico y de la automoción supuso un gran impulso para ID Logistics tanto en el mercado español como en el portugués. Por otro lado, "el proceso de integración también ha permitido extraer aprendizajes clave de cara al futuro y perfeccionar la calidad del servicio y la gestión de los flujos de transporte entre los dos países".

Las empresas requieren cada vez más un *partner* logístico integral, con una visión 360 grados con la que aporte soluciones completas en toda la cadena de suministro. "ID Logistics es un ope-

CRECER EN ESPAÑA Y PORTUGAL

La estrategia de crecimiento de ID Logistics en el mercado ibérico se centrará en dos ejes principales.

Por un lado, reforzar el servicio que ya proporciona a los clientes actuales, implementando todas las mejoras posibles que le permitan mantener el servicio más cualitativo. Por el otro, "mantenemos nuestra posición compradora y estamos abiertos a valorar cualquier posible operación estratégica que nos ayude a crecer en el mercado ibérico si surgiera", avanzan desde la compañía. Esta estrategia sigue la misma línea del Grupo ID Logistics en el plano internacional, tras la última adquisición de Jagged Peak. "No descartamos ninguna opción comercial relevante que impulse nuestro liderazgo en el mercado ibérico, por lo que, si se presenta la oportunidad, valoraremos todas las alternativas", confirman.

En cuanto a los planes de inversión en los próximos ejercicios, en ID Logistics ponen el foco en el I+D+i y la tecnología "que es más necesaria que nunca". La

compañía mantendrá su "clara apuesta por ella para seguir desarrollando nuevos proyectos, investigaciones y soluciones innovadoras que nos permitan ofrecer un valor añadido real para nuestros clientes".

A su vez, la consolidación del comercio electrónico eleva la tendencia hacia la creación de *microhubs* logísticos situados más próximos en las ciudades. "Debemos replantearnos la opción de adquirir este tipo de centros, que nos permitan dar una respuesta más ágil a los clientes, que trabajan con mayores volúmenes de pedidos y *lead times* cada vez más reducidos".

Los objetivos del grupo en cuanto a sostenibilidad también concentrarán gran parte de la inversión del operador logístico, de cara a cumplir con todos los compromisos y metas marcados.

Por último, "en ID Logistics somos firmes defensores de la inversión en formación y capacitación profesional, tanto a nivel tecnológico como de especialización sectorial", remarcan.

"COMO PARTNER LOGÍSTICO, NUESTRO COMPROMISO CON LA REDUCCIÓN DE CO₂ Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA ES TOTAL"

rador líder en *contract logistics*, es decir, gestionamos toda la operativa logística para que nuestros clientes puedan centrarse en su *core de negocio*", recuerdan los responsables de la compañía. Otro de los valores añadidos que aporta el operador logístico "es la innovación y la capacidad de estar a la vanguardia en tecnología logística".

La firma cuenta con un equipo especializado en innovación y R&D que trabaja continuamente para implementar mejoras tecnológicas que les permitan optimizar el servicio que prestan a sus clientes. También en el ámbito del valor añadido, "destacamos el firme compromiso de ID

Logistics en materia de sostenibilidad". La sociedad demanda prácticas logísticas sostenibles, no solo en el transporte de los productos, sino también en la propia gestión de los almacenes, el tratamiento de residuos o el *packaging*. "Como *partner* logístico, nuestro compromiso con las reducciones de CO₂ y la eficiencia energética es total", recuerdan.

ID Logistics es un operador logístico multisectorial que opera en *retail*, industria, textil, cosmética, *healthcare*, FMCG, automoción, *ecommerce* y electro. En este sentido, "la flexibilidad y la capacidad de adaptarnos a las necesidades específicas de cada cliente en cada uno de los sectores con los que trabajamos es uno de nuestros principales valores diferenciales", señalan. Todo esto teniendo en cuenta que las necesidades de los clientes han cambiado, especialmente desde el último año. "Desde ID Logistics nos hemos adaptado ágilmente para ofrecer servicios cada vez más personalizados y diseñados *ad hoc* para cada cliente", añaden.

RESPONSABLES DEL EQUIPO DIRECTIVO DE ID LOGISTICS IBERIA QUE HAN PARTICIPADO EN ESTE REPORTAJE

Javier Echenique
Dir. Gral. ID Logistics



Alberto García de Castro
Dir. Comercial y de Marketing



Cristina Fernández
Dir. Contract Management



Vincent Duranton
Dir. de R&D



Cemevisa abre nave logística en Madrid

Cemevisa, compañía especializada en la comercialización de mobiliario de cocina, ha puesto en marcha una nueva nave logística de 7.000 m² en Torrejón de Ardoz (Madrid)

Hipertrans inicia actividad en su nuevo centro logístico de Ocaña

Estrena nave de 5.000 m² para logística aeronáutica y proyecta completar los 25.000 m² de la primera fase a principios de 2022

► Hipertrans ha dado inicio a la actividad en su nuevo centro de 'giga-logística' ubicado en Ocaña (Toledo). La compañía ha estrenado una nave de 5.000 metros cuadrados dedicada a un cliente del sector aeronáutico, mientras proyecta completar los 25.000 metros cuadrados de la primera fase del centro a principios de 2022.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Hipertrans, compañía de transportes especiales con sede central en Algete (Madrid), ha iniciado actividad en su nuevo centro de 'giga-logística' o logística de gran volumen de Ocaña (Toledo).

La compañía ha puesto en marcha una primera instalación de 5.000 metros cuadrados que está dedicada a un cliente del sector aeronáutico, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI el consejero delegado de Hipertrans, Juan Gatnau. "Hemos afrontado unos meses de intenso trabajo para poder poner en marcha estas nuevas instalaciones", confirma Gatnau.

Las previsiones que maneja la compañía pasan por la finalización de la totalidad de la primera fase del proyecto a principios de 2022. Esta primera fase representará la completa rehabilitación de 25.000 metros cuadrados de nave logística, según señala el directivo.

Por su parte, "en la segunda fase está previsto que dupliquemos la superficie de almacenaje hasta alcanzar los 50.000 metros cuadra-



Hipertrans diversifica actividad desde el transporte especial a la logística de valor añadido.

dos", señala Gatnau. Para esta segunda fase, la compañía no maneja todavía plazos concretos. "Va a depender mucho de cómo se comporte la economía en los próximos meses", matiza Gatnau.

Y es que "en España hay pocos proyectos en la actualidad, más allá de los ligados al comercio electrónico, la alimentación o los productos farmacéuticos, mientras que en el resto de sectores todo está más complicado", reconoce.

Hipertrans proyecta duplicar la superficie del centro logístico en una segunda fase

Las nuevas instalaciones logísticas de Hipertrans se asientan sobre una parcela de 240.000 metros cuadrados ubicada en la localidad toledana de Ocaña, al sur de la Comunidad de Madrid.

El nuevo centro logístico estará dedicado principalmente a la logística para maquinaria de grandes dimensiones o logística de gran volumen, si bien la compañía también trabaja en la diversificación de una parte de las instalaciones hacia otros servicios de valor añadido.

En el nuevo centro logístico, Hipertrans tiene proyectado prestar servicios integrales y soluciones llave en mano para la gestión, almacenamiento y distribución, desde la fábrica hasta el punto final.

OPER. LOGÍSTICOS

La pandemia no ha precipitado un incremento de los stocks en almacenes

C. SÁNCHEZ. Madrid

La pandemia no ha dado lugar a un incremento de *stocks* en los almacenes, pese a que era una de las consecuencias que se pronosticaban por los expertos en un primer momento. Así se puso de manifiesto en la jornada 'La logística y el transporte del Gran Consumo', organizada en Madrid por la patronal logística UNO.

"El incremento del consumo es el que lleva a que toda superficie de almacén que se construye se ocupe rápidamente", apuntó Xavier Juncosa, director general de DSV Solutions Spain. "No hay incremento de *stock*, sino que los almacenes se están gestionando de forma más inteligente", coincidió Alberto García de Castro, director comercial y de Marketing de ID Logistics. Para García de Castro, "las empresas no van a apostar por incrementar sus *stocks* porque esto supone un inmovilizado financiero grande", añadió.

Actualmente, "hay una demanda natural del mercado de metros cuadrados de almacenaje disponibles, pero tiene que ver con que se consume bastante más", señaló.

Por su parte, Francisco Comino, director de Compras y Logística de Bell Food España, reiteró que "no hay más *stocks* en los almacenes, sino que este está mejor repartido, más cerca del destino y más optimizado". A su vez, Teresa González, head of Supply and Customer Logistics de Findus España, reconoció que "la tendencia de los fabricantes es a tener menos *stocks* y potenciar más el *picking*, con lo que la complejidad será todavía mayor para los operadores logísticos".

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

En lugar de poner solo el foco en la distribución urbana de mercancías, quizá sería bueno plantearse soluciones más imaginativas

La nueva movilidad

El delegado de Medioambiente y Movilidad del ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, reconocía que el tráfico en el interior de la autovía de circunvalación M-30 era, a principios de octubre, un 10 por ciento superior al de la prepandemia. Carabante lo achacaba a

un "trasvase de usuarios del transporte público al privado" como medida de precaución ante posibles contagios. Todo esto sin tener en cuenta los días en los que tuvo lugar la reciente huelga de maquinistas de Renfe, lo que disparó el tráfico de coches en la capital hasta unos niveles insoportables. Carabante finalizó avanzando su previsión de que en unos meses el citado trasvase se corregirá y volverá a los niveles previos a la crisis sanitaria. Aunque el delegado del ayuntamiento no lo puso sobre la mesa, cabría preguntarse también por la incidencia de la vuelta al trabajo presencial de miles de madrileños. La apuesta por el teletrabajo por parte de muchas empresas tuvo un efecto colateral positivo para la movilidad. Esto es un hecho incuestionable que cualquiera que haya circulado por Madrid lo habrá constatado. No obstante, aunque muchas

empresas han interiorizado el teletrabajo como una fórmula viable y la han consolidado de cara a los nuevos tiempos, otras han optado por volver al viejo paradigma. Sobresale en este aspecto la propia Administración. Si parece claro que un vector clave de la política europea y española es el camino hacia una movilidad sostenible, esto choca con la inexistencia de medidas que fomenten la apuesta por el teletrabajo. En lugar de poner solo el foco en la distribución urbana de mercancías, con exigentes calendarios de renovación de flotas y restricciones horarias para la carga y descarga, quizá sería bueno plantearse soluciones más imaginativas. Pregunto. Porque como dice el proverbio japonés: "No saber y preguntar es un momento de vergüenza; no saber y no preguntar es toda una vida de ignorancia".

Madrid estrena *microhub*

Citylogín y la EMT han puesto en marcha un proyecto piloto de *microhub* logístico para el reparto con flota cien por cien eléctrica en el aparcamiento de la Plaza Mayor

Nuevo curso de gestión aduanera

La Escuela de Negocios de la Cámara de Madrid impartirá en los próximos meses un curso práctico de gestión aduanera para empresas exportadoras e importadoras

Iberia ultima la venta de Cacesa con tres fondos como grandes candidatos

La transitaria, que sigue aumentando su tráfico de *ecommerce*, se verá beneficiada por un mayor apoyo financiero para crecer

► Iberia ultima la venta del cien por cien de Cacesa en un proceso de selección en el que se mantienen tres ofertas de fondos de inversión. La transitaria, que sigue aumentando sus tráficos vinculados al comercio electrónico procedente de China, se verá beneficiada por un mayor apoyo financiero a partir de ahora para crecer.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Iberia ultimaba al cierre de esta edición la venta de Compañía Auxiliar al Cargo Express (Cacesa) entre tres ofertas presentadas por otros tantos fondos de inversión.

El proceso de venta de Cacesa se inició hace meses con una gran acogida por parte del mercado, puesto que al mismo se presentaron inicialmente una veintena de empresas interesadas, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes conocedoras de las negociaciones. En el marco de este proceso de selección, Iberia ha ido reduciendo paulatinamente las candidatas hasta dejar sobre la mesa las citadas tres ofertas.

En los tres casos se trata de fondos de inversión, entre los que destacarían como grandes favoritos los fondos Talde Private Equity y Abac Capital, siempre según las mencionadas fuentes.

“El proceso de venta es muy positivo desde el punto de vista de Cacesa, porque le va a permitir crecer, ya que se va a traducir en un apoyo financiero mayor”, apuntan fuentes del sector. Además, la toma de con-

COMPañÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES SA

	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	36,28	30,59	+19%	s.d.	s.d.	30,42
Ebitda	2,26	0,70	+225%	-	-	0,58
Resultado del ejercicio	1,73	0,48	+262%	-	-	1,05
Patrimonio neto	5,99	4,75	+26%	-	-	3,90
Empleo	86	83	+4%	-	-	82

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

trol por parte de un fondo no augura cambios drásticos en la gestión de la compañía. “Lo más lógico es que se mantenga el actual equipo directivo, con Ángel Marcos al frente, ya que estos fondos no suelen tener a gente experimentada en negocios tan especializados como puede ser el de la carga aérea”, matizan.

Cacesa cerró 2019 con unas ventas de 36,28 millones (+19%)

“Manteniendo el mismo equipo directivo y con mayor apoyo financiero, las expectativas de Cacesa son muy positivas. Además, la compañía va muy bien”, vaticinan. Cacesa es una sociedad en la que el accionariado está en un 75 por ciento en manos de Iberia y en otro 25 por ciento en las de Maresa Logística, esta última participada a su vez por el fondo de capital riesgo Nexxus Iberia. En cualquier caso, el

proceso de venta afecta al cien por cien del capital de la transitaria.

Iberia ha decidido la venta de Cacesa por la situación actual del mercado provocada por la pandemia, que ha afectado de forma directa a las aerolíneas. Además, “Cacesa no es un negocio estratégico para Iberia, que con la venta hace caja para afrontar aspectos más vinculados a su negocio principal”, señalan fuentes del sector.

Cacesa ha recibido un fuerte espaldarazo en los últimos años por el incremento de los volúmenes del comercio electrónico. Cacesa mueve paquetes de grandes grupos chinos con destino a España, Europa y Latinoamérica, principalmente Brasil. La firma inició en 2015 los servicios postales desde Hong Kong a Brasil a través de su *hub* del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Un año después incorporó también grandes volúmenes de importación de comercio electrónico con destino a España y desde 2019 también con destino a otros países de la UE. Para ello, Cacesa se ha reforzado con la apertura de un segundo *hub* en el aeropuerto de Lieja (Bélgica).

AÉREO

WFS prevé invertir 3,99 millones en su nueva nave del centro de carga de Barajas

C. SÁNCHEZ. Madrid

Aena ha adjudicado a Worldwide Flight Services (WFS) el derecho real de superficie de una parcela para la construcción de una nave destinada a la actividad de carga aérea en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

La compañía de *handling* pondrá en marcha sus nuevas instalaciones dentro de una parcela de 12.279 metros cuadrados en la zona de ampliación del centro de carga aérea de Barajas, conocida como Rampa 7. La inversión prevista por parte de WFS para la construcción de las nuevas instalaciones se eleva a 3,99 millones de euros.

WFS es una de las tres firmas que presentaron oferta por la totalidad de la parcela en cuestión, que fue dividida por Aena en dos lotes. La firma de *handling* se ha impuesto en la licitación a otras dos empresas ofertantes por los dos lotes, Aerospace Cargo Logistics (ACL) y Cainiao Spain, filial española del gigante chino del comercio electrónico Alibaba, como ya adelantó este periódico. Además, Cacesa, Aeródromo de la Mancha y Alfil Logistics optaban a la concesión de uno de los dos lotes por separado.

El operador, que presentó la oferta económica más elevada por el canon para la explotación de la parcela, abonará a Aena 170.000 euros mensuales en 2022, lo que supone un total de 2,04 millones de euros en el primer año de concesión. Esta renta fija irá incrementándose progresivamente hasta alcanzar en 2051 los 226.867 euros mensuales, es decir, 2,72 millones de euros al año.

AÉREO

Aena licita la primera fase del futuro polo logístico de Barajas

Aena licita la primera fase del polo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas, lo que supone el inicio del proceso de selección del socio inversor que se sumará a este proyecto. La primera fase del nuevo polo logístico contará con 28 hectáreas de superficie, que permitirán desarrollar una edificabilidad máxima de 152.914 metros cuadrados, más otras 4 hectáreas de zonas verdes.

Su almacén en Valencia

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




sertranin

grupo logístico

+34 96 216 31 61
www.sertranin.es

Mejoras en el CIF del puerto de Huelva

Construcciones Rascón se encargará de la modernización del Centro de Inspección del puerto de Huelva para adaptar sus instalaciones a los tráficos de alimentación animal

Puerto de Cádiz dotará a Concasa de una zona ágil para inspección

Destina 1,8 millones de euros en la urbanización del espacio junto al PIF para garantizar un tránsito de 220 camiones diarios

► La Autoridad Portuaria de Cádiz dotará a la nueva terminal de contenedores, que explotará Concasa, en la ampliación del enclave, de una zona ágil para la inspección de mercancías. El puerto ha destinado un presupuesto de 1,8 millones de euros en la urbanización del espacio junto al PIF para garantizar un tránsito de 220 camiones diarios.

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

Lograr un enclave con alta productividad y flexibilidad en la línea de atraque dentro del competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar es uno de los objetivos trazados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, que preside Teófila Martínez. El puerto viene desarrollando un plan estratégico que tiene como proyecto estrella la nueva terminal de contenedores de la ampliación, una infraestructura que explotará la estibadora local Concasa en un plazo de dos años.

Para ir completando la hoja de ruta que permitirá poner en marcha la futura concesión en 2023, la Autoridad Portuaria ha anunciado que dotará a Concasa de una zona ágil para la inspección de mercancías con el desarrollo del ya construido Puesto de Inspección Fronterizo, un elemento fundamental para garantizar el tráfico de carga perecedera en contenedores por el enclave.



Operaciones de la naviera Boluda en la terminal de Concasa del puerto de Cádiz. Foto: APBC

La creación de la zona de inspección, sobre un espacio de 45.000 metros cuadrados, anexo a la futura terminal, permitirá la puesta en marcha de una zona de carga y descarga, zona de espera y aparcamiento para el transporte pesado. El proyecto, que contempla un aparcamiento para 34 camiones en el interior del Puesto de Inspección Fronterizo, incluye el dimensionamiento de los viales necesarios para dar accesibilidad al centro de inspección y las diferentes fases de la futura terminal de contenedores. El enclave garantizará una accesibilidad máxima de 220 camiones

diarios al centro de inspección, según el estudio de tráfico realizado por la Autoridad Portuaria, mientras que para las diferentes fases de la terminal se garantizan flujos de entre 476 y 798 camiones diarios. El proyecto de obra, que acaba de licitar el puerto por un importe de 1,8 millones de euros, incluye la instalación de guías para los 16 muelles de carga del PIF, para situar correctamente los camiones en el edificio, así como la puesta en servicio de cuatro estacionamientos con instalación de puntos de carga para el suministro de energía a vehículos híbridos o eléctricos.

OPER. LOGÍSTICOS

Pantoja expande su negocio logístico y de transporte a domicilio para Ikea en Francia

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

Pantoja Grupo Logístico ha reforzado su negocio logístico y de transporte para la multinacional Ikea en Francia.

Su división de Logística y Distribución ha sido seleccionada por el cargador para el servicio de transporte a domicilio (última milla) en las áreas francesas de Montpellier, Narbona y Bayona para acompañar a Ikea en su crecimiento de las ventas *online*.

En su expansión francesa, Pantoja creará una nueva filial con sede en Narbona, donde abrirá un centro logístico en febrero de 2022. La nave dispondrá entre 1.500 y 2.000 metros cuadrados de espacio para operaciones logísticas y de almacenamiento, integrado con su propio sistema informático, según han explicado fuentes del grupo a TRANSPORTE XXI.

El contrato con Ikea en Francia afianza la colaboración del grupo español con la multinacional sueca que se remonta a 2004, cuando comenzó a prestar sus primeros servicios de transporte y montaje. La compañía viene trabajando para Ikea en España y Portugal, "un hecho que ha contribuido decisivamente en la elección de la empresa como nuevo *partner* de Ikea en Francia", explican.

Para la distribución de última milla, Pantoja utilizará furgonetas eléctricas de 10 metros cúbicos de capacidad. En Portugal opera con media docena de unidades e incorporará cuatro furgonetas para sus flujos en Francia.

MARÍTIMO

Pérez Muñoz y Bergé impulsan nuevos tráficos agroalimentarios en Málaga

ANTONIO MARTÍNEZ. Málaga

El puerto de Málaga está recibiendo nuevos tráficos agroalimentarios en los últimos meses fruto del impulso de los operadores que trabajan en sus instalaciones. El enclave se posiciona como una de las dársenas andaluzas con mayor desarrollo en el negocio granelero en 2021.

Prueba de ello es la última operativa realizada por las compañías Servimad y Opemar, dentro de los entramados de Grupo Pérez Muñoz y Bergé, respectivamente, con la descarga de 54.462 toneladas de maíz en el muelle 7 del recinto por-

tuario andaluz. La operativa, la de mayor volumen de maíz durante el presente ejercicio en Málaga, se realizó en el buque 'Hako', de 199 metros de eslora, entre los días 4 y 11 de octubre. La manipulación, realizada sin emitir emisiones, según ha avanzado el puerto, ha sido posible gracias a las inversiones realizadas por los operadores para cumplir los objetivos de desarrollo sostenible trazados por la Autoridad Portuaria de Málaga, que preside Carlos Rubio.

El presente ejercicio será un año positivo para el agroalimentario en



Operativa de la descarga de maíz en el buque 'Hako' en Málaga.

Foto: APM

Málaga. Los flujos crecen a buen ritmo al cierre del pasado mes de agosto. Con ello, las estibadoras han logrado agrupar un movimiento de 389.711 toneladas, lo que supone un

35 por ciento del total de granel sólido registrado en Málaga. Los principales tráficos tratados son los cereales y su harina, así como el pienso y forrajes para animales.

MARÍTIMO

El puerto de Huelva aspira a capturar medio millón de TEUs anuales en 2030

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

El principal objetivo de la Autoridad Portuaria de Huelva, que preside Pilar Miranda, es viabilizar el crecimiento del negocio del contenedor en el enclave con la captación de nuevos tráficos. La perspectiva es alcanzar 500.000 TEUs en 2030. Esto supondría multiplicar por seis el volumen de 2020, que ascendió a 84.000 TEUs.

Para ello, el enclave está a las puertas de concluir la obra de ampliación norte del Muelle Sur, la cual se prevé que finalice en la primavera de 2022. Este proyecto permitirá disponer de 525 nuevos metros lineales de atraque de 17 metros de calado, que se sumarán a los 750 metros del muelle existente.

La infraestructura, que albergará una nueva terminal de contenedores y carga convencional, que la Autoridad Portuaria de Huelva acaba de sacar a concurso, va a permitir convertir al enclave en una dársena de referencia en la logística de la mercancía en contenedor y convencional.

La terminal pública, con una superficie máxima de 250.000 metros cuadrados, permitirá atender a la nueva generación de megabuques, unidades de 400 metros de eslora y 16 metros de calado.

La nueva instalación se tendrá que adaptar a las condiciones del mercado y podrá "llegar a ser semiautomatizada o automatizada", por lo que los licitadores podrán incluir en su propuesta la adaptación de la instalación a mayores niveles de automatización en el futuro.

La futura terminal podrá llegar a ser automatizada

El pliego permite que los actuales operadores que trabajan en la dársena, en concreto Yilport Huelva, "puedan renunciar libremente y sin condiciones a sus actuales concesiones y convertir esa renuncia en parte de su oferta". De esta forma, el puerto podrá "dedicar estos espacios revertidos anticipadamente a otros tráficos".

La concesión podrá alargarse por un máximo de 50 años si el ofertante quiere una superficie en el muelle por encima de los 200.000 metros cuadrados, mientras que sería de 35 años con posibilidad de prórroga si se opta por solicitar hasta 100.000

metros cuadrados de ocupación. La actividad mínima de la instalación, a partir de su cuarto año de actividad, deberá ser superior a los 200.000 TEUs anuales. La terminal

deberá disponer, como mínimo, de dos grúas *super post panamax* por cada 100.000 metros cuadrados de concesión y 300 conexiones para contenedores *reefer*. En cuanto a la eficiencia, las operaciones de muelle deberán garantizar una productividad mínima de 22 movimientos por grúa por hora bruta, mientras que en las operaciones de puerta los camiones no podrán realizar una estancia de más de 90 minutos. El concesionario deberá comprometerse a manipular un mínimo del 20 por ciento del volumen de carga 'import-export' por vía ferroviaria a partir del cuarto año de explotación de la terminal.



Pilar Miranda.

LOGISTICS & AUTOMATION

The future of intralogistics technology

24 & 25

NOV 2021

FERIA DE MADRID

TODAS LAS NOVEDADES QUE HARÁN MÁS EFICIENTE TU CADENA DE SUMINISTRO

Automatización para logística y packaging

Sistemas Smart y soluciones tecnológicas

Integradores de sistemas

Proveedores de servicios logísticos

Almacenamiento y Real Estate logistic

Regístrate gratis online
Código de registro: 12131

www.logisticsmadrid.com

Celebrado junto a EMPACK +34 91 541 38 03 | madrid@easyfairs.com by EASYFAIRS

España Norte

Nuevo lavadero para Transportes Bárcena

La filial de Grupo Vela Logística especializada en cargas peligrosas, residuos y líquidos tramita una licencia para un lavadero de cisternas en Parbayón, en Piélagos (Cantabria)



Beatriz Colunga y Jesús Vázquez Almuiña, directora y presidente del Puerto de Vigo.



Christophe del Mestre, Montserrat Freiria, Eva Ortiz y Celia Corral (Eimskip Logistics Spain).

► Conxemar 2021

La agilización de la operativa del PIF de Vigo impulsa el avance de la logística del 'reefer'

La vigesimosegunda edición del certamen de productos congelados del mar reunió en Ifevi a cerca de 500 empresas, tras un año de paréntesis provocado por la pandemia

IÑAKI EGUIA. Vigo

Conxemar, el certamen internacional de productos del mar congelados, ha desarrollado su vigesimosegunda edición en la feria de Vigo reuniendo a cerca de 500 empresas mayoristas, importadores, exportadores, fabricantes y distribuidores, tras un año de paréntesis provocado por la pandemia. Los operadores de la cadena de suministro mostraron su optimismo de un negocio *reefer* que mantiene una trayectoria continuada de crecimiento.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Jesús Vázquez Almuiña, mostró en Conxemar el dinamismo del tráfico de contenedores, con una subida del 10 por ciento en los ocho primeros meses de este año, y dentro del cual resaltan el alza que ronda el 12 por ciento en la pesca congelada, y de más de un 31 por ciento en frutas y hortalizas. Para el empuje de estos tráficos refrigerados, la dársena gallega ha mejorado la eficiencia de su Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) situado en Guixar. Entre las iniciativas más recientes está un nuevo centro de control fitosanitario en las instalaciones de Davila Reefer Terminal (DART) de Vigo, centrado en su operativa hortofrutícola. La Autoridad Portuaria de Vigo tiene previsto invertir unos



J. Raimundez, P. Davila, J. García-Mauriño, E. Davila, T. Palacios y P. González (Grupo Davila).



M. Pais y Antonio Fernández, de Trafema.



El Puerto de Huelva con Bernardino Abad.

cinco millones de euros en nuevas instalaciones del PIF de Guixar, con una superficie de 2.500 metros cuadrados. La entidad que preside Jesús Vázquez Almuiña también contempla en la dársena de Bouzas un segundo PIF, vinculado a la futura puesta en marcha de una nueva conexión ferri con Irlanda. No faltó a la cita la Autoridad Portuaria de Valencia. El jefe de explotación, Rubén Marín, puso en valor su elevada conectividad y las instalaciones para unos tráficos *reefer* que en 2020 rozaron los 214.000 TEUs, un 26,4 por ciento más que en 2019. La entidad, que este año ha puesto en marcha un PIF en Sagunto, suma unas 3.000 conexiones para contenedores refrigerados en las instalaciones de CSP Iberia, APMT y MSC Terminal, además del almacén de Americold, con una superficie de 16.000 metros cuadrados. Por su parte, el Puerto de Algeciras, con su comunidad portuaria encabezada por Algetransit, Americold, Bernardino Abad y Paublete, entre otras compañías, promocionó en Vigo los servicios para el *reefer*. La entidad portuaria que preside Gerardo Landaluce gestiona más de 60.000 TEUs anuales de carga frigorífica, con un alza del 222 por ciento en su operativa import-export en diez años.

Auto Radio, al Clúster de logística gallego

El operador controlado por la familia de Luis Fernández Somoza, expresidente de Azkar, se ha incorporado al Clúster de Funciones Logísticas de Galicia

Lasarte inicia envío eólico en Marruecos

La filial magrebí del grupo cántabro de transportes especiales mueve las palas eólicas desde el puerto de Nador al futuro parque de aerogeneradores de Taza



Fedacova, Asimport, Martínez Moreno Hnos. y Valenciaport.



El pte. de la AP de Marín (centro) con Pérez Torres Marítima



Representantes de la comunidad portuaria de Algeciras.



T. Lieshout (Comarsa) y M. Rumorh (MACS).



Directivos de Asthon Cargo Bilbao y MPG Group en el stand del Puerto de Bilbao y Uniport.



Sandra y Nicolas Olano del Grupo Olano.

El Puerto de Bilbao, que este año participó por primera vez en Conxemar, dio a conocer sus servicios para un tráfico de contenedores refrigerados, que en 2020 registró una subida del 85 por ciento. CSP Iberian Bilbao Terminal tiene 540 tomas de enchufe para los *reefer*.

Frioport y Progeco suman más de 10.000 metros cuadrados de naves de frío. El *stand* conjunto con Uniport reunió a directivos de Asthon Cargo Bilbao, MPG Group, Frioport y Decoexsa Bilbao, entre otros. Igualmente, el Puerto de Huelva presentó sus instalaciones en el

Muelle Sur destinadas para la carga refrigerada. Eimskip Logistics expuso en su *stand* la alianza establecida con la naviera groenlandesa Royal Arctic Line, así como la incorporación a su flota de los buques "Bruarfoss" y "Dettifoss", con la categoría *Ice class*, diseñados

para navegar en rutas del Atlántico norte. El sector logístico de Conxemar se completó con Pérez Torres Marítima; Grupo Davila y sus filiales Termavi y Altius; Comarsa; Suflenorsa; A. Pérez y Cía; Grupo Olano; Norfrío; Devesa Express y Transcodegasa, entre otros.

SOLUCIONES PUERTA A PUERTA QUE CONECTAN EL MUNDO.

Con décadas de experiencia, MSC tiene como objetivo ofrecer un transporte sin interrupciones para el envío de su carga, dando servicio a todo tipo de industrias a nivel mundial. Seguimos expandiendo nuestra red de transporte terrestre, ofreciendo servicios integrados de camiones, trenes y barcazas para satisfacer las necesidades de su cadena de suministro.

[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.





El operador italiano Ambrogio registra récord de tráficos intermodales ante la falta de conductores profesionales

► World Maritime Week

El paquete 'Fit for 55' puede "poner en riesgo la competitividad de la industria marítima"

El presidente del Clúster Marítimo Español, Alejandro Aznar, recuerda que "las navieras no disponen actualmente de una alternativa viable a los combustibles convencionales"

► Bilbao se convirtió en el punto de encuentro marítimo con la celebración del 'World Maritime Week', que puso el foco en la descarbonización y la sostenibilidad. En el evento, el presidente del Clúster Marítimo Español, Alejandro Aznar, advirtió de que el paquete 'Fit for 55' puede "poner en riesgo la competitividad del sector marítimo".

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El paquete legislativo 'Fit for 55' de la UE, que persigue reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 por ciento para 2030, supone "un reto extraordinario que puede poner en riesgo la competitividad de la industria marítima".

Así de contundente se mostró Alejandro Aznar, presidente del Clúster Marítimo Español y de Grupo Ibaizabal, tras recordar que "las empresas navieras no disponen actualmente de una alternativa viable que les permita prescindir de los combustibles convencionales". El empresario, que calificó de "muy ambiciosa" la propuesta, subrayó que plantea "demasiadas incertidumbres para un sector que está todavía intentando recuperarse de las consecuencias de la pandemia, la entrada en vigor de las normas sobre bajo contenido en azufre o de la obligación de instalar a bordo equipos de aguas de lastre".

Aznar fue el encargado de abrir la sesión plenaria de la tercera edición del evento 'World Maritime Week', que tuvo lugar del 5 al 7 de octubre en Bilbao Exhibition Centre.

Aznar: "La propuesta plantea demasiadas incertidumbres"

En el acto inaugural también participó Juan Riva, CEO de Suardiaz, que reiteró la necesidad de una normativa global, "y no local", en el marco de la OMI, para cumplir la hoja de ruta de la descarbonización del transporte marítimo. Al igual que durante su intervención en la



De izquierda a derecha, Juan Riva (Suardiaz), Javier Garat (Cepesca), Alejandro Aznar (Grupo Ibaizabal) y Luis Rodríguez Llopis (Idom).

cuarta edición de 'Green Energy Ports Conference', celebrada recientemente en Vigo, Riva apeló a la necesaria colaboración público-privada, dado que "el principal problema es que actualmente no existe en el mercado unos combustibles y unas tecnologías que se adapten a

las exigencias medioambientales de Bruselas".

La clausura de la sesión inaugural corrió a cargo de la consejera vasca de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, Arantxa Tapia, que destacó que "el mar va a tener un papel fundamental en la

transición energética y climática". Tapia, en este sentido, adelantó el plan de inversiones previsto en este ámbito de actuación, que pone el acento en la "reactivación y la mejora competitiva de la industria con la apuesta sostenible y de acción climática".

"La economía azul debería ser una prioridad de la agenda política"

La colaboración entre los sectores participantes en 'World Maritime Week' (naval, pesquero, portuario, oil&gas y energías renovables oceánicas), ha sido clave a lo largo de las tres jornadas del certamen celebrado en Bilbao Exhibition Centre (BEC), con la participación de más de 1.000 profesionales.

El presidente del Clúster Marítimo Español, Alejandro Aznar, destacó, en este sentido, la importancia del sector en España, con "un importante efecto tractor y gran influencia directa en la producción". Aznar recordó que, en España, su

VAB supera los 32.000 millones de euros, el 3 por ciento del total nacional, y emplea a unas 945.000 personas, casi el 5 por ciento del empleo del país. "La economía azul debería ser una prioridad de la agenda política", subrayó el empresario. "Esta condición de estratégico requiere de un tratamiento específico y unificado por parte de las administraciones públicas, así como la adopción de una estrategia de crecimiento sostenible", añadió. En clave positiva, el presidente del Clúster Marítimo se mostró convencido de que "sabremos

superar no solo la crisis pospandemia, sino los nuevos retos que tiene por delante la economía azul, continuando con nuestra vocación de industria competitiva e innovadora". Destacó, en este punto, la capacidad de abordar aspectos de "gran preocupación" como el medio ambiente, la sostenibilidad el empleo o el uso de fuentes energéticas eficientes. Entre los congresos celebrados en este foro destaca FuturePort, que tuvo como principal bloque los *Green Deal Implications*. La conferencia profundizó en la visión de las Autorida-

des Portuarias, los combustibles de baja huella de carbono para el sector marino, el suministro de energía en tierra o la electrificación en los puertos y terminales portuarias. Al mismo tiempo, los participantes debatieron sobre la digitalización trasladada a la práctica, las tecnologías para el desarrollo de los puertos de futuro o de la innovación abierta para impulsar la digitalización y automatización de los puertos. La entidad portuaria de Bilbao aprovechó el evento para mostrar los retos ambientales, energéticos y tecnológicos.

FERROCARRIL

Ambrogio registra récord de tráfico intermodales ante la falta de chóferes

Las siete terminales del grupo italiano crecen el 18,2%, llegando al 62% en el caso de Mouguerre, que canaliza flujo peninsular

► Grupo Ambrogio ha registrado récord de actividad en sus siete terminales intermodales, que han tenido un aumento medio de sus tráfico del 18,2 por ciento los primeros ocho meses del año, superando los volúmenes de 2020 y de 2019. La falta de conductores profesionales está incrementando la demanda del transporte intermodal.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Grupo Ambrogio espera cerrar el año con récord de actividad alcanzando los 300.000 TEUs movidos en las siete terminales que tiene el operador intermodal italiano. Ha saldado los primeros ocho meses del año con un incremento global de los tráfico del 18,2 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2020 y “superando los flujos prepandemia”, señala Fiorenzo Ambrogio, administrador de la filial española del grupo.

Por encima de la media, y con diferencia, ha crecido la actividad de la terminal de Mouguerre, que canaliza los flujos procedentes o con destino al norte de España y Portugal, acumulando un incremento del 62 por ciento, hasta agosto. Un crecimiento debido a que los trenes van



Cuenta con una flota de más de 1.300 unidades intermodales.

más llenos y a la ampliación de los servicios con Italia, que han pasado de cuatro a seis circulaciones semanales. Mouguerre tiene otra conexión con el norte de Francia de cinco frecuencias semanalmente.

Mouguerre ha pasado de cuatro a seis conexiones con Italia semanalmente

La terminal de Le Boulou, dedicada a los flujos con el arco mediterráneo, acumula un incremento similar a la media del grupo. La instalación mantiene 24 circulaciones semanalmente, de las que 18 son con Amberes (Bélgica) y seis con Mâcon (Francia). Las dos terminales francesas del operador intermodal para los tráfico peninsulares, Le Boulou y Mouguerre, suponen el 15 por ciento del volumen global de Grupo Ambrogio.

Precursores

Los orígenes del Grupo

Ambrogio se remontan a finales de los años 50 del pasado siglo cuando Domenico Ambrogio compró su primer vehículo para dedicarse al transporte internacional. En una época en la que la intermodalidad era una gran desconocida, Domenico Ambrogio decidió sumar el ferrocarril al camión, naciendo Ambrogio Trasporti en 1969, que construyó la primera terminal de Candiolo (Turín, Italia).

Grupo Ambrogio está formado actualmente por cinco sociedades. Cuenta con una red de siete terminales ferroviarias, entre las mismas, las dos para los tráfico peninsulares, Le Boulou y Mouguerre. La última más reciente, la de Verona, la puso en marcha el año pasado

Cuenta con una flota de 400 vagones dobles (dos contenedores de 40 pies) y más de 1.300 unidades intermodales. El pasado verano amplió la maquinaria con un centenar más de unidades en el marco de su plan de crecimiento.

Tanto los servicios que tiene desde Italia como los que canalizan la demanda peninsular con destino final el mercado británico han crecido el 55 por ciento. Además del ‘Brexit’, este incremento es debido a que “se une la falta acuciante de conductores británicos a que hay profesionales europeos que no quieren viajar a Gran Bretaña”. En general, el transporte intermodal está creciendo ante la “falta de chóferes que cada día es más apremiante. Cada vez hay más clientes que buscan el intermodal cuando tienen mercancía parada que no pueden mover por falta de camiones”. Además, “el tren está cada vez mejor visto social, cultural y económicamente”.



MÁS DE 300 TRENES SEMANALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

www.captrain.es

POLÍTICA

El sector petrolero pide en SUM Bilbao estar incluido en la descarbonización

AOP y Petronor muestran en el congreso de movilidad sostenible la transformación de la industria refinera para reducir emisiones

► La segunda edición del congreso SUM Bilbao reunió a 90 expertos de ámbito local, nacional e internacional para abordar los retos y oportunidades de las ciudades para consolidar una movilidad más sostenible. Entre los temas que se trataron estaban la transición energética, así como la distribución urbana de mercancías (DUM).

IÑAKI EGUIA. Bilbao

Los combustibles alternativos fueron analizados en la segunda edición del congreso sobre la movilidad sostenible, SUM Bilbao, organizado por el ayuntamiento de la capital vizcaína y Petronor. Carlos Martín, director técnico y de medio ambiente de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), recalzó que “no va a haber ninguna solución mágica para lograr la reducción total de las emisiones”. Por ello, el responsable de AOP insistió en que la industria petrolífera, “que actualmente suministra más del 50 por ciento de los recursos energéticos que demanda España y que se elevan a más del 95 por ciento en el transporte, pueda participar, en igualdad de condiciones, en el proceso de transformación hacia una economía de carbono cero”. A su juicio, para que la transición energética sea un éxito, “la administración debe respaldar iniciativas, como las propuestas por la industria del refino, que proyec-



Imagen de la segunda edición del congreso SUM Bilbao.

tan reducir las emisiones a través de la eficiencia energética, las tecnologías de captura, almacenamiento y uso del carbono, así como con la integración del hidrógeno renovable en los procesos de refino”. En esta misma dirección, el presidente de Repsol, Antonio Brufau, ahondó en el discurso de la apertura del segundo congreso SUM Bilbao, en que “transición energética es algo mucho más amplio que electrificación”. De esta forma, el máximo responsable de Repsol también englobó a “multienergía, eficiencia, electricidad cien por cien renovable, nuevos biocombustibles de bajas emisiones y carburantes sintéticos, biomasa, economía circular,

captura de CO₂, economía verde, reforestación e hidrógeno”. Martín aseguró que “el sector petrolero español, entre los más eficientes de Europa, está desarrollando un gran esfuerzo inversor para posicionarse como el más sostenible”, con proyectos para la producción de biocombustibles empleando el hidrógeno. El representante de AOP recordó la planta de Petronor en el puerto de Bilbao, así como las nuevas instalaciones de Repsol en el puerto de Cartagena, con una capacidad para producir 250.000 toneladas al año de hidrobiodiésel, biojet, bionafta y biopropano destinados a aviones y vehículos. Finalmente, Arturo Fernández

Hacia una distribución urbana sostenible

Las mejores prácticas de movilidad sostenible para la distribución urbana de mercancías fue otra de las mesas de análisis desarrollada en la segunda edición de SUM Bilbao. José Carlos Espeso, responsable del área de Smart Distribution de Aecoc, recordó la propuesta de la asociación para la DUM basada en la flexibilización del acceso y la descarga; el despliegue de redes de taquillas; la digitalización y regulación de las zonas de carga y descarga; el establecimiento de carriles multiuso; la generación, análisis de datos y difusión; y las plataformas de consolidación y modos de transporte alternativos. Sergio Paredes Sansinenea, subdirector de la red de distribución de Correos, mostró la transformación de la sociedad pública postal para consolidarse como operador de paquetería para la última milla. “La sostenibilidad es uno de los ejes del cambio”, insistió Paredes, tras anunciar que “Correos dispondrá a finales de año de 1.500 vehículos eléctricos”. Finalmente, José del Río Escobar, teniente de alcalde delegado de movilidad del Ayuntamiento de Málaga, destacó que “desde hace 15 años tienen un *hub* urbano para centralizar el reparto de paquetería, y está en proyecto crear un segundo destinado al sector *horeca*”.

Goyenechea y José Ignacio Zudaire, responsables de Petronor, pusieron de relieve la apuesta de Repsol en el ‘Corredor Vasco del Hidrógeno’, una iniciativa que reúne a 80 empresas y entidades para invertir cerca de 1.500 millones hasta 2026 en desarrollar un ecosistema con el nuevo vector energético.

MARÍTIMO

El puerto de Bilbao ganará 50.000 m² con la prolongación del Muelle AZ-1

A.ALDAY. Bilbao

Casi tres décadas después del pistoletazo de salida a la ampliación del puerto de Bilbao, la dársena sigue ganando terreno al mar. La UTE formada por las empresas Rover Maritime, Construcciones Murias y Ciomar ha arrancado las obras de prolongación del Muelle AZ-1 con el inicio de los trabajos de dragado de la zanja para la cimentación de los cajones que conformarán el futuro muelle.

La actuación, adjudicada por un importe de 27,4 millones de euros y un plan de ejecución de 18 meses,

permitirá generar casi 50.000 metros cuadrados de nueva explanada, para usos industriales, y la ampliación de su línea de atraque en unos 250 metros.

De este modo, la nueva infraestructura ayudará a descongestionar la “saturada” zona colindante, destinada fundamentalmente a graneles sólidos, según destacaron desde el organismo portuario. Un hito importante, añadieron las mismas fuentes, será la construcción de los seis cajones de hormigón armado que formarán el paramento vertical del futuro muelle, tipología estruc-



Imagen del inicio de los trabajos de dragado.

tural empleada en obras portuarias similares y que requerirá el empleo de un dique flotante.

La inversión forma parte del Plan de Empresa 2020-2024 del puerto de

Bilbao, consensuado con Puertos del Estado, que contempla un desembolso de más de 285 millones de euros, incluyendo 79 millones de la iniciativa privada.

Cataluña



Ferrovio / 32

TIE, sociedad formada por Cimalsa y el puerto de Barcelona, sacará a licitación la gestión de la terminal de Vilamalla este año

ILS crece como operador logístico triplicando capacidad

Gana también presencia en transporte por carretera ampliando flota propia y servicios

EVA MÁRMOL. Girona

ILS Servicios Logísticos (nombre comercial de Internationale Lagerlogistik Systeme) crecerá como operador logístico triplicando capacidad con una nueva plataforma multitielente. Pasará de los 10.000 metros cuadrados de superficie de sus actuales instalaciones a los 30.000 metros cuadrados con la nueva nave, todas situadas en Sant Feliu de Buixalleu (Girona), su sede central. La previsión es que la nueva plataforma esté operativa a principios de 2023.

ILS nació como operador logístico en 2007. Sin embargo, su principal actividad actualmente es el transporte por carretera, con un peso del 70 por ciento en el volumen de negocio y aportando el 30 por ciento restante las operaciones logísticas “al no poder crecer más porque habíamos alcanzado la máxima ocupación en nuestras naves”, señala Josep Maria Martínez, director general y cofundador de la compañía. Con las nuevas instalaciones, ILS espera incrementar en 10 pun-

tos el peso de las labores logísticas. La compañía trabaja directamente para fabricantes en ambas actividades. Como operador logístico, uno de sus principales clientes es el sector farmacéutico y cosmético de productos que no requieren frío. Las nuevas instalaciones tendrán temperatura controlada para productos farmacéuticos “y estudiaremos entrar también en el transporte frigorífico para el mismo sector”, añade el empresario.

El 95% de las operaciones son con medios propios

ILS Servicios Logísticos está especializada en transporte por carretera en grupaje internacional. La compañía inició el año con una flota propia de 36 camiones que espera casi doblar y llegar a las 66 unidades al cierre del ejercicio. La estra-



La compañía casi doblará flota propia hasta las 66 unidades.

Dos socios

ILS Servicios Logísticos nació en el año 2007 a iniciativa de dos profesionales con años de experiencia en el sector, Josep Maria Martínez y Herbert Karl.

Comenzó como operador logístico, realizando marginalmente transporte por carretera a través mayoritariamente de autónomos.

Trabaja directamente para los fabricantes, tanto como operador logístico como para labores de transportista. Los principales sectores a los que presta servicio son el farmacéutico, automoción (importación), *retail* y mercancía general.

Gestiona una media de 1.800 envíos al mes. La compañía, que tiene la sede central en Sant Feliu de Buixalleu (Girona), cuenta con una plantilla de 60 trabajadores de los que 40 son conductores.

La estrategia de la compañía ha pasado por internalizar las operaciones de transporte, que empezó desarrollando sobre todo con autónomos. Actualmente, “llegamos con medios propios al 95 por ciento de las operaciones”. Sus principales mercados son Alemania, Suiza, Polonia, Chequia y Benelux. La compañía ha ampliado servicios a Suiza y Polonia al pasar de dos salidas semanales a diarias con ambos países. En el primer caso, la ampliación ha llevado aparejada un nuevo correspondiente, mientras mantiene el mismo agente en Polonia.

ILS registró unas ventas de 5,84 millones de euros en 2019, según el Libro Blanco del sector de TRANSPORTE XXI. “Alcanzamos los 6,4 millones de euros en 2020”. Para este ejercicio, “preveíamos un crecimiento del 13 por ciento y ya estamos en el 31 por ciento más”.

MARÍTIMO

La conectividad ferroviaria es “una prioridad” para el puerto de Barcelona

EVA MÁRMOL. Barcelona

“La prioridad número uno del puerto de Barcelona es la conectividad ferroviaria”, señaló Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria, en una jornada celebrada en el marco de la BNEW. El responsable portuario calcula una inversión de unos 600 millones de euros durante los próximos ocho años en conexiones intermodales, que incluyen los pendientes accesos ferroviarios (y viarios) y la nueva terminal en el antiguo cauce del río Llobregat.

La dársena catalana no puede crecer más físicamente, “los límites físicos están y no se van a mover”. La alternativa es “reordenar las actividades en las aguas abrigadas dentro de los límites del puerto para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad”, añadió en referencia al nuevo muelle Cataluña, donde se con-

centrará el tráfico de contenedores, y a las nuevas terminales en el muelle Adosado, donde estarán los cruceros.

Ello aportará “más eficiencia, más sostenibilidad y, lógicamente, más actividad”. Damià Calvet hizo hincapié en que “queremos crecer de forma sostenible y este crecimiento no necesita ampliación física”.

En cuanto al calendario para los pendientes accesos terrestres, “el proyecto básico estará en el primer semestre del año”. El responsable portuario aprovechó el interés del Gobierno en descentralizar instituciones para pedir una oficina técnica para desarrollar las obras, “que deberíamos gestionar desde Cataluña”.

Por otra parte, Damià Calvet mostró la disposición a utilizar espacio portuario para la última milla.



GSM
Global Logistics & Tank Containers

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

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

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

FERROVIARIO

TIE sacará a concurso la terminal de Vilamalla antes de finalizar el año

Operadores internacionales muestran interés por la instalación, que lleva años en desuso, ubicada junto a la frontera francesa

► TIE, sociedad formada por Cimalsa, empresa pública de la Generalitat que promueve plataformas intermodales, y la Autoridad Portuaria de Barcelona, sacará a concurso la terminal de Vilamalla, junto a la frontera francesa, antes de fin de año. Operadores internacionales han mostrado interés por la terminal, que está en desuso.

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte internacional que utiliza el paso terrestre de La Jonquera (Girona) tendrá más opciones de cruzar Los Pirineos en tren con la puesta en marcha de la terminal de Vilamalla, situada junto a la frontera francesa, sobre todo cuando cuente con la conexión en ancho de vía internacional (UIC).

Terminal Intermodal de L'Empordà (TIE), sociedad formada por Cimalsa (52 por ciento) y la Autoridad Portuaria de Barcelona (48 por ciento), sacará a concurso la gestión y comercialización de la terminal, que está en desuso, antes de finalizar el año.

“El concurso es inminente”, aseguró Isidre Gavín, secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat, en una jornada en el marco de la BNEW. La terminal cuenta con dos vías en ancho ibérico. Hace años, empresas como Tradisa o VIIA mostraron interés por la terminal, eso sí, siempre que llegara el UIC.

Aunque el ancho internacional sigue sin llegar, por el momento, “nos ha sorprendido la avalancha de interés que hace pocos meses era



Vista aérea de la terminal formada por dos vías en ancho ibérico.

“cero” por parte de empresas, “sobre todo grandes compañías internacionales, dispuestas a presentarse si convocáramos el concurso”, señaló Enric Ticó, presidente de Cimalsa. Y es por ello que “estamos con los últimos detalles técnicos para sacar el concurso lo antes posible”.

La terminal forma parte del desarrollo de un hub intermodal

En cuanto a la futura conexión de la terminal con el UIC, obra que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, “seguimos trabajando con el Adif. El trabajo técnico ya está cerrado. Esperamos concretar las condiciones económicas para hacer el ancho

internacional”, señaló Isidre Gavín. Además de la conexión en UIC, la actuación incluye la prolongación del apartadero actual hasta 800 metros y la construcción de otro apartadero también de 800 metros, ambos en los anchos internacional e ibérico.

La terminal de Vilamalla forma parte del desarrollo de un hub intermodal en el noreste de Girona, promovido por Cimalsa, que incluye la plataforma Logis Empordà. La empresa pública de la Generalitat, dedicada a la promoción de centros de transporte y plataformas intermodales, ha finalizado recientemente la urbanización de la segunda fase de Logis Empordà: “Se ha alquilado en pocos meses y ya estamos trabajando en una nueva ampliación”, añadió Enric Ticó. Cimalsa proyecta otra terminal ferroviaria en la zona que desarrollaría si existiera demanda.

MARÍTIMO

El SEA gestiona 4,17 millones de toneladas de agroalimentos en un año

El Sistema de Entregas de Agroalimentos (SEA) del puerto de Tarragona ha gestionado 4,17 millones de toneladas de este tipo de producto en su primer año. Para alcanzar este volumen, por la plataforma han pasado 91.691 encargos de productos agroalimentarios, que se han traducido en un total de 154.661 entregas. Este sistema ha supuesto una reducción de 2,5 millones de euros mensuales en coste de oportunidad para las empresas, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. De forma directa, los aproximadamente 2.000 camiones que operan diariamente en el puerto han reducido de media en 50 minutos el tiempo de espera para cargar. El SEA ha conseguido mitigar uno de los principales problemas de tráfico y de congestión en la dársena catalana. Antes de la implantación de la plataforma, la media de tiempo de espera de un conductor para cargar en una de las terminales de graneles era de hasta 130 minutos.

CARGADORES

Decathlon gana capacidad en la ZAL con un nuevo hub continental

Decathlon ha ganado capacidad en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, donde desembarcó en el año 2008, con una nueva plataforma. Cilsa, la sociedad gestora de la ZAL, ha sido la responsable de construir las nuevas instalaciones bajo la modalidad de ‘llave en mano’. La plataforma, de 167.751 metros cuadrados de superficie, es el nuevo hub continental de la multinacional francesa, que ha supuesto una inversión de 53,4 millones de euros.

OJO AVIZOR



Eva Märmol

La pandemia no logró el año pasado ni logra este interrumpir las misiones que organiza el puerto de Barcelona desde 1998

Segura receptividad

Tanto el Consorci de la Zona Franca como la Autoridad Portuaria de Barcelona hicieron de la necesidad virtud el año pasado. Ante la imposibilidad de celebrar ferias en plena segunda ola de la pandemia, el Consorci inventó el evento híbrido, presencial y online, la Barcelo-

na New Economy Week (BNEW), de la que damos cuenta en este mismo número.

El puerto de Barcelona también innovó organizando una misión empresarial virtual, que tuvo como destino Colombia, ante la imposibilidad de realizar una acción comercial de este tipo presencialmente el año pasado.

Aunque afortunadamente la situación sanitaria ha mejorado considerablemente gracias a las vacunas y han decaído la mayoría de restricciones en nuestro país, no ha sido así mundialmente, lo que ha impedido recuperar las misiones empresariales en su formato tradicional.

Llega así ‘Port Summit Trade Mission Korea 2021’, la segunda misión empresarial virtual y la vigesimotercera acción comercial de este tipo que organiza la dársena catalana, dirigida tanto a la comunidad portuaria y logística como a los

importadores y exportadores, que tiene como destino una de las principales economías asiáticas.

Como bien señala el presidente de Ateia-Oltra, no es lo mismo el contacto humano real que el desarrollado a través de una pantalla. Pero, como también señala Emilio Sanz, es de aplaudir el esfuerzo de continuar manteniendo este tipo de acciones comerciales y no romper con una tradición que arrancó 1998.

Al escribir esta columna hace un año, no sabíamos la receptividad que tendría la primera misión virtual a Colombia. Y fue buena, reuniendo a más de 600 empresarios y profesionales que se inscribieron. Seguro que la ‘Port Summit Trade Mission Korea 2021’ alcanzará, como mínimo, la misma receptividad.

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021



OPORTUNIDADES

Corea del Sur, cuarta economía de Asia y décima en PIB del *ranking* mundial, es el destino de la segunda misión virtual organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. A pesar de ser un mercado maduro, presenta numerosas oportunidades que justifican la elección del país asiático.

Páginas 34 y 35



RELACIONES

El puerto de Barcelona es el principal socio comercial de Corea del Sur del sistema portuario español. Un rol que afianzará con la alianza con el puerto de Busan, el primero del país asiático y uno de los que más contenedores mueven del mundo, para crear una plataforma conjunta.

Página 36



PUNTOS DE VISTA

La comunidad portuaria de Barcelona destaca la oportunidad para estrechar vínculos y generar oportunidades con la acción comercial. La Autoridad Portuaria ha querido contar con todos los actores implicados en el sector marítimo a la hora de organizar el evento, señala Damià Calvet.

Páginas 37 y 39

Barcelona, el puente logístico para estrechar relaciones entre Corea y el sur de Europa

El país destino de la segunda misión virtual organizada por la Autoridad Portuaria es idóneo como puerta de entrada al mercado asiático por la apertura de su economía

► Corea del Sur, la cuarta economía de Asia, es el destino de la segunda misión virtual organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. A pesar de ser un mercado maduro, presenta numerosas oportunidades que justifican la elección. El país es una puerta de entrada atractiva al mercado asiático por el grado de apertura de su economía.

EVA MÁRMOL. Barcelona

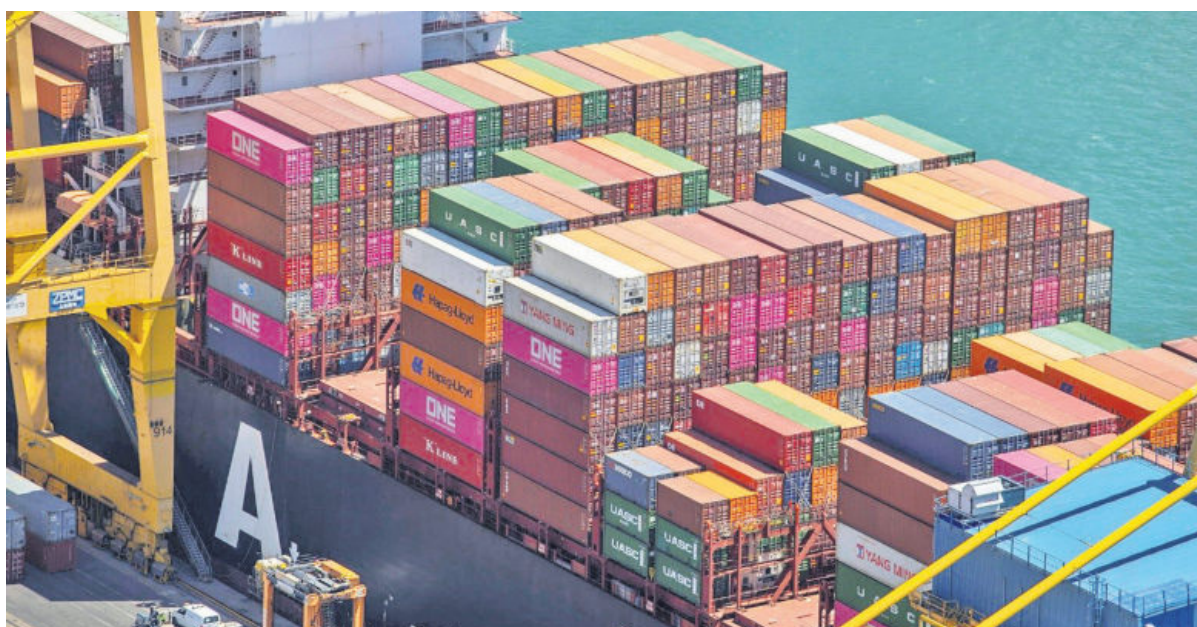
La Autoridad Portuaria de Barcelona mantuvo contra viento y marea en el difícil año pasado la misión empresarial que viene organizando desde hace años. Eso sí, no hubo otra que celebrarla en formato *online*. Ante el éxito de la primera experiencia virtual de este tipo de acciones comerciales, llega 'Port Summit Trade Mission Korea 2021', que se celebra entre los días 26 y 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. El objetivo de la misión comercial a Corea del Sur no es otro que ser "punto de encuentro empresarial internacional para fomentar el intercambio comercial entre el país asiático y Europa con el puerto de Barcelona como principal *hub* logístico facilitador de este comercio internacional", destacan desde la Autoridad Portuaria.

El país ha escalado vertiginosamente en el 'ranking' mundial

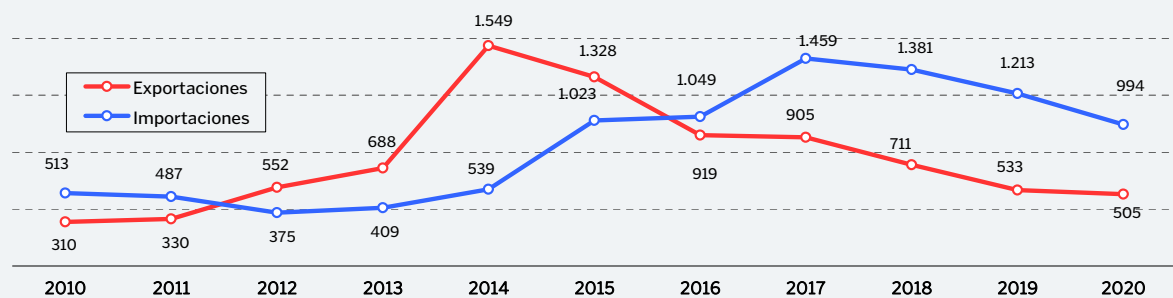
Acciones comerciales de este tipo permiten "el fortalecimiento de las relaciones institucionales y comerciales entre puertos, entre asociaciones empresariales y comunidades portuarias, dar a conocer los nuevos proyectos y avances de nuestra comunidad portuaria, impulsar iniciativas para incrementar los tráficos y sobre todo fomentar el *win to win* entre los empresarios de ambas partes", señala Manel Galán, responsable de Relaciones Externas del puerto.

La elección de Corea del Sur no es fruto ni mucho menos de la casualidad. Se trata de la cuarta economía



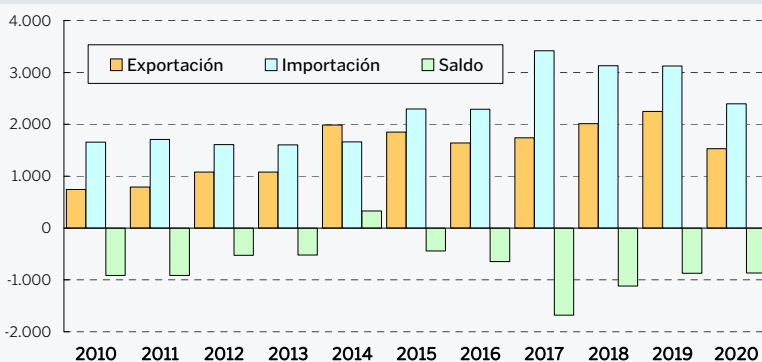
El puerto de Barcelona, *hub* logístico para fomentar las relaciones comerciales.

RELACIONES COMERCIALES ESPAÑA-COREA DEL SUR



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

BALANZA COMERCIAL BILATERAL ESPAÑA-COREA DEL SUR EN VALOR



INVERSIONES DIRECTAS ENTRE ESPAÑA Y COREA DEL SUR

Epígrafe	2019	2018	2017	2016	2015
Inversión española en Corea del Sur	0,1	1.192	5,6	232,8	9,7
Inversión coreana en España	142	99,1	23,7	108,4	13,3

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

de Asia y ocupa el décimo puesto del *ranking* mundial en Producto Interior Bruto (PIB), además de ser un mercado maduro y con alto poder adquisitivo. El país ofrece

numerosas oportunidades que justifican ser el destino de la acción comercial, según pusieron de relieve los participantes en una *webinar* sobre la misión.

"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 hasta establecerse como la potencia asiática que es hoy en día", señaló Joan Romero, director ejecutivo de Acció, agencia pública de la Generalitat para la competitividad de la empresa.

Corea es una quinta parte de la extensión de España con una población superior a los 57 millones de habitantes "y casi duplica el valor del comercio internacional español", aseguró Jerónimo Gracián, subdirector de KOTRA, agencia de promoción de Corea en España. Aunque la balanza comercial ha crecido exponencialmente entre la Unión Europea y Corea del Sur desde que firmaron el acuerdo de libre comercio en 2011, "hay margen para que España incremente las exportaciones", añade el experto. Corea del Sur ocupa el puesto número 25 de países destino de las

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

RELACIONES COMERCIALES CCAA-COREA DEL SUR



Datos en toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona (Aduana). Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Plataforma activa hasta final de año para el 'networking'

'Port Summit Trade Mission Korea 2021' mantiene una estructura similar a las misiones empresariales presenciales. No faltará la tradicional jornada empresarial ni la sesión aduanera, además de celebrarse mesas redondas sobre temas como la innovación portuaria. El acto de inauguración contará con la participación del *conseiller* Puigneró y de la directora adjunta del Ministerio de Océanos y Pesca de Corea.

Para facilitar los contactos empresariales, uno de los principales platos fuertes de las misiones presenciales, la acción comercial tendrá una plataforma creada ex profeso para potenciar el *networking*. Es más, la plataforma seguirá activa hasta finales de año, en lugar de durante los 15 días posteriores a la misión virtual celebrada en 2020.

La Autoridad Portuaria recuperará las misiones presenciales el próximo año de permitirlo la situación sanitaria. Y será el primer destino previsto en 2020, Tailandia, sin que ello suponga renunciar a un formato digital compatible con el presencial.

exportaciones españolas y la misma posición se repite a la inversa, Corea del Sur es el vigesimoquinto país origen de las importaciones españolas.

El país asiático ha apostado tradicionalmente por la I+D+i, una estrategia que ha reforzado con la pandemia. De hecho, es el principal país del mundo en inversión en I+D sobre el PIB. Corea del Sur tiene otras fortalezas como son sus conocidas multinacionales.

Además, se trata de un "país muy abierto que cuenta con acuerdos de libre comercio que cubren el 73,4 por ciento de PIB mundial y el 62,3 por ciento del comercio internacional". Y ello hace que "Corea sea la

puerta de entrada para los mercados asiáticos por las facilidades que ofrecen sus zonas de libre comercio", añade Jerónimo Gracián. Es decir, las empresas se implantan en el país para producir y exportar al resto del mercado asiático por las facilidades que dan sus zonas de libre comercio y por los acuerdos comerciales que tiene con los países limítrofes.

El Gobierno coreano ha puesto en

La movilidad del futuro demanda nuevas soluciones logísticas

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", señaló Hee Yean Lee, directora de la oficina exterior en Seúl de Acció.

Un campo donde la economía coreana está siendo pionera, y que también puede generar oportunidades, son las *startups*: "La industria coreana se está convirtiendo en el lugar de nacimiento de *startups*, lo

que supone un cambio notable en la economía del país tradicionalmente liderada por grandes corporaciones", añade la experta.

Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, es una de las compañías que explicó un ejemplo práctico de su implantación en el país con la creación de Alonso Forwarding Korea en marzo de 2012 "para impulsar el volumen de comercio entre España y Corea".

Corea del Sur es un país dinámico, en continua evolución económica, tecnológica y social, que apuesta por la digitalización y la sostenibilidad como ejes para el desarrollo e interesado en estrechar lazos con Europa, coincidieron los expertos.



ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Miembro de:
FOMENT DEL TREBALL
FETEIA-OLTRA (FIATA - ALACAT - CLECAT)

LA ASOCIACIÓN DE LOS TRANSITARIOS ORGANIZADORES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Información técnica

Asesoría jurídica

Formación continua para el sector

Escuela homologada IATA

Bolsa de trabajo y de prácticas

Barcelona, socio estratégico de Corea

El puerto catalán reforzará su papel como principal puerta marítima de la Península en los intercambios con el país asiático con la plataforma conjunta que creará con Busan

► Puerto de Barcelona afianzará su papel como principal puerta marítima peninsular en los intercambios comerciales con Corea del Sur con la alianza con el puerto de Busan, el primero del país asiático y uno de los que más contenedores mueven del mundo. Las empresas coreanas tendrán una plataforma en la capital catalana para entrar en Europa.

EVA MÁRMOL. Barcelona

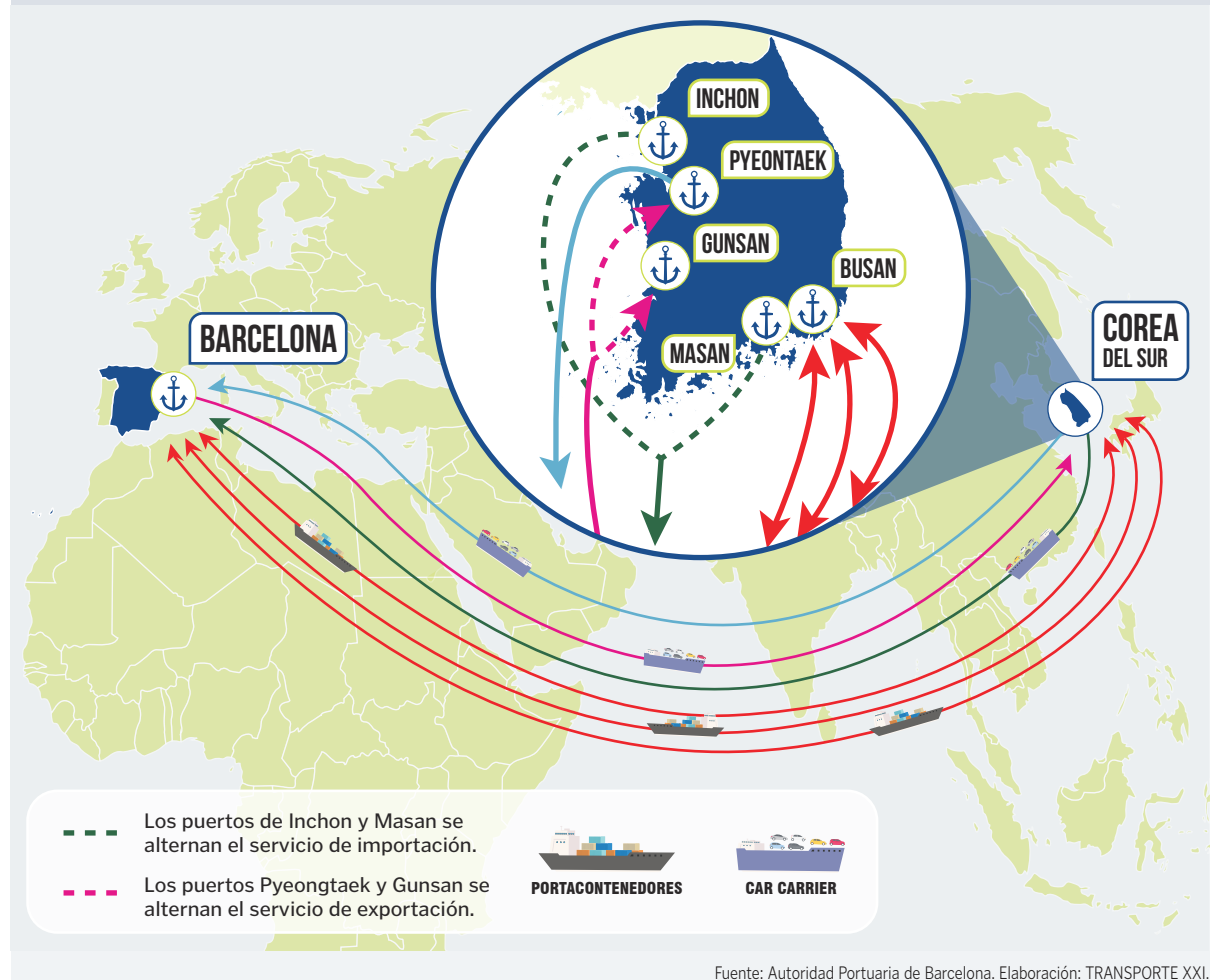
El puerto de Barcelona es el principal socio comercial de Corea del Sur del sistema portuario español. La dársena catalana alcanzó una cuota del 34 por ciento en el volumen de toneladas que se movieron por barco entre España y el país asiático el año pasado. La cuota llega al 26,7 por ciento en valor de las mercancías movidas.

Corea del Sur está en el 'Top 10' de países en tráfico de contenedores (llenos sin incluir el transbordo) con el puerto catalán. El país asiático tiene un peso del 2,7 por ciento en los contenedores que son embarcados y desembarcados en los muelles catalanes, una cuota que llega al 4,1 por ciento en el caso de las importaciones y es del 1,8 por ciento en las exportaciones. El puerto de Barcelona movió un total de 712.645 toneladas y 50.632 TEUs con Corea en 2020. Más del 80 por ciento del flujo de contenedores fue con el puerto de Busan, el primero del país asiático y uno de los principales del mundo en tráfico de contenedores.

Más del 80% del flujo de contenedores fue con Busan

La elección de Corea del Sur como destino de la misión empresarial no obedece solo a las oportunidades de negocio ya descritas: Barcelona y Busan firmaron hace un año un acuerdo de colaboración para promover un centro logístico dirigido a las empresas que hagan intercambios comerciales entre el nordeste asiático y el sur de Europa. Ambos puertos crearán una sociedad para desarrollar y gestionar una plataforma logística en Barcelona para facilitar los intercambios comerciales entre el país asiático y el sur de Europa. La misión empresarial "es la guinda a este acuerdo" y ayudará a que "la comunidad portuaria saque provecho de la labor del puerto de Barcelona de atraer empresas

CONEXIONES MARÍTIMAS DIRECTAS A TRAVÉS DEL CANAL DE SUEZ



TRÁFICOS PUERTO DE BARCELONA CON COREA DEL SUR

► TEUS			
Puerto	2020	2019	%20/19
Busan	42.187	49.110	-14,1%
Gwangyang	7.637	5.851	+30,5%
Incheon	468	1.362	-65,6%
Pyeongtaek	110	2	>999,9%
Resto puertos	230	83	+177,1%
Total	50.632	56.408	-10,2%

► TONELADAS			
Puerto	2020	2019	%20/19
Busan	609.016	678.754	-10,3%
Gwangyang	93.592	82.029	+14,1%
Incheon	6.513	19.664	-66,9%
Pyeongtaek	2.566	1.757	+46,0%
Total	712.645	793.006	-10,1%

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

coreanas", señaló Manel Galán, responsable de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria. El puerto de Busan tiene previsto desarrollar una estrategia de doble entrada al mercado europeo para acompañar a las empresas coreanas. Se ha aliado con el puerto catalán para el sur de Europa y con el de Róterdam (Holanda) para crear una plataforma similar para los trá-

ficos con el norte del continente. Barcelona cuenta con tres líneas marítimas directas de contenedores, de periodicidad semanal, con el puerto de Busan, además de otras tres con transbordos, también semanales, de los principales armadores. Tiene también tres conexiones *car carriers*. En este caso, una cada dos meses, otra mensual y la tercera quincenalmente.

PRINCIPALES MERCANCÍAS ENTRE EL PUERTO DE BARCELONA Y COREA DEL SUR. 2020

► EXPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	26.772
Automóviles y piezas	1.645
Maquinaria y recambios	7.380
Productos siderúrgicos	2.210
Otros materiales de construcción	1.274

► IMPORTACIONES

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	284.479
Automóviles y piezas	18.612
Maquinaria y recambios	14.821
Productos siderúrgicos	12.254
Otros materiales de construcción	3.173

► TRANSBORDOS

Epígrafe	Toneladas
Productos químicos	18.294
Automóviles y piezas	7.781
Maquinaria y recambios	7.154
Productos siderúrgicos	5.037
Otros materiales de construcción	2.008

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

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

PUNTOS DE VISTA



Javier Mª Vidal

La tendencia de los tráficos entre Barcelona y el país destino de las misiones es de un crecimiento progresivo

Muy fructífera

Este año, la 23ª misión empresarial de Puerto de Barcelona tiene como destino Corea del Sur, que se desarrollará en formato virtual por segundo año consecutivo como consecuencia de las medidas de prevención derivadas de la pandemia. Este gran evento *online* nos permitirá reunirnos digitalmente con los principales agentes logístico-portuarios de Corea afianzando así la alianza logística e institucional existente entre ambos puertos.

Corea del Sur es una de las economías más potentes y dinámicas de Asia, con un alto poder consumidor y un mercado estratégico que destaca en importantes sectores industriales.

Puerto de Barcelona es una infraestructura comercial de carácter internacional, tecnificada y polivalente y especializada en el intercambio de mercancías de alto valor añadido.

Disponemos de una importante comunidad logístico-portuaria y una privilegiada posición estratégica, donde la conectividad terrestre con los diferentes destinos europeos y los servicios marítimos regulares con los principales puertos nos permiten situarnos como un gran puente intermodal.

El 'Port Summit Trade Mission Korea 2021' dispone de un elemento único con la creación del primer proyecto cooperativo de revitalización del comercio internacional entre el puerto de Barcelona y el coreano de Busan para gestionar, explotar y potenciar conjuntamente un nuevo centro logístico en Barcelona, promocionando nuestro importante enclave. El puerto de Busan situará en la ZAL su plataforma de entrada de productos del nordeste asiático que serán distribuidos en el sur de Europa.

Después de cada misión comercial, la tendencia de los intercambios entre el puerto de Barcelona y el país visitado es de un crecimiento progresivo. Por ello, la importancia de las misiones comerciales que, aunque añoramos y deseamos que regrese pronto su formato presencial, seguro que será muy fructífera para todos.

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



Antonio Llobet

El puerto de Barcelona es el mejor aliado que puede tener Corea para acceder al mercado europeo

Mayor recorrido

Corea del Sur es un país que, incluso con la pandemia, ha experimentado en los dos últimos años un crecimiento económico anual estimado del 2 por ciento, siendo la 11ª economía mundial y la 4ª del continente asiático. Además, es el noveno país importador y el sexto exportador mundial de mercancías.

Por otro lado, en lo que a facilitación de los negocios se refiere, ocupa la quinta posición en el *ranking Doing Business* (190 países), mientras que España se encuentra en el puesto número 30.

Teniendo en cuenta que una de las áreas de regulación comercial que mide el *Doing Business* es el comercio a través de fronteras, Corea es un mercado interesante para las empresas que vamos a participar en la misión *online* del Port de Barcelona.

Para los Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de

Barcelona, Corea del Sur presenta muchas oportunidades porque las cifras de exportaciones e importaciones con España son, todavía, bastante bajas. En el caso de las exportaciones españolas y catalanas, pueden tener un mayor recorrido en este país en sectores como la alimentación (carnes, vinos, conservas, productos gourmet, lácteos y congelados), los productos farmacéuticos, la maquinaria y los materiales, partes y componentes que incorporan tecnología que Corea necesita importar para alimentar a sus industrias de construcción naval, automoción y electrónica de consumo, en las que son líderes mundiales.

En este contexto, el puerto de Barcelona es un importante nodo canalizador de las exportaciones e importaciones coreanas dado que, en el *ranking* de puertos españoles, ocupa la primera posición en tráfico con el país asiático.

Las cifras ponen de manifiesto que, para Corea del Sur, el puerto de Barcelona es el mejor aliado y, sin duda, está destinado a convertirse en la plataforma logística de acceso al mercado europeo para los productos coreanos, además de ser la puerta de salida de las mercancías catalanas y españolas con destino a este país asiático.

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



Emilio Sanz

Sin ser lo mismo que presencial, pone de manifiesto el interés en seguir poniendo a nuestro puerto en el mapa

Oportuno

Como es sabido, la misión empresarial del puerto de Barcelona tendrá como destino Corea del Sur en 2021, si bien en formato telemático. Particularmente, no me entusiasman las misiones empresariales telemáticas ya que por razones obvias carecen de aquel calor humano que caracteriza y genera el contacto personal.

Otro inconveniente es el creado por la diferencia horaria ya que esta circunstancia obliga a los dos países protagonistas de la misión a celebrar las reuniones en horarios muy dispares. En el caso de Corea del Sur, entiéndase que ellos asistirán a las reuniones ya avanzada la tarde mientras que para nosotros será aún primera hora de la mañana. Estas reticencias disminuyen cuando se toma conciencia de que

el puerto de Barcelona organiza estas misiones telemáticas debido a los múltiples inconvenientes derivados de la pandemia que desde finales de 2019 y principios de 2020 padece el mundo entero. Visto desde esa perspectiva no puedo más que felicitar a la Autoridad Portuaria por su iniciativa y empeño en buscar una solución alternativa que sin ser "lo mismo" pone de manifiesto el interés en seguir poniendo a nuestro puerto en el mapa.

Además, me parece muy oportuno y acertado que esta misión empresarial tenga como país de destino a Corea del Sur, debido básicamente al acuerdo de colaboración recientemente suscrito con el puerto de Busan.

Ni que decir tiene que desde la asociación que presido colaboraremos gustosamente en todo aquello que el puerto de Barcelona nos solicite para asegurar entre todos el éxito de esta misión a distancia.

Finalizo en la confianza de que para la misión empresarial del puerto de Barcelona del próximo año 2022 podamos regresar al formato presencial tan añorado. Ojalá.

Emilio Sanz, presidente de
Atea-Oltra Barcelona



Jordi Trius

Oportunidad para estrechar relaciones con los colegas coreanos, sobre todo en formación y digitalización

Compartir retos

Un año más, por razones bien conocidas, repetimos el formato virtual para desarrollar la misión empresarial de la comunidad portuaria de Barcelona, que ya se tuvo que celebrar *online* en 2020 por la pandemia.

Este año la misión nos acerca a Corea del Sur. Este es un país que se ha desarrollado con gran fuerza y dinamismo en las últimas décadas. Un país que se sitúa entre los 10 primeros del mundo en muchos de sus indicadores económicos e industriales.

En el caso del Producto Interior Bruto (PIB), Corea ocupa el décimo puesto mundial y su actividad se centra en los servicios y en el sector industrial con muy poca aportación del sector agrícola. Si

nos fijamos en el sector de la automoción, vemos que Corea se sitúa como quinto fabricante mundial con alrededor de 3,5 millones de unidades producidas anualmente.

En otros sectores como el acero o la construcción naval, Corea ocupa también posiciones muy relevantes. Para no entrar en más datos, solo comentar que el puerto de Busan está en el sexto lugar mundial en términos de contenedores con más de 20 millones de TEUs movidos anualmente y con grandes expectativas de crecimiento.

Nos encontramos pues ante un coloso. Un país y un sector marítimo-portuario del que podemos aprender y establecer puentes de colaboración. En este sentido, es un acierto que el puerto de Barcelona haya formalizado un acuerdo societario con el puerto de Busan enfocado a desarrollar la logística portuaria entre los dos países.

Los consignatarios también aprovecharemos esta misión para estrechar relaciones con nuestros colegas coreanos y compartir retos de nuestra profesión e iniciativas importantes como son la formación especializada y la digitalización en el sector.

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

LA MEJOR INFORMACIÓN **logística**

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS

PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
@Transportexxi



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com

MISION PUERTO DE BARCELONA 2021

PUNTOS DE VISTA



Damià Calvet

El interés del puerto de Barcelona por Corea lleva al acuerdo de colaboración con Busan para una plataforma que revitalizará los flujos logísticos entre ambos puertos

Todos los actores implicados

El Port de Barcelona organiza el 'Port Summit Korea 2021', una misión empresarial en formato *online* que se celebra entre el 26 y el 29 de octubre. Se trata del vigésimo segundo encuentro empresarial internacional que organiza el puerto y el segundo *online* debido a la situación que la COVID-19 sigue provocando en todo el mundo.

Corea ha sido el destino escogido este año por los representantes de la comunidad portuaria de Barcelona porque es un mercado estratégico que ofrece muchas oportunidades a las empresas catalanas. Se trata de un país de más de 50 millones de habitantes y con pocos recursos naturales, que en pocos decenios se ha situado como la undécima economía mundial y la cuarta de Asia. Corea ha posicionado sus productos industriales con éxito en todo el mundo y ahora está apostando decididamente por la I+D+i.

El interés del Port de Barcelona por Corea también nos ha llevado al importante acuerdo de coo-

peración entre la Autoridad Portuaria de Busan (BPA) y la Autoridad Portuaria de Barcelona para desarrollar un centro logístico en nuestro puerto. El objetivo es proporcionar una plataforma logística estable a las empresas que hagan negocios entre el nordeste asiático y el sur de Europa y el Mediterráneo.

Este proyecto será una herramienta para revitalizar los flujos logísticos entre los dos puertos y ayudará a la distribución de productos coreanos en Europa y en el Mediterráneo de manera muy competitiva gracias a los servicios logísticos y la conectividad que ofrece el Port de Barcelona.

Corea es hoy un mercado maduro, con una renta per cápita superior a los 41.000 dólares, y en el cual las exportaciones catalanas representan el 22,8 por ciento del total de exportaciones españolas a este país. El país asiático ofrece grandes oportunidades a sectores como los productos *gourmet*, vehículo autónomo, medio ambiente e inteligencia artificial, entre otros.

Como en las anteriores misiones empresariales, el 'Port Summit Korea 2021' se dirige a los agentes logísticos y a los importadores y exportadores de Corea y Cataluña interesados en detectar nuevas oportunidades de negocio.

Hemos querido contar con todos los actores implicados en el sector marítimo y por ello el programa incluye intervenciones de los máximos responsables institucionales, como son el vicepresidente y consejero de Políticas Digitales y Territorio de la Generalitat de Cataluña, Jordi Puigneró, el director adjunto del Ministerio de Océanos y Pesca de Corea del Sur, Suyeon Kim, y el embajador de España en Corea, Juan Ignacio Morro, además de directivos de los puertos y

administraciones aduaneras y representantes de las asociaciones profesionales pertenecientes a la logística y el transporte internacional.

En el programa del 'Port Summit Korea 2021' cabe destacar también el seminario técnico de Aduanas y la jornada dedicada a la innovación portuaria. La jornada específica dedicada a las Aduanas ha sido muy bien valorada en las misiones empresariales anteriores, puesto que permite a los responsables aduaneros de cada país, en este caso de Corea y España, explicar de primera mano las peculiaridades de los procedimientos aduaneros y las normativas vigentes. Será, sin duda, un seminario muy interesante puesto que la legislación aduanera coreana está considerada como una de las más avanzadas del mundo y destaca por las facilidades que ofrece a la importación y exportación de mercancías.

La innovación, la digitalización y la investigación en los entornos portuarios centrará la última jornada del 'Port Summit Korea 2021'. Los puertos de Busan y Barcelona expondrán cómo se están adaptando a los cambios constantes que experimenta el transporte marítimo, haciendo hincapié en el modelo de puerto inteligente, o *smart port*, que está desarrollando el Port de Barcelona. Un modelo que pasa, en el caso del puerto catalán, por utilizar las tecnologías innovadoras (inteligencia artificial, internet de las cosas-IoT o *big data*, entre otras) para evolucionar hacia un puerto más eficiente, sostenible -en las tres vertientes: económica, social y ambiental- y con capacidad para dar servicio continuo a toda la comunidad marítima mundial.

Damià Calvet

Presidente Port de Barcelona



Natàlia Mas Guix

La relaciones comerciales entre Cataluña y Corea del Sur son un ejemplo de dinamismo comercial, superando las exportaciones los volúmenes anteriores a la pandemia

Posición geoestratégica

El tigre asiático ofrece una economía madura, una sociedad cohesionada y un conjunto de oportunidades atractivas para las empresas interesadas en abrir mercado en Extremo Oriente. Lidera el *ranking* mundial de las economías más innovadoras (Bloomberg, 2019). Anualmente destina más de un 4 por ciento de su PIB a I+D+i, siendo el primer país de la OCDE que más invierte en este ámbito, con un importante peso de las inversiones privadas (3,14 por ciento).

Las relaciones comerciales entre Cataluña y Corea del Sur son un ejemplo de este dinamismo comercial. Las exportaciones catalanas al país asiático prácticamente se han doblado en los últimos diez años con un incremento del 91 por ciento. El volumen de exportaciones cayó ligeramente durante la pandemia, pero se recuperó rápidamente en el primer semestre de 2021 llegando hasta los 260,7 millones de euros, un 15,8 por ciento por encima de los niveles previos a la pandemia.

Estas exportaciones se concentran, principalmente, en el sector de los productos cárnicos (21 por ciento), el farmacéutico (18 por ciento) y el de

materias plásticas (8 por ciento). Actualmente cerca de 2.000 empresas catalanas exportan al país asiático y un total de 738 lo hacen de forma regular (es decir, que han exportado en los últimos cuatro años de forma consecutiva), representando un incremento del 18,8 por ciento en los últimos cinco años.

Por su lado, las importaciones catalanas de Corea del Sur han aumentado un 72 por ciento en los últimos cinco años, situándose en más de 1.200 millones de euros en 2020. Más de la mitad de las importaciones son de vehículos (51 por ciento), seguido de lejos por el sector de productos químicos y orgánicos.

Precisamente, con el objetivo de impulsar las relaciones comerciales entre ambos territorios, Acció, la agencia para la competitividad de la empresa del Departamento de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Cataluña, abrió en Seúl el año 2012 la Oficina Exterior de Comercio e Inversiones. Desde esta oficina se prestan, por un lado, servicios de internacionalización a las empresas catalanas interesadas en acceder al mercado coreano donde pueden encontrar buenas oportunidades de negocio. Por otro lado, desde la misma oficina, se impulsa la captación de proyectos de inversión coreanos en Cataluña. En los últimos cinco años, las empresas de Corea del Sur han invertido en territorio catalán un total de 114,5 millones de euros.

Esta oficina forma parte de la red de 40 oficinas exteriores de comercio e inversiones que tiene Acció por todo el mundo y que da servicio a más de 100 países de los cinco continentes. La red facilita a las empresas la implantación comercial y productiva en los mercados exteriores, así como asesoramiento y acompañamiento a las empresas catalanas, para encontrar canales de entrada en cada país en aspectos como la logística o la distribución de productos, entre otros.

Los acuerdos comerciales entre Cataluña y Corea del Sur se ven favorecidos, además, por la excelente posición geoestratégica de Cataluña y Barcelona. Esta localización permite unas conexiones intercontinentales eficientes con Asia y América y una distribución fácil en el sur de Europa y el norte de África. Además, Cataluña es la única región del sur de Europa que dispone a la vez de puerto, aeropuerto, zona franca y zonas logísticas en una superficie de solo 12 kilómetros. Un potente ecosistema, que proporciona servicios de valor añadido a diversos sectores industriales.

Con el objetivo de aumentar las relaciones comerciales con Corea del Sur, las compañías catalanas cuentan con el apoyo de la Oficina Técnica de Barreras a la Internacionalización (OTBI) de Acció.

Esta oficina ofrece un servicio de atención personalizada para dar respuesta rápida a consultas concretas sobre trámites de exportación e importación, tanto de origen como en destino. En el caso del país asiático, las principales consultas recibidas están relacionadas con el entorno del país (cultura, idioma), con la normativa comercial (*packaging*, etiquetaje) y con cuestiones técnico-administrativas, aduanas, aranceles, logística y transporte, entre otros.

Si bien Corea del Sur no dispone de recursos naturales, el país potencia al máximo el capital humano, lo que supone que esté constantemente abierto a buscar y a encontrar grandes oportunidades para hacer negocios.

Es importante que las empresas catalanas aprovechen esta coyuntura para atisbar nuevas oportunidades de negocio en el mercado coreano. Desde Acció, las ayudamos a abordar este nuevo reto.

Natàlia Mas Guix

Directora General de Industria
Generalitat de Catalunya

Nuevo edificio para prácticos en Sagunto

Grupo Bertolín construirá el nuevo edificio para la Corporación de Prácticos del puerto de Sagunto, que será financiado por la Autoridad Portuaria de Valencia

Transdonat diversifica negocio y entra en la logística de flor natural

Moderniza su flota de transporte con la compra de 20 frigoríficos especializados para sus tráficos entre Países Bajos y España

► Transdonat ha renovado su flota frigorífica para potenciar el transporte de flores, un nicho de negocio donde la compañía quiere asentarse en los próximos años. El flotista ha adquirido 20 semirremolques especializados en estos flujos delicados entre Países Bajos y España para reforzar la diversificación de sus tráficos internacionales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Transdonat está diversificando su negocio de transporte frigorífico con la entrada en el nicho de la logística de flores y plantas vivas. Es un tráfico altamente especializado, muy sensible, en el que el flotista valenciano quiere empezar a asentarse en los próximos años con flujos entre Países Bajos y España. Para ello, la compañía ha adquirido 20 semirremolques especializados en estos flujos dedicados, reforzando así sus tráficos internacionales con el norte de Europa.

Las flores y plantas, cortadas o en macetas, son productos muy frágiles y de alto valor añadido. Para su transporte, se necesita un equipo específico, los denominados semirremolques "floreros". Estos permiten el envasado con carros y disponen de flancos finos para conseguir un ancho interior útil, que permite una estiba específica empotrada, incluso un sistema autónomo de ventilación de aire caliente.

Carlos Donat, director general de Transdonat, ha explicado a TRANSPORTE XXI que este nicho de nego-



Carlos Donat.

cio está permitiendo a la compañía "equilibrar los meses en los que no hay un volumen importante de mercancía hortofrutícola". Con ello, el flotista asegura una rentabilidad de sus operaciones de transporte, durante los meses en los que el acarreo de productos agroalimentarios es menor desde el sur del Arco Mediterráneo.

Transdonat mantiene una flota propia en rutas nacionales e internacionales de más de 120 tractoras, con menos de 32 meses de antigüedad, así como un parque de más de 125 semirremolques frigoríficos. La compañía dispone de frigo-lonas,

vehículos que permiten realizar cargas laterales sin descuidar productos que no requieran temperaturas inferiores a 4 grados centígrados positivos, y semirremolques frigoríficos con los cuales el flotista cubre las necesidades en el transporte de mercancías perecederas y productos congelados.

Transdonat mantiene una flota con más de 120 tractoras propias

Junto a la renovación de su material y la adquisición de nuevas unidades, Transdonat ha introducido cambios en su gestión en los últimos meses con la contratación de Jurgen Sinnaeve como director de operaciones, un "destacado" profesional del sector que ha pasado por los departamentos de *Reefer* de MacAndrews o la dirección de logística de Metro AG, "una incorporación que supone un impulso añadido para nuestra empresa", destaca Donat. La compañía tiene previsto incorporar alrededor de cuarenta tractoras a su flota con el último modelo Actros de Mercedes-Benz con el objetivo de ayudar a optimizar sus costes de transporte en la presente campaña hortofrutícola. El operador, que dispone de una base para su flota en Onteniente, trabaja habitualmente con otros 35 camiones ajenos que trabajan para Transdonat en régimen de ida y vuelta.

MARÍTIMO

Navarro y Boronad revalida su apuesta por la logística en el puerto de Gandía

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Navarro y Boronad ha revalidado su apuesta por la logística en el puerto de Gandía tras haber logrado una concesión administrativa de diez años en el enclave valenciano para sus cuatro naves de almacenamiento ubicadas en el Muelle Serpis. La empresa deja así de operar a través de autorizaciones anuales.

La estibadora va a acometer una inversión de 1,8 millones de euros en la incorporación de nuevos sistemas de seguridad en sus almacenes ubicados en el interior del puerto, según han explicado fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia. La compañía dispone de una capacidad de 14.441 metros cuadrados para la logística de mercancías secas, así como 9.000 metros cuadrados de explanada.

Navarro y Boronad, con más de cien años de actividad ininterrumpida en el puerto de Gandía, está especializada en el tratamiento de mercancía convencional, en concreto, bobinas de papel prensa, madera, tablero y pasta papel, así como productos siderúrgicos, *project cargo* y graneles sólidos, lo que le convierte en un operador altamente diversificado con medios propios.

Navarro y Boronad, dirigida por Artemio Navarro, se ha quedado como la única empresa estibadora en Gandía una vez que el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia procedió el pasado 1 de octubre a la extinción de la concesión de Alfa Terminal Dehorsa, ante la paralización de las exportaciones de tableros de madera de su propietario Grupo Kronospan.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

No puedo entender que la industria y los operadores logísticos no hayan aprendido la lección de esta última crisis. ¿Hay stocks?

El desabastecimiento

Hace años que dejé el negacionismo y el estado de cabreo permanente. Incluso en los días álgidos del estado de alarma, ese que sufrimos por la pandemia, llevé con espíritu sano observar cómo desaparecían artículos de las estanterías de los supermercados o que tardara

un mes un pedido *online* de unas simples zapatillas. La cadena de suministro se bloqueó. Había razones. Lo que no puedo entender es que la industria y los operadores logísticos no hayan aprendido bien la lección de esta última crisis. Ahora, vuelven los ecos del desabastecimiento. Y llega a casi todos los sectores. La construcción residencial, la automoción, el mueble, la cerámica o el juguete. Hay serios problemas con la falta de materiales, con los suministros de materias primas procedentes de Asia, a lo que se une el aumento de los precios de la energía y los fletes marítimos. La cadena de suministro se estremece, mientras que sí hay un crecimiento en el consumo. ¿Hay stocks? Me temo que más de un niño se quedará estas Navidades sin el juguete elegido, si sus padres no procuraron con tiempo su adquisición. Hoy, hay escasez y retrasos de sumi-

nistro en una logística que demostró capacidad de adaptación frente a situaciones adversas. Pero con la 'nueva realidad' me temo que más de una empresa no ha logrado adaptar su logística a los tiempos que corren con la rapidez que había que haberlo hecho. Lo más trágico, es lo que sucede en la Administración. Se vuelven a pintar mapas de colores, se buscan soluciones sin imaginación para remendar el océano de déficit público que va a inundarnos en los próximos años, mientras se dispara la inflación y la energía se desboca. En poco tiempo conoceremos quiénes han sido los ganadores de esta crisis. Los perdedores serán los de siempre. Solo queda esperar que el temido desabastecimiento, que ya sufren varios cargadores, no termine por bloquear nuestra vida y se mezcle con el *tsunami* que seguiremos padeciendo.

a.martinez@grupoxi.com

Futura plataforma de Valencia en Teruel

El puerto de Valencia elaborará un estudio para analizar la viabilidad de una plataforma de concentración de carga en Teruel para un intercambio intermodal de mercancías

La terminal ro-pax de Baleària, más cerca

El puerto de Valencia avanza en el otorgamiento de la futura terminal ro-pax a Baleària con la publicación del trámite burocrático de competencia de proyectos



Nuevo conjunto articulado frigorífico de Disfrimur que solo emplea el gas natural licuado como energía.

Foto: MARTÍNEZ

Disfrimur amplía su oferta de servicios de transporte en el Arco Mediterráneo

El flotista pone en marcha una nueva plataforma en Sagunto para mejorar la cobertura logística que viene prestando a Mercadona

► Grupo Disfrimur está reforzando su capacidad en el Arco Mediterráneo con la puesta en marcha de un nuevo centro de servicios logísticos de transporte en el norte de Valencia. El operador, que ha invertido más de 3 millones de euros en las instalaciones, mejorará su cobertura a Mercadona que va a disponer de un gran bloque logístico en el parque de Sagunto.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Disfrimur continúa con su política de expansión comercial en el Arco Mediterráneo con la puesta en marcha de una plataforma de nueva construcción que ofrecerá servicios logísticos al transporte de mercancías en el norte de la provincia de Valencia.

El flotista, especializado en transporte a temperatura dirigida, ha abierto instalaciones en Parc Sagunt, con una inversión que supera los tres millones de euros, que van a permitir al operador mejorar los servicios que viene ofreciendo en esta zona geográfica, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI su director general, Juan Jesús Sanchez Serrano.

El centro de Sagunto complementa las actividades que ya viene realizando Disfrimur en Valencia y Alicante, donde tiene instalaciones en Ribarroja del Turia y San Isidro.

Su gran objetivo es flexibilizar e incrementar su cobertura de transporte por carretera a Mercadona, uno de sus principales clientes, que va a disponer de un gran bloque logístico en el parque empresarial. La instalación de Disfrimur, ubicada sobre una parcela de 9.781 metros cuadrados, dispone de servicios completos para la flota de la empresa murciana, formada por

más de 600 tractoras, así como instalaciones para el lavado de tractoras y semirremolques frigoríficos, equipadas por la empresa valenciana Istobal, así como gasolinera y gasinera, gracias a un acuerdo con Molgas Energía.

La apuesta del flotista por el uso de vehículos a gas forma parte de su apuesta por ofrecer un transporte sostenible, contribuyendo a la descarbonización del sector. En este sentido, Juan Sánchez, ha indicado que “nuestra intención es contri-

buir en el despliegue del gas natural en el transporte, porque se trata de una energía limpia y segura, que se traduce en el objetivo de apostar por un transporte invisible”.

Para ello, entre los planes del operador murciano está la incorporación de nuevas tecnologías en su flota de transporte a temperatura controlada, como tractoras de hidrógeno y eléctricas, dentro del compromiso de reducción de la huella de carbono que está incentivando la compañía.

Disfrimur obtuvo un importe neto de la cifra de negocio de 56,28 millones de euros en 2020, dato que supuso un descenso del 5,2 por ciento respecto a 2019, según los últimos asientos depositados por la compañía en el Registro Mercantil.

MARÍTIMO

El puerto de Valencia bate récord de tráficos ‘import-export’ con los enclaves de China

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El tráfico con origen y destino China está ganando protagonismo en las terminales del puerto de Valencia al inicio del último cuatrimestre del ejercicio 2021.

El enclave español ha logrado batir su cifra récord de tráficos ‘import-export’ con los puertos chinos, con un volumen de 292.283 TEUs en contenedores llenos de mercancía en el periodo enero-agosto de 2021, según las cifras oficiales de la Autoridad Portuaria de Valencia. Este dato supone el 23 por ciento del conjunto del tráfico ‘import-export’ del recinto, configurando a China como el principal país para el comercio exterior que utiliza el puerto valenciano para su aprovisionamiento logístico.

Destaca el fuerte crecimiento de las exportaciones desde Valencia a China en el periodo enero-agosto, que pasan de 39.683 TEUs en 2019 (dato pre-COVID-19) a 52.442 TEUs en 2021, lo que supone una progresión del 32 por ciento, mientras que las importaciones crecen un 5,5 por ciento, pasando de 227.168 TEUs en 2019 a 239.841 TEUs.

Junto a los flujos de tránsito, las terminales del puerto valenciano sumaron un tráfico de 404.294 TEUs hasta el pasado mes de agosto, un dato inédito que supone un crecimiento del 18 por ciento sobre el récord de 2019.

Con ello, el puerto avanza hacia un tráfico con el mercado chino en el entorno de los 600.000 TEUs al cierre del presente ejercicio. Hasta la fecha, el flujo récord de tráfico de contenedores con China se logró en 2019 con 545.960 TEUs.

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

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

ar racking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Ajustar la oferta para subir el precio

El crecimiento del tráfico revela un parón en la dimensión de la flota del transporte portuario que intenta frenar la presión de transitarios y navieras con cautela inversora

► Los proveedores de transporte están intentando frenar la presión de transitarios y navieras con cautela inversora ante los precios bajos que vienen condicionando los viajes en el puerto de Valencia. El crecimiento del tráfico en los últimos meses revela un parón en la dimensión de la flota, que intenta ajustar la oferta para subir el precio.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Mientras los tráficos de contenedores 'import-export' en las terminales de los puertos de Valencia y Sagunto crecen a un ritmo del 8 por ciento por encima de los registros prepandemia, entre los proveedores de transporte reina una calma tensa. El sector, de forma mayoritaria, está intentando frenar la presión de transitarios y navieras con cautela inversora ante los precios bajos en los que se viene desarrollando la actividad en los últimos años.

Los principales flotistas vienen realizando sus movimientos de inversión con bastante precaución respecto a otros ejercicios donde se producían explosiones de tráfico como la que se vuelve a vivir.

Y es que el ambiente de optimismo que la actividad viene generando, después de un turbulento 2020, sigue estando condicionado por la alta volatilidad de los tráficos de exportación e importación, así como de la carga de cabotaje, que se ha producido en los últimos meses. Hay cierta irregularidad en las cargas, fruto de una notable oscilación en el comercio exterior, así como en la escasez de equipo vacío para facilitar las exportaciones.

Varios de los empresarios consultados por TRANSPORTE XXI admiten que han ampliado su flota o están en el proceso de hacerlo ante la progresión de los tráficos de exportación por el puerto de Valencia, aunque la mayoría se muestra reacia a comunicar sus crecimientos de estructura "ante la reacción del mercado a bajar más los precios del transporte".

De hecho, hay operadores que han apostado por la reordenación de sus recursos. Admiten que "hay días donde es complicado poder servir a nuestros clientes en el puerto de Valencia", ante la concentración de volúmenes que se vive en el enclave con la escala de megabuques. Esta

"Hay días donde es complicado servir a nuestros clientes en el puerto de Valencia"



Entre 6.000 y 7.000 camiones operan a diario en el puerto de Valencia. Foto: MARTÍNEZ

situación supone agrupar una gran parte de viajes en un par de días de la semana. Ante esto, el sector crece, día a día, en flexibilidad ante los requerimientos de transitarios, operadores logísticos y navieras, dentro de una coyuntura de precios, que siguen siendo el lastre del negocio del acarreo de contenedores.

"Las navieras no están metiendo en su oferta el tramo terrestre", explica un flotista, indicando que "el transporte va aparte y es un precio irrisorio". Otros flotistas señalan

que "hay navieras que sí intentan quedarse el transporte, para controlar el 'puerta a puerta'. Pero en esa guerra están todas, intentando controlar más transporte, pero de lo que quieren a lo que consiguen va un trecho".

Desde el sector transitario se reconoce que "la importación está algo más controlada por las navieras. Tienen una mix entre clientes directos y transitarias", aunque hay flotistas que reconocen que "los transitarios tienen cierta ventaja, por-

"No hay flota suficiente, escasean los chóferes y autónomos, y el precio sigue por los suelos porque tenemos pobreza intelectual"

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El transporte portuario en Valencia se mantiene alerta. Viaja entre una frágil prosperidad, alentada por la progresión de los flujos 'import-export', y la imposibilidad de lograr una sana rentabilidad en su cuenta de resultados

"Seguimos igual que otros años, aunque ahora no hay flota suficiente, escasean los chóferes y autónomos y el precio sigue por los suelos porque tenemos pobreza intelectual", admite un flotista, cansado de una situación que no evoluciona a favor de sus intereses.

Los empresarios admiten que "aquí es muy difícil incrementar el precio. No hay unión. La mayoría de los autónomos conviven en una situación de *dumping* respecto a las flotas y las empresas no pueden competir contra eso".

El precio no sube, y algunos flotistas se preguntan: "¿eso es que se quita la tarjeta del tacógrafo?", para a continuación denunciar cuál es el estado de la Inspección de Trans-

portes en la Comunidad Valenciana. "¿Está actuando la inspección de transportes en el ámbito portuario? ¿Hay camiones pirata circulando entre terminales y depósitos?", indican. Y estos medios empresariales concluyen explicando que "aquí solo se inspecciona a las empresas grandes porque hay quien está cre-

"Las cuentas no salen a 0,80 euros/km, así hay irregularidades"

ciendo con testaferros, con filiales ficticias, con microempresas hechas para determinados clientes, donde nadie entra a revisar".

El sector viene operando con precios bajos. Los flotistas coinciden en que un precio de referencia en el mercado estaría en el orden de los 0,80 euros/kilómetro, incluso más bajo, pero "con eso se pierde dine-

que al tener menos órdenes, el descontrol que haya mucha oferta de transporte le viene mucho mejor". Estos medios explican que "cuando una naviera necesita transporte y no hay, llama al transitario y lo hace, es una cuestión de servicio, pero no hay porque no se paga, por-

"No apetece comprar más camiones para perder más dinero"

que el sector no está invirtiendo en camiones. Los flotistas tenemos que esforzarnos en comprar para dar servicio. No nos apetece comprar más porque se pierde dinero".

Desde las navieras se explica que ajustar la oferta para subir el precio "ya se intentó en el pasado". Incluso se "obligó" a contingentar la flota. Y el resultado fue negativo, "con un mercado lleno de pegatinas e irregularidades, y porque, en el fondo, no se pueden poner puertas al campo".

Un veterano flotista, curtido en mil batallas, aclara la problemática, explicando que, al final, "lo que interesa es ser proveedor exclusivo de una naviera o de un grupo tran-

ro", porque "solo el gasóleo ha subido un 25 por ciento en 2021". Y es que muchos empresarios admiten que "así hay irregularidades, porque las cuentas no salen con ese precio de 0,80 euros/km".

Preguntados por la necesidad de crecer en tamaño, por las alianzas y fusiones, los flotistas consultados indican que "tampoco se puede hacer mucho ganando talla porque, al final, sale una empresa pequeña de diez camiones y lo hace más barato, lo que obliga al grande a descender a ese precio".

El sector sigue mirando con recelo a la administración autonómica, porque "no funciona, ya que si se hace caso a la ley es imposible dar esos precios. Mientras eso se consienta, y nadie lo investigue, pues seguiremos con la dinámica de precios bajos". Junto a la diligencia en activar la inspección, los empresarios critican los problemas existentes para matricular camiones y obtener tarjetas de transporte, "algo que no se puede llegar a entender".

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

sitario con una política de 'libros blancos' donde podamos ganar todos. El resto es la guerra".

Por su parte, otra de las 'armas' que está utilizando el sector para no adquirir más tractoras y defenderse de la política de precios bajos es la escasez de conductores. "Nos impide poder absorber más demanda de la que nos gustaría en la actualidad", explica un flotista.

"Se está empezando a diversificar, porque el mercado tiene topes"

En este aspecto, la posición empresarial sobre el número de conductores necesarios para poder operar los actuales tráficos de contenedores en el puerto de Valencia no es homogénea. "Es cierto que ha habido una huida de autónomos del mercado en los últimos años, que algunos se han refugiado como chóferes en empresas, pero la realidad es que este subsector continúa siendo atractivo para los trabajadores", explica un flotista.

Por su parte, desde el sector se reconoce que "somos privilegiados. Salvo alguna entrega especial, nuestros viajes se realizan de lunes a viernes y las distancias no son más allá de 400 kilómetros". Es una situación que permite "la conciliación familiar, porque mayoritariamente nuestros conductores duermen todos los días en casa".

Otros flotistas coinciden en explicar que "los autónomos han perdido peso en el puerto, pero lo cierto es que los precios siguen sin reaccionar, pese a que hoy hay menor oferta en el mercado. Muchas empresas empiezan a ser reacias a aumentar

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Año	Total TEUs	Tránsito	Imp.-exp.	Cuota		Crecimiento		
				% tránsito	%imp.-exp.	% Total	% tránsito	%imp.-exp.
2010	4.207	2.156	2.051	51,2%	48,8%	+15,1%	+18,1%	+12,1%
2011	4.327	2.226	2.101	51,4%	48,6%	+2,9%	+3,3%	+2,4%
2012	4.470	2.281	2.189	51,0%	49,0%	+3,3%	+2,4%	+4,2%
2013	4.328	2.158	2.170	49,9%	50,1%	-3,2%	-5,4%	-0,9%
2014	4.442	2.457	1.985	55,3%	44,7%	+2,6%	+13,8%	-8,5%
2015	4.615	2.509	2.106	54,4%	45,6%	+3,9%	+2,1%	+6,1%
2016	4.722	2.511	2.211	53,2%	46,8%	+2,3%	+0,1%	+5,0%
2017	4.832	2.632	2.200	54,5%	45,5%	+2,3%	+4,8%	-0,5%
2018	5.183	2.826	2.356	54,5%	45,5%	+7,3%	+7,4%	+7,1%
2019	5.440	2.937	2.503	54,0%	46,0%	+5,0%	+3,9%	+6,2%
2020	5.428	3.061	2.368	56,4%	43,6%	-0,2%	+4,2%	-5,4%
2021	5.600	3.000	2.600	53,6%	46,4%	+3,2%	-2,0%	+9,8%
2022	5.800	3.100	2.700	53,4%	46,6%	+3,6%	+3,3%	+3,8%

Datos de 2021 y 2022 proyección de acuerdo a crecimiento del segundo trimestre de 2021. Datos en miles de TEUs. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

sus flotas para intentar contener al menos la presión de transitarías y navieras para obtener mayor economía en los viajes".

Por su parte, desde el colectivo de los autónomos, se echa de menos una mayor fuerza asociativa que defienda sus intereses. Un veterano transportista reconoce que "hoy, los viajes se pagan como hace veinte años y antes había viajes que se cobraban más caros". Explica que "hay mucha intromisión en el sec-

"Hoy, los viajes en Valencia se pagan como hace 20 años"

tor, competencia desleal de foráneos con los locales, lo que hace que los precios sean de risa". Otro profesional del volante indica que "en este sector el tiempo es gratis, no vale nada, por lo que a las terminales les

da igual que haya 5.000 camiones en cola", manifestando que "hay demasiado tráfico en alguna de las terminales del puerto. No lo pueden absorber, por lo que ha habido en los últimos meses mucho amontonamiento y las soluciones de ir a las seis de la mañana a dejar un vacío es una cosa absurda, porque luego hasta las ocho no te cargan".

Por último, el sector está tendiendo a la diversificación y la expansión internacional para acceder a otros transportes que tienen precios superiores, "porque el mercado portuario tiene sus topes", indican.

"Hay señales de que las empresas prosperan, porque están accediendo a otros mercados, desde el contenedor, al pedirles otro tipo de viajes", reconoce un directivo de una transitaría. Mientras desde un grupo consolidado de transportes se indica que "aquí se crece en la medida que el cliente quiere. Te acompaña hasta que te abandona por otro con mejor precio, porque los servicios son básicamente los mismos".

FVET mueve ficha para atraer talento al transporte local

Uno de los retos a corto plazo del sector del transporte portuario en Valencia es lograr atraer a profesionales jóvenes al volante. Consciente del problema, la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET) ha puesto en marcha un centro de formación para los profesionales del transporte. Este espacio busca atender las necesidades formativas de los transportistas, profesionalizar el sector y atraer a las nuevas generaciones de conductores facilitando el acceso a los cursos. Cada año, FVET imparte más de 4.500 horas lectivas a cerca de 800 profesionales. "La formación es una respuesta a uno de nuestros mayores problemas como es la falta de conductores. Nuestra autonomía es la tercera, por detrás de Cataluña y Andalucía, con mayor volumen de mercancías transportadas en 2020, con 233 millones de toneladas con origen o destino, un 16 por ciento del total nacional. Esta actividad requiere de más profesionales que se dediquen al sector", explica Carlos Prades, presidente de FVET.

Estos medios señalan que "hay compañías con empresarios que tienen la cabeza muy bien amueblada y otros que, aunque crecen, lo hacen solo por el sentido unidireccional del cliente y porque ofrecen un precio bajo que establece una referencia que resulta inaguantable para obtener una rentabilidad a los servicios que prestamos".



SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE
www.transtorres.net

T Grupo
Torres
DESDE 1915

Valencia - Madrid - Barcelona - Zaragoza
Algeciras - Cáceres - Lisboa

El intermodal gana peso como vía a los mercados de Madrid y Aragón

El tráfico ferroviario crece un 10% en 2021 y concentrará un flujo de 220.000 TEUs, nuevo récord para las terminales de Valencia

► El intermodal vuelve a una senda de crecimiento en el puerto de Valencia ganando peso como vía para acceder a los mercados de Madrid y Aragón. El tráfico ferroviario, que crece a un ritmo del 10 por ciento en 2021, concentrará un flujo de 220.000 TEUs, nuevo récord para un negocio que será beneficiado con notables inversiones.

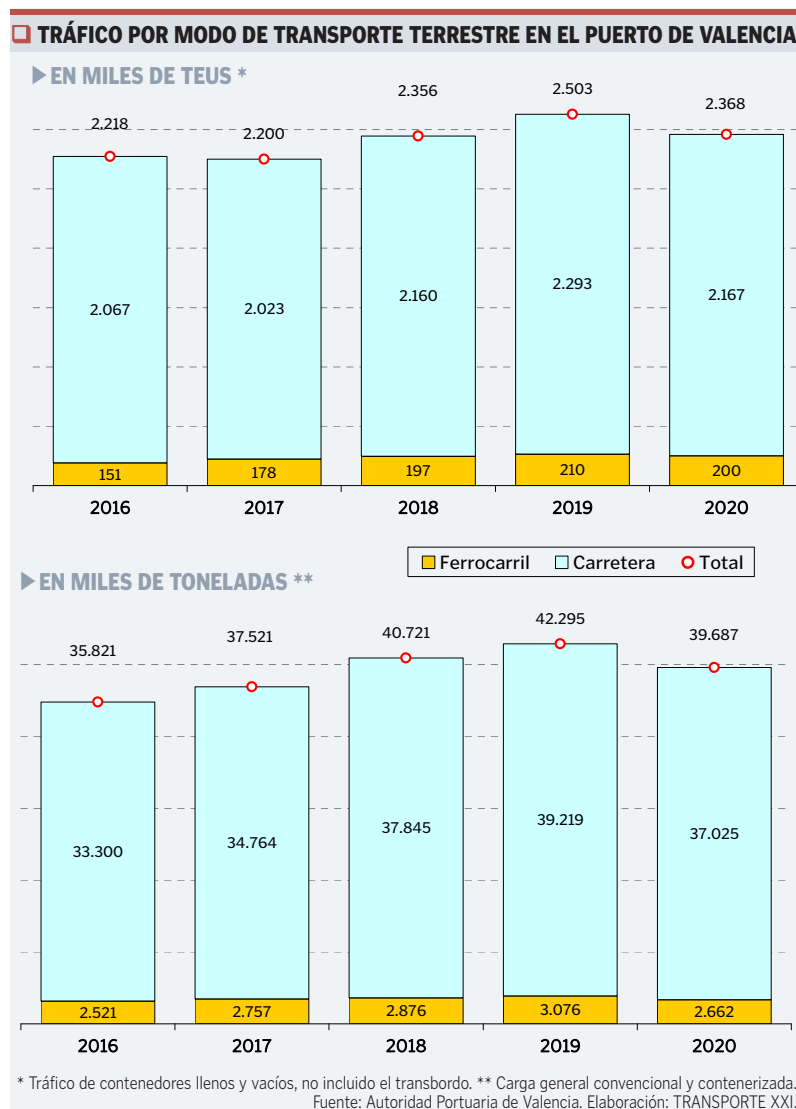
ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Alrededor de 4.000 trenes de contenedores operarán en 2021 en las terminales del puerto de Valencia, concentrando un flujo de 220.000 TEUs, según las previsiones de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Hasta el pasado mes de agosto, la actividad ferropuertuaria en el enclave, donde operan diez empresas ferroviarias con medios de tracción, crecía un 10 por ciento sobre los volúmenes de 2020. En el pasado ejercicio, los trenes de contenedores tuvieron problemas por la climatología y el cierre de actividad industrial por el estado de alarma.

Según los datos de la Autoridad Portuaria de Valencia, el 79 por ciento de las exportaciones por vía ferroviaria provienen de Madrid, un 7 por ciento de Bilbao, un 6 por ciento de Zaragoza y un 4 por ciento arriban desde Valladolid. En la importación, el 77 por ciento de los contenedores ferroviarios llegan a Madrid, el 7 por ciento a Bilbao, el 6 por ciento a Zaragoza, un 3 por ciento a Valladolid y el resto a otros puntos peninsulares.

Pese al crecimiento de la actividad intermodal, los datos atestiguan que “el ferrocarril sigue siendo una gota de color”, explican los operadores,



“porque necesitamos mejorar tanto en instalaciones, proveedores y precios para ser mucho más competitivos y complementarios con el tráfico por carretera”.

Que el ferrocarril se desarrolle con al menos dos dígitos de cuota (actualmente supone el 7 por ciento) “es algo que no se hace en un día, pese a que tenemos empeño, hay que hacer mil cosas, mil diabluras, para que se ponga en marcha un tren”, explican desde una compañía. Un operador portuario añade “si pones un tren y no tienes preparado todo, se pierde dinero a raudales. Lo sabemos por experiencia”.

La intermodal de Fuente de San Luis, “será fundamental”

Entre los problemas que los operadores intermodales destacan para el tren “se convierta en un éxito” está la instalación de las terminales ferroviarias dentro de los puertos que “no permiten a los transportis-

tas y operadores logísticos desarrollarse a pleno rendimiento, de ahí que sea, por ejemplo, más interesante el desarrollo que va a haber en la intermodal de Fuente de San Luis, por ejemplo”, una instalación bajo la explotación de Grupo Alonso.

Por su parte, pese a que el transporte ferroviario, sigue en una línea de crecimiento, la mayoría de empresarios del transporte por carretera consultados explican que “no tenemos miedo a que crezcan los volúmenes siempre que los transitorios sigan teniendo una buena parte de las exportaciones, aunque empieza a haber algo más de presión en ciertos tráficos, como el textil o carga perecedera, donde los trenes han conseguido algo de cuota a través de las navieras en mercados como el norte de Madrid o Aragón”. Desde el sector transitario se reconoce que “el camión es enormemente competitivo, aunque cada día pesa más lo de la huella de carbono, por lo que empieza a ser prioritario que las flotas se modernicen y apuesten por un transporte más sostenible”.

“Cada día pesa más en los cargadores la huella de carbono”

Para que el ferrocarril se convierta en un medio competitivo va a ser vital el plan de inversiones cercano a los 240 millones de euros que está impulsando la Autoridad Portuaria de Valencia. El objetivo no es otro que seguir fomentando la intermodalidad y llegar al mayor número de mercados, para lo que se necesitan buenas conexiones tanto externas como internas. En la estrategia comercial del enclave está posicionarse como alternativa competitiva para las empresas exportadoras e importadoras de Aragón y acercar a los cargadores de los mercados de Navarra, La Rioja y País Vasco, dentro del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, gracias a su notable conectividad marítima.

Las principales actuaciones que se están llevando a cabo van destinadas a la remodelación de la red ferroviaria del puerto de Valencia, la electrificación de vía, la adaptación de la red al ancho europeo, el acceso ferroviario al puerto de Sagunto o la mejora de la línea Valencia-Teruel-Zaragoza.

Otro de los proyectos que tiene en manos el enclave está la puesta en marcha de la Autopista Ferroviaria Valencia-Madrid, un proyecto impulsado por el operador Tramesar, en el que también se quiere aprovechar la sinergia entre el transporte marítimo y ferroviario con el fin de favorecer la competitividad y contribuir a la reducción de las emisiones de CO2. El propósito es lograr un corredor libre de carbono entre la Península e Italia.



ZEUKO

ESPECIALISTAS EN GRÚAS y SISTEMAS DE ELEVACIÓN

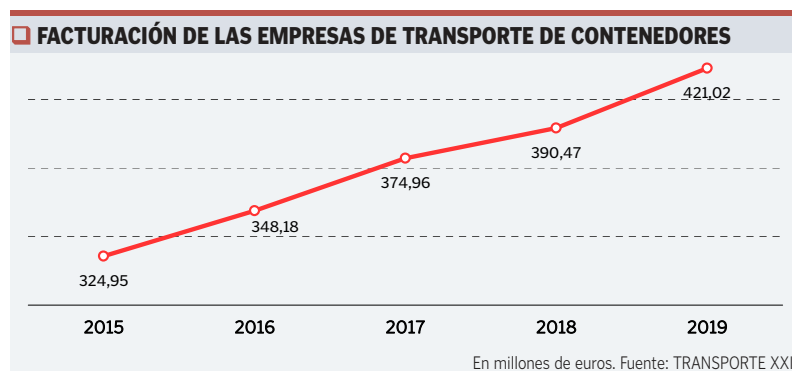
- Digitalización de activos industriales
- Mantenimiento preventivo
- Modernización y recuperación de grúas

www.zeuko.com - 94 420 93 57 - zeuko@zeuko.com

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

El transporte portuario 'sacrifica' su rentabilidad creciendo al ritmo de los tráficos de contenedores

Las ventas aumentan un 8%, pero solo logra un margen de beneficios del 1,7%



ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El transporte portuario en Valencia mantiene, un año más, un escenario de alta fragmentación en su oferta. Más de un centenar de proveedores locales, a los que se unen otro medio centenar con domicilio social fuera de la provincia, operan a diario en el negocio del acarreo de contenedores.

El sector incrementó su volumen de negocio en un 8 por ciento en 2019, con una facturación agregada de 421 millones de euros, un dato histórico en la evolución del negocio.

Las ventas crecieron dos puntos por encima del movimiento del tráfico 'import-export', que lo hizo en un 6,18 por ciento, con un movimiento de 2,5 millones de TEUs.

Este desequilibrio entre el crecimiento de las ventas y del tráfico ofrece "un margen de esperanza", según indican empresarios consultados, para un sector que viene "sacrificando la rentabilidad y creciendo al ritmo que marca el mercado del tráfico de contenedores".

El informe elaborado anualmente por TRANSPORTE XXI desde el año 2005, en base a los asientos depositados del último año disponible por 131 compañías, muestra que la flota de transporte dedicada al transporte de contenedores en el puerto de Valencia, radicada en la provincia, se mantiene un año más con una rentabilidad del 1,5 por ciento sobre sus ventas globales. De los 421 millones de euros recogidos en el informe, las empresas solo logran

El 40% del transporte del puerto de Valencia, en manos de diez empresas

Ranking empresarial

Contratas y Transportes Salgar, matriz del grupo que dirige Xavier Sales, continúa, uno año más, ganando en dimensión, con un crecimiento del 20 por ciento y unas ventas de 27,4 millones de euros. Su progresión sigue siendo notable en comparación con el resto de operadores del sector.

Laumar Cargo, operador intermodal con flota propia figura en segunda posición.

Transbonafont se mantiene en tercera posición, con 19 millones de euros en ventas, y un crecimiento del 18 por ciento.

Syrtrans Logística y Docks Logistics Spain completan las cinco primeras posiciones, con 17,6 y 16,5 millones de euros en ventas y aumentos del 11 y 10 por ciento.

7,39 millones de euros. Un total de 27 empresas tuvieron resultado neto negativo durante 2019.

La muestra analizada ha eliminado de la misma a aquellos operadores que, aún teniendo medios o subcontratando servicios de tracción, no tienen el transporte terrestre como actividad principal, así como aquellas que no tienen domicilio social en la provincia de Valencia.

De acuerdo a esto, el informe muestra que el negocio está agrupado en los diez primeros operadores, que concentran el 40 por ciento de la facturación. Solo once empresas logran superar unas ventas de 10 millones de euros. El tamaño medio de la muestra ofrece una empresa tipo con una facturación de 3,2 millones de euros.

El sector provincial emplea, de forma directa, a 2.678 trabajadores, lo que supone una media de más de 20 personas por empresa.

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

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

Rk		VENTAS												
2019	2018	Empresa	Asociación	Constit.	2019	2018	2017	2016	2015	%19/18	%19/15	Resultado	Activo	Empleo
1	1	Contratas y Transportes Salgar SL	ATEC - FVET Puerto	2006	27,41	22,86	17,01	10,79	4,82	+20%	+469%	0,12	10,92	93
2	2	Laumar Cargo SL	FVET Puerto	1992	s.d.	21,33	18,84	16,65	19,41	-	-	-0,17	9,54	47
3	3	Transbonafont SL		1993	19,16	16,18	16,21	14,28	14,67	+18%	+31%	0,55	7,85	95
4	4	Syrtrans Logística SA	FVET Puerto	1977	17,64	15,91	14,46	12,53	12,43	+11%	+42%	0,26	11,50	114
5	6	Docks Logistics Spain SA	FVET Puerto	1996	16,50	15,04	17,41	16,44	15,54	+10%	+6%	3,30	32,13	137
6	5	Transportes Alonso Salcedo SA		1987	16,16	15,55	16,90	19,79	20,24	+4%	-20%	0,07	5,87	103
7	7	Transportes Remedios Torres SL	FVET Puerto	1994	15,64	12,93	10,73	8,80	7,79	+21%	+101%	0,34	11,83	115
8	9	Avanza Logistics SL		2009	13,52	12,02	10,04	8,22	6,97	+12%	+94%	0,03	4,92	13
9	8	Anymore Transport SL		1995	12,29	12,16	11,57	10,13	9,61	+1%	+28%	0,30	6,93	47
10	13	Rafael Guillén Macián SL	FVET Puerto	1996	11,62	8,67	7,94	7,63	8,36	+34%	+39%	0,48	3,94	8
11	10	Copitrans SL		1991	11,21	10,41	10,35	7,89	2,62	+8%	+328%	-0,02	4,52	73
12	11	Trans Ports SA	ATEC	1974	s.d.	s.d.	9,71	8,97	8,03	-	-	-1,08	5,41	89
13	12	Trans Valemar SL		1993	8,63	8,83	10,16	s/d	s/d	-2%	-	0,07	3,13	21
14	15	Transportes Globalizados SL		2000	8,07	7,30	7,55	6,85	5,95	-	-	0,17	2,69	20
15	14	Logística Chema Ballester SL	FVET Puerto	2013	7,92	7,34	7,03	7,11	6,63	+8%	+20%	0,34	5,41	95
16	17	Comercial de Transportes Joman SL	FVET Puerto	1980	7,18	5,65	5,08	4,43	4,25	+27%	+69%	0,23	3,54	27
17	39	SUMR Transcontainer SL		1998	6,55	2,62	2,23	2,09	1,96	+150%	+234%	0,01	2,64	62
18	16	Megatrac 2000 SL		1997	6,44	6,24	6,38	6,47	6,15	+3%	+5%	0,01	1,24	73
19	18	Alcotransa Grupo Logístico SL	FVET Puerto	1999	5,94	5,59	5,84	5,28	4,06	+6%	+47%	0,01	3,42	40
20	23	Ramírez Dolz SL		2007	5,66	4,80	6,32	6,61	s/d	+18%	-	0,11	3,87	4
21	20	Telemix Logistic SL	FVET Puerto	2007	5,25	5,17	4,56	3,67	2,92	+1%	+80%	0,14	3,31	59
22	19	Alfredo Roig Fons SL	FVET Puerto	1989	5,18	5,26	5,00	4,52	4,67	-	-	-0,05	2,93	50
23	22	Proyecta Liberitas SL	FVET Puerto	2003	4,89	4,95	4,25	4,99	5,33	-1%	-8%	-0,15	2,44	35
24	29	Leader Transport SL		1990	4,56	3,66	2,15	1,61	1,73	+25%	+164%	-0,28	1,79	15
25	26	Toysan Transport SL		1995	4,45	3,88	3,35	2,99	2,98	+15%	+50%	0,06	2,15	33
26	21	Transportes Generales Celis SL		1999	4,35	5,00	5,23	5,06	5,15	-13%	-15%	0,04	2,95	23
27	24	Transeste Logística SL	FVET Puerto	2002	4,16	4,49	3,42	3,98	2,46	-7%	+69%	0,02	1,86	4
28	28	Transportes Toramo SL	FVET Puerto	1994	4,12	3,80	3,58	3,18	3,19	+8%	+29%	0,60	7,74	37
29	37	Operador Logístico Lopeval SL	FVET Puerto	2012	3,96	2,96	3,53	2,79	2,45	+34%	+61%	0,08	1,82	11
30	25	Transportes Leopoldo Romero SL		1985	3,94	4,06	3,58	3,94	3,66	-3%	+8%	0,01	3,77	40
31	53	ALX Logística Integral del Transporte SLATEC	- FVET Puerto	2017	3,60	2,09	0,00	0,00	0,00	+72%	-	0,02	1,05	22
32	30	Tráficos Manuel Ferrer SL	FVET Puerto	1999	s.d.	3,58	s.d.	3,47	3,22	-	-	0,02	2,73	45
33	27	Transportes Salom SA	FVET Puerto	1977	3,41	3,83	4,55	5,06	6,38	-11%	-47%	0,01	3,22	23
34	32	Transportes Sebastián Tico SL		1997	3,40	3,35	3,38	2,82	2,11	+1%	+61%	-0,03	1,09	28
35	31	Eurotruck Logística SL	FVET Puerto	2000	3,38	3,38	3,55	3,56	3,58	-0%	-6%	0,01	2,31	22
36	33	Logística Grupo Guillén SL	FVET Puerto	2008	s.d.	3,33	2,61	1,69	1,67	-	-	0,01	1,47	2
37	34	Transportes Ireneo e Hijos SL		1985	3,06	3,11	3,53	3,56	3,98	-2%	-23%	-0,04	1,09	36
38	35	Newcont Logística SL	FVET Puerto	2014	3,04	3,00	2,77	2,37	1,18	+1%	+157%	0,02	1,39	4
39	36	Boluda Truck SL		1996	3,02	2,98	3,05	2,88	2,88	+1%	+5%	-0,33	1,07	41
40	40	Transportes Vicente Brull SL	FVET Puerto	1990	2,97	2,54	2,17	2,08	2,39	+17%	+25%	0,01	1,62	36
41	57	Transportes Enrique Tomás Calpe SL	FVET Puerto	2016	2,79	1,87	1,23	0,62	0,00	+50%	-	0,15	4,10	15
42	38	Cisternas Hnos Fajardo SL	FVET Puerto	2011	2,61	2,66	2,63	2,20	1,67	-2%	+56%	0,11	3,01	22
43	44	Trans Laniet SL	FVET Puerto	1997	2,61	2,42	2,03	1,90	1,96	+8%	+33%	0,06	2,91	9
44	42	Transportes Gruval SL	FVET Puerto	2012	2,60	2,51	2,17	1,76	1,38	+4%	+88%	0,12	2,30	28
45	43	Transportes Pérez Amer SA	FVET Puerto	1983	2,45	2,48	2,45	2,39	2,73	-1%	-10%	0,11	2,35	24
46	76	Silotrailer SL		2008	2,40	1,11	0,09	0,27	0,31	+116%	+682%	0,12	1,28	18
47	41	Transportes Pedro Chicano SL	FVET Puerto	2015	2,37	2,51	2,18	2,33	0,00	-6%	-	-0,08	1,12	17
48	46	Contenedores y Transportes Férricos SL	FVET Puerto	1993	s.d.	s.d.	2,30	2,15	2,11	-	-	0,02	1,71	31
49	47	Transportes Dolscar SL	FVET Puerto	2003	s.d.	2,29	2,63	1,88	1,82	-	-	0,02	2,38	23
50	49	Maarif SL		2003	s.d.	2,18	2,22	2,13	0,74	-	-	-0,03	0,64	7
51	50	Totaltrailer Levante SRL		2001	s.d.	2,17	1,82	1,74	1,61	-	-	0,00	1,37	19
52	48	Conte Trans 2000 SL		1996	2,08	2,28	2,50	2,36	1,77	-9%	+18%	0,01	0,85	20
53	54	Transeje SL	FVET Puerto	1991	s.d.	s.d.	2,00	2,17	1,64	-	-	0,01	1,39	8
54	66	Copitrans Logística SL		2015	1,98	1,47	0,82	0,37	0,00	+35%	-	-0,02	1,54	36
55	52	Transportes Perales SL	FVET Puerto	1975	1,96	2,14	1,96	1,93	2,03	-8%	-3%	-0,03	2,99	24
56	56	Star Logisgroup F.Guillén SL	FVET Puerto	2011	s.d.	1,94	1,24	1,19	1,20	-	-	0,00	0,72	3
57	45	Jojuve Trans SL	FVET Puerto	2014	1,91	2,36	2,30	1,25	0,00	-19%	-	-0,11	0,86	25
58	58	Sheymitrans SL	FVET Puerto	2008	s.d.	1,86	2,28	1,89	1,92	-	-	-0,03	2,82	31
59	55	Syrtrans Operaciones Logísticas SA	FVET Puerto	1993	1,80	1,98	1,75	1,31	0,98	-9%	+84%	0,07	5,06	43
60	-	Bornay Logística SL	ATEC	2018	1,78	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-0,01	0,27	7
61	61	Gallego Álvarez SL	FVET Puerto	1990	1,69	1,58	1,42	1,35	1,48	+7%	+14%	0,08	1,08	16
62	70	Indoarte Quality Logistic SL	FVET Puerto	2004	1,69	1,34	1,51	1,52	1,41	+25%	+20%	0,02	0,89	8
63	67	Transportes López Gadea SL	FVET Puerto	2004	1,66	1,45	1,19	1,25	1,24	+14%	+34%	0,01	1,37	14
64	60	Transportes Cruz&Abad SL	FVET Puerto	2014	s.d.	1,64	1,82	0,71	0,46	-	-	0,01	1,35	17
65	63	Arcotrans Valencia SL		2002	1,60	1,55	1,34	1,93	3,77	+3%	-58%	0,00	0,35	3
66	72	Operador Logístico Roigtesa SL	FVET Puerto	2004	1,57	1,26	1,28	1,19	1,23	+25%	+28%	0,01	0,73	2
67	62	Patrick Logistics & Transport SL	FVET Puerto	2015	s.d.	1,56	1,19	0,44	0,00	-	-	0,04	2,34	12
68	68	Transportes y Contenedores Lunara SL	FVET Puerto	2014	1,54	1,41	1,21	0,98	0,45	+9%	+240%	0,01	0,94	18
69	65	Servitrans Levante SL		1998	1,47	1,49	1,95	1,85	1,26	-2%	+16%	0,00	0,72	15
70	73	Antonio García SL	FVET Puerto	1981	1,32	1,18	1,34	1,78	2,17	+12%	-39%	0,03	0,73	12
71	90	Valencia Trucks Port SL	FVET Puerto	1993	1,32	0,77	0,65	0,66	0,58	+72%	+128%	0,03	1,23	11
72	71	Chema Ballester SL	FVET Puerto	1988	1,27	1,27	1,40	1,58	1,76	-0%	-28%	0,97	17,97	5
73	69	Linco Trans SL	FVET Puerto	2005	1,26	1,35	1,70	1,64	1,16	-6%	+9%	0,00	0,93	13
74	82	Julián Peñarubia SL	FVET Puerto	2013	1,22	1,01	0,92	0,96	0,91	+21%	+34%	0,01	0,92	13
75	85	Jesús Company García Transport Intermodal SL	FVET Puerto	2001	1,17	0,90	0,98	1,11	0,98	+31%	+20%	0,13	1,47	7
76	59	Cargo Trans Expres SL		1993	1,13	1,73	1,25	0,92	1,10	-35%	+3%	0,01	0,65	4
77	75	Gestión y Servicios Marítimos Valencia SL		1999	s.d.	1,13	1,20	1,36	1,33	-	-	-0,10	0,29	2
78	79	Transportes Manuel Beza SL	FVET Puerto	1993	1,11	1,08	1,10	1,06	0,99	+3%	+12%	0,02	0,98	10

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

Rk			Asociación	Constit.	VENTAS							Resultado	Activo	Empleo
	2019	2018			Empresa	2019	2018	2017	2016	2015	%19/18			
79	87	Transportes Encarnación Giménez SL	FVET Puerto	1992	1,06	0,85	0,99	0,99	0,79	+24%	+34%	0,02	1,04	8
80	80	Nohazor SL		2005	s.d.	1,04	1,07	1,50	1,44	-	-	0,01	0,58	4
81	81	Trans Gimeno SL		1976	0,96	1,02	1,06	1,16	0,92	-5%	+5%	0,01	0,56	1
82	83	Bodelshausen SL		2005	0,96	0,94	0,90	0,96	0,98	+2%	-2%	0,05	0,62	6
83	84	Transportes Peñarubia Cañada SL	FVET Puerto	2009	s.d.	0,94	1,02	0,96	0,95	-	-	0,01	1,08	13
84	98	Transportes Integrales Hermofer SL	FVET Puerto	2009	0,88	0,63	0,46	0,52	0,57	+40%	+53%	0,00	0,61	9
85	86	Coop Valenciana Lujuwahi SCOOP	FVET Puerto	2010	s.d.	s.d.	0,88	0,66	s/d	-	-	0,00	0,80	8
86	78	Naulogistic SL	FVET Puerto	2008	0,87	1,09	0,84	0,52	0,32	-20%	+171%	0,01	0,38	2
87	77	Transportes Aimar Levante SL	FVET Puerto	2001	0,84	1,09	1,29	1,40	1,35	-23%	-38%	-0,07	0,38	10
88	102	Othar Logística SL	FVET Puerto	2006	0,81	0,54	0,61	0,58	0,67	+49%	+20%	0,00	0,65	5
89	94	Guillén Trucks SL	FVET Puerto	2013	0,80	0,70	0,63	0,78	s/d	+15%	-	0,01	0,91	9
90	88	Spain Road Logistics SL	ATEC	2004	0,79	0,80	0,89	0,95	1,21	-1%	-35%	0,01	0,35	9
91	91	Container Logistic Valencia SL	FVET Puerto	1999	0,76	0,75	0,68	0,71	0,67	+1%	+13%	0,00	0,40	5
92	92	Transportes Pellicer e Hijos SL	FVET Puerto	1977	s.d.	0,74	0,63	0,82	0,94	-	-	0,02	0,68	11
93	95	Teus Logistic Transport SL	FVET Puerto	2008	0,72	0,69	0,61	0,52	0,49	+5%	+48%	0,04	0,57	6
94	89	Razfetrans SL		1997	0,68	0,77	0,79	0,85	1,07	-12%	-37%	-0,01	0,27	10
95	93	Taronja Ports SL	FVET Puerto	1999	0,67	0,71	0,64	0,55	0,33	-5%	+102%	0,01	0,35	11
96	106	Nualtruck SL	FVET Puerto	2013	0,64	0,50	0,48	0,42	0,34	+29%	+90%	0,03	0,47	6
97	96	Crisaur SL	FVET Puerto	2003	0,63	0,65	0,63	0,58	0,59	-4%	+7%	0,00	0,23	5
98	99	Royal Reefer SRL	FVET Puerto	2016	s.d.	0,61	0,36	0,03	0,00	-	-	0,01	0,59	6
99	97	Transbenloch SL		1999	0,58	0,63	0,32	0,23	0,19	-7%	+209%	0,10	0,58	6
100	100	Logística y Transporte VLC SL		2014	s.d.	0,57	0,46	0,33	0,26	-	-	0,02	0,31	7
101	105	Sototrans SA	FVET Puerto	1987	s.d.	0,51	0,53	0,57	0,53	-	-	0,00	0,68	8
102	118	Transrivipérez SL	FVET Puerto	2016	0,51	0,26	0,26	0,08	0,00	+94%	-	0,01	0,43	5
103	110	Pernales Asistencia SL	FVET Puerto	2012	0,48	0,43	0,52	0,40	0,37	+13%	+29%	0,02	0,38	9
104	112	Contrailler Logística SL	FVET Puerto	2010	0,48	0,31	0,26	0,28	0,36	+53%	+33%	0,01	0,40	2
105	108	Manises Truck SL	FVET Puerto	2016	s.d.	0,45	0,43	0,29	0,00	-	-	-0,01	0,28	7
106	109	Transportes Cano Ribarroja SL		2016	0,41	0,43	0,43	0,00	0,00	-4%	-	-0,03	0,14	7
107	107	Kontrans SCOOP		1993	0,40	0,46	0,63	0,59	0,69	-13%	-42%	0,04	0,20	1
108	104	Frigoríficos Pedro J. García SL	FVET Puerto	2013	0,40	0,53	0,55	0,87	0,94	-25%	-58%	-0,02	0,18	4
Otras empresas con actividad (23 empresas)					4,25	3,95	4,76	6,64	6,88	+7,5%	-38,2%	0,02	3,37	44
Empresas extinguidas (12 empresas)					0,00	6,20	10,77	12,95	15,31	-	-			
Total empresas Puerto de Valencia					421,02	390,47	374,96	348,18	324,95	+8%	+30%	7,39	282,27	2.678

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



trafmafe.es

TRANSPORTE DE CONTENEDORES MARÍTIMOS
Transporte de contenedores marítimos y cargas completas de madera, hierro y otros, en todo el territorio nacional.

GRUPAJE Y TRASBORDO DE MERCANCÍAS
Carga y descarga de mercancías, trasbordos, almacenamiento y otros servicios.

DEPOT
22.000 m² de superficie muy cercana al puerto de Valencia. Almacenamiento de contenedores.

CAMIONES DE GRAN TONELAJE
Camiones de 20 y 40 pies, frigoríficos...

PLATAFORMAS EXTENSIBLES PARA ADAPTACIÓN A LA CARGA
Maquinas sprader.



OFICINA CENTRAL:
Plaza Alquería de Culla 4
Ofi. 309 • Edif. Albufera Center
46910 Alfafar
Valencia (España)

OFICINA DEPOT:
Ctra. Alfafar
El sler, Km 01
46910 Alfafar
Valencia (España)

TELÉFONOS:
+34 961 107 936
+34 961 225 272
FAX:
+34 963 750 719





COPITRANS S.L.
TRANSPORTE de CONTENEDORES

- NACIONAL E INTERNACIONAL
- ADR EXPLOSIVOS (GESTIÓN DOCUMENTAL)
- REEFERS
- TRANSPORTES ESPECIALES
- OT 4299-1

Central:
Avda. Manuel Soto Ingeniero
nº 15 - 4º B
46024 Valencia
Tel. +34 902 160 671 - Infoport 70000
Fax. +34 963 564 168

Delegaciones:
Madrid - Coslada:
Tel. +34 916 708 698
trafico.mad@copitrans.com

Algeciras - Sevilla:
Telf : +34 956 102 045
trafico.sur@copitrans.com

Barcelona - Tarragona:
Telf : +34 930 022 475
trafico.bcn@copitrans.com

www.copitrans.com

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Tras la pandemia, nueva prosperidad

El acarreo de contenedores 'import-export' en Valencia y Sagunto retorna a la bonanza, con 100.000 contenedores nuevos en los últimos ocho meses, un 8% más que en 2019

► El transporte de contenedores 'import-export' en las terminales de los puertos de Valencia y Sagunto circula, de nuevo, en días de bonanza, superados los duros meses de la pandemia del pasado año. El sector ha ganado 100.000 contenedores nuevos en los últimos ocho meses de 2021, un 8 por ciento más que en idéntico periodo de 2019.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Tras el paréntesis originado por la COVID-19, que redujo un 3,8 por ciento los tráficos 'import-export' de contenedores llenos en el puerto de Valencia, los proveedores de transporte terrestre han retornado a la bonanza. En el ejercicio 2020 los transportistas y operadores intermodales perdieron un volumen de 66.000 viajes con contenedores llenos, frenando la progresión de los últimos años.

“El dato terminó siendo mejor que el esperado a principios de año”, explica un flotista, pero “ofrece claramente que el negocio se ralentizó, afectando a las inversiones y al empleo”. Más de una empresa tuvo que acogerse a los préstamos ICO y a los expedientes de regulación de empleo por el impacto del coronavirus, “además del efecto del aumento de los costes por las paralizaciones en las terminales y la desinfección de vehículos que tuvimos”.

Así las cosas, al inicio del tercer cuatrimestre de 2021, el escenario ha cambiado de forma positiva.

Tras la pandemia, se aventura una nueva prosperidad en los volúmenes del sector, fruto del incremento de la actividad económica y el con-

El 'import-export' superará 2,5 millones de TEUs en 2021

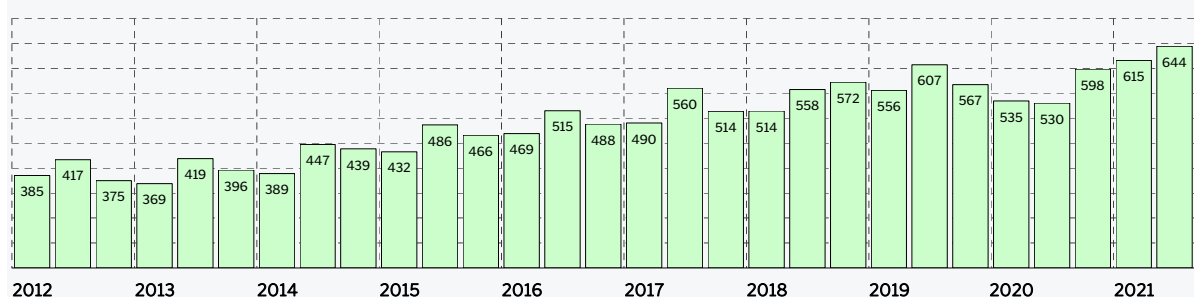
sumo en España. Alrededor de 100.000 contenedores "import-export" por encima de los volúmenes pre-COVID-19 (enero-agosto de 2019) han transitado por los muelles valencianos en los ocho primeros meses de 2021, dejando atrás la crisis fruto de la pandemia.

Con la menor afectación de la crisis sanitaria a la economía durante el ejercicio 2021, el sector ha ganado más flujos. En el periodo enero-agosto, el transporte local creció un 18 por ciento, con 1.645.348 TEUs, cifra que supone un aumento de 251.000 TEUs respecto al mismo periodo de 2020.

EVOLUCIÓN DE LOS CONTENEDORES LLENOS EN EL PUERTO DE VALENCIA

▶ AÑO COMPLETO											
Tipo de tráfico	2020	2019	2018	2017	2016	20-19	%20/19	19-18	%19/18	20-16	% 20/16
TEUs Export	949	959	910	904	855	-10	-1,1%	50	+5,5%	95	+11,1%
TEUs Import	714	770	734	660	618	-56	-7,3%	36	+4,9%	95	+15,4%
Total	1.663	1.729	1.644	1.564	1.473	-66	-3,8%	86	+5,2%	190	+12,9%

▶ ENERO-AGOSTO											
Tipo de tráfico	2021	2020	2019	2018	2017	21-20	%21/20	20-19	%20/19	21-17	%21/17
TEUs Export	722	600	641	603	610	122	+20,3%	-41	-6,4%	112	+18,3%
TEUs Import	537	464	521	486	440	73	+15,7%	-57	-10,9%	98	+22,2%
Total	1.259	1.065	1.162	1.089	1.050	195	+18,3%	-98	-8,4%	209	+19,9%



En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos por cuatrimestres, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Con el dato registrado, el transporte logra situarse con volúmenes superiores a los tráficos prepandemia, con un crecimiento del 4,96 por ciento sobre los ocho primeros meses de 2019.

En esta evolución, hay que destacar la gran progresión de las exportaciones, con más de 722.000 TEUs en los ocho primeros meses, con un

aumento del 20 por ciento, ante el impulso de sectores como el azulejo, agroalimentario y químico, mientras que las importaciones en contenedores llenos crecen a un ritmo superior del 15 por ciento, con un flujo superior a los 537.000 TEUs.

De acuerdo a esta evolución, el sector se situará, a final del presente ejercicio, con un flujo de 2,5 millo-

nes de TEUs, un dato que sería un récord en la historia del transporte por carretera en el enclave.

Las empresas vienen acarreado una media de 205.000 TEUs mensuales, cifra que supone una media de 9.350 TEUs diarios, considerando solo los tráficos de contenedores llenos y vacíos, servicios de transportes regulares de lunes a viernes.

“Los desorbitados fletes marítimos, el incremento del precio de las materias primas y de la energía van a condicionar el futuro”

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las turbulencias del mercado internacional están provocando una 'tormenta perfecta' que pueden incidir de forma preocupante en el ritmo del 'import-export' de España, según coinciden en señalar transitorios y operadores consultados por TRANSPORTE XXI.

Y con ello, la coyuntura puede desequilibrar los días de bonanza que viven actualmente, tras olvidar el ejercicio 2020, las terminales del puerto de Valencia, que hoy operan el 40,2 por ciento de los contenedores en comercio exterior del sistema portuario español.

En este contexto, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, viene a explicar que el cierre de ejercicio 2021 puede “terminar con ciertas afecciones a los tráficos ante la evolución económica”, matizando que “es un riesgo alto para nuestro tejido empresarial

exportador, porque el incremento de los precios de las materias primas (desabastecimiento) y de la energía ralentizará la tasa de crecimiento, y van a condicionar el futuro, aunque estimamos que creceremos por encima del pasado año”.

El gran objetivo es lograr “fidelizar” a los clientes que ya utilizan la dársena y captar nuevos exportadores e importadores gracias a la conectividad marítima del puerto valenciano, que permite enlazar la dársena con todos los grandes mercados internacionales sin necesidad de utilizar un servicio *feeder*.

Para ello, uno de los condicionantes que pesan para los operadores con-

sultados es la “eficiencia del puerto”, porque “de nada vale tener una buena conectividad marítima, y buenos precios, si solo tenemos un acceso terrestre congestionado para entrar y salir de las terminales. Cuando falla una, las otras quedan afectadas, por no hablar de la productividad que tiene que mejorar”. Empresarios y directivos consultados explican que “las grandes navieras mundiales van a seguir manteniendo su apuesta por Valencia porque es un puerto estratégicamente situado en el mercado del Mediterráneo”. Esta situación se fortalecerá con la futura instalación automatizada en la ampliación norte, que impulsa Terminal Investment Limited, de Grupo MSC. La plataforma “asegurará el estatus interoceánico de Valencia”, al tiempo que “permitirá captar un volumen de 5 millones de TEUs en un plazo de diez años”, indican.

La futura terminal de TIL “asegurará el estatus interoceánico de Valencia”

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Las terminales ganan en flexibilidad ante el auge de nuevos flujos

El transporte demanda más digitalización para paliar el crecimiento de los tráficos

► Las terminales portuarias en Valencia han ganado en flexibilidad terrestre en los últimos meses gracias a la incorporación de medios y el aumento de horarios para agilizar el tráfico de contenedores vacíos. Ante el auge de nuevos flujos, los operadores ya anuncian que se necesitarían más medidas a medio plazo para paliar los crecimientos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Más horas para agilizar la operativa e inversión en nuevos medios técnicos e informáticos. Ha sido la respuesta colectiva de las tres terminales del puerto de Valencia, que explotan CSP Spain, MSC y APM Terminals, para dar salida al crecimiento del tráfico de contenedores, un torbellino diario de flujos, entre otras cosas, por la escala de megabuques en el enclave español. Durante el presente ejercicio, las terminales han tenido que hacer frente a fuertes oscilaciones en los tráficos. El bloqueo del Canal de Suez el pasado mes de abril por el incidente del "Ever Given", produjo el retraso de diez buques con 32.313 contenedores de 'import-

Agilidad para la cadena

Nuevo sistema en terminales. La implantación del sistema Navis N4 en las tres terminales de contenedores del puerto de Valencia permitirá flexibilizar en los próximos meses las operaciones del transporte terrestre. El objetivo de las terminales es aumentar los ritmos de las operaciones de entrega y recepción en más de un 30 por ciento a partir del año 2022.

El proyecto Asignat pretende aumentar el grado de digitalización de la operativa de transporte terrestre de mercancías en la cadena de suministro portuario. El proyecto, lanzado por Infoport y Fundación Valenciaport, implantará un modelo de gemelos digitales en las flotas de vehículos para lograr mejorar su dimensionamiento y la capacidad en sus operaciones.

export'. Obligó a activar un plan de contingencia dentro de la Marca de Garantía del Puerto de Valencia para asumir esta carga adicional, ampliando los horarios y medios en las instalaciones y estableciendo una mayor coordinación para que los contenedores vacíos transitaran el menor tiempo posible en los patios de las terminales.

HORARIOS TERRESTRES DE TERMINALES Y DEPÓSITOS EN VALENCIA

Terminal/Depósito	Horario actual		Horario Precovid	
	Lunes-Viernes	Sábado	Lunes-Viernes	Sábado
CSPV	06:00 a 21:00	08:00 a 14:00	07:45 a 21:00	08:00 a 13:30
MSC Terminal Valencia	06:00 a 19:45	08:00 a 13:00	08:00 a 19:45	08:00 a 13:45
APM Terminals	06:00 a 20:00	08:00 a 13:30	08:00 a 21:30	08:00 a 13:30
Valencia Terminal Europa	08:00 a 13:30 15:50 a 19:30	Cerrado Cerrado	08:00 a 13:30 15:50 a 19:30	Cerrado Cerrado
Teco Silla - Adif	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
InterSagunto Terminales	08:00 a 20:00	Cerrado	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
Docks Logistics Spain	08:00 a 18:00	Cerrado	07:30 a 19:00	Cerrado
InterContainer depot 1	08:00 a 18:45	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
InterContainer Depot 2	08:00 a 18:45	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Recomar	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 18:00	Cerrado
Spanish Depot Service	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Trans Base Soler	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Setemar	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Tymasa	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Trans Ports	08:00 a 19:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Spain Container Depot	08:00 a 18:25	Cerrado	08:00 a 18:55	Cerrado

Nota: Spain Container Depot cierra a las 18:00 su depósito de Ribarroja y las 18:25 el ubicado en el puerto.
Fuente: FVET-Puerto. Datos a 20/09/2021. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Por su parte, al margen del conflicto de Suez, el crecimiento normal de la actividad en las terminales, con un tránsito de entre 6.000 y 7.000 camiones diarios, llevó a días de tensión en el inicio del segundo semestre del ejercicio a través del único acceso terrestre del enclave por el sur, con gigantescas colas. Este auge de nuevos flujos explotó el pasado mes de julio en APM Terminals Valencia. El colectivo de transportistas, bajo el paraguas de FVET-Puerto, la asociación empresarial más representativa, paró durante cuatro días su prestación de servicios en esta instalación propiedad de Grupo Maersk. Esta posición de fuerza sirvió para que la terminal activara nuevas medidas y haya comprometido inversiones que pretenden reducir al mínimo las pérdidas de tiempo de los transportistas y "tratar de poner fin a una situación que estaba supo-

niendo colas de hasta cinco horas, condiciones indignas para los conductores y pérdidas económicas para las empresas", según explicó la organización empresarial. Pese a la toma de medidas, flotistas y autónomos reconocen que "la operativa sigue lejos de ser flexible", porque "seguimos teniendo problemas, por ejemplo, con la combinación entre vacíos y llenos, con demoras a la hora de cargar". El gran reto del sector es lograr una digitalización plena y homogénea. Al servicio que se mantiene desde el portal Valenciaportpcs, en los últimos tiempos se han puesto en marcha iniciativas privadas como la de la *startup* Wimtruck Solutions, que ha instalado la trazabilidad operativa de la flota de 25 compañías de transporte, logrando conocer "cuándo va a llegar el camión a su destino, permitiendo tener la carga siempre localizada".



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



FedEx lanza vuelo de París a Japón

El operador ha puesto en marcha una conexión, con un Boeing 777, que enlaza con cuatro vuelos semanales la capital gala con la terminal de Kansai, en Osaka

► XXIV Convención Euro-Med / Valencia

Navegando hacia las cero emisiones

Grimaldi reforzará la sostenibilidad de su transporte marítimo con la adquisición de una flota de 20 nuevos buques *ro-ro*, bajo una inversión superior a 2.500 millones de euros

► Grimaldi navega con fortaleza en su actividad marítima en Europa con fortaleza inversora, bajo el paraguas de la innovación. El grupo naviero italiano va a adquirir una flota de 20 buques *ro-ro*, bajo una inversión superior a 2.500 millones de euros, afianzando su plan de lograr un transporte con cero emisiones antes del año 2050.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grimaldi aumentará la presión en la descarbonización de sus actividades de transporte marítimo, según aseguró Emanuele Grimaldi, director general de Grupo Grimaldi en el marco de la XXIV convención Euro-Med que el grupo naviero italiano celebró el pasado 8 de octubre en el Palacio de Congresos de Valencia. Grimaldi explicó que “vivimos en una era en la que los armadores tienen que abordar el tema medioambiental”, matizando que desde el grupo italiano “hemos sido responsables y proactivos para buscar un transporte sin emisiones en 2050. La compañía está inmersa en un ambicioso plan de construcciones de buques *ro-ro* de gran capacidad, más sostenibles, que están aumentando la competitividad de la compañía, al tiempo que aminoran el impacto medioambiental, bajo una inversión de 2.000 millones de euros a la que se añaden otros 600 millones en la adaptación de buques existentes. La naviera ha recibido una docena de buques en los últimos dos años y prevé recibir otros veinte en un plazo de cuatro años.

Grimaldi ha reducido un 24% sus emisiones entre España e Italia

Emanuele Grimaldi indicó que “hoy el motor de la investigación y desarrollo es el medio ambiente, es un orgullo y un beneficio para la generación que vivimos”, avanzando que “vamos a una navegación innovadora, con cero emisiones”. La flota de Grimaldi ha crecido un 35 por ciento en los últimos años, “con un cambio tecnológico que ha sido enorme”, y acelerando en cinco años el tiempo de amortización de



Emanuele Grimaldi avanzó el nuevo plan de flota. Fotos: MARTÍNEZ



E. Grimaldi, Mario Massaroti, Aurelio Martínez y Damiá Calvet.



La convención analizó la descarbonización del negocio marítimo.



El desarrollo de las Autopistas del Mar y del ferrocarril se trató durante la convención.

las unidades empleadas. Para mostrar la eficiencia de su nuevo modelo de flota, Grimaldi indicó que en la línea Livorno-Savona-Barcelona-Valencia, que ya cuentan con cuatro unidades ECO, ha aumentado

un 25 por ciento su carga entre 2019 y 2021 y ha reducido las emisiones de CO2 en un 24 por ciento. Y es que la compañía viene priorizando la sostenibilidad como bandera en sus tráficos ente España e Ita-

lia. Terminará 2021 introduciendo cuatro buques de última tecnología en estas rutas, lo que permite transportar el doble de carga con el mismo consumo de combustible. Además, los buques disponen de baterías por lo que apagan sus motores cuando están en puerto y se recargan mientras los buques navegan. En cuanto al desarrollo del mercado, Grimaldi explicó que la crisis de la COVID-19 “nos ha hecho fuertes y resilientes pese a haber sido excluidos de las ayudas”, avanzando que “2021 será un buen año en el que la naviera ACL (dedicada al tráfico de contenedores) será la estrella”. En cuanto a la adquisición de activos en España de la naviera Trasmediterránea al Grupo Armas, recordó la reciente constitución de la filial Trasmed, que mantendrá “su filosofía, su patrimonio y su sede social en Valencia”.

MARÍTIMO

MSC y Cosco confían en que su oferta crecerá en el Mediterráneo en 2022

Revelan que sus buques viajan llenos de carga y están haciendo 'encaje de bolillos' para asegurar toda la cadena de suministro

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las compañías navieras MSC y Cosco, segunda y tercera del ranking de *megacarriers* mundiales, confían en mejorar su oferta de espacios en 2022, logrando reducir con nuevos buques y más equipo la actual situación de congestión que existe en el negocio marítimo mundial.

Un escenario que está provocando desabastecimiento de materias primas y componentes en muchas industrias, según se puso de relieve en las jornadas de "Mediterranean Ports and Shipping", conferencia internacional organizada por *Transport Events* en Valencia.

Ignacio Ballester, director de MSC España, explicó cómo ha influido la pandemia en el negocio marítimo. Aseguró que "ahora mismo hay una demanda ingente que ha desbordado a la oferta". Esta situación "era impredecible, nadie pensaba que en



Representantes de MSC y Cosco con directivos del puerto de Valencia. Foto: MARTÍNEZ

marzo de 2020 nos iban a cerrar a todos, y el mundo se iba a parar".

El ejecutivo de MSC indicó que "los comportamientos de las economías de los países más desarrollados han llevado a esta situación, los que han tenido más apoyo económico han

tenido un exceso de demanda y están colapsados, como Estados Unidos, Inglaterra o el norte de Europa". En cuanto a la progresión de los tráficos de cara a 2022, Ballester explicó que "hasta que Estados Unidos no se desatasque, esto va a

seguir congestionado", matizando que "tenemos que ver como se ajustan los mercados y, al final, la situación tendrá que volver a la normalidad. No sé si será en 2022 ó 2023". Ballester señaló que a las navieras se les está viendo en los últimos meses como "el problema", cuando "hay que ver todo el esfuerzo que se ha hecho durante este tiempo porque estamos en un mundo en el que más arriesga, más gana". El directivo de MSC comentó que "aquí solo se está viendo el problema de los fletes y no es así. En momentos de necesidad lo importante es el servicio y que los contenedores lleguen".

"Lo importante es el servicio y que los contenedores lleguen"

Por su parte, Javier Cubas, director de Cosco Shipping en Valencia, repasó los principales problemas a los que se están enfrentando las navieras durante los últimos meses, indicando que se atraviesa por un contexto de "posibles deslocalizaciones, congestión de los buques en los puertos, cancelación de escalas y elevados precios de los combustibles y de los *charter* de los barcos", una "tormenta perfecta" que Cosco espera que amaine en 2022.

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: 93 262 33 02
 08008 Barcelona

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

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

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

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

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

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

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

TRALLERO INTERNACIONAL
Mudanzas Internacionales
Guardamuebles
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur
Tel.: 93 421 75 00 / 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 Ejercito, 10, 1ª A
15006 La Coruña
Tel. 981 17 00 00 / Fax: 981 29 42 28
E-mail: fam@finismar.es
(Sada-Ferrol-San Ciprián-Céee)

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

E. ERHARDT Y CIA. SA

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

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

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

GREEN IBERICA SA

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

CONTENEMAR BILBAO SA

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

1005

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

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

CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA

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

1102

CARGAS COMPLETAS**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

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

1203

TAXIS INDUSTRIALES**ALVA TRANSPORTES T. SL**

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

CEDIS SL

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

ALDIGASA

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

1416

SERVICIOS LEGALES**ABOGADOS ELCANO**

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000



Tecnología & negocios

Regulación y transporte, luces rojas en los cuadros de mando

Empresas fabricantes y distribuidoras españolas señalan el inicio de una era de altos costes y presión en los márgenes

► Tiempos de optimización en la logística de gran consumo. Los ponentes del Congreso de Supply Chain de la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC) resaltan la importancia de la colaboración para afrontar un periodo cuya única certidumbre será la complejidad. El músculo construido en la pandemia puede ser clave.

JAVIER MIRANDA. Madrid

El 100% de los logísticos de empresas fabricantes y distribuidoras españolas señala que los precios del transporte aumentarán en los próximos meses. De hecho, el transporte es, junto a la regulación, la primera preocupación de los logísticos. Son las conclusiones principales del informe elaborado por AECOC, y presentado el pasado 5 de octubre en Madrid en su onceavo Congreso de Supply Chain. Además, el 96% de los encuestados señala que el principal problema en sus operaciones de transporte es la escasez de conductores. Los logísticos confirman así una carestía que las asociaciones de transporte, sus proveedores, vienen advirtiendo desde hace años. La flexibilidad ha llegado a su punto de quiebre: los logísticos reconocen el panorama de altos costes en el que se mueve el transporte por carretera desde hace años y parecen asumir la necesidad de revisar precios. También reconocen un encarecimiento de las operaciones de manipulación y almacenaje. Los operadores logísticos, numerosos en el auditorio del Marriott, asienten.



Momento del Congreso AECOC Supply Chain, celebrado en Madrid el 5 de octubre.

Los logísticos, sin embargo, mantienen la calma. “Llevamos años pinchando el hueso del jamón, y ahora tenemos que hacer lentejas”. Una jocosa metáfora de Antonio Aguilar, director de operaciones logísti-

El 100% vislumbra aumento de precios del transporte

cas de Carrefour, pero que condensa el estado mental perpetuo del logístico. Las nuevas leyes de Movilidad y Cambio Climático son los principales sospechosos del pronóstico de aumento de costes. La capa-

cidad de adaptación y colaboración que han desarrollado las empresas y sus proveedores de logística y transporte para sostener, con matrícula de honor europea, la cadena de suministro durante el confinamiento será clave para afrontar el alza de los costes de materias primas y de transporte que los desajustes de la cadena de suministro global ha ocasionado. “Sin embargo, vemos una falta de diálogo del gobierno con las empresas, e incluso de desconocimiento de la realidad”, advirtió José María Bonmatí, director general de AECOC. El congreso subrayó el particular juramento hipocrático del logístico, que es el mismo de siempre: optimizar continuamente con el fin de abastecer a la población al mejor precio posible.

SERVICIOS

La cadena Waitrose amplía su almacén con AR Racking

La cadena de supermercados Waitrose & Partners de Reino Unido aumenta la capacidad de sus instalaciones en Magna Park, en la ciudad de Milton Keynes, con AR Racking, empresa de soluciones de almacenaje. La ampliación consta de una solución intralogística con estanterías convencionales para palés de AR Racking, que alcanzan una capacidad de almacenaje añadida para 13.604 palés.

EXPRESS

Correos incorporará a su flota 400 nuevas motocicletas eléctricas

Correos consolida su apuesta por la sostenibilidad con la incorporación a su flota de 400 motocicletas eléctricas para el reparto de última milla. La entrega está prevista para principios de diciembre. De este modo, antes de final de año, la pública contará con un total de 1.300 motos eléctricas.

MARÍTIMO

La Comunidad Portuaria de Cádiz renueva su imagen corporativa

La asociación para la promoción del Puerto de Cádiz, Cádiz-Port, constituida en 1997, renueva su identidad corporativa. La nueva imagen pretende expresar la voluntad de Cádiz-Port: “la innovación y la renovación frente al movimiento y los cambios de un sector en continuo movimiento”, destacan desde la asociación.

SERVICIOS

Goodman desarrolla cuatro centros logísticos para el ‘ecommerce’

Goodman ha desarrollado cuatro nuevos centros logísticos en Tarragona, Barcelona y Madrid, que suman una superficie total de 161.000 metros cuadrados, para dar respuesta a la creciente demanda del comercio electrónico. Las plataformas, localizadas para llegar a 15,4 millones de consumidores en menos de 30 minutos, están equipadas con medidores de consumo inteligentes y disponen de aparcamientos para las furgonetas eléctricas con capacidad para instalar 2.511 puntos de recarga. Los cuatro desarrollos cuentan con certificación de sostenibilidad Breeam Very Good.

CARRETERA

El grupo neerlandés Van den Bosch adquiere al operador TCS Trans

El grupo neerlandés Van den Bosch ha adquirido TCS Trans, fundada en Barcelona en 1958 por la familia Castellet San Miguel. El transportista de graneles secos, líquidos y gases posee el 50 por ciento del operador ferroviario Multirail, y también participa en Combiberia. TCS Trans, que tiene 30 camiones, más de 300 contenedores y 100 remolques, registró un negocio de 12,16 millones de euros en 2019, según el Registro Mercantil. Por su parte, Van den Bosch revela que transporta unos 2,6 millones de toneladas de granel al año, generando una facturación de 190 millones de euros.

SERVICIOS

Visual Trans aborda cómo encarar la brecha digital en la logística

“La reducción de la brecha digital es clave para garantizar la resiliencia en un entorno de continua transformación del mercado”, según se puso de manifiesto en una jornada sobre las claves de la cadena de suministro del futuro, organizada por Visual Trans. Su responsable de sistemas, Enrique Moldes, destacó que “la implantación de la tecnología *cloud* para el almacenamiento de los datos en la nube de internet, en sustitución de los servidores de *hardware* situados en las propias instalaciones de las empresas, es la base para una digitalización que facilite incorporar la logística 4.0”.

CARRETERA

Empieza la cuenta atrás para la implantación del tacógrafo inteligente de segunda generación

Continental avanzó el calendario de un dispositivo clave del Paquete de Movilidad



Cerca de 100.000 vehículos implantarán el nuevo tacógrafo inteligente en España.

► El Paquete de Movilidad, aprobado en julio de 2020 y que modifica las normas que rigen la conducción y el descanso en el transporte por carretera, y el cabotaje entre los países de la Unión Europea, supone también un cambio hacia un modelo más avanzado de tacógrafo inteligente, cuya implantación ha sido analizada por Continental.

IÑAKI EGUIA. Madrid

“El futuro nos lo marca el Paquete de Movilidad, donde la gestión de los datos que se generan con la digitalización es clave para incrementar la seguridad y la eficiencia en el transporte por carretera”. Así lo destacó Eduardo González, CEO de Continental Automotive Spain, durante un evento organizado por esta multinacional alemana. González alertó del peligro de la atomización del transporte por carretera en España, dado que “aquellas empresas que no se adapten a estas nuevas tecnologías se quedarán fuera del mercado en los próximos años”. Por su parte, Alberto Pérez, director del segmento de vehículos comerciales y servicios (CVS) para España y Portugal de Continental, reveló que la “segunda generación del tacógrafo inteligente, además de controlar los tiempos de conducción y descanso, también graba los dedicados a la carga y descarga, cabotaje y desplazamiento a otros países”. Este responsable de Continental

cuantificó que la implantación del nuevo dispositivo en los próximos años se extenderá sobre los “cerca de 100.000 vehículos de transporte profesional en España que realizan rutas internacionales”. Por ello, Pérez aconsejó a los transportistas una “planificación anticipada en esta adaptación, asociada a las continuas revisiones periódicas de los tacógrafos, para evitar problemas en el cumplimiento del calendario aprobado por la UE.”

El tacógrafo inteligente de segunda generación iniciará su implantación a partir del 21 de agosto de 2023 en los vehículos matriculados de más de 3,5 toneladas. La flota con tacógrafo analógico o digital con un peso máximo permitido superior a 3,5 toneladas que hagan rutas internacionales deberán tenerlo instalado desde finales de 2024. También, lo incorporarán, a partir del 21 de agosto de 2025, los vehículos que tengan tacógrafo inteligente de primera generación, un sistema iniciado a partir de junio de 2019 en las nuevas matriculaciones. Los vehículos ligeros, de entre 2,5 a 3,5 toneladas de nueva matriculación, llevarán el nuevo sistema de tacógrafo desde julio de 2026. Aunque todavía está sin definir su fecha, también se extenderá a la totalidad del parque de vehículos ligeros que hagan rutas internacionales. Pérez finalizó indicando que la segunda versión del tacógrafo inteligente “supone un cambio tecnológico que afecta, prácticamente a casi todo”.

MARÍTIMO

Los puertos de Bilbao y Algeciras estrechan relaciones

El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluce, realizó el pasado 5 de octubre una visita al puerto de Bilbao, acompañado por su homólogo de la dársena vasca, Ricardo Barkala. Durante el encuentro, ambos presidentes tuvieron la oportunidad de abordar temas de interés común como la recuperación económica, el corredor atlántico, la situación de la estiba, la necesidad de un nuevo marco legal o las actuaciones de ambos enclaves en materia de sostenibilidad, descarbonización, innovación y relaciones puerto-ciudad.



MARÍTIMO

Boluda Towage amplía sus servicios marítimos en Mauritania

Boluda Towage, a través de su filial Boluda Towage France, ha constituido con el Puerto Autónomo de Nouakchott Port de l'Amitié (PANPA) la Société de Services Maritimes de Nouakchott (SSMN). Una entidad empresarial que prestará, a partir del 1 de noviembre, los servicios de remolque, amarre y practica en dicho puerto. Esta nueva actividad en Mauritania complementará el servicio que la compañía Boluda Towage France ofrece desde el año 2017 en el muelle minero de la Société National Industrielle et Minière (SNIM).



CARGADORES

Exolum construirá una planta de producción de hidrógeno verde

Exolum invertirá cerca de 2 millones en la construcción de la primera planta de producción de hidrógeno verde en la Comunidad de Madrid en unos terrenos adyacentes a sus instalaciones de San Fernando de Henares - Torrejón de Ardoz. La planta se prevé que esté plenamente operativa en la segunda mitad de 2022 y producirá en un primer momento unas 60 toneladas al año de hidrógeno verde. Exolum utilizará como tecnología de producción la generación con concentración solar y electrolizadores PEM miniaturizados, propiedad de la empresa Fusion Fuel, empresa con la que ha establecido un acuerdo. En este momento el proyecto se encuentra en fase de tramitación administrativa.



MARÍTIMO

La naviera FRS refuerza la ruta entre los puertos de Ceuta y Algeciras

La naviera FRS Iberia ha presentado su nuevo *fast ferry* “Levante Jet”, que opera entre los puertos de Ceuta y Algeciras. En el acto de presentación, su director general, Ronny Moriana, puso en valor la apuesta realizada por la compañía para “reforzar la conectividad” entre ambos enclaves. FRS Iberia comenzó a operar esta ruta en 2008, fecha desde la que la compañía ha realizado 23.000 rotaciones entre ambos puertos. En este periodo, la compañía ha transportado 4,6 millones de pasajeros y un millón de vehículos. En el capítulo de mercancías, el “Levante Jet”, construido en 2015 en Australia, puede transportar hasta 12 camiones o 330 metros lineales de carga.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com