

El Gobierno 'cuela' la reforma de la estiba en una ley de consumo

Mete dos enmiendas para modificar la Ley de ETT y dar 'estatus especial' a los CPE, como exige Coordinadora

PAG.10



Ricardo Barkala
Presidente del Puerto de Bilbao

"HABRÍA QUE DAR MÁS AUTONOMÍA DE GESTIÓN A LOS PUERTOS"

Páginas 8-9

OPER. LOGÍSTICOS / 15

H. Essers entra en España al comprar Coral Transports

MARÍTIMO / 25

Puerto de Valencia incentivará los tráficos eólicos

CARRETERA / 29

Transogueta impulsa el frigorífico para seguir creciendo

Landaluce advierte de la "seria amenaza" del ETS para Algeciras

"La revisión del *Emission Trading System* (ETS) plantea un problema serio para las operaciones de transbordo en España". Así de contundente se mostró el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, durante una jornada celebrada en la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar con motivo de la presentación del especial 'Puerto de Algeciras' de TRANSPORTE XXI. PAG 12

SGL avanza en España tras comprar Horizon International Cargo

La compañía Scan Global Logistics (SGL), que el pasado mes de abril adquirió el grupo Contenosa, sigue el proceso de expansión internacional con una reciente operación que fortalece su negocio en el mercado español. El transitario danés ha tomado el control de Horizon International Cargo, empresa británica que cuenta con una filial con sede en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. PAG 13

Synergy crece a doble dígito en la Terminal Intermodal de Navarra

El dinamismo de Synergy en el centro logístico de mercancías de Noáin, con el continuo aumento de servicios, se refleja en la manipulación de 16.838 UTIs en 2020, un 17,5 por ciento más que en 2019, según datos del Adif. Conforme a la evolución de este año, las previsiones del operador logístico del grupo Hutchison Ports también apuntan a mantener el doble dígito de crecimiento en 2021. PAG 30

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

FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

CERTIFICADO Nº MG160001

realbenloch.com

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

MESA de Redacción

Bergé Marítima gana capacidad

para el movimiento de vehículos en el puerto de Tarragona, donde ya está implantada. La Autoridad Portuaria ha otorgado a la estibadora una concesión destinada a la manipulación y almacenaje de vehículos comerciales, industriales, turismos y otros de carga rodada en el muelle de Galicia. La concesión es en una superficie de 3.648 metros cuadrados por el plazo de un año. La tasa anual de ocupación es de 22.770 euros, mientras que la tasa anual de actividad está fijada en unos 3.614 euros.

Atfrie reclama más atención de la Administración al sector.

Los transportistas de mercancías por carretera "han pasado de ser considerados héroes a estar totalmente ignorados", lamentó Yolanda Medina, directora general de la patronal de transporte frigorífico, en un desayuno informativo. Medina describió un sector en el que las empresas "están agotadas" por la multitud de problemas a los que tienen que hacer frente, entre los que destacó la carga y descarga y el intercambio de palés. La obligación de realizar la carga y descarga por parte de los conductores está provocando, por ejemplo, una limitación a la incorporación al sector de más mujeres, recordó. Ante todas estas problemáticas recurrentes, "las posiciones en el seno del Comité Nacional de Transporte por Carretera se están endureciendo", advirtió. Para la directora general de Atfrie, "nuestras empresas necesitan ser escuchadas y que no se preste atención solamente al lobby de los cargadores".

La logística refleja los mejores datos de empleo de los últimos cinco años para la campaña del *Black Friday*, según InfoJobs. Según las previsiones de esta compañía, se superarán los 6.000 puestos de trabajo en logística y almacenaje, lo que supone un crecimiento del 200 por ciento respecto a la campaña de 2019, último año prepandemia. Del total de vacantes registradas por InfoJobs en esta categoría, Madrid y Toledo reúnen el 75 por ciento de las mismas, seguidas por Guadalajara y Barcelona.

Skyports se ha asociado con Irlanda para proporcionar un servicio de entrega de carga con drones en Colombia y América Latina. Las primeras operaciones, que se iniciarán a mediados de 2022, darán servicio a áreas remotas de Colombia como La Guajira y Choco, proporcionando suministros críticos del ámbito de la salud como vacunas, muestras de patología y pruebas de VIH. Los drones utilizados serán de Swoop Aero, que transportan una carga de hasta cinco kilogramos.

JONÁS



SE MUEVEN



Javier Marín

Javier Marín, consejero ejecutivo y director general de Aeropuertos de Aena, ha sido elegido presidente del Consejo Internacional de Aeropuertos europeos (ACI Europa). Es la primera vez que un español asume la Presidencia.



Christophe De Korver

La asociación de transportistas europeos Astre nombra a Christophe De Korver nuevo responsable de desarrollo de la red, que actualmente cuenta con 160 asociados. De Korver, con una amplia experiencia en el sector, se unió a Astre en 2021.



Jesús Casás López

Jesús Casás López (Yverdon-les-Bains, Suiza, 1969) releva a Alejandro Rey como director de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao. Licenciado en Derecho, Casás es especialista en materia de puertos, costas y derecho marítimo.



Marisa Sánchez

Brambles, compañía de soluciones para la cadena de suministro, presente en 60 países a través de la marca CHEP, nombra a Marisa Sánchez directora Global de Descarbonización de la Cadena de Suministro, cargo de nueva creación.



Christine Robinne

Christine Robinne liderará la organización tecnológica y la estrategia digital de XPO Logistics en Europa. Reportará a Luis Gómez, presidente de XPO Logistics en Europa, y a Mario Harik, director de Sistemas de Información.

DEBATE

SÍ

Jordi Terrades
Diputado PSC

¿Es necesario un centro logístico en el Baix Penedès para la reactivación de la zona?

Baix Penedès (Tarragona) es uno de los territorios de Cataluña más afectados por el paro. Y estudios de la Universitat Rovira

i Virgili señalan recurrentemente que la actividad prevista en Logis Penedès generaría, aparte de sus aportaciones al PIB de Cataluña, la creación de alrededor de 5.000 puestos de trabajo directos. Siempre hemos defendido la ubicación de esta infraestructura en el Baix Penedès. Tampoco podemos obviar que la actividad logística en Cataluña ya representa más del 4 por ciento del PIB y es una actividad que está en crecimiento. Por otra parte, están las necesidades de ampliación de la empresa Idiada, ubicada en los espacios afectados para el desarrollo de Logis Penedès. Por lo tanto, es oportuno la revisión del plan director urbanístico de Logis Penedès y redactar uno nuevo, que haga compatible la ampliación de Idiada y el desarrollo de Logis Penedès, planificando la ejecución del centro logístico una vez aprobado el nuevo plan director.

NO

Marc Parés
Diputado En Comú Podem

Estamos en contra del proyecto de construir la plataforma logística Logis Penedès (Tarragona). Y estamos en contra

de un nuevo plan director de Logis Penedès. El Penedès es un territorio que necesita reindustrialización, pero también es un territorio agrario importante donde hay que preservar estos espacios. Seguramente, ello lo tendríamos que tener en cuenta, porque cualquier proyecto logístico lo que hace también es ocupar suelo. El Penedès lo que necesita es planificar el conjunto de su territorio.

Quiero recordar también la gran cantidad de polígonos industriales que hay en la zona que actualmente están en desuso. Ese es un elemento que también tenemos que poner encima de la mesa. Planifiquemos el territorio en su integridad y no, pues, continuando aplastando espacios agrarios y trinchando un territorio, que el que necesita, justamente, para ser puesto en valor, es la preservación de su espacio agrario.



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Director General
Javier Miranda Descalzo
javier.miranda@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Fundador F. Javier Miranda Ruiz

Director Técnico: José Ángel Calvo
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid), Iñaki Eguía
Colaboradores: Jonás (humor), Etayo (humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher, Juan Ignacio Beitia, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo, Ramón Valdivia, Antxon Pérez de Calleja, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Juanjo Martínez (Fotografía)

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

EDITORIAL

La 'política de tapadillo' llega a la estiba

Escondidas, con disimulo. La 'política de tapadillo' llega a la estiba. Estaba claro. La presión del sindicato Coordinadora sobre el Gobierno ha llevado a mover las fichas. Para intentar dar celebridad a las exigencias sindicales y que se mantenga la paz social en los muelles, se ha decidido recurrir a un proyecto de Ley de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, cuya tramitación parlamentaria arrancó en febrero de 2021 y cuyo horizonte de aprobación es la próxima primavera. El objetivo es remendar la Ley de Empresas de Trabajo Temporal, situando la organización laboral de los muelles en la esfera de sociedades mutualistas y obligando a las estibadoras a firmar un contrato de prestación de servicios si son accionistas del 'pool'. Resulta paradójico utilizar un proyecto de ley que dice proteger a los consumidores para parchear una situación ya calificada como "monopolio" por Bruselas y la Comisión Nacional de

los Mercados y la Competencia. No parece de recibo que PSOE y Unidas Podemos, entre los problemas a tratar en la Comisión de Sanidad y Consumo, incluyan en una norma para consumidores dos enmiendas que dan un "estatus especial" a los Centros Portuarios de Empleo. El vehículo elegido muestra la debilidad de la iniciativa. Encima, su larga tramitación abre más incertidumbre para el sector. En este proceso, Bruselas sigue vigilante y viene siendo informada de cada uno de los pasos que da el Gobierno de Sánchez. Hoy, siete años después de la sentencia europea contra el modelo de estiba, España sigue en el punto de mira sin una fórmula jurídica que conjuga la libertad de establecimiento y libre competencia con las garantías laborales. La mejor protección para el empleo sería la desregulación, abrir el mercado con un mayor dinamismo empresarial y que la libertad de contratación se abra paso en los muelles. Eso sí, trabajadores y empresarios, con derechos y obligaciones.

Nuevo puñetazo en la mesa del Comité

El transporte por carretera ha vuelto a pegar un puñetazo en la mesa, hartos del 'ninguneo' constante del Gobierno, pese a su carácter estratégico para la recuperación de la economía. No es el primero, ni será el último.

El sector exige mayor atención de la Administración. Y es que no es de recibo que tres meses después de tomar el relevo de José Luis Ábalos al frente del Ministerio de Transportes, la ministra Raquel Sánchez no haya tenido un hueco para mantener una reunión con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano consultivo del sector. Y tampoco la nueva secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera.

El Gobierno de Sánchez tiene encima de la mesa desde hace más de dos años una completa lista de reivindicaciones de los transportistas, consensuadas por el

Comité Nacional, sin que se hayan producido avances, más allá del régimen sancionador contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. ¡Que no es poco!

En julio de 2020, ante la amenaza de un paro, el entonces número dos del Ministerio, Pedro Saura, asumió una serie de compromisos, entre los que se encontraba el diseño de un Plan de Impulso, que tenía que haber visto la luz a finales del pasado año. Sin embargo, hubo que esperar a junio para ver la dirección que tomaba. Y la sorpresa fue mayúscula, porque entre las medidas figuraban varias de las que contaban con el rechazo del sector, como el pago por uso o las 44 toneladas. Y tampoco se daba solución a la ansiada regulación de la carga y la descarga. Un año después todo sigue prácticamente igual, o peor, y ya se empiezan a escuchar, nuevamente, los 'tambores de guerra'.

LA ROSCA



Alfonso Alday

Al departamento que dirige la ministra Raquel Sánchez se le acaban las excusas y a los transportistas la paciencia

Envidia sana

Con voluntad política, todo es posible. Incluso, que el Gobierno, rizando el rizo, defienda y trate de perpetuar el actual sistema de estiba, tachado de "monopolio" por la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en una ley de protección de los consumidores.

Más fácil parece, por tanto, prohibir que los conductores -una especie en peligro de extinción- realicen las labores de carga y descarga de las mercancías, uno de los principales caballos de batalla del sector.

Hasta ahora, la respuesta del Ministerio de Transportes ha sido casi siempre la misma: "no se puede". Pero esta contestación ya no vale. La vecina Portugal ha aprobado una normativa, vigente desde el pasado mes de septiembre, que prohíbe la participación de los profesionales, tanto nacionales como internacionales, en dichas tareas. Es decir, sí se puede.

Al departamento que dirige Raquel Sánchez se le acaban las excusas y a los transportistas la paciencia. Un cóctel explosivo en tiempos convulsos que amenaza tormenta. Y es que no es de recibo que los transportistas, tras largas horas al frente del volante, tengan que realizar, encima, la carga y descarga de los camiones. Un trabajo completamente al margen de su responsabilidad, que es la de conducir, y que chirría con la normativa de prevención de riesgos laborales.

La legislación portuguesa, además, obliga a los expedidores y destinatarios habilitar zonas de espera adecuadas para los conductores en los centros de carga y descarga mientras se realizan dichas tareas. Y el tiempo de espera debe limitarse a un máximo de dos horas. Seguro que más de un transportista español siente 'envidia sana'.

El Ministerio de Transportes debería atacar, sin demora, esta vieja reivindicación de los transportistas, sobre todo en un momento en el que la falta de conductores está poniendo en jaque las cadenas de suministro. Y si puede ser hoy, mejor, porque mañana podría ser ya tarde.

a.alday@grupoxxi.com



SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

Más salario y menos empleo, combinación de larga tradición en España, que nos mantiene a la cabeza de Europa en paro

Preferencia

Podemos se ha salido con la suya, y ha conseguido volver a subir el salario mínimo. Con ello ha demostrado que los salarios, y cualquier otra variable económica, pueden fijarse a voluntad.

Pueden crecer con o sin inflación, con o sin mejora de la productividad, y, por descontado, con abierto desprecio sobre sus consecuencias sobre el empleo.

Es el triunfo de quienes priorizan el corto plazo sobre el futuro. Es la supremacía de la política sobre la economía.

Detrás de una decisión como esta, carente de sentido, siempre hay dirigentes que esperan beneficiarse políticamente de la misma.

La de este caso se llama Yolanda Díaz, una antigua sindicalista entre cuyos éxitos figura su absoluto rechazo a la reforma de las pensiones, con el resultado que hemos podido comprobar, crear un sistema inviable por ser excesivamente generoso.

Un problema que agrava su indicación con el IPC, una reivindicación que se da de tortas con la sostenibilidad económica.

Su impacto presupuestario, vía salarios públicos y pensiones, añadirá el año que viene unos 11.000 millones a un gasto público ya descontrolado.

La quimera económica de los españoles consiste en el convencimiento de que sus salarios o su bienestar social no dependen para nada de la calidad del tejido económico que tiene que proporcionarlos.

Sus reivindicaciones no están relacionadas con la capacidad económica, sino con una supuesta justicia social que puedes definir como te dé la gana.

Si entra en el terreno de lo posible, de acuerdo con la renta nacional y la evolución de su productividad, bien.

Si se desvía de lo posible, también bien porque a trabajadores y gobierno les da igual.

Las consecuencias las venimos experimentando desde hace muchos años: más salario y menos empleo, una combinación de larga tradición en España, que nos mantiene a la cabeza de Europa en cuanto a tasa de paro.

Lo que no hay duda es que esa es la preferencia electiva de la mayoría de los españoles, esos que luego se quejan de que los jóvenes no encuentra trabajo.

transporte@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



La Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio se adhiere al 'Green Compact' de IRU, impulsado en España por la patronal de transporte Astic. En la imagen, **Jorge de Benito**, presidente de CEEES, y **Ramón Valdivia**, director general de asociación.

VICIOS *de transitario*

Jesús Cuéllar

En el convulso sector marítimo, junto con los cambios que se derivarán como reacción al colapso de falta de capacidad, precios disparados y disrupciones en el comercio, hay otro que se está produciendo: la estrategia de transformación de Maersk.

Metamorfosis

Nada de lo que haga el gigante Maersk, que controla aproximadamente el 17% del mercado mundial, puede resultar irrelevante. Y menos en los críticos momentos por los que están pasando actualmente las cadenas de suministro mundiales.

Según la prensa especializada, Maersk tendría la intención de hacer un cambio de estrategia comercial para centrarse en la venta de sus servicios directamente a exportadores e importadores, abandonando la hasta ahora simbiótica colaboración con empresas transitarias. Si se confirmara, esta noticia marcaría un hito fundamental y probablemente de no retorno en la metamorfosis de la naviera, generando al mismo tiempo un profundo impacto en el mercado. El objetivo sería transformar la naviera en el primer integrador de transporte marítimo, con un concepto similar al de los aéreos, en el que con sus propios medios realizan toda la cadena logística, integrando servicios que habitualmente realizan varios operadores.

Esta mutación viene gestándose desde tiempo atrás y se va ejecutando por pasos en los que la empresa va cruzando distintas fases. Algo parecido a la metamorfosis en la que una oruga acaba convirtiéndose en una mariposa. En aquel tiempo probablemente no existía la estrate-

gia actual, pero quizás la raíz estuvo en la adquisición por Maersk de Sea-Land en 1999 que dotó a la naviera de terminales e infraestructura de transporte terrestre de contenedores en lo que más tarde sería llamado "Maersk Logistics". El cambio continuó cuando se hizo con la transitaria Damco en 2005, que posteriormente fusiona con Maersk Logistics bajo la marca Damco en 2009. En plena pandemia, la mutación se acelera: Damco se integra en Maersk y desaparece como empresa y marca. El grupo deja de ofrecer a sus clientes servicios basados en el transporte realizado por otras navieras y adicionalmente lanza la plataforma *online* Maersk-Flow como una apuesta para captar directamente los envíos marítimos de Pymes. Por último, este año da dos pasos decisivos: compra proveedores de transporte de última milla especializados en *ecommerce* y, parece ser, dejará de colaborar con transitarios.

Desconocemos el resultado que pueda tener la metamorfosis. Si el integrador marítimo prosperará como los que conocemos de aéreo, concentrados en determinados nichos de mercado, o si la vocación es ir a todo tipo de clientes e industrias. En cualquier caso, será muy interesante ver la eclosión y observar que tal vuela la mariposa.

jesus@cuellar.eu

QUÉ *bien*

El Tribunal Supremo ha dado la razón a la Feat, patronal del transporte de mercancías de Tarragona, declarando nula la disposición que redujo el periodo de validez de las revisiones de los vehículos en las ITV. A raíz del cierre de los centros de inspección técnica por la declaración del estado de alarma, se prorrogó la validez de los certificados, pero se fijó que el periodo contaría desde la fecha cuando el vehículo debió haberla pasado y no cuando se revisó realmente, es decir, que la validez contara desde la fecha en la que el vehículo pasa con éxito la inspección. Esta situación llegó a provocar que algunos camiones tuvieran que volver a pasar la ITV apenas unas semanas después haberla ya superado.

El Tribunal Supremo declara injustificadas las razones alegadas por las ITV y da la razón a la Feat. Ahora, la asociación pide que la sentencia sea tenida en cuenta a la hora de elaborar la nueva ley sobre los centros de inspección, pendiente de tramitar en el Congreso.



La sentencia da la razón a la Feat.

QUÉ *mal*

La "falta de transparencia por parte de las compañías navieras, así como su menor fiabilidad en la prestación de sus servicios", según apunta Feteia-Oltra. La comisión marítima de la federación de transitarios destaca la necesidad de que se cumplan todos los pactos firmados entre navieras y operadores, "puesto que la quiebra de estos provoca efectos muy perniciosos que imposibilitan el correcto funcionamiento de la cadena de suministro". Feteia-Oltra reconoce y apoya la libertad de mercado y voluntad de las partes, pero considera que "estamos viviendo una fuerte concentración en el lado de los prestadores de servicios de transporte marítimo, auspiciada en gran medida por el Reglamento Consortia (UE), que está generando tremendos desequilibrios en el mercado y afectando negativamente a productores y consumidores".

TRIBUNA LIBRE



Irantzu Sedano



Zuberoa Elorriaga

La habitual brevedad de la estancia de los buques en los puertos en los que se realiza la carga y descarga de sus mercancías, así como la internacionalidad del sector marítimo, supone que, en muchas ocasiones, resulte muy difícil el cobro de los créditos contra armadores y navieros. Por esta razón nace la figura del embargo preventivo de buques

El embargo preventivo de buques

El embargo preventivo de buques es una herramienta jurídica que posibilita al acreedor de un crédito, que debe constar definido como “crédito marítimo”, conseguir la inmovilización del buque interesado para garantizar el cobro de este. Esta medida judicial cautelar, preventiva y urgente, puede calificarse también como una medida gravosa por los perjuicios económicos que puede reportar a quien explota el buque al acarrear demoras en los planes de navegación, costes no previstos por permanencia en un puerto... Asimismo, puede ser una medida costosa para quien solicita el embargo en caso de plantearlo de forma errónea o indebida.

La inmovilización del buque persigue objetivos diversos, que varían en función del crédito marítimo alegado. Es decir, cuando el crédito marítimo consista en una reclamación pecuniaria, el embargo funcionará con el objetivo de que el armador/naviero (deudor) presente la garantía suficiente para levantar el embargo, obteniendo el embargante (acreedor) una garantía. Cuando el crédito marítimo consista en la reclamación de la propiedad del buque, el embargo asegurará el cumplimiento de una eventual condena para entregar el barco.

La inmovilización del buque podrá verse sustituida por la prestación de una garantía o caución sustitutoria por parte del naviero/armador ante el juzgado que aplique la medida, ya que el objetivo final del embargo es el de garantizar la eficacia de un juicio posterior sobre el fondo de la reclamación (“crédito marítimo”), asegurando así al acreedor/embargante la posibilidad de ejecución.

En caso de que el embargo preventivo se solicite de forma injustificada o indebida, el armador/naviero del buque tendrá derecho a reclamar los posibles daños derivados del mismo.

El régimen jurídico internacional en vigor en España es el Convenio Internacional sobre el Embargo

Preventivo de Buques (Ginebra 1999), que entró en vigor el día 14 de septiembre de 2011. En el ámbito nacional, debemos remitirnos a la Ley de Navegación Marítima 14/2014, de 24 de julio.

REQUISITOS EXIGIDOS

- La alegación de un “crédito marítimo”: solo se podrán embargar buques en virtud de créditos marítimos y no en virtud de cualquier otro. El listado de los denominados “créditos marítimos” es *numerus clausus* y está determinado en el artículo 1.1 del Convenio de Ginebra de 1999. El acreedor de la medida cautelar, solicitante del embargo, quedará exonerado de probar su crédito, siendo suficiente con que alegue la existencia de este y la causa que lo motiva.

- El embargo del “offending ship”: se permite el embargo del buque causante del crédito siempre y cuando la persona que era propietaria/arrendadora a “casco desnudo” del buque en el momento en el

solicitado de manera indebida y sin cumplir los requisitos legales, se puedan paliar económicamente los perjuicios generados al armador/naviero como consecuencia del incorrecto embargo soportado.

- La pendencia del proceso: el embargo se puede solicitar de forma anterior, durante o posteriormente al inicio de los trámites de la demanda judicial sobre el fondo. Demanda que se planteará ante el juzgado que deba conocer del fondo de la disputa.

Para poder confirmar el alzamiento del embargo preventivo, la parte embargada (armador) deberá presentar una caución o garantía sustitutoria ante el juzgado que cubra el importe reclamado por su acreedor (embargante), siempre y cuando dicho importe no exceda el del valor del buque embargado. De hacerlo, el buque continuará su travesía quedando esa suma en garantía del alegado crédito marítimo en depósito.

Dado que por regla general la solicitud del embargo se hace como medida cautelar anterior a la presentación de la demanda, quedará sin efecto en caso de no iniciarse por el acreedor/embargante el proceso sobre el fondo de la disputa ante el tribunal competente y en el plazo establecido por el tribunal que ejercita la medida cautelar. De darse esta situación, se condenará el embargante a los daños y perjuicios que se consideren

por el juzgado que conoció de la medida, y se ejecutará la caución depositada ante el juzgado por parte de dicho embargante.

En resumen, en el art.1 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques se recogen los que se consideran “créditos marítimos” que pueden justificar el embargo preventivo de un buque, por lo que son muchos los agentes del sector que pueden verse amparados por esta herramienta para garantizar sus créditos (marinos, proveedores de buques, astilleros, administraciones, etc.).

Irantzu Sedano y Zuberoa Elorriaga, de AIYON Abogados (www.aiyon.es)

MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

Está muy bien esforzarse para una transición energética más verde, pero no a costa de empobrecernos a todos

Sostenibilidad

En la universidad enseñamos que la sostenibilidad es el equilibrio en el desarrollo de los objetivos económicos, sociales y medioambientales; de modo que las actuaciones del presente garanticen la calidad de vida de las generaciones futuras. La sostenibilidad exige ceder un poco en cada objetivo para no comprometer el equilibrio. También implica que las actuales generaciones renuncien a un crecimiento descontrolado en aras de que las futuras vivan mejor. Uno de los aspectos que mayor impacto tiene en la sostenibilidad es la energía, que en este caso requiere disponer de fuentes de energía a un precio asequible, que contaminen lo menos posible, y que garanticen el abastecimiento a todos, incluyendo las personas, sectores económicos y regiones más vulnerables.

Lamentablemente estamos asistiendo en España, y gran parte de Europa, a un escenario muy triste en lo que se refiere a la sostenibilidad energética, y esta vez el problema no está siendo el medioambiente, sino la escalada en la evolución de los precios tanto de la electricidad, como de los combustibles y el gas natural. El día que escribo este artículo me llega la noticia de que en España los carburantes han alcanzado su precio máximo desde 2013, lo que afectará sustancialmente a la carretera. La energía tiene un impacto importante en los costes de los modos de transporte que, o bien absorberán las empresas apretándose el cinturón, o bien se trasladarán a los usuarios finales vía precios, generando una espiral inflacionista que acabará dañando a la economía. El mercado energético es muy complejo, ya que es muy sensible a los intereses y conflictos de los países productores de gas y petróleo. No obstante, parte de la culpa la tiene también la obsesión de algunos países desarrollados por lograr una transición energética más rápida de lo que los bolsillos de los ciudadanos pueden admitir. Las continuas tasas ambientales, el elevado precio del CO2 en los mercados de emisión y la decisión de renunciar a toda prisa a fuentes de energía, como la térmica y la nuclear, que garantizan una mayor estabilidad en el suministro, son también razones importantes para explicar el alto precio de la energía. Está muy bien esforzarse para lograr una transición energética más verde, pero no a costa de empobrecernos a todos.

josemanuel.vassallo@upm.es



REVOLERA



Ramón Valdivia

El impulso de unir esfuerzos empresariales para ser más fuertes no está muy extendido en nuestro país

Se acabó

Se acabó el peaje en Guipúzcoa. Al menos, por ahora. Porque la Diputación guipuzcoana ya ha anunciado una tercera norma foral; una tercera intentona para satisfacer su afán recaudatorio a costa de los camiones que circulen por la N-I y la A-15 desde o hacia destinos europeos. Y encima amplía el "territorio sancionado" de 19 a 76 kilómetros.

Primero en el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco y más tarde en el Tribunal Supremo, la Justicia nos ha dado la razón, en dos ocasiones en cada tribunal. A pesar de ello, han aplicado toda la lentitud de la que es capaz la Administración pública para seguir cobrando. Pero se acabó.

Este es un ejemplo muy visible de la labor que realizamos las asociaciones que representamos a las empresas transportistas. Gracias a este trabajo reivindicativo, este es un sector que cuenta con normativa tan exclusiva como, por ejemplo, las Juntas Arbitrales ("tribunales" específicos para dirimir cierto tipo de litigios entre transportistas o entre estos y el colectivo de los cargadores).

Esta industria también dispone de una "Acción Directa" tan potente que le permite exigir el pago de cantidades no percibidas tras realizar un servicio de transporte a cualquiera de los componentes de la cadena de subcontratación sin que quepa alegar que ya se abonó. Ningún otro sector cuenta con un instrumento legal de estas características para combatir los impagos. Además, con la actual reforma de la LOTT será el único en España que cuente con un régimen sancionador para hacer efectiva, de verdad, la Ley Contra la Morosidad, que establece el límite máximo de 60 días para pagar un producto o servicio. Estas conquistas y muchas otras, en el ámbito doméstico e internacional, se logran gracias a la labor de las asociaciones que, lógicamente, deben contar con el respaldo de las empresas a las que defienden. El impulso de unir esfuerzos empresariales, para ser más fuertes y, por tanto, conseguir que nuestras reivindicaciones sean más efectivas, no está muy extendido en nuestro país y, me atrevo a decir, que aún menos en nuestro "mundillo". Sirvan estos ejemplos para animar a quienes se benefician de las "victorias" sin contribuir a que cambien de actitud. Nos va mucho en ello.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El *Brexit* y sus efectos. En los siete primeros meses de 2021, España exportó bienes por valor de 8.267 millones de libras (9.778 millones de euros al cambio actual) al Reino Unido, una cifra que supone casi un 19 por ciento menos que en 2019, en la pre-pandemia. En la práctica, estos datos suponen un retroceso de seis años en las relaciones comerciales entre ambos países. También en el caso de las importaciones españolas desde Reino Unido la situación ha cambiado. De hecho, la afectación al negocio ha sido aún más importante, situándose la caída en un 30 por ciento, tras sumar 4.339 millones de libras (5.132 millones de euros) en ese mismo período, según indican las estadísticas del Gobierno británico. Esto ha supuesto un superávit récord para la balanza comercial española con sus antiguos socios del bloque comunitario. "La lógica invita a pensar que la situación se normalizará en los próximos meses, aunque la complejidad de las relaciones comerciales y los incrementos en precios y tiempos de entrega serán una constante, al menos durante los próximos años", alerta Noelia Lázaro, directora de Marketing de Packlink. Aunque no hay mal que por bien no venga, porque esto también "nos permite abrir una ventana de oportunidad con otros mercados europeos", señala. Cabe destacar que el negocio más afectado por el *Brexit* es el comercio electrónico. Según datos de Packlink, el 52 por ciento de los paisanos de Boris Johnson realiza sus compras online en tiendas virtuales externas al Reino Unido, situándose en el 6,5 por ciento la cuota que corresponde a España. "El *Brexit* afecta particularmente a los *ecommerce*, que se exponen a tiempos de entrega más elevados debido a la mayor burocracia", apunta Lázaro. Casius

TOP LOGÍSTICA

En el corto/medio plazo, se espera un fuerte desabastecimiento de muchos productos en su momento pico. Por ejemplo, la industria del juguete ya recomienda realizar las compras navideñas con antelación porque seguramente los lineales estén vacíos para diciembre. En situación similar se encuentra la confección y productos básicos en el ámbito de la tecnología

La deslocalización

Nadie es ajeno a los problemas que están atravesando las importaciones y exportaciones marítimas debido a la combinación de diversas causas, como el desajuste de los equipos vacíos vs llenos, el retraso en la renovación de equipo debido a la pandemia, las dificultades de algunos puertos en recibir buques cada vez más grandes y la subida de los fletes, no solo por el desequilibrio entre oferta y demanda, sino también porque las navieras no son propietarias de todos los buques y los armadores, a los que subcontratan sus barcos, han subido las tarifas enormemente, lo que indudablemente se traslada al cargador. Hoy los fletes han subido hasta diez veces lo que costaban antes de la pandemia y, según el analista de la industria marítimo-portuaria Jon Monroe, el 35% de las cargas marítimas son fallidas ¿Cuál es el impacto de la falta de espacios en los buques y del alza de fletes en la cadena de suministro de productos fabricados mayoritariamente en una parte del mundo y consumidos en otras? Básicamente: desabastecimiento e inflación de costes.

Ante esta situación, las compañías están buscando volver a crear centros, ya sean de producción o almacenamiento, para

contar con un *stock* en los diversos continentes, minimizando así los flujos transoceánicos y desde los que el transporte por carretera y ferrocarril sea una alternativa factible.

El coste de abrir o contratar esta nueva capacidad operativa empieza a ser rentable vs el precio de los fletes que suben como la espuma y lo que es peor, las demoras afectan a las ventas. En el corto/medio plazo, se espera un fuerte desabastecimiento en su momento pico. Por ejemplo, la industria del juguete ya recomienda realizar las compras navideñas con antelación porque seguramente los lineales estén vacíos para diciembre. En situación similar se encuentra la confección y productos básicos en el ámbito tecnológico. Las empresas van a tener que repercutir estos sobrecostes en el precio de los productos, especialmente en los de bajo valor y densidad y, en consecuencia, los distribuidores comerciales también anuncian precios prohibitivos para los que vienen allende los mares allá por el segundo trimestre de 2022. La logística sigue siendo un tobogán de emociones para sus dirigentes.

TRANSPORTE 4.0



Juanma Martínez

Nos esperan unas navidades con nubarrones, espero que sean la antesala de un sol brillante que veamos en 2022

La tormenta

Recuerdo con cariño aquella canción de principios de los 80 que cantaba Alberto Pérez en el disco La Mandrágora. Relata la situación que se produjo un día de intensa tormenta entre el protagonista y su vecina, y las consecuencias que tuvo.

En estos días empieza a aparecer nuestra tormenta. Veamos con detalle. Gran crisis provocada por la pandemia y reacción de Europa aprobando una inyección de 750.000 millones de euros, uno de cada 5 para España, 150.000 millones.

Las condiciones europeas para acceder a este dineral imponen que sean inversiones para transformar el país, dos de las cuatro líneas afectan directamente a nuestro sector, la transición ecológica y la transformación digital. La pandemia nos ha acercado a la realidad de las amenazas globales, y ha aterrizado un concepto que venía sobrevolando nuestra sociedad desde hace unos años, la resiliencia. La UE lo ha incorporado en el título de este macroprograma: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Tercer ingrediente, casi 20 meses de parón en el desarrollo y la innovación. El hambre empresarial y social es mucha, y el convencimiento de que estas son las claves para blindar un poco más la economía frente a situaciones de amenaza global.

Súmese a este caldo, que estamos empezando noviembre y tan solo se han asignado de los correspondientes a este año, una mínima parte. Sospecho que lo que nos queda de año será una carrera continua, una auténtica tormenta de convocatorias, LA TORMENTA.

De momento están anunciadas algunas, pero faltan y aún no han sido publicadas. Me pregunto si nuestras administraciones públicas tendrán capacidad para analizar, evaluar y asignar los fondos, aunque antes de eso me pregunto otra cosa, ¿tendrán nuestras empresas la capacidad de montar los abultados expedientes que se exigen habitualmente para solicitar estas subvenciones? A más a más, ¿tienen las empresas de este país la capacidad financiera para complementar los tramitos no subvencionables (alrededor del 50% de los "costes elegibles")?

Nos esperan unas navidades con nubarrones, espero que sean la antesala de un sol brillante que veamos en 2022, después de la tempestad viene la calma.

jmmartinezmourin@gmail.com

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“A los inversores les preocupa más la reforma laboral que los fondos europeos”.

Antonio Garamendi
Presidente de CEOE

“La tienda física no va a desaparecer, aunque tendrá distintos formatos”.

Elena Carasso
Dir. de Online y Cliente de Mango

“Llevamos tanto esperando los fondos europeos que no sabemos cuál será el criterio de reparto”.

Gonzalo Alvar González
Presidente de PIPE

“No es de recibo que un chófer que lleva 1.000 o 2.000 kilómetros a sus espaldas llegue a su destino y le obliguen a cargarse o descargarse el camión si quiere llevarse o dejar la mercancía”.

Manuel Pérezcarro
Secretario general de FROET

“Si el puerto es una empresa, debe haber un cambio de gobernanza con el sector privado”.

Ignacio Paz
Herbert Smith Freehills España

“En España hay demasiados aeropuertos y puertos”.

Jens Meier
CEO del Puerto de Hamburgo

“2020 será difícil de olvidar, en el que más de la mitad de las empresas de transporte cerraron el ejercicio con resultados negativos”.

Andrés Tárrano
Presidente de Aetrac

“Los ecocombustibles son impresionables porque posibilitan la descarbonización inmediata de medios de transporte para los que otras tecnologías no están maduras o no son accesibles”.

Andreu Puñet
Director general de AOP

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Adolfo Utor**
Presidente de Baleària

Adolfo Utor ha tomado el control del 100 por ciento de las acciones de la naviera Baleària de la que fue fundador, referente internacional en sostenibilidad y digitalización. Tras varios meses de negociación con el grupo de empresas Matutes, que tenía el 42,5 por ciento, se pone fin a una relación de más de 17 años como socios en la naviera. Este movimiento de Utor acredita una renovada y plena confianza en el proyecto que lidera.



↑ **Carlos Moreno**
Cons. Del. Ontime

Ontime se convierte en un nuevo ‘gigante’ del sector, de capital cien por cien español, tras la integración de Acotral, proveedor de transporte de referencia de Mercadona. El grupo que capitanea Carlos Moreno de Viana-Cárdenas cuenta con una red compuesta por más de 250.000 metros cuadrados de almacenes y plataformas logísticas, una flota propia de 3.600 vehículos y una plantilla formada por más de 5.000 profesionales.



↑ **Bernd Hullerum**
CEO Transfesa Log.

La apuesta de la filial española de DB Cargo, Transfesa Logistics, bajo el timón de Bernd Hullerum, en la puesta en marcha en Valencia de la campaña “Mercancías al tren”. La iniciativa, soportada por los principales actores del negocio intermodal en la Península Ibérica, recorrerá distintos puntos de la geografía española para concienciar a la sociedad de la importancia de trasladar carga al tren para reducir emisiones del transporte.



↓ **Raquel Sánchez**
Ministra de Transportes

Pese a que han pasado más de tres meses desde que Raquel Sánchez tomó el relevo de José Luis Ábalos al frente del Ministerio de Transportes, parece que todavía no ha podido hacer un hueco en su apretada agenda para mantener un encuentro con el Comité Nacional. El sector del transporte por carretera, punta de lanza para la recuperación de la economía, ha manifestado su “hartazgo” por este “ninguño” lanzando un ultimátum.

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*

Grecia pide a la UE una política verde ‘realista’

Grecia ha pedido a la Comisión Europea que la incorporación del transporte marítimo al esquema de comercio de emisiones de carbono debería ser “proporcionada y estrictamente aplicada para asegurar un campo de juego nivelado para la flota europea en los mercados globales, con soluciones realistas y constructivas”. En una carta enviada a la jefa de la Comisión, Ursula von der Leyen, el primer ministro griego, Kyriakos Mitsotakis, afirmó que los países deberían recuperar los ingresos gene-

rados por los costos que pagarían sus barcos, y que el dinero debería gastarse en descarbonizar el transporte marítimo. Los buques de propiedad griega son el 58 por ciento de la flota de la UE, según la Unión de Armadores Griegos.



Los costos de los seguros marítimos se dispararán

La industria del transporte marítimo se ha visto sorprendida por los anuncios gemelos de dos P&I Clubs británicos, avisando que los costos de los seguros se dispararán. El London Club salió con una convocatoria complementaria para miem-

bro que cubre los últimos tres años. El aumento adicional solicitado alcanza un 25 por ciento sobre los presupuestos originales con la empresa de seguros en dificultades. Entre las causas destaca el alto nivel de reclamaciones de este año y un aumento en el costo de aquellas que involucran a la pandemia de la COVID-19. Por su parte, el West of England P&I Club pidió un aumento del 15 por ciento en las tasas. Al igual que el London Club, West enfatizó que las tasas actuales son demasiado bajas y deben aumentar para equiparar mejor la prima con los reclamos. Otros clubes anunciarán pronto sus intenciones para 2022, con subidas previstas de dos dígitos.



Los fletes de contenedores empiezan a disminuir

Container xChange revela que los datos indican que los precios medios de los contenedores estándar en China se han desplomado tanto para el comercio como para el arrendamiento. “Estamos experimentando una mejora en la situación del mercado a medida que los cargos de arrendamiento de ida, las tarifas al contado y otros costos de flete están comenzando a estabilizarse. Así, los precios promedio de los contenedores estándar están experimentando una caída por primera vez en muchas semanas, aseguró

Christian Roeloffs, fundador y director ejecutivo de Container xChange. A su juicio, “todavía está por ver cómo responderá el mercado a las existencias de stock de los importadores estadounidenses en los próximos meses. La caída de los precios también podría ser solo una situación temporal debido a la Semana Dorada en China si las tarifas no bajan más”. El precio comercial promedio de los contenedores de 40 pies HC está cayendo en China antes de la citada semana vacacional un 22,5 por ciento. Según los datos de la plataforma Container xChange, 46 puertos de todo el mundo experimentaron un retroceso moderado en los precios promedio de los contenedores.

RICARDO BARKALA ZUMELZU

PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

“La incidencia de los puertos en la economía local sería mayor si fuésemos más ágiles”

ALFONSO ALDAY. Bilbao

– El tráfico del puerto de Bilbao aún se sitúa lejos de los niveles de 2019. En concreto, un 13,4 por ciento por debajo a falta solo del último trimestre para cerrar el ejercicio. ¿Cómo explica esta lenta recuperación?

– La recuperación de la actividad industrial y económica, tanto en Europa como en España, está siendo más lenta de lo que se esperaba. Y eso afecta a un puerto como el nuestro. Esa es la situación. El tráfico va mejorando más lentamente de lo que deseábamos y preveíamos, si bien el comportamiento de las toneladas por envases es desigual. Algunos están mejor que otros.

– ¿Qué previsiones maneja de cara al cierre de 2021?

– Esperamos incrementar el tráfico entre un 5 y un 6 por ciento, respecto al pasado año, con un movimiento de más de 31 millones de toneladas. Las expectativas de crecimiento se basan en que vemos que el contenedor empieza a repuntar, que era uno de los puntos débiles, y Petronor ha arrancado ya la segunda línea de refino. Además, hay que tener en cuenta que el cuarto trimestre de 2020 fue el peor, tanto por el impacto de la pandemia como, en nuestro caso particular, por la huelga de la estiba.

– ¿Cuándo prevé que se recuperarán los niveles prepandemia?

– Hacer previsiones es complicado. Espero que para 2023 se alcancen ya los tráfico de 2019.

– ¿Sigue pagando el puerto de Bilbao los ‘platos rotos’ de la huelga de estiba?

– Más de dos meses de huelga del servicio de estiba es mortal. No solo por los inconvenientes y la huida de barcos y tráfico. Luego queda la resaca. Algunos tráfico aún no han vuelto. El operador tiene que asegurarse la fiabilidad del servicio en los puertos. Hasta que no seamos capaces de firmar un convenio colectivo de ámbito local, que satisfaga a las partes y que se diga públicamente que se ha llegado a un acuerdo, es difícil cambiar la imagen de nuestro servicio de estiba.

– Se cumple poco más de un año del inicio del conflicto, cerrado en falso a finales de diciembre. ¿Cuál es la situación? ¿Qué le transmiten las empresas y los sindicatos?

– Están negociando. Y la Autoridad Portuaria también está participando. Hay voluntad por ambas partes de llegar a un acuerdo. Todos hemos aprendido. Hemos visto las

El presidente del Puerto de Bilbao, Ricardo Barkala, pide

“más autonomía de gestión” para ser “más ágiles”. En este sentido, recuerda que el hecho de que siga sin aprobarse el nuevo Marco Estratégico de Puertos del Estado, presentado hace más de un año, “es un ejemplo más de la excesiva lentitud con la que se mueve la toma de decisiones en el mundo portuario”. En cuanto a la estiba, reiteró la necesidad de “fijar, de una vez, un marco que dé seguridad jurídica”.

orejas al lobo. Y quiero pensar que todos nos sentamos a la mesa con la voluntad de llegar a acuerdos, pero es importante acelerar ese proceso de negociación y plasmarlo en un acuerdo cuanto antes. Diría que tiene que ser en este ejercicio.

– Usted se mostró muy crítico con la huelga, que tachó de “sinsentido”...

– Doy por hecho que nadie desea una huelga. Por eso no entiendo que algunos alardeen de la convocatoria. Me parece absurdo. La huelga es un fracaso colectivo de todas las partes. Así de sencillo. Hemos sido incapaces de llegar a un acuerdo. Y a partir de ahí, claro que es un instrumento último de presión, lo sé, y un derecho constitucional, pero no deja de ser un fracaso. Lo ideal sería que no hubiese huelgas.

– En este sentido, defendió la vía del

arbitraje. ¿Una oportunidad perdida para adecuar la estiba a los nuevos tiempos?

– La estiba lleva muchos años poco adaptada a los tiempos modernos. Hay unas inercias de cómo ha funcionado el servicio y lo que sí creo es que está yendo demasiado lento la fijación de un marco jurídico global que establezca las reglas de juego. Sería importante establecer, de una vez por todas, un marco jurídico que dé cobertura a cualquier tipo de convenio local, uno, y, dos, que dé seguridad jurídica. No sirve de nada firmar algo si mañana viene la UE y lo tumba.

– ¿Habrá que esperar a que el Gobierno de Sánchez cierre la reforma de la estiba para alcanzar un acuerdo en Bilbao?

– Creo, espero y deseo que en el ámbito local sean capaces de llegar a un acuerdo más allá del marco jurídico estatal. Me consta que las partes están trabajando para ello.

– ¿Echó en falta un mayor apoyo institucional durante el conflicto?

– Lo que es evidente es que el conflicto fue en Bilbao. Y el más duro de la historia. Y otros estaban más cómodos. No únicamente se sintió solo el puerto de Bilbao, las empresas y los trabajadores también. Primero, no se hizo todo lo posible por evitar la huelga y, segundo, porque durara menos. De ahí que defendiese la vía del arbitraje.

– Uno de los tráfico más afectados por la huelga fue el contenedor. ¿Esperaba un mayor crecimiento en este negocio con la entrada del gigante chino Cosco en la terminal?

– Sí. Las previsiones que teníamos hace dos años, cuando hicieron las inversiones en la terminal, que estábamos por encima de los 600.000 TEUs, era superar los 700.000. Todo eran buenas noticias. La pandemia ralentizó todo y la huelga nos penalizó más que a otros puertos. Y lo

preocupante es que aunque estamos creciendo, lo estamos haciendo de una forma lenta, porque hay otros puertos, competencia directa de Bilbao, que han crecido a mayor velocidad.

– ¿Cómo se ve desde la entidad los proyectos para impulsar el tráfico de contenedores en puertos cercanos como Santander y Pasaja?

– Los cargadores tienen que asegurar que sus mercancías llegarán a destino y si tienen dudas de que un puerto les pueda responder con fiabilidad, rapidez o precio, en definitiva, que sean competitivos, buscarán otra rada. Es así de claro. Nosotros tenemos más fortalezas, por tamaño, calados, agilidad o entorno. Somos más fuertes, pero tenemos que mejorar en muchos aspectos y no poner solo el foco en la estiba.

– La Autoridad Portuaria ha comenzado a diseñar un nuevo Plan Estratégico. ¿Con qué horizonte temporal?

– Vamos a elaborar un plan estratégico con horizonte temporal 2026, pero analizando la visión a 2030 e, incluso, 2050, poniendo las luces un poco más largas. Algunos de los asuntos que hay que incorporar, como la transición ecológica, la reducción de la huella de carbono, nuevas tecnologías o digitalización, van más allá de 2026. Me parece un plan estratégico muy importante, porque estamos en un momento convulso y disruptivo. Por tanto, tenemos que hilar fino y tener presente los retos de futuro.

– ¿Cuál es la hoja de ruta?

– Estamos trabajando ahora mismo en ello. Tardaremos unos cinco meses en desarrollarlo, pero el objetivo es siempre incrementar los tráfico, mejorar la calidad, generación de empleo, tema medioambiental, donde hay mucho que mejorar y habrá inversiones en el futuro inmediato. El tema de la digitalización, la integración y el enfoque ferropuerto es fundamental, con el necesario desarrollo del ferrocarril. Y esas cuestiones son los pilares del plan estratégico.

– La evolución de los últimos años refleja la apuesta por los proyectos industriales, caso de Haizea Wind, Lointek o Siemens Gamesa. ¿Qué modelo de puerto quiere desarrollar?

– Tenemos que mantener el actual modelo. Multifuncional. No hay que olvidar para qué sirve un puerto, que tiene que ser una herramienta útil para mejorar la competitividad de todo el hinterland. Y es evidente que la actividad empresarial en el

CONFLICTO DE LA ESTIBA

Es importante acelerar el proceso de negociación y plasmarlo en un acuerdo cuanto antes

PLAN ESTRATÉGICO

Es clave, porque estamos en un momento convulso y disruptivo. Tenemos que hilar fino

FERROCARRIL

Lo del tráfico de mercancías por tren en este país es penoso

LA ENTREVISTA



País Vasco está muy vinculada a la industria, por lo que esos proyectos industriales que están viniendo hay que seguir manteniéndolos, sin perder de vista las actividades comerciales, que también son muy importantes para el puerto. Y luego toda la logística industrial que está en la zona de graneles líquidos y, por supuesto, el ro-ro y los cruceros. Además, es evidente que empresas como Haizea Wind o Lointek difícilmente podrían ser competitivas si no producen a pie de muelle.

– Puertos del Estado presentó hace más de un año en Santander el nuevo Marco Estratégico, que sigue sin ver la luz. ¿Qué lectura hace?

– La reflexión estuvo bien, fue sincera, en ambiente cordial, se plasmó en documento, pero ha pasado un año y estamos sin aprobar el marco estratégico. Y no tengo noticias de que vaya a ocurrir en breve. Es un ejemplo más de la excesiva lentitud con la que se mueve la toma de decisiones en este mundo portuario. No señalo ni echo la culpa a nadie, porque sé de las dificultades de todos estos trámites, pero la realidad es que no podemos hacer trampas al solitario. Al final, el puerto es el único eslabón de la cadena logística que es público y debe ser mucho más ágil y adaptarse a las decisiones de las entidades privadas porque lo necesitan.

– ¿Debería cambiar el actual modelo de gobernanza portuaria?

– Sí. Habría que dar más autonomía de gestión y responsabilidad a

El personaje

Vida: Barkala nació el 22 de marzo de 1955 en Portugalete (Vizcaya).

Obra: Capitán de la Marina Mercante, cuenta con un máster en Gestión de Empresas por la Universidad del País Vasco y en Dirección de Empresas por la Universidad de Deusto. Tras una larga etapa navegando en buques de gran tonelaje (1974-1987), emprendió una nueva travesía profesional en tierra. Su primera etapa vinculada al Ayuntamiento de Bilbao se desarrolló entre 1991 y 2012, año en el que fue nombrado viceconsejero de Empleo y Trabajo del Gobierno vasco. En 2015 inició su segunda etapa en el consistorio, donde ejerció, entre otras responsabilidades, como primer teniente de alcalde. El 17 de julio de 2018 fue designado presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Milagros: La decidida apuesta por el ferrocarril, cuyo próximo hito será el posicionamiento del puerto en Jándiz (Vitoria), que “tiene que ser el ‘hub’ de mercancías más importante del Corredor Atlántico.

las autoridades portuarias. Somos mayores de edad, sabemos gestionar, somos responsables y ya estamos sometidos a un sinfín de auditorías. El modelo de gestión de los recursos humanos es uno de los que

claramente está desfasado en el actual marco. Los trámites de aprobación de concesiones son lentos, no, lo siguiente. Lo mismo ocurre con cualquier tema de los que afectan a tasas, inversiones, pactar pliego de condiciones con los servicios técnico-náuticos... La incidencia de los puertos en la economía local sería superior si fuésemos más ágiles y más autónomos.

– Casi 30 años después del arranque de las obras de ampliación en el Abra Exterior, el puerto de Bilbao sigue ganando terreno al mar. ¿Qué inversiones están previstas?

– La más importante es la ampliación del Muelle AZ-1, cuyas obras ya han arrancado. La inversión superará los 27 millones de euros. Nos dará 50.000 metros cuadrados más de superficie, que necesitamos como agua de mayo. También está el proyecto *Cold Ironing*, para dar suministro eléctrico a los buques atracados, que absorberá unos 12 millones. Y como remate de desarrollo físico, la segunda fase del Espigón central, en función de la evolución de los tráfico, que podría arrancar dentro de dos años.

– Una de las apuestas de la Autoridad Portuaria para ampliar su *hinterland* y captar más tráfico es el ferrocarril. ¿La actual conexión, que comparte vía con los pasajeros, es suficiente de cara al futuro?

– Claramente no. Es uno de los grandes déficits de desarrollo de este país. Lo del tráfico de mercancías por ferrocarril es penoso. El

desarrollo de las infraestructuras ferroviarias nos ha penalizado muchísimo a toda la zona norte. Ahí está el proyecto de la Variante Sur Ferroviaria (nuevo acceso por tren al puerto), cuya puesta en marcha es urgente. El Gobierno Vasco, por encomienda de gestión del Gobierno central, está llevando a cabo los trabajos de redacción del proyecto constructivo de la primera fase, que podría estar concluido a finales de 2022. A partir de ahí, las disponibilidades presupuestarias fijarán el calendario definitivo.

– Se empieza a hablar en España de las autopistas ferroviarias. Sobre la mesa están los proyectos de Algeciras-Zaragoza y Valencia-Madrid. ¿Qué papel puede jugar Bilbao?

– Fundamental. Uno de los ejes de acción más importantes en los próximos años es el impulso del Corredor Atlántico. Le ha llegado la hora y hay que impulsarlo de una forma decidida y con recursos. El *hub* de mercancías más importante de ese eje tiene que ser Jándiz (Vitoria). Hablamos de conexión ferroviaria y de autopista ferroviaria. Estamos negociando con Adif, Gobierno Vasco y Puertos del Estado para ver qué fórmula utilizamos para impulsarlo. Estamos cerca de llegar a un acuerdo para ver cómo quedaría la tarta accionarial.

– El puerto de Bilbao lleva tiempo en la senda de los ‘smart ports’. ¿Qué medidas se están adoptando para acelerar el paso?

– Esta es una carrera que la tomas o la tomas. La plataforma electrónica del puerto de Bilbao funciona bien, pero le vamos a dar un impulso. Y es otra muestra de que si fuésemos capaces de gestionar nuestros recursos humanos fortaleceríamos la plantilla para desarrollar este tipo de cuestiones. Es una de las líneas más fuertes, más dinámicas y con más inversiones del nuevo Plan Estratégico.

– Por último, el puerto de Bilbao, junto a los de Barcelona y Valencia, es uno de los que más aporta al Fondo de Compensación Interportuario. ¿Tiene sentido este sistema?

– Es uno de los componentes que hay que analizar dentro de la reflexión del marco estratégico del sistema portuario de interés general. Hay puertos que por circunstancias especiales, como Ceuta y Melilla, hay que echar una mano, pero este sistema desdibuja la libre competencia y te pone en peores condiciones para competir con puertos de fuera del país. Es una medida que tiene que tender a desaparecer.

– Bruselas reavivó hace unos años el debate sobre la financiación de los puertos, contribuyendo con el Impuesto de Sociedades. El puerto de Bilbao ha llevado este asunto a los tribunales europeos. ¿En qué situación está el proceso?

– Estuvimos presentes en la vista y para primeros de febrero o marzo puede que haya una resolución. Es cierto que en otros países se paga el Impuesto de Sociedades, pero no hay fondos de compensación.



Landaluce advierte de la amenaza del ETS, en el marco de la presentación del especial 'Puerto de Algeciras' de TRANSPORTE XXI

El Gobierno 'cuela' la reforma de la estiba en una ley para proteger a los consumidores

Las empresas estibadoras deberán firmar un contrato marco de prestación de servicios con los Centros Portuarios de Empleo, que pasarán a disfrutar de un "estatus especial"

► El Gobierno 'cuela' la reforma del marco laboral de la estiba con la inclusión de dos enmiendas en un proyecto de Ley para proteger a los consumidores frente a situaciones de vulnerabilidad. El objetivo es modificar la Ley de ETTs dotando a los Centros Portuarios de Empleo de un "estatus especial", una exigencia del sindicato Coordinadora.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La reforma del marco laboral de la estiba que impulsa el Gobierno de Sánchez ha desembarcado entre los trabajos de la Comisión de Sanidad y Consumo del Congreso de los Diputados que viene tramitando desde febrero un proyecto de Ley para proteger a los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica.

En el seno de esta comisión, los grupos parlamentarios de PSOE y Unidas Podemos han presentado dos enmiendas conjuntas (ver despice) que recogen la tramitación de un "estatus especial" para los Centros Portuarios de Empleo, modificando así la Ley de Empresas de Trabajo Temporal (ETT), una exigencia del sindicato Coordinadora.

"Es una forma de actuar kafkiana", según coinciden en señalar diversas fuentes empresariales y parlamentarias consultadas por TRANSPORTE XXI. El Ejecutivo ha elegido está vía "para intentar agilizar la tramitación y no dar mayor publicidad a la modificación", explican estos medios, indicando que "pese a esto,



Los Centros Portuarios de Empleo agrupan a más de 6.000 trabajadores. Foto: MARTÍNEZ

el calendario para el proyecto de Ley de consumo sitúa su aprobación para primavera de 2022", lo que choca con el interés de Coordinadora de que "la reforma se hiciera con un decreto ley antes de finalizar la primera semana de octubre, algo que ya nunca sucederá".

Más duro con las intenciones del Gobierno se ha mostrado el presidente de la patronal Asoport, Joaquim Coello, que ya anuncia "batalla de alegaciones" con los grupos

La patronal Asoport muestra su rechazo y elaborará alegaciones a las modificaciones

parlamentarios contra la norma y el envío de información a Bruselas de las intenciones del Gobierno.

Coello ha explicado a TRANSPORTE XXI que con las enmiendas "quieren hacer una burla de la Ley que establecía la libertad de contratación, sacándose de la manga las sociedades mutualistas y, con eso, van a dar una preferencia a quien no la tenía. Lo que pretenden es lo contrario de lo quería la Comisión Europea. Eso no es aceptable".

El presidente de Asoport manifiesta que "la sensación del sindicato es que la tramitación va a ser rápida, pero esto no es un real decreto, sino una ley, por lo que va a ir más lento. Al menos serán seis meses".

Con las enmiendas, Coello indica

Modificación propuesta

Las enmiendas propuestas se centran en la modificación del artículo 18 de la Ley de ETTs para que los centros portuarios de empleo se transformen en "empresas de propiedad conjunta de base mutualista, constituidas voluntariamente, con arreglo a cualquiera de las formas societarias previstas en las leyes y con respecto de la competencia efectiva entre las empresas, para satisfacer de forma óptima la necesidad común de los socios de disponer de trabajadoras y trabajadores portuarios especializados en número y capacitación suficiente para prestar de forma eficiente el servicio portuario de manipulación de mercancías".

En el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de la norma, los CPE "deberán adaptar estatutos y celebrar con cada socio un contrato marco de prestación de servicios".

La norma permite que "el socio que no vote a favor del acuerdo o no celebre el contrato marco tendrá derecho a separarse del CPE".

que "es evidente que intentan hacerlo con discreción para que no les digan nada, pero eso demuestra la misma flaqueza de su planteamiento". Coello concluye indicando que el Gobierno "tiene que hacerlo 'de tapadillo', porque es evidente que si lo hacen abiertamente, pueden tener muchas oposiciones, entre ellas la nuestra, aunque no creo que se atrevan a llevarlo con la oposición de Bruselas. Si se lo mandan antes les van a decir que no".





LOGISTICS & AUTOMATION
STAND 9E12

- 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



Medatlantic Management SL

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

Airfreight Services Specialist

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

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

www.medatlantic.es



Transitarios / 13

Scan Global Logistics crece en España tras la adquisición de la británica Horizon International Cargo, con filial en Barcelona



Oper. Logísticos / 14

Ontime se convierte en un nuevo 'gigante' logístico de capital español con la integración de Acotral

Transportes busca el consenso para concretar el programa 'Mercancías 30'

El sector ultima sus propuestas de mejora al borrador con el foco en 'ecoincentivos' y ayudas a la adquisición de material rodante

► El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana busca el consenso para concretar su programa 'Mercancías 30' en el primer trimestre de 2022. El sector ultima sus propuestas de mejora del borrador presentado por el secretario general de Infraestructuras, Sergio Vázquez, con el foco en 'ecoincentivos' y ayudas a la compra de material rodante.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene como objetivo poner en marcha el programa de actuación 'Mercancías 30' en el primer trimestre de 2022.

El secretario general de Infraestructuras, Sergio Vázquez, trasladó hace unas fechas a los principales actores del sector un documento preliminar sobre la citada iniciativa para su análisis, estudio, observaciones y mejoras.

Transportes ha dado de plazo hasta mediados del presente mes de noviembre para que los interesados les remitan las correspondientes aportaciones. A partir de las mismas y de manera lo más consensuada posible, el Ministerio concretará el definitivo 'Mercancías 30'.

El sector ultimaba al cierre de esta edición sus propuestas de mejora al borrador con el foco puesto en dos aspectos, principalmente. Por un lado, los 'ecoincentivos' y, por el otro, las ayudas a la adquisición de

material rodante e implantación de la tecnología ERMTS en los vehículos ferroviarios. Transportes ha anunciado su intención de incluir en 'Mercancías 30' un programa de apoyo al sector, con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, por un importe superior a los 300 millones de euros.

Este plan de apoyo contempla la puesta en marcha de 'ecoincentivos' a la oferta para un transporte sostenible y mérito medioambiental, que estarán sujetos a una serie de coeficientes relacionados con el tráfico para su obtención.

Este plan de ecoincentivos tendría una duración de tres años con una dotación anual de 20 millones de euros, según recoge el citado borrador. "Tanto la cantidad como la duración es insuficiente si se pretende conseguir el objetivo de un 10 por ciento de cuota modal en 2030", apunta Juan Diego Pedrero, presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP).



Sergio Vázquez, secr. gral. Infraestructuras.

Por otro lado, las ayudas que contempla la iniciativa para la adquisición de material rodante y tecnología en vehículos tienen como fecha de inicio el próximo año. "Prendemos que esas ayudas se apliquen con carácter retroactivo desde, como poco, febrero de 2020, por la incidencia de la pandemia", afirma. Además, las empresas ferroviarias quieren obtener más concreción sobre cuáles son los costes subvencionables en la adquisición de loco-

El ferrocarril de carga en EEUU, modelo de éxito

"En Estados Unidos tenemos el mejor modelo ferroviario de mercancías del mundo", aseguró Robert Martínez, exvicepresidente de Norfolk Southern, en una jornada de UOTC y la Fundación Corell. En la actualidad, el ferrocarril de mercancías alcanza una cuota modal de entre el 40 y el 43 por ciento en Estados Unidos en toneladas-kilómetro entre zonas metropolitanas, según Martínez. Los ferrocarriles norteamericanos superan los 4 kilómetros de longitud y el 98 por ciento de la red intermodal tiene capacidad para llevar la carga en doble estiba. Estos buenos datos tienen que ver con el modelo de integración vertical, en el que el operador ferroviario es propietario de la red, del derecho de paso y de los terrenos que recorre la vía, además de las locomotoras y los vagones.

motoras multitensión. "Hay que tener en cuenta que una locomotora de este tipo cuesta cinco millones de euros y si se le añade el ERTMS se va hasta los seis millones", señala Pedrero, que apuesta por presentar un documento consensuado con las distintas alegaciones del sector, lo que facilitaría la consecución de un programa 'Mercancías 30' lo más positivo posible. Además, agradece la voluntad de Sergio Vázquez y su equipo por sacarlo adelante.

BOLUDA LINES

Daily Canarias

Conexión diaria con la península

**- TRANSIT TIME
+ MERCANCÍA**

boluda.com.es

► Puerto de Algeciras - Algeciras Port

Landaluce: “El ETS es una amenaza para la competitividad de Algeciras”

El presidente de la APBA anuncia una movilización para defender el transbordo

JAVIER MIRANDA. Algeciras

Con motivo de una jornada-coloquio celebrada el 25 de octubre en la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar, Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, lanzó a su comunidad portuaria una voz de alarma: “la revisión del *Emission Trading System* (ETS), plantea un problema muy serio para las operaciones de transbordo en España, ya que penalizaría un servicio Shanghái-Algeciras, o Shanghái-Valencia, o Shanghái-Barcelona, pero no lo haría con un Shanghái-Tánger Med”. Una situación que es sumamente peligrosa para puertos como Algeciras. “Detrás del pacto verde hay muchos intereses creados, pero nosotros no vamos a dejar de movilizarnos con todas las asociaciones del puerto y otras externas para defender las operaciones de transbordo. La madre de nuestra competitividad es la conectividad que nos genera el transbordo. Sin conectividad, estamos muertos”, sentenció Landaluce.

UN CAMBIO DE PARADIGMA

Los cargadores no son ajenos a esta situación, y Jordi Espín, secretario general de Transprime, secundaba al presidente del puerto de Algeciras. “Los puertos son agentes neutrales que reciben palos de todo el mundo. Nuestra posición en European Shippers Council con respecto a los ETS es coincidente con lo que expresa el presidente del puerto”. Espín ofreció una amplia y detallada exposición de la crisis del contenedor, señalando que la pandemia ha generado un cambio de paradigma que ha sacudido las cadenas de suministro. “El problema es que estamos observando el mercado en 2021 con indicadores de 2003 a 2014. Necesitamos nuevos KPIs para entender lo que está pasando”. En cuanto a la carestía de contenedores, “hace un año y medio dijimos que ni un millón más de contenedores solucionan el problema que tenemos. Este año se han producido 2,5 millones de contenedores, estamos alargando la vida útil del contenedor, y aún así hay carestía”. Espín reveló que antes de la pandemia, un contenedor tenía 68 días de

promedio de ocupación. Hoy el promedio es de 80 días. “por tanto, el contenedor no está circulando lo suficientemente rápido, y en eso todos tenemos responsabilidad”. Por otro lado, Gerardo Landaluce señaló que la APBA “se encamina a cerrar el ejercicio de nuevo por encima de la cota de los 100 millo-

Jordi Espín

Secretario general de Transprime



«Estamos ante un cambio de paradigma, y necesitamos nuevos KPIs para entenderlo»

Manuel Piedra

Presidente de AESBA



«Necesitamos el fondeadero para que la captación de tráficos del estrecho siga creciendo»



Gerardo Landaluce, presidente del Puerto de Algeciras.

Foto: R.D. REBOSO

nes de toneladas, y con un nuevo hito en el tráfico de contenedores llenos de import-export, 400.000 TEUs, con lo que superaría a Bilbao”. Uno de los principales motores de este crecimiento son los contenedores *reefer*, cuyo volumen ha crecido un 222% desde 2010, y ya representan cerca del 16% del

import-export. Para Carlos Fenoy, presidente de la Cámara de Comercio, “nuestro puerto es una herramienta al servicio de la productividad de España. Todos los desarrollos infraestructurales dirigidos a permeabilizar los tráficos generados en Algeciras es la punta de lanza para el crecimiento del territorio y del país”.

VUELVE EL SERVICIO A BUQUES

Tras siete años de caída, los servicios al buque volvieron a crecer en 2020. Manuel Piedra, presidente de AESBA, confirma que “el sector ha experimentado un fuerte impulso gracias, entre otras cosas, a la organización del Congreso Internacional de Bunkering. Y aprovecho la ocasión para pedir más espacio de fondeo para que crezca también el *bunker* de captación de barcos que no atracan en el puerto”.

José Manuel Tejedor, presidente de la Comunidad Portuaria (Comport), “tenemos que estar preparados para hacer frente a los incrementos de tráfico. Necesitamos seguir dotándonos de medios humanos, y para ello tenemos que hacer un esfuerzo en formación de personal cualificado. Por otro lado, las empresas necesitarán ayudas para dotarse de medios físicos en las nuevas zonas logísticas que se van a crear. Por ejemplo, estar asfixiados con el ferrocarril, y saber que vamos a tener peajes, asusta. Y finalmente tenemos que redoblar esfuerzos en acciones comerciales”.

Manuel Cózar, presidente de ATEIA-OLTRA Algeciras destacó que “el *reefer* va a seguir creciendo, pero tenemos muchos obstáculos, como la competencia desleal, de otros países de la UE en cuanto a normativa y fiscalidad. No podemos dejar de mirar a África y a las importaciones procedentes de América, que pueden convertirnos en una plataforma de entrada con ventajas sobre el Norte de Europa en cuanto a transparencia y competitividad”.

TRANSPORTE XXI agradece a la subdirección general de Desarrollo y Comercial, y a su responsable de Marketing, Ana Escobar, por todo el apoyo prestado para desarrollar el especial “Puerto de Algeciras”.

José Manuel Tejedor

Presidente Comport Algeciras



«Estar asfixiados por el ferrocarril, y saber que vamos a tener peajes, no ayuda, más bien asusta»

Manuel Cózar

Presidente ATEIA-OLTRA Algeciras



«Algeciras puede ser para el *reefer* una alternativa competitiva y transparente»

TRANSITARIOS

Scan Global Logistics crece en España con la británica Horizon International Cargo

IÑAKI EGUIA. A Coruña

Scan Global Logistics, que el pasado mes de abril adquirió al grupo Contenosa, continúa su proceso de expansión internacional, con una reciente operación que fortalece su negocio en España. El transitario danés ha tomado el control de Horizon International Cargo, empresa británica que cuenta con una filial con sede en el aeropuerto El Prat de Barcelona. Scan Global Logistics contempla generar una cifra de negocio próxima a los 100 millones de euros en España con la actividad conjunta de su filial ibérica, el grupo Contenosa, y con la operativa de Horizon International Cargo en el mercado nacional.

La reciente compra por el grupo danés de este operador con sede en el aeropuerto londinense de Heathrow engloba a su filial española, fundada en 2005 y que registró una cifra de negocio de 1,62 millones de euros en 2019. Horizon International Cargo, que también tiene presencia en Países Bajos, Estados Unidos y Japón, superó el pasado año unas ventas de 115 millones de euros centradas en la logística para automoción, alta tecnología, farmacéutico o los comercios electrónico y minorista.

Esta última adquisición de Scan Global Logistics se añade a la compra desarrollada este año del Grupo Contenosa, constituido en 1978 en Barcelona bajo la bandera de Naviera Odier de Contenedores, y que engloba varias empresas, que sumaron una facturación de 58,61 millones de euros en 2019, según refleja el Registro Mercantil.

SGL no descarta nuevas compras en el mercado ibérico

Por su parte, Scan Global Logistics ha logrado un rápido crecimiento orgánico en España desde la creación de su filial en 2016, con sede en A Coruña, y que durante el pasado año incorporó una oficina en Barcelona. Esta sociedad registró una cifra de negocio de 2,8 millones de euros en 2018, que casi se duplicó en 2019 (5,4 millones), y que se ha triplicado en 2020, para alcanzar los 15,5 millones de euros, según revelan las cuentas auditadas por EY depositadas en el Registro Mercantil. La filial española de Scan Global Logistics proyecta superar este año

esas cifras y última abrir una oficina en Madrid. El grupo danés no descarta acometer nuevas adquisiciones en España y Portugal durante el próximo ejercicio.



Imagen de una operativa de carga aérea de Scan Global Logistics.



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**

OPER. LOGÍSTICOS

Ontime se convierte en un nuevo 'gigante' logístico de capital español con la integración de Acotral

El grupo había incorporado anteriormente a La Murciana, Gallastegui y Destina Logística

► Ontime se convierte en un nuevo 'gigante' logístico de capital cien por cien español con la integración de Acotral. El grupo con sede en Madrid había incorporado anteriormente a firmas como La Murciana, Gallastegui y Destina Logística en el marco de su plan de expansión como operador logístico de referencia en la Península Ibérica.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Ontime integrará a Acotral, operador de transporte de referencia de Mercadona, dentro de su estructura. Ambas compañías seguirán manteniendo su denominación actual, según confirman fuentes de la operación a este periódico. En un comunicado conjunto, ambas compañías señalan que "la nueva Ontime" se convierte de esta manera en el primer operador de carga completa (FTL) en el mercado ibérico, "con la red de distribución capilar más importante en la Península". Esta red está compuesta por más de 250.000 metros cuadrados de almacenes y plataformas logísticas, una flota propia de más de 3.600 vehículos y una plantilla de 5.250 personas. Ontime se convierte así en un nuevo 'gigante' logístico de capital cien por cien español. La operación, que está pendiente del visto bueno por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), permitirá "mejorar la productividad del

Ontime suma más de 250.000 m2 de almacén y 3.600 vehículos

grupo, optimizar sus costes bajo un modelo de gestión coincidente basado en la calidad de servicio y garantizar a sus clientes el mayor porfolio de servicios del mercado". Según Carlos Moreno de Viana-Cárdenas, consejero delegado de Ontime, "con la integración de Acotral lideramos la consolidación del sector logístico en la Península Ibérica". Por su parte, Borja de Torres,

presidente de Acotral, apunta que el nuevo grupo "se consolida como uno de los principales referentes actuales del mercado con, además, una clara propuesta de futuro". Ontime ha integrado en su red en los últimos meses a compañías del sector como Transportes La Murciana, Gallastegui o Destina Logística, pero la incorporación de Acotral representa un significativo paso adelante. Como confirmó Moreno de Viana en una reciente entrevista a este periódico, habrá todavía más incorporaciones. "Toda compañía que nos complemente y que genere sinergias, es susceptible de análisis para nosotros" afirmaba. Acotral es una empresa familiar fundada en 1970, con sede en Antequera (Málaga). Con una facturación de 301 millones de euros en 2020, según la propia compañía, cuenta con 3.750 personas en plantilla y una flota de 2.660 vehículos propios, lo que le permite realizar más de 6.000 servicios diarios de media. A su vez, Ontime, fundada en 1991, tiene su sede central en Madrid, donde dispone de un centro nacional de coordinación que actúa como núcleo de conexión y desde donde



Ontime dispone de un centro nacional de coordinación ubicado en Madrid.

GRUPO ONTIME + ACOTRAL

Epígrafe	Ventas			Empleo 2019
	2019	2018	%19/18	
Grupo Ontime Corporate	95,25	78,92	+21%	717
Transportes Gallastegui	19,95	20,10	-1%	153
Ontime Corporate Union	19,39	12,11	+60%	124
Ontime Transporte y Logística	18,04	9,31	+94%	185
Destinalogistic	8,35	9,10	-8%	27
JIZ Operaciones	6,35	5,57	+14%	40
Courier Local Integral	6,31	5,34	+18%	102
Catalonia Logistic Integration	5,77	5,66	+2%	31
Trimarbros	4,81	5,60	-14%	14
Actividades Logísticas Vascas	4,19	3,85	+9%	34
Operaciones Logísticas Abulenses	2,10	2,28	-8%	7
Grupo Acotral	321,04	323,22	-1%	3.547
Compañía Logística Acotral SA	290,56	294,18	-1%	3.286
Transportes Yagüe & Lago SL	15,84	15,75	+1%	83
Acotral Distribución Canarias SA	14,64	13,29	+10%	178
Total Ontime+Acotral	416,30	402,14	+4%	4.264

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

distribuye diariamente, a través de su red propia, toda la mercancía a sus 25 centros logísticos y sus más de 30 delegaciones repartidos por toda la Península.

El grupo tiene diversificada su actividad en logística industrial, mensajería, paquetería y paletizado, cargas completas y grupaje, así como servicios auxiliares.

POLÍTICA

El Comité Nacional cierra su propuesta del Plan Impulsa y da un ultimátum a Transportes

A. ALDAY. Madrid

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, que preside Carmelo González, ha trasladado ya al Ministerio de Transportes su propuesta de informe a las medidas que conforman el conocido como 'Plan Impulsa'. Así lo confirmaron a este periódico fuentes próximas al máximo órgano consultivo del sector, que ha dado un ultimátum al Gobierno, sin descartar "medidas excepcionales", ante lo que consideran una "situación de abandono". En un carta enviada al departa-

mento que dirige la ministra Raquel Sánchez, el Comité recuerda que el sector lleva años "atravesando una situación difícilísima, con enormes problemas de tipo estructural y coyuntural", sin obtener respuesta por parte de la Administración, ni de sus clientes, "aun cuando existe un riesgo cierto de quiebra estructural del sector".

El Comité Nacional no descarta adoptar "medidas excepcionales"

En la misiva, el Departamento de Mercancías del Comité insiste en que "desde hace más de dos años, la Administración tiene una lista de los problemas concretos del transporte de mercancías por carretera para los que ha pedido solución, sin que en todo este tiempo se haya hecho nada para resolverlos". Por último, los transportistas denuncian que, "al parecer, el Gobierno tiene intención de imponer su criterio en cuestiones como el pago por uso, la transición ecológica y el cambio de dimensiones y pesos, sin el consenso del sector". Es decir, "sin tener en cuenta lo acordado".

OPERADORES LOGÍSTICOS

La belga H. Essers entra en el mercado peninsular al comprar Coral Transports

La multinacional proyecta doblar en cinco años la capacidad logística actual del operador catalán, que mantiene el nombre

EVA MÁRMOL. Barcelona

El operador logístico belga H. Essers ha entrado en el mercado peninsular con la compra de Coral Transports & Stocks. La operación encaja en los planes de crecimiento de la multinacional, presente en 19 países, sobre todo en el sector químico y de mercancías peligrosas, donde está especializada la compañía catalana con sede central en La Granada (Barcelona).

H. Essers "ha hecho un estudio de mercado para implantarse en España y nosotros encajamos con su *business plan*", señala Joan Comas, fundador y director general de Coral Transports & Stocks, a TRANSPORTE XXI.

La compañía cuenta con plataformas en la provincia de Barcelona, Madrid y Gran Canaria, que suman más de 55.000 metros cuadrados de almacenes para mercancías peligrosas y no peligrosas. El objetivo de los nuevos propietarios es doblar la capacidad actual y superar los 100.000 metros cuadrados de superficie en los próximos cinco años, un incremento que prevé concentrar inicialmente en la provincia de Barcelona.

La operación de compra ha cuajado no solo por su especialización en el sector químico y de mercancías



La compañía, con sede central en La Granada (Barcelona), tiene 55.000 m2 de almacenes.

■ CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL

	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	25,30	23,08	+10%	20,61	18,37	15,84
Ebitda	0,30	0,12	+154%	0,37	0,47	0,53
Resultado del ejercicio	0,07	-0,04	-290%	0,05	0,19	0,24
Patrimonio neto	0,90	0,91	-1%	1,04	1,00	0,82
Empleo	140	127	+10%	108	94	81

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

peligrosas, que es también el fuerte de H. Essers, junto con el *farma*, además "porque disponemos de redes propias de distribución nacional e internacional consolidadas". Iberteam es una red creada por

Coral Transports & Stocks y otros socios en 2009, que está actualmente formada por 52 agencias para cubrir la distribución capilar en el mercado peninsular. Además, la compañía tiene presencia en nume-

Uno de los principales

Coral Transports & Stocks, creada en 1995, es uno de los principales operadores logísticos con sede en Cataluña y de los que más ha crecido durante los últimos años, según los Libros Blancos del sector de TRANSPORTE XXI. Tuvo unas ventas de 25,30 millones en 2019. Registró una facturación de 26,9 millones en 2020 y espera llegar a los 30 millones en 2021, según el operador. Para 2022, baraja crecer el 14 por ciento.

H. Essers, fundada en 1928, facturó unos 797 millones en 2020, según la propia compañía. Tiene 1,3 millones de metros cuadrados de almacenes, una flota de 1.440 tractores, 3.816 remolques, 480 *safebox* y 1.800 isotonques. Emplea a 6.960 trabajadores en 85 centros distribuidos en 19 países.

rosos países europeos, con servicios diarios de grupaje con los principales, y Turquía.

La integración en H. Essers permitirá a Coral Transports & Stocks entrar en el transporte intermodal y en productos farmacéuticos. "Sal-dremos también reforzados en marítimo y aéreo apoyándonos en la red de corresponsalías de H. Essers".

Coral Transports & Stocks mantendrá el mismo equipo directivo, a cuyo frente está la familia Comas, así como los 164 trabajadores de la plantilla. Por el momento, seguirá también la marca de la compañía catalana. Ambas empresas son familiares, lo que ha hecho más fácil la operación al coincidir "en unos valores y cultura comunes", añade Joan Comas.

"España es una de las puntas de lanza de nuestra expansión internacional", señaló Gert Bervoets, director general de H. Essers, a través de un comunicado.

Where now meets next

FedEx
Express

POLÍTICA

Anfac registró cerca de un 19% menos de vehículos transportados en 2020

Los operadores recortaron casi en un millón las unidades cargadas frente al año anterior

► Cerca de 4,5 millones de vehículos nuevos fueron movidos en España durante el pasado año por los operadores de transporte de carretera, ferrocarril y puertos. Este volumen supone un retroceso del 18,8 por ciento respecto al anterior ejercicio prepandemia, según revelan los informes de Valoración Logística 2020 elaborados por la patronal Anfac.

IÑAKI EGUÍA. Madrid

El director general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), José López-Tafall, destacó, en la presentación de los informes de Valoración Logística 2020, que el pasado ejercicio fue "muy duro para un sector clave en la economía española, que exporta el 86 por ciento de su producción a 120 países en todo el mundo, y que generó un saldo positivo de 17.000 millones de euros a la balanza comercial". Los cerca de 4,5 millones de vehículos nuevos transportados en España el pasado año suponen aproximadamente uno menos que en 2019, un descenso marcado por la crisis económica y la paralización del sector debido a la pandemia. Según el análisis de la patronal de la automoción, el transporte marítimo fue el más golpeado en su logística, con un retroceso del 20,7 por ciento, moviendo casi 2 millones de vehículos. Este modo bajó su cuota hasta el 44,3 por ciento del total de unidades transportadas en 2020. Por su parte, el transporte por carretera movió un total de 1,85 millones de vehículos, lo que

calidad. Entre las mejoras pendientes para las rutas nacionales se encuentran la integridad de los vehículos durante su manipulación y transporte; el estado y mantenimiento de la flota; y las respuestas ante el percance de las mercancías. Por su parte, el modo ferroviario, que supone el 35,5 por ciento de los vehículos con destino a la exportación por el modo marítimo, descendió un 15,5 por ciento respecto al año anterior, con casi 640.000 vehículos transportados. El tren representó una cuota del 14,3 por ciento de los desplazamientos en 2020. En la jornada de Anfac, María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad, avanzó que en las próximas semanas están previs-

tas aprobar la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Rallo incidió en que el nuevo Marco Estratégico del sistema portuario,

la iniciativa 'Mercancías 30', y el Plan de Impulso al transporte de mercancías por carretera facilitarán avanzar en la descarbonización, digitalización y eficiencia de la logística de mercancías.

El transporte marítimo descendió un 20,7%

supone un 17,8 por ciento menos que el año anterior. A pesar del retroceso, este modo aumentó su cuota hasta el 41,4 por ciento. El recorte se concentró en las rutas nacionales, que se hundieron un 27,7 por ciento. Por su parte, las internacionales subieron un 0,5 por ciento, hasta rondar las 800.000 unidades. Los fabricantes de Anfac valoraron con 3,7 puntos el modo por carretera, destacando su flexibilidad y adaptabilidad, así como, especialmente en las rutas internacionales, la información sobre la gestión del transporte, puntualidad, labor de inspección y controles de

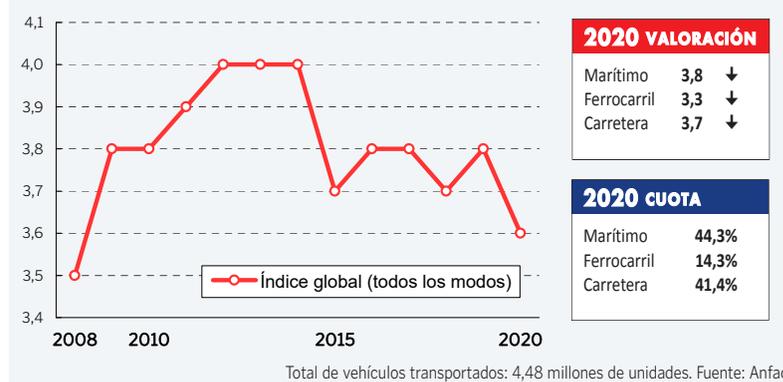
I. EGUÍA. Madrid

En un contexto marcado por la falta de mercado que ocasionó una elevada saturación en las terminales, las dársenas de Tarragona y Pasaia fueron las únicas que lograron subir las valoraciones de Anfac. Ambas compartiendo la misma puntuación, con 4,3 sobre cinco. La dársena guipuzcoana logró una mejor valoración en el acceso por carretera y el ferroviario, la manipulación de los vehículos en la carga y descarga de los barcos y la flexibilidad de los servicios. El puerto de Tarragona, que elevó en 2020 el uso del ferrocarril en los tráficos de exportación de vehículos hasta rozar el 21 por ciento, encadena su tercer ejercicio consecutivo de mejora en la valoración de la patronal de fabricantes de automoción. Los siguientes puertos mejor calificados por Anfac fueron Santander con 4,2 puntos; Sagunto con 4,1; Valencia con 3,9; Vigo con 3,8; Barcelona con 3,7; y Málaga con 2,5. Anfac valoró muy positivamente la actitud proactiva de las autoridades portuarias, su agilidad en asignar zonas de depósito, la gestión de los trámites



José López-Tafall, dir. geral. de Anfac, con M^a José Rallo, secretaria general de Transportes.

VALORACIÓN DEL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS Y REPARTO MODAL



Pasaia y Tarragona, puertos mejor valorados por los fabricantes

VALORACIÓN DE LOS PUERTOS 2020



Cada aspecto se valoró con una nota entre 1 y 5 puntos. (*) Puertos condicionados en su valoración por no disponer de acceso ferroviario a las terminales de vehículos. Fuente: Cuestionario Valoración Logística Anfac. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

aduaneros, en un año marcado por el 'Brexit', así como la accesibilidad a las redes de carreteras. Entre las mejoras que demanda Anfac al sector portuario se sitúan el trato a los

vehículos en régimen de mercancías, la formación para adaptarse a los nuevos propulsores, la digitalización de los procesos y la conectividad ferroviaria.

CARGADORES

La tecnología y el capital humano, desafíos de la cadena de suministro

El V Congreso de Innovación Logística, impulsado por Slimstock, debate sobre cómo ser más eficiente para mejorar la distribución

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Desabastecimiento, rotura de stocks, globalización de la producción y sostenibilidad del transporte de mercancías son los principales elementos que están caracterizando el día a día de la cadena de suministro.

Un sector de la distribución que vive momentos de tensión en un escenario crucial bajo la necesidad de ahondar en la innovación como principal reto para garantizar el comercio electrónico.

Y para ello el principal desafío es la puesta en marcha de nuevas tecnologías y atraer talento al sector, es decir invertir en digitalización y capital humano, según se puso de manifiesto en el V Congreso de Innovación Logística celebrado el pasado 28 de octubre en Valencia.

Las empresas Desigual, Ikea y Logi-prime fueron las protagonistas de



El V Congreso, celebrado en Valencia, contó con una importante asistencia. Foto: MARTÍNEZ

una mesa redonda dedicada a los retos logísticos del *ecommerce*.

Jorge Soriano, director de Logística de Desigual, explicó que el crecimiento del comercio electrónico ha cambiado el rol de los centros de

distribución". En su opinión, este auge incrementa los costes, por lo que los operadores "van a tener que basar sus inversiones en automatizaciones, flexibilizando sus procesos de forma que permitan una ágil

escalabilidad a la vez que optimicen la rentabilidad de sus operaciones". Por su parte, David Imbernon, director de desarrollo de Ikea, aseguró que "estamos inmersos en un cambio de paradigma", matizando que "la disrupción digital está teniendo un gran impacto en los hábitos de consumo". Imbernon explicó que el crecimiento del canal *online* durante la pandemia ha hecho a la compañía sueca "replantear el funcionamiento de toda nuestra cadena de suministro", con nuevos modelos de tiendas que "van a ser centros logísticos".

“Hay que flexibilizar la logística con mayor automatización”

Por último, Ramón Vázquez, consejero delegado de Logiprime, disertó sobre las soluciones innovadoras para abordar la problemática de la distribución urbana "con un producto inmológico con nuevos equipamientos e infraestructuras, en *microhubs* o plataformas de distribución urbana". Para ello, considera que para su desarrollo "será vital el uso de las tecnologías, más que los propios activos inmobiliarios, para tener ciudades más inteligentes, coordinadas y sostenibles".

valenciaport

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

Marca de Garantía
Puerto de Valencia · Puerto de Sagunto

marcagarantia.com
valenciaport.com



Puertos de Barcelona y Busan inauguran la plataforma en la ZAL como *hub* del sur de Europa para las empresas coreanas

Los puertos catalanes refuerzan su *hinterland* al entrar en Terminal Intermodal de Monzón

Es el primer puerto seco para Tarragona, con una participación del 5%, y el segundo en Aragón para Barcelona, con el 10% de la sociedad controlada por Samca, tras TMZ

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los puertos de Barcelona y Tarragona se han acercado al centro peninsular reforzando su *hinterland* al entrar en el accionariado de Terminal Intermodal de Monzón (TIM). Se trata del primer puerto seco en el que participa la dársena tarraconense, que ha entrado en TIM con una participación del 5 por ciento en la sociedad controlada por el grupo industrial Samca, fundador e impulsor de la terminal ferroviaria.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona (10 por ciento) se consolida como puerta para los importadores y exportadores aragoneses y la zona de influencia de Aragón veinte años después de propiciar, junto con otros socios, la creación de Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ).

Tras la entrada de los dos puertos catalanes de interés general, operación realizada mediante una ampliación de capital, Samca sigue siendo el socio mayoritario con el 75 por ciento del capital en la terminal oscense (antes el 90 por ciento), mientras que Logirail (filial de Renfe) mantiene el 10 por ciento que ya tenía.

TIM registró un tráfico de 67.705 TEUs el año pasado, según publicó TRANSPORTE XXI en una anterior edición. Las instalaciones para graneles, Agrotim, registraron una actividad de 34.729 toneladas.

La entrada de las dársenas catalanas aporta a TIM sobre todo proyección internacional, según se destacó en el acto de firma de la opera-



La consejera de Economía de Aragón presidió el acto de la firma.

ción, el pasado día 21 de octubre. Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, invitó a exportadores e importadores aragoneses a aprovechar más "la competitividad que ofrece el

Samca se queda con el 75% y Logirail mantiene el 10%

puerto de Barcelona por su conectividad marítima, sobre todo con Asia, primer destino de las exportaciones marítimas desde Aragón". De hecho, uno de los principales tráficos entre la dársena catalana y

TIM son productos cárnicos fabricados en Aragón que salen por Barcelona con destino al mercado asiático, sobre todo China. Actualmente, el puerto de Barcelona tiene dos servicios diarios de contenedores, uno de ellos *reefer*, con TIM, además de tráficos de graneles de periodicidad variable.

En el caso del puerto de Tarragona, el principal atractivo es su especialización en tráficos agroalimentarios. Tarragona, primer puerto peninsular y del Mediterráneo occidental en estos flujos, movió 35.000 toneladas de graneles con TIM el año pasado. Con cinco millones de toneladas de agroalimentos que pasan anualmente por Tarragona, TIM "es clave para potenciar el *hinterland*" del enclave, señaló Josep

Puertos en red

La Autoridad Portuaria de Barcelona tiene participaciones en cuatro terminales marítimas interiores operativas: Puerto Seco Azuqueca de Henares (36,73 por ciento), Terminal Marítima de Zaragoza (21,55 por ciento), Puerto Seco de Madrid (10,20 por ciento) y la terminal de contenedores Saint Chales de Perpiñán (3,89 por ciento), sumando ahora la quinta con TIM (10 por ciento).

Además, tiene participaciones en Terminal Intermodal Marítima Centro (49 por ciento), un proyecto para desarrollar un puerto seco en Yunquera de Henares, y Terminal Intermodal de l'Empordà (47,32 por ciento), que saldrá próximamente a concurso, según anunció la pasada edición TRANSPORTE XXI.

El puerto de Tarragona ha empezado las obras de la terminal marítima interior Port Tarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, que arrancará con un tráfico de 10 trenes diarios y estará operativa en 2023 después de una inversión de 15 millones de euros. TIM es el primer puerto seco en el que entra la Autoridad Portuaria con el 5 por ciento, lo que ha supuesto un desembolso de 147.100 euros.

Maria Cruset, presidente del puerto de Tarragona, en referencia a que la dársena es la puerta de entrada de la materia prima para los fabricantes de pienso aragoneses.

Javier Luengo, presidente de Grupo Samca, destacó el éxito de la apuesta por la diversificación que supuso poner en marcha TIM, que cumple diez años en 2021.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Seguro que no ha resultado nada fácil que el puerto de Busan escogiera al de Barcelona como puerta de entrada al sur de Europa

El mejor marco

El presidente del puerto de Barcelona, Damià Calvet, expresó el "orgullo" de la dársena catalana, seguro que extensible a toda la comunidad portuaria y que también siente la que suscribe, por la elección que ha hecho el puerto de Busan, el primero de Corea del Sur.

No es para menos que el segundo puerto asiático (sin contar los chinos) y el séptimo del mundo en tráfico de contenedores, según el último TOP 200 de TRANSPORTE XXI, escoja Barcelona como puerta de entrada de los productos coreanos al sur de Europa, convirtiéndose la dársena catalana en centro de distribución para los mercados español, francés, portugués, italiano y del norte de África.

Más orgullo todavía si cabe teniendo en cuenta que, para acompañar a sus empresas a penetrar en el mercado europeo, Busan ha elegido también a Róterdam, primer puerto europeo y décimo del mundo en contenedores, como puerta de entrada para acceder al norte del continente.

La operación ya es una realidad con la constitución de la sociedad formada por el puerto de Barcelona (49 por ciento) y el de Busan (51 por cien-

to) para la gestión de una plataforma, que ya estaba construida, en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de la dársena catalana.

La plataforma ha empezado a comercializarse y no tardarán en llegar los primeros inquilinos a tenor del interés que está despertando, según sus promotores. Son inicialmente casi 9.000 metros cuadrados de superficie, fácilmente ampliables si hay demanda.

Como bien señala Damià Calvet, el puerto de Barcelona no habría sido escogido de no haber contado con las infraestructuras preparadas y los servicios de valor añadido. El trabajo fuera de los focos y entre despachos ha debido ser también arduo. La misión comercial a Corea del Sur no ha podido tener mejor marco que la inauguración de la plataforma.

CARRETERA

Furgo-Trayler suma cuatro 'duotrailers' y 16 unidades GNL a su flota en 2021

Invierte 7 millones en renovar y ampliar el parque de vehículos

EVA MÁRMOL. Barcelona

Furgo-Trayler invierte siete millones de euros en renovar y ampliar flota en 2021. La empresa familiar, especializada en carga completa *express*, ha concentrado las inversiones que dejó paradas en 2020 y las previstas para este año: "El presupuesto medio que dedicamos a renovación y ampliación de flota es de entre 2 y 2,5 millones de euros anualmente, pero llegaremos aproximadamente a los siete millones en 2021", señala Joan Monzón, director general de Furgo-Trayler.

La flota que tenía de 400 semirremolques y 210 cabezas tractoras crece alrededor del 10 por ciento. Incluye la incorporación de cuatro 'duotrailers', que se suman a las dos unidades con las que ya contaba de este tipo, además de 16 camiones de GNL, "respondiendo a nuestra apuesta por un transporte más sostenible y ecológico. El tren "no puede ser un complemento por el



Incrementa la flota alrededor del 10 por ciento.

momento por el tipo de servicio *express* que hacemos".

Furgo-Trayler es una de las principales empresas de transporte por carretera con sede en Cataluña con unas ventas de 38,90 millones de euros en 2019, según el Libro Blanco

del sector de TRANSPORTE XXI. "Facturamos el 3,5 por ciento menos en 2020 y esperamos crecer el 10 por ciento en 2021". Furgo-Trayler, con sede en Bellvei (Tarragona), hace tanto transporte nacional como internacional.

CARRETERA

Primer camión eléctrico de Transportes Bosch para la red de Plusfresc

Transportes Bosch Portillo, con sede central en Piera (Barcelona), ha incorporado a su flota el primer camión pesado eléctrico para las rutas de reparto a los supermercados que la cadena leridana Plusfresc, especializada en productos frescos, tiene en Cataluña. El vehículo, de la marca Renault Trucks, es el primero de estas características dedicado a la distribución en Cataluña.

CARRETERA

Centro para la formación de conductores en la instalación CIM La Selva

Formar a profesionales ante el déficit de conductores es el objetivo del nuevo centro de formación y de servicios al transporte, que está ubicado en la central integrada de mercancías CIM La Selva (Girona). Asetrans, patronal de transporte de Girona, gestiona la instalación, que es propiedad de Cimalsa.

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



► Port Summit Trade Mission Korea 2021

Hub para los importadores coreanos

Los puertos de Barcelona y Busan inauguran la plataforma en la ZAL en el marco de la misión comercial *online*, que recuperará el formato presencial en Tailandia en 2022

EVA MÁRMOL. Barcelona

No tardará en estar ocupada la plataforma gestionada por la sociedad que han creado los puertos de Barcelona (49 por ciento) y Busan (51 por ciento) a tenor del interés despertado. Los presidentes de ambos puertos, Damià Calvet y Kang Joon suk, inauguraron la plataforma, que ya estaba construida, en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de la dársena catalana, en el marco de la misión comercial a Corea del Sur, que se ha celebrado entre el 26 y el 29 de octubre.

B2B Logistics Busan & Barcelona Hub es el nombre de la sociedad constituida para gestionar la plataforma, que cuenta con una superficie inicial de casi 9.000 metros cuadrados, pero que se “podrá ampliar según la demanda”, señaló Damià Calvet. Dos transitarias coreanas ya han mostrado interés por las instalaciones, así como fabricantes sobre todo de los sectores de “componentes de automoción, químico y placas solares”, añadió el presidente del puerto de Busan, el primero de Corea y el séptimo del mundo en tráfico de contenedores.

La plataforma convierte al puerto de Barcelona en puerta de entrada de los productos coreanos al sur de Europa siendo el centro de distribución para los mercados español, francés, portugués, italiano y del norte de África. Para acompañar a sus empresas a penetrar en el mercado europeo, el puerto de Busan ha escogido también a Róterdam como puerta de entrada para acceder al norte del continente.

La elección “consolida a Barcelona como puerta del sur de Europa para el continente asiático”, aseguró Damià Calvet. “Busan habría buscado otro puerto de no haber tenido las infraestructuras preparadas”. La plataforma gestionada por la sociedad conjunta “supone una relación directa y estable que abrirá nuevos mercados”, añadió el responsable portuario.

“Estamos en un momento muy oportuno para abrir esta plataforma e intercambiar conocimientos y buscar innovaciones tanto en aduanas como en logística, entre otros aspectos”, aseguró Kang Joon suk. Aunque se celebró en formato *online*, ‘Port Summit Trade Mission Korea 2021’ contó con la presencia de más de una veintena de representantes del país asiático que se desplazaron a Barcelona. La acción comercial registró 270 inscritos que participaron por vía telemática, entre ellos, 75 coreanos.



Los presidentes de ambos puertos, acompañados por el cónsul, inauguraron la plataforma ubicada en la ZAL.



Los presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria.



Acto de inauguración de la misión comercial.



Una de las jornadas técnicas se dedicó a la innovación.



En el centro, el presidente del puerto de Busan.



Damià Calvet en la clausura de la misión comercial. Fotos: J.M./Puerto de Barcelona

“Corea es un socio fiable y estratégico para Barcelona y Barcelona quiere ser referencia en el sur de Europa y socio preferente de las empresas coreanas”, señaló Damià Calvet en el acto de clausura

La comunidad portuaria recuperará las misiones empresariales presenciales el próximo año tras dos ediciones virtuales. Y lo hará teniendo como destino el país que debería haber sido en 2020 y que no pudo ser por la pandemia, Tailandia. Calentará motores con una ‘Port Summit Trade Mission’ *online* que se celebrará los días previos.

España Centro

Impulso al tren en Extremadura

Adif licita por 25,8 millones las obras de las terminales ferroviarias de mercancías de Navalmodal de la Mata y Mérida

Azuqueca ampliará su capacidad con un depósito satélite de vacíos

El puerto seco, que cumple su 25 aniversario, supera los tráficos prepandemia y planea obtener el certificado OEA el próximo año

► El puerto seco de Azuqueca ampliará su capacidad con la puesta en marcha de un nuevo depósito satélite para contenedores vacíos. La terminal, que cumple su 25 aniversario, prevé superar los tráficos prepandemia al cierre de 2021, a la par que planea obtener el certificado de operador económico autorizado (OEA) el próximo año.

CARLOS SÁNCHEZ. Azuqueca de H.

El puerto seco de Azuqueca seguirá incrementando su capacidad con la apuesta por un nuevo depósito satélite para contenedores vacíos.

Así lo afirmó María Pereira, directora general de Puerto Seco Azuqueca de Henares, en el marco del acto conmemorativo del 25 aniversario de la terminal.

El puerto seco seguirá su senda de crecimiento en los próximos años a través de dos vías complementarias. Por un lado, el crecimiento a nivel de espacio a través del proyecto antes mencionado, y por otro, por medio de la optimización de sus procesos.

En este sentido, la terminal planea obtener la certificación como operador económico autorizado (OEA) en el próximo año. “Esta certificación es muy importante para nuestros clientes”, matizó Pereira. El puerto seco gestiona actualmente mercancías de compañías como Inditex,



María Pereira, directora general de Puerto Seco Azuqueca de Henares.

Leroy Merlin, Carrefour o Primark, entre otras.

Por otra parte, Pereira resaltó que la nueva conexión entre Guadalajara y Madrid está permitiendo agilizar las operaciones de entrada y salida de trenes en el sentido Barcelona-Zaragoza-Azuqueca. Gracias a estas operaciones más ágiles, la terminal está consiguiendo crecer en cuanto a trenes y contenedores recibidos. El puerto seco de Azuqueca prevé cerrar el presente año superando ya los tráficos prepandemia. En este sentido, todo apunta a que la terminal se situará por encima

de los 87.000 TEUs que gestionó en el año 2019, según avanzó Pereira a este periódico.

En el acto conmemorativo del 25 aniversario del puerto seco se hizo un breve repaso a la trayectoria de las instalaciones. “Hoy nos podemos considerar la única terminal que es un *hub* en la zona centro del país”, apuntó Pereira.

La sociedad Puerto Seco de Azuqueca-Terminal Intermodal Centro está participada por Desarrollos Logísticos Intermodales XXI y las autoridades portuarias de Barcelona, Bilbao y Santander.

POLÍTICA

Cylog pone el foco en los fondos europeos para impulsar la red de centros regionales

CARLOS SÁNCHEZ. Benavente

La asociación Cylog, que agrupa a los principales centros de transporte y logística de Castilla y León, se centrará en la búsqueda de alternativas dentro de los fondos europeos para conseguir impulsar el desarrollo de estos centros en la región.

Así se lo ha confirmado a TRANSPORTE XXI Fernando Pérez Aguado, gerente del Centro de Transportes y Logística de Benavente (CTLB), que fue elegido hace unos meses como nuevo presidente de la asociación Cylog.

La asociación “cuenta con todo el apoyo de la Junta de Castilla y León”, reconoce Pérez. El Gobierno regional “invirtió en su día mucho en los enclaves logísticos, pero posteriormente se fue enfriando”, recuerda. A partir de ahora, “nos vamos a volcar en el desarrollo de la logística en la región, pero de la manera más racional posible, sin que cada enclave haga la guerra por su cuenta”, afirma.

Entre los principales objetivos de la asociación se encuentra avanzar en el ámbito de la sostenibilidad. “Estamos estudiando la posibilidad de crear corredores especiales para camiones a gas, porque por el momento es la única alternativa ecológica al gasoil”, señala Pérez. Además, “en los Cylog tenemos muchos metros cuadrados de naves en los que se pueden poner placas solares para autoconsumo o cámaras frigoríficas”, añade el directivo.

POLÍTICA

Aragón potenciará la logística para el sector farma, graneles y petroquímicos

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El Gobierno de Aragón tiene como objetivo aprovechar el potencial logístico de la región para atraer a otros sectores estratégicos y diversificar aún más su economía.

Así lo puso de manifiesto la consejera de Economía, Planificación y Empleo y presidenta de Aragón Plataforma Logística (APL), Marta Gastón, en el marco del ‘VI Foro Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas’ celebrado en Zaragoza en formato virtual.

Gastón apuntó que la logística es un vector estratégico para atraer la

implantación de diferentes industrias en el marco de la estrategia 2021-2025 de APL. En este sentido, “si ahora mismo la logística en la región está inmersa en automoción y alimentación, con esa derivada de la logística del frío en la que pretendemos especializarnos para los productos perecederos, queremos ampliar ese potencial logístico a otros sectores como el farmacéutico, los graneles o el petroquímico”, afirmó.

En el caso de los graneles, “ya nos venimos desarrollando como *hub*, lo que nos va a permitir atraer a

toda esa agroalimentación, como los cereales y las harinas, y algo más adelante también con los fertilizantes, a través de nuestras terminales intermodales”.

Por su parte, aunque la región no cuenta con una terminal homologada en petroquímicos, para mercancía química, hidrocarburos o mer-

Todas estas actuaciones se sumarán al “proyecto estrella” de la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza. Gastón avanzó que el Adif adecuará siete túneles de la red ferroviaria para permitir el paso de este tipo de transporte.

Francisco Aranda, presidente de UNO, señaló que su organización está muy focalizada en la colaboración con las administraciones públicas para que apuesten por la logística y acompañen su desarrollo en España. “La logística puede ser nuestra gran mina de oro”, apuntó. Para el presidente de UNO, estamos ante la gran oportunidad de convertir a nuestro país en un *hub* logístico mundial, gracias a su equidistancia con Asia, Europa, África y Latinoamérica. “Tenemos la oportunidad de rentabilizar todo esto”, apostilló el presidente de UNO.

La región también ha puesto el foco en la logística del frío

cancías peligrosas, “vamos a trabajar en las infraestructuras y la gestión necesaria para que el movimiento de estas mercancías acabe siendo una realidad en Aragón”.



XPO Logistics pone en marcha en San Fernando de Henares (Madrid) un centro dedicado para su servicio de última milla

Ontruck proyecta extender su red de grupaje en 24 horas a Europa

Consolida el servicio en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia y proyecta terminar por cubrir toda España durante el próximo año

► Ontruck planea extender su nueva red de grupaje en 24 horas al resto de Europa en los próximos años. La compañía tecnológica de transporte ha logrado consolidar con crecimientos significativos el servicio en el triángulo formado por Madrid, Barcelona y Valencia y proyecta ampliarlo hasta cubrir toda España en 2022.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Ontruck, plataforma digital de transporte de mercancías por carretera, continúa impulsando su nuevo servicio de grupaje denominado 'Ontruck 24 horas'.

La *startup* tecnológica lo puso en marcha a finales del pasado año con un piloto en Madrid que se extendió rápidamente a Barcelona.

En mayo del presente año, la firma consolidó el servicio entre Madrid y Barcelona y desde hace unas semanas también ha sumado la zona de Valencia. "El servicio está creciendo de manera muy rápida, puesto que estamos duplicando cada seis semanas el volumen", señala uno de los fundadores y nuevo director general de Ontruck, Javier Escribano, a TRANSPORTE XXI.

El siguiente paso será cubrir todo el mercado español en el horizonte de 2022. "Vamos a ofrecer nuestro nuevo servicio de grupaje (LTL) cubriendo toda España en un plazo de 24 horas", matiza. Y es que "uno de los aspectos que nos definen es nuestra apuesta desde un principio por un servicio 24 horas, que es estricto. Nuestro reto es ofrecer ese servicio que hacemos ahora entre Madrid, Barcelona y Valencia al resto de España", confirma.

Ontruck mueve actualmente una media de 2,4 palés por pedido en este nuevo servicio, "lo que significa que trabajamos con clientes medianos y grandes". Entre esos grandes clientes se encuentran com-



Javier Escribano, director gral. de Ontruck.

pañías como Alcampo, Pepsico, P&G, Codorniu, Carrefour, Chep, GBFoods o Decathlon, entre otras. Según se vaya extendiendo al resto de España, "sumaremos clientes más pequeños, pero por ahora nuestro foco son los clientes productores y distribuidores del sector del gran consumo", señala el directivo. En este sentido, "últimamente estamos haciendo mucho énfasis en las entregas a realizar en las plataformas de Amazon".

El nuevo servicio ya supone el 30% del volumen de Ontruck

Ontruck tiene claro que los volúmenes se irán incrementando de manera exponencial, puesto que "este servicio es una tendencia que va a seguir creciendo. La tecnología va a ayudar a hacerlo más eficiente y precisamente, la tecnología es el fuerte de Ontruck".

Ontruck, en cifras

La startup tecnológica del sector del transporte de mercancías por carretera inició su actividad a finales de 2015.

La compañía gestiona una media de 18.000 cargas mensuales en todos los mercados.

Ontruck trabaja con un total de 4.000 transportistas autónomos, pero también lo hace con flotas, de manera que el número de vehículos disponibles se eleva a 10.000.

La cifra de empresas cargadoras con las que opera actualmente la firma se eleva a 1.100.

Ontruck es el nombre comercial con el que opera en el mercado la sociedad Ninjatruck. La compañía sumó unas ventas de 15,41 millones de euros en 2020, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

Las expectativas son tan elevadas que la compañía prevé que este nuevo servicio acabe representando el 80 por ciento de su volumen total de negocio. De hecho, en tan solo unos meses desde su puesta en marcha, el servicio de grupaje 24 horas ya supone el 30 por ciento del volumen de actividad de la firma, según confirma su director general.

Una vez Ontruck conforme su red en el mercado español, el próximo paso será extenderla a toda Europa. La compañía está presente en España, Francia y Benelux donde está previsto que empiecen el próximo año a replicar el modelo en España. Posteriormente, se irá extendiendo por el resto del continente. "Nuestro objetivo a cinco años vista es llegar hasta Moscú", avanza.

Una de las premisas de Ontruck es reducir las ineficiencias en el sector. "En el transporte regional el 40 por ciento de los kilómetros van en vacío, según datos de la UE, mientras que nosotros tenemos esa métrica en el 13 por ciento. Son toneladas de CO2 que estamos evitando", asegura Escribano.

EXPRESS

UNO anticipa una subida del 7% en los envíos en la campaña de Navidad de 2021

TXXI. Madrid

La patronal logística UNO estima que se alcanzará una cifra de alrededor de 106 millones de envíos gestionados por las empresas del sector en la campaña navideña, lo que supone un incremento del 7 por ciento en la cifra de entregas. UNO calcula que las empresas gestionarán una media de 3,7 millones de envíos al día durante este período y que se disparará hasta los 5 millones durante los días de máximo volumen, que se registrarán en la semana siguiente al famoso 'viernes negro'.

Francisco Aranda, presidente de UNO, señala que este incremento "será más moderado que el registrado en 2020, pues la pandemia provocó que solo en un año se acelerase el crecimiento que estaba previsto para los próximos cinco o seis años". Para afrontar este pico de actividad, "el sector contará con cerca de 1,15 millones de trabajadores, lo que supone un incremento del 14 por ciento respecto al volumen medio de empleados del sector", apunta.

POLÍTICA

El empresariado madrileño centra en la actividad exterior el crecimiento del sector

C. SÁNCHEZ. Madrid

La recta final del presente año 2021 será plana en el sector en lo que a crecimiento en el volumen de negocio, empleo y precios se refiere. Así se pone de manifiesto en el último 'Barómetro sectorial de la Comunidad de Madrid', que está promovido por la Comunidad de Madrid y la Confederación Empresarial de Madrid (CEIM).

La única buena noticia para el sector en estos meses finales del año vendrá propiciada por la actividad exterior, según refleja el citado informe.

Software para la *logística* y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

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



TRANSKAL

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

ADUR software productions



MADRID

OPER. LOGÍSTICOS

Luís Simões prevé crecer un 20% en su negocio de ecommerce en 2021 por segundo año consecutivo

La compañía alcanza los 13 megacamiones ya en circulación en las carreteras ibéricas

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Luís Simões cerrará el presente año 2021 con un crecimiento del 20 por ciento en sus operaciones de comercio electrónico.

Las previsiones que maneja el operador logístico pasan, de esta manera, por repetir el crecimiento experimentado en el año anterior, gracias a "las operativas que ya teníamos y algunas otras que hemos añadido", confirma a TRANSPORTE XXI el director general de Business Development de Luís Simões, Vítor Enes.

El comercio electrónico, pese al crecimiento exponencial de los últimos tiempos, "todavía es un nicho de mercado", señala Enes, puesto que "ahora mismo representa un 1,5 por ciento del volumen de ventas de Luís Simões", matiza.

No obstante, "aunque aún represente una proporción pequeña, ya que contamos con un gran volumen de operativas de otro tipo, el *ecommerce* ha tenido una demanda al alza por parte de nuestros clientes", recuerda el directivo. Y es que "cada vez más empresas apuestan por incorporar este tipo de distribución a su cadena de suministro como respuesta a la evolución de las necesidades de sus clientes".

Dispone de superficie para ecommerce en cinco de sus centros

Luís Simões implementó en 2013 sus primeras operativas especializadas en este tipo de logística, incluyendo servicios de almacenaje, preparación de pedidos por unidad, *packaging*, gestión administrativa, distribución e, incluso, atención al cliente. En la actualidad, la compañía ya cuenta con unidades y superficie dedicada exclusivamente a esta actividad en cinco de sus centros: Carregado y Azambuja en Portugal, Cabanillas del Campo, Barcelona y Puerta Centro-Ciudad del Transporte en Guadalajara. Dentro del crecimiento progresivo que ha vivido la compañía, es destacable el pico exponencial de esta

actividad durante el confinamiento. "Tan solo en esos meses llegamos a gestionar una media diaria de 11.000 envíos, alcanzando un crecimiento de un 123 por ciento respecto al mismo período del año anterior", recuerda Enes.

Por otro lado, Luís Simões cumple en estas fechas el primer aniversario de su nuevo Centro de Operaciones Logísticas (COL) de Guadalajara, con las instalaciones a pleno rendimiento. Este *hub* logístico tiene una superficie de 91.575 metros cuadrados repartidos en tres naves.



Vítor Enes, dir. gral. Business Development.

Las instalaciones disponen de capacidad para 178.000 palés y pueden acceder diariamente un total de 112 camiones de entrada y 174 camiones de salida. El centro dispone de un espacio de 5.350 metros cuadrados dedicados en exclusiva a *copacking* y *ecommerce*.

Por otra parte, Luís Simões sigue apostando por los *gigaliners* o megacamiones. "Ya tenemos 13 *gigaliners* en circulación en las carreteras de España y Portugal", señala Enes, que recuerda que "fuimos pioneros en introducir este tipo de vehículos en la Península Ibérica de forma consistente en el año 2014".

SERVICIOS

La contratación logística en Madrid y zona centro crece un 27% en 2021

La contratación logística en la zona centro (Madrid, Guadalajara y Toledo, principalmente) ascendió a un total de 829.000 metros cuadrados de enero a septiembre, de los que un 72 por ciento correspondieron a contratación neta, según datos de CBRE España. Estos datos reflejan un incremento del 27 por ciento respecto al mismo período de 2020.

TRANSITARIOS

DSV consolida seis rutas en grupaje por tren desde China hasta la Península

DSV ha consolidado seis rutas semanales de grupaje ferroviario desde Shanghai con entregas en toda España y Portugal y tiempos de tránsito puerta a puerta de entre 30 y 32 días, que se presentan como alternativa al transporte marítimo con China.

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 	

CARRETERA

XPO Logistics abre en Madrid nuevo centro para su servicio de última milla

La plataforma de 8.000 m², sobre una parcela de 16.000 m², gestiona entregas de productos voluminosos a consumidor final

► XPO Logistics ha puesto en marcha un nuevo centro dedicado para su servicio de última milla en San Fernando de Henares (Madrid). La plataforma de 8.000 metros cuadrados de superficie, sobre una parcela de 16.000 metros cuadrados, está especializada en la gestión de entregas de productos voluminosos a consumidor final.

CARLOS SÁNCHEZ. San Fernando de H.

XPO Logistics potencia su servicio de última milla en la Península Ibérica con la puesta en marcha de un nuevo centro dedicado en San Fernando de Henares (Madrid).

Este nuevo 'hub' de última milla está especializado en las entregas de productos voluminosos a consumidores finales para firmas como MediaMarkt, Leroy Merlin, Ikea, LG y Makro, entre otras. Así lo avanzó Massimo Marsili, director general del sur de Europa y Marruecos de XPO Logistics, en un encuentro con la prensa especializada. "Somos la única compañía que ofrece este servicio para cualquier punto de España", matizó.

El nuevo centro se asienta sobre una parcela de 16.000 metros cuadrados y cuenta con 8.000 metros cuadrados de nave. La plataforma, que tiene una altura de 11 metros, dispone de 39 muelles de carga y descarga, de los que 22 son para vehículos pesados y 17 para vehículos ligeros, según expuso Roberto Martínez, director regional de la zona centro de XPO Logistics.

La plataforma, que se ha convertido en el mayor centro dedicado al ser-



Massimo Marsili, Cata (conductora) y Roberto Martínez, junto al camión eléctrico de XPO.

vicio de la red de última milla de XPO Logistics en la Península Ibérica, arrancó gestionando un volumen de entre 1.000 y 1.500 entregas diarias y en breve lapso de tiempo ya ha alcanzado una media de entre 2.500 y 2.800 entregas diarias.

XPO Logistics dispone de 30.000 m² para almacenaje en Madrid

"Nuestras expectativas pasan por triplicar esos volúmenes en los próximos meses", afirmó Marsili. No hay que olvidar que desde finales de 2019 el servicio de última milla de la compañía ha crecido por encima del 70 por ciento en el mer-

cado español, situándose en torno a las 4.500 entregas diarias al cierre de 2020. Marsili recordó que el servicio de última milla es estratégico para la compañía, que lo ha potenciado empleando tecnología punta. Por otro lado, las nuevas instalaciones sirven como punto de recarga del primer camión cien por cien eléctrico de XPO en España, que está destinado al reparto capilar en las tiendas de Inditex de Madrid. También en este mismo capítulo, la compañía dispone ya de 25 megacamiones en España y ya está realizando pruebas con un 'duotrailer' en la ruta Madrid-Valencia que está mostrando "unos resultados óptimos", según adelantó Marsili. Además, el nuevo centro cuenta con tres camiones propulsados a gas actualmente y se incorporarán otros tres más a finales de año.

OPER. LOGÍSTICOS

Alloga refuerza su capacidad logística de la mano de su matriz Alliance Healthcare

C. SÁNCHEZ. Madrid

Alloga, operador logístico especializado en el sector farmacéutico, ha incrementado su capacidad logística con la reciente apertura de unas nuevas instalaciones de su matriz Alliance Healthcare en Viladecans (Barcelona).

Tal y como adelantó este periódico, el nuevo centro logístico de Alloga se ubica dentro del complejo que acaba de poner en marcha la multinacional del sector de la salud. La nueva plataforma de Alliance Healthcare ha supuesto una inversión de 35 millones de euros, cuenta con 25.300 metros cuadrados y supone incrementar un 40 por ciento la capacidad logística de la compañía para atender las demandas de farmacias y laboratorios farmacéuticos de todo el mundo.

En concreto, el nuevo espacio logístico de Alloga dispone de 11.465 metros cuadrados de superficie y representa un incremento del 180 por ciento en la capacidad de palés del operador logístico. Además, las instalaciones cuentan con "los últimos avances tecnológicos y automatismos que harán de esta instalación una referencia puntera en el sector", según avanzó en su día el director de Alloga, Miguel Ángel González Henche a este periódico.

Contando con los almacenes de Alloga en Borox (Toledo) y el recién inaugurado en Viladecans, el operador dispone de una capacidad de almacenaje en la Península de unos 73.000 huecos en temperatura entre 15 y 25 grados centígrados y 4.600 huecos entre 2 y 8 grados centígrados. Además, a esto se añade la capacidad ofertada en Canarias a través del *partner* Ibadesa con 2.000 huecos entre 15 y 25 grados y 50 huecos entre 2 y 8 grados centígrados.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Será clave la puesta en marcha de corredores por carretera habilitados para el paso de camiones las 24 horas del día, 365 días al año

Crecer sin pausa

A puntaba Emilio Larrodé, catedrático de Ingeniería de la Universidad de Zaragoza, en el marco del reciente 'VI Foro Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas' que las previsiones de crecimiento del transporte de mercancías por carretera en Europa se sitúan en

un 40 por ciento en el plazo de una década y por encima del 80 por ciento en el horizonte de 2050. La multimodalidad o capacidad de selección de modos de transporte alternativos en una ruta de transporte y la intermodalidad o enlace de diferentes modos de transporte de una única unidad de carga, parecen alternativas cuyo impulso se debe tener muy en cuenta. Será también clave la puesta en marcha de corredores por carretera habilitados para el paso de camiones las 24 horas del día, los 365 días del año, así como áreas de descanso seguras diseminadas por todo el continente. La tecnología debe jugar un papel destacado en la línea de optimizar al máximo la cadena de suministro. Todo esto en el ámbito del transporte de larga distancia, porque si entramos en la distribución urbana de mercancías el panorama se ensombrece más. El 80 por ciento de la pobla-

ción en España habita ya en zonas urbanas o periurbanas, según recordó Esther Boroa, directora general de Itainnova, en el mencionado foro. Salvo cambio de tendencia no previsto, la España vaciada seguirá perdiendo peso frente a los núcleos urbanos. Si no se ponen los medios para evitarlo, la movilidad en nuestras ciudades será un voluminoso garbanzo negro. En pleno umbral de una nueva campaña de Navidad, auténtica temporada alta en la mayoría de los segmentos del transporte y en especial en el ámbito de la paquetería, la tendencia al crecimiento en las entregas domiciliarias se mantiene constante. No queda otra que poner el foco y trabajar en la línea del desarrollo de vehículos de transporte cada vez más eficientes, una movilidad sostenible y unas cadenas de suministro inteligentes.

Valencia


Marítimo / 27

Baleària prioriza la digitalización en su terminal ro-pax del puerto de Valencia, en la que invertirá 37 millones de euros

El puerto de Valencia incentivará la captación de tráficos eólicos

Navieras y cargadores obtendrán, por primera vez, descuentos tarifarios si sitúan en el enclave la operativa de aerogeneradores

► El puerto de Valencia incentivará la captación de tráficos eólicos con bonificaciones directas a las navieras y cargadores. Es la principal novedad de su plan de descuentos en las tasas portuarias para el ejercicio 2022 que quiere fidelizar nuevos flujos de este nicho de negocio en competencia con otros enclaves de la Comunidad Valenciana.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Lograr fidelizar nuevos tráficos de mercancías procedentes del 'boom' de las energías renovables es uno de los objetivos a corto plazo de la Autoridad Portuaria de Valencia. De hecho, el organismo ha incluido, por primera vez en su historia, una bonificación directa para las navieras y cargadores que apuesten por canalizar sus tráficos eólicos durante 2022 por los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.

En concreto, la bonificación en las tasas se aplicará a los tráficos de palas eólicas, motores y grupos eléctricos de aerogeneradores. Para las navieras, se aplicará un 15 por ciento de descuento en la tasa al buque desde la primera escala, mientras que para los cargadores se bonificará con un 30 por ciento la tasa a la mercancía desde la primera tonelada manipulada.

Con esta medida, la Autoridad Portuaria amplía sus descuentos en el apartado de la carga convencional, que hasta ahora solo se ha venido practicando a los cargamentos de madera, productos siderúrgicos y papel y pasta de papel (bobinas).

Instalaciones como InterSagunto o Noatum vienen prestando atención a este tipo de operaciones con cierta regularidad, por lo que se proyectan como directas beneficiarias de esta medida de reducción de tasas. Estas terminales de Sagunto contabilizan la mayor parte del tráfico eólico que pasa por el enclave, con flujos de 200.000 toneladas anuales, fundamentalmente cargamentos de aerogeneradores de exportación de la planta que la multinacional sueca Vestas tiene en Ciudad Real.

El puerto añade los descuentos a la carga eólica a los del papel, siderúrgicos y madera



Operaciones de exportación de palas de aerogeneradores en InterSagunto.

Foto: TOT

Por su parte, las tres terminales del puerto de Valencia, que gestionan CSP Spain, MSC y APM Terminals operan con regularidad carga de proyecto con productos eólicos.

Sagunto opera la mayor parte de los tráficos eólicos

El puerto de Valencia quiere fidelizar nuevos tráficos de este nicho de negocio por el que también vienen peleando Castellón y Alicante.

En el caso de Castellón, de la mano

de Integral Shipping, se vienen gestionando cargamentos procedentes de la planta de LM Wind Power, mientras que en Alicante, Gamesa ha venido realizando en los últimos años cargamentos de exportación de sus productos eólicos.

Tanto el puerto de Castellón como el de Alicante vienen bonificando este tipo de material con descuentos en la tasa a la mercancía, hasta el 30 por ciento por un tráfico superior a las 50.000 toneladas en el recinto alicantino y de hasta el 40 por ciento desde la primera tonelada en el caso de Castellón, que ha decidido duplicar para el ejercicio 2022 este descuento que lo ha tenido situado en el 20 por ciento en 2021.

FERROCARRIL

El sector siderúrgico impulsa el intermodal en Sagunto y supera tráficos prepandemia

ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto

Los trenes con productos siderúrgicos que operan en el puerto de Sagunto ya viajan superando los tráficos prepandemia, según los indicadores mensuales que maneja la dirección de la Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Aurelio Martínez.

De acuerdo a estas cifras, al cierre del tercer trimestre de 2021, los flujos ferroporuarios avanzan un 37 por ciento, con un flujo transportado de 680.500 toneladas. Esto supone que el 39 por ciento del tráfico de productos siderúrgicos en Sagunto sale o entra del enclave utilizando los convoyes ferroviarios.

El tráfico total de material siderúrgico avanzaba hasta septiembre un 30 por ciento, con un volumen de 1.736.636 toneladas, lo que viene a suponer una reactivación de los flujos operados para varias plantas de producción de automóviles en la Península Ibérica, destino de las bobinas movilizadas por la planta de ArcelorMittal junto al puerto valenciano.

Fuentes portuarias explican que "el intermodal está ganando peso sobre la carretera en los últimos meses en el caso de Sagunto y estamos viendo una importante apuesta de las empresas ferroviarias privadas por conseguir nuevos contratos de tracción en los tráficos siderúrgicos, donde el peso tiene una fuerte importancia para la logística de la mercancía". En la actualidad, operan en Sagunto las empresas ferroviarias privadas Captrain España, Low Cost Rail y ArcelorMittal, que se unen a los trenes históricos acarreos por Renfe Mercancías.

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 logistic

 +34 96 216 31 61
 www.sertranin.es

CARRETERA

Sanchis crece en el negocio logístico para captar más tráficos industriales

El flotista abre una plataforma de 2.200 m² en el sur de Valencia para lograr más servicios de transporte en el Arco Mediterráneo

► Paco Sanchis Transports refuerza su apuesta por ampliar su negocio logístico para captar más tráficos industriales en el sur de la provincia de Valencia. El flotista va a poner en servicio un nuevo almacén para mercancías secas con una superficie de 2.200 metros cuadrados, una nave que ha supuesto una inversión de un millón de euros.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Francisco Sanchis e Hijo, empresa que opera bajo la marca Paco Sanchis Transports, abrirá en breve una plataforma logística de nueva construcción sobre un terreno de 6.400 metros cuadrados en la localidad de Aielo de Malferit, al sur de la provincia de Valencia.

El centro, que absorberá una inversión de un millón de euros, dispondrá de una superficie de 2.200 metros cuadrados, de los que 1.600 se destinarán a almacenaje. El resto se dedicará a oficinas y a una zona de mantenimiento para la flota de la compañía. La nave dispone de seis muelles de carga y descarga.

“Está previsto instalar un sistema de estanterías para el almacenamiento tan pronto empecemos la actividad en las instalaciones”, ha explicado a TRANSPORTE XXI Paco Sanchis, gerente del flotista, con base en Ontiyent. El objetivo del operador es “ampliar los servicios de logística y almacenamiento de mercancías de la zona. Con ello, pretendemos reforzar nuestra cartera de clientes”, indica Sanchis, con una nave que “se convertirá en un eje importante de la comarca de la



Fachada de las futuras instalaciones de Paco Sanchis Transports en Aielo de Malferit

Vall d'Albaida”, a 75 kilómetros de la ciudad de Valencia.

La compañía, con una plantilla de 30 trabajadores, se plantea gestionar cualquier tipo de mercancía seca en las instalaciones que “dotarán a la empresa de un servicio más

La nave logística se equipará con un sistema de estanterías

ágil y eficaz”, aunque lo que predomina en su área de influencia es la mercancía textil, de la que es un especialista de referencia en el sur del Arco Mediterráneo.

Sanchis explica que “nuestra idea es sentarnos con el cliente, ver su

problema, sus necesidades y asesorarle con cercanía”, matizando que una de los objetivos es ampliar la cartera de tráficos internacionales, que actualmente “supone el 10 por ciento de nuestra facturación”.

La compañía trabaja con una flota de 24 *trailers* de lona en ruta regular y tres vehículos de apoyo con una “apuesta por un sistema fuerte de semirremolques para realizar cargas y descargas según las necesidades de los clientes”, apunta Sanchis. Entre sus vehículos destaca un megacamión, con capacidad para 52 palés, que viene operando tráficos regulares de carga industrial en el Arco Mediterráneo.

Para afianzar sus tráficos, Sanchis acaba de renovar cinco cabezas tractoras, a la que se sumará próximamente una sexta unidad, y cuatro semirremolques Lecitrailer.

TRANSITARIOS

Nava Forwarding centrará su actividad en ventas cruzadas de tráficos exteriores

A. MARTÍNEZ. Valencia

Logística personalizada y cobertura global son las señas de identidad de la nueva transitaria de Grupo Alonso, la firma Nava Forwarding, con base en Valencia y vocación intercontinental.

Con un capital social de 200.000 euros, la transitaria ha arrancado para ofrecer servicios globales, centrando su actividad en “las operaciones triangulares que es un nicho de mercado importante”, según ha explicado a TRANSPORTE XXI Belén Carratalá, consejera delegada de Nava Forwarding. El objetivo de la firma es concentrar su presencia en el desarrollo de operaciones *cross trade*, una fórmula de negocio que cada vez está cobrando mayor importancia en el comercio internacional. Las operaciones triangulares son sistemas de venta cruzada en las que el producto se transporta directamente desde el proveedor al cliente final sin pasar por el intermediario, estando cada empresa en un país distinto.

Junto a esta actividad, Nava Forwarding incentivará los tráficos marítimos y aéreos directos a España, “tanto de importación como de exportación a cualquier país”, indica Carratalá, explicando que más allá de los volúmenes previstos para 2022, “mi reto principal es el posicionamiento de Nava como empresa transitaria basada en la cercanía con los clientes y la calidad de servicio”. La transitaria ha iniciado su actividad con tráficos del sector industrial, textil, juguete, tecnológico, hogar y multiproducto, bajo el objetivo de asegurar a estas cadenas de suministro “una logística respetuosa con el medio ambiente apostando por un transporte centrado en la reducción de emisiones”, concluye Carratalá.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

¿Hay activos de capital español atractivos? Hay empresas que llevan años con el cartel de venta. Su encanto es la resiliencia

Gangas de mercado

Tengo mil y una dudas sobre cómo piensan emplear navieros de altura como Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM o Hapag-Lloyd todo ese ingente dinero que están ganando en el mar. Viajan con las bodegas de los buques repletas de carga y con unos fletes por contenedor a

precio de sueldo diario de estrella futbolística. Es la pregunta del millón. Agigantar el gigantismo y proceder al achatarramiento de buques más pequeños parece una temeridad. Aunque todo se deriva a la sostenibilidad. Los precios de la energía van a obligar a los navieros a transitar por vías verdes, eficientes, libres de carbono, porque cargadores como Inditex, Amazon, Ikea, Unilever o Michelin ya se han comprometido a contratar únicamente servicios marítimos que estén libres de carbono en 2040. Ellos mandan, por lo que en 19 años la cadena de suministro será operada con energías renovables. Todo se moverá con combustión limpia. En este *impasse* vemos como se reabren debates como el de la energía nuclear en foros de trascendencia para la industria marítima como el celebrado por Grimaldi en octubre en Valencia y como navieras como Baleària huyen

momentáneamente del gas natural licuado por su elevado precio, mientras Maersk pone su proa hacia el metanol, apostando por la producción propia. Mientras se rompe el mercado, inquieta saber qué pasará en el negocio español. ¿Hay activos de capital español atractivos? Hace una semana, un directivo de un *megacarrier* me confesaba: “todo lo que necesitamos en España ya lo tenemos”. Aviso a navegantes. Gangas de mercado, hay y habrán. Hay empresas, incluso grupos, que llevan años con el cartel de venta, y otros que resisten desde el ámbito familiar, bajo el respaldo bancario, en su objetivo de ser campeones nacionales. Su encanto es la resiliencia. Otra cosa es la rentabilidad. De ahí que ciertos fondos especulativos, gestionados desde paraísos fiscales, decidan empezar a huir de la logística.

VALENCIA



Imagen virtual de la futura terminal ro-pax de Baleària en el puerto de Valencia.

Foto: BALEARIA

MARÍTIMO

Baleària prioriza la digitalización en su nueva terminal del puerto de Valencia

La instalación ro-pax, bajo una inversión de 37 millones de euros, albergará un tráfico mensual de 8.000 camiones con Baleares

► Baleària va a priorizar la digitalización en su futura terminal del puerto de Valencia, una infraestructura que se pondrá en servicio en 2023. La instalación ro-pax, bajo una inversión privada de 37 millones de euros, permitirá albergar un tráfico mensual de 8.000 camiones con las Islas Baleares, así como nuevos flujos de carga internacional en los próximos años.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La futura terminal ro-pax de la naviera Baleària en el puerto de Valencia, ubicada en los antiguos terrenos del astillero de Boluda, tendrá en la innovación y la navegación inteligente sus principales señas de identidad.

La instalación, cuya previsión es que entre en servicio en 2023, será una 'smart terminal', "una estación inteligente que permitirá la optimización y eficiencia de las operaciones tanto de carga como de pasaje", explica la compañía, completando el círculo abierto por la naviera, propiedad de Adolfo Utor Martínez, con la puesta en marcha de 'smart ships' en su plan de flota.

El gran objetivo de Baleària es "mejorar la experiencia de los clientes", mediante "la eliminación de las colas" con la implantación de "todos los sistemas digitales y de control para que no se produzcan". Junto al flujo regular de pasajeros, la compañía naviera estima que la instalación está llamada a albergar un tráfico mensual de 8.000 camiones con las Islas Baleares, así como nuevos flujos de carga internacional. Para ello, ha diseñado una explanada de preembarque de carga con una superficie de 26.667 metros cuadrados, capaz de albergar 3.240

metros lineales (230 camiones) y 72 plataformas, a los que se pueden añadir otros 630 metros lineales (45 camiones).

Baleària estima que en Valencia "el flujo de carga diaria es bastante uniforme a lo largo del año y se estima en 3.800 metros lineales, de manera que la superficie disponible es capaz de albergar en espera la carga completa de dos barcos".

Baleària estima un flujo diario de más de 250 camiones

En caso de que se operaran los buques de mayor tamaño de la naviera llenos de carga, lo que supondría un flujo de 5.000 metros lineales diarios, "la explanada podría albergar el 90 por ciento de esa carga, más que suficiente para efectuar la operativa rápida".

En el lado marítimo, la terminal dispondrá de cuatro atraques separados en un pantalán central para la operativa de dos buques ro-pax de hasta 200 metros de eslora, el Muelle Sur, con 516 metros, donde podrá operar un crucero de hasta

360 metros de eslora y el Muelle Norte, de 260 metros, donde podrán operar cruceros de hasta 270 metros. Los cuatro atraques estarán equipados con tacones, para que puedan servir a buques ro-ro y ro-pax, lo que permite, dado el horario de las operaciones de cada tipo de tráfico, "una enorme flexibilidad" de las futuras instalaciones.

La terminal ro-pax, que supondrá una inversión de 37 millones de euros, permitirá a Baleària dejar de trabajar sus buques en el Muelle Turia del enclave valenciano. Este espacio portuario podrá ser liberado para albergar nuevas operaciones de mercancías de carácter polivalente, dada su centralidad en el corazón de la dársena valenciana.

MARÍTIMO

El puerto de Alicante activa el proceso para la electrificación en cuatro de sus muelles

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

La Autoridad Portuaria de Alicante, que preside Juan Antonio Gisbert, ha activado el proceso para implantar la electrificación en en cuatro de sus muelles comerciales, los números 11, 13, 15 y 17, espacios que se vienen destinando a tráficos de graneles sólidos, carga general y contenedores. Para ello, el enclave ha decidido contratar un estudio para redactar un proyecto de construcción con tres fases que deberá ser ultimado en cuatro meses. La primera se encargará de analizar globalmente las demandas de potencia eléctrica de los buques por muelle para diagnosticar y las necesarias, presentando alternativas, la disponibilidad de energía y la búsqueda de soluciones.

En una segunda fase se procederá a estudiar las diferentes alternativas presentadas para la construcción de las redes eléctricas con las soluciones tecnológicas que mejor se ajusten a cada muelle y su rentabilidad. Por último, se redactará un proyecto de construcción y varios análisis para poder iniciar la electrificación de los muelles, que contarán con un estudio unitario de la demanda, un diagnóstico de la red eléctrica y sus proyectos de mejora, un cálculo de las tarifas de venta de electricidad y un análisis de las bonificaciones portuarias a practicar por el uso de la electricidad por parte de los buques durante su estancia en puerto. Además, incluirá un análisis medioambiental con el cálculo de la reducción anual de emisiones estimada en el puerto, así como el impacto acústico y el impacto de las emisiones de gases contaminantes. En el puerto de Alicante operaron 546 buques durante 2020.

BURMETRANS

ruay logística y transportes

TODAS LAS RUTAS / AMPLITUD DE FLOTA / LOCALIZACIÓN GPS

SI ERES AUTÓNOMO / EMPRESA Y QUIERES TRABAJAR CON NOSOTROS, CONTACTA SIN COMPROMISO

www.ruaylogistica.com

La delegación de la transitaria en Bilbao inicia una nueva conexión por vía ferroviaria, dedicada especialmente a la importación, con un tiempo de tránsito de hasta 45 días

El Puerto de Bilbao afianza su posición como especialista en el transporte de 'short sea'

Movió 13,6 millones de toneladas en 2020 y calcula un tráfico potencial susceptible de usar el barco con norte de Europa, Reino Unido e Irlanda de 72 millones de toneladas

ALFONSO ALDAY. Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao, con 33 servicios regulares semanales de *short sea*, consolida su posición como especialista en transporte marítimo de corta distancia.

La entidad, que el próximo 11 de noviembre acogerá la 'Conferencia Anual Shortsea' de la asociación SPC-Spain, ha incrementado este tráfico un 12 por ciento desde 2011, hasta superar los 16 millones de toneladas en 2019, récord de actividad. Una evolución al alza que se vio frenada en el 'horribilis' 2020. No obstante, pese al impacto de la pandemia, cerró dicho ejercicio con 13,6 millones de toneladas. Es decir, el 45,8 por ciento del tráfico total del puerto de Bilbao, conectado a 207 puertos de Europa continental y 66 enclaves del Reino Unido e Irlanda.

Bilbao cuenta con 33 servicios semanales de *short sea shipping*

Del tráfico total de *short sea*, seis millones de toneladas corresponden a flujos de exportación y 7,6 millones a carga de importación. Los graneles líquidos son el principal envase, con un movimiento total, entre entradas y salidas, de 7,9 millones de toneladas, lo que supone el 58 por ciento del total de este tráfico. A continuación se encuentra la mercancía general en contenedor, con un peso del 20 por ciento y un movi-



El tráfico entre el puerto de Bilbao y Europa Atlántica superó los 16 millones de tm en 2019.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE BILBAO CON EUROPA ATLÁNTICA



miento de 2,7 millones de toneladas. Le siguen los graneles sólidos, con 1,6 millones de toneladas y una cuota del 12 por ciento, y la carga convencional, con 1,3 millones de tone-

ladas, cerca del 10 por ciento. Unos datos que afianzan a Bilbao como el primer puerto español en la fachada atlántica y el primero en tráficos con el norte de Europa y Reino Uni-

do para todo tipo de productos y envases, incluso camiones no acompañados, con Boluda, CMA CGM, Containerships, MSC, Suardiaz, Samskip, WEC Lines, Brittany Ferries, Finnlines y Ership como principales operadores.

Las previsiones de cara a los próximos años son "optimistas", según apuntan responsables del organismo portuario, tras poner el foco en el "gran potencial" para aumentar las toneladas que actualmente se suben al barco, ya que "una parte significativa de la carga viaja en camión". Se calcula un tráfico de 72 millones de toneladas. Además, añaden los mismos interlocutores, "el 'Brexit' se presenta como una oportunidad para impulsar el *short sea*". De hecho, varias navieras han puesto en marcha nuevos servicios desde el puerto de Bilbao o han reforzado algunos de los que ya estaban operativos. Es el caso de WEC Lines, que incorporó en junio un buque de mayor tamaño en su servicio semanal 'puerta a puerta' con el norte de Europa y Reino Unido, que arrancó en enero, o de Containerships, que realiza una salida casi diaria desde el puerto de Bilbao con el Reino Unido e Irlanda.

En la buena marcha del *short sea*, la entidad portuaria también destacó las "buenas conexiones terrestres" y la digitalización, a través de la plataforma e-puertobilbao, "clave para agilizar los procesos", que recientemente ha creado un módulo 'Brexit' con el objetivo de que "las operaciones con Reino Unido sean igual de rápidas".



UniportBilbao traza su 'hoja de ruta' con el foco en la conectividad y la innovación

Los socios de Uniport, el clúster que representa los intereses de las empresas privadas y públicas que operan en el puerto de Bilbao, han aprobado su Plan Estratégico 2021-2024, en el marco de la Asamblea General. La conectividad terrestre y marítima, la innovación y la posición en el mercado son los pilares de la nueva 'hoja de ruta', que mantiene las líneas estratégicas del anterior plan, adaptadas a los nuevos retos de la industria. Así lo destacaron desde Uniport, que agrupa a 135 empresas. Entre los objetivos marcados, destaca el "mantener el liderazgo de Uniport como representante de la comunidad logístico-portuaria", contribuyendo, además, al "posicionamiento internacional" del País Vasco.

Nuevo servicio a West Africa

Vasco Shipping Services, del grupo VASCO, comercializa un nuevo servicio de Cosco a West Africa, que une los puertos de Bilbao y Vigo con Lome, Tema y Dakar, vía Algeciras

Pasaia supera los tráficos prepandemia

El puerto encara el fin de año con buenas sensaciones, tras mover casi de 2,6 millones de toneladas hasta septiembre, un 28,1% más que en 2020 y un 10,6% más que en 2019

Transogueta impulsará el transporte frigorífico para continuar creciendo

La empresa de transporte por carretera cerró 2020 con una cifra de negocio de 21,86 millones, lo que supone un avance del 8,6%

ALFONSO ALDAY. Iruña de Oca

La compañía alavesa Transogueta, que centra su actividad en la carga general, impulsará el negocio de transporte frigorífico para seguir creciendo. Así lo avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables de la empresa de transporte nacional e internacional por carretera, que ha incorporado nuevas empresas del sector de alimentación, “uno de los menos afectados por la crisis sanitaria”. Los mismos interlocutores, en este sentido, pusieron el foco en “la importancia de observar la evolución del mercado para atender las demandas de los clientes”.

Para acompañar el incremento de la actividad prevista, la compañía ha renovado recientemente su flota con la adquisición de 50 semirremolques, del fabricante Lecitrailer, entre los que figuran plataformas para el transporte de productos a temperatura controlada.

La compañía Transogueta, cuya actividad está muy ligada a los sectores de alimentación y automoción, cerró el difícil 2020, marcado por la pandemia mundial, con una cifra de negocio de 21,86 millones de euros, lo que supone un avance del 8,6 por ciento con respecto al año anterior. Este porcentaje se dispara hasta el 46 por ciento desde 2015. Un crecimiento que ha venido de la mano de sus principales clientes, entre los que se encuentran Mercadona, Michelin, Alcampo, Sabeco y Guardian Glass, que demandan



La compañía ha renovado recientemente su flota con la compra de 50 semirremolques.

■ TRANSGUETA SA						
	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	20,13	18,01	+12%	15,81	15,68	14,98
Ebitda	4,20	3,52	+20%	2,65	3,15	2,52
Resultado del ejercicio	1,17	0,90	+31%	0,38	1,06	0,78
Patrimonio neto	8,26	7,34	+13%	6,65	6,39	5,45
Empleo	106	96	+10%	85	79	65

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

cada vez mayores servicios logísticos.

La base operativa de la compañía se encuentra localizada en Iruña de Oca (Álava), donde cuenta con un almacén de 10.000 metros cuadrados, de los cuales 250 metros cuadrados están equipados con cámara frigorífica, con once muelles de atraque. La infraestructura cuenta,

a su vez, con un *parking* para camiones, surtidor de combustible, túnel de lavado y un pequeño taller para la reparación y el mantenimiento de los vehículos. La empresa cuenta con 109 cabezas tractoras y más de 100 semirremolques tipo mega, con capacidad para 100 metros cúbicos, de distintas configuraciones y características.

POLÍTICA

Gipuzkoa implantará un nuevo sistema de peajes tras los últimos reveses judiciales

TRANSPORTE XXI. San Sebastián

Victoria pírrica de los transportistas contra la ‘euroviñeta’ guipuzcoana. Y es que la Diputación Foral ha cesado la exigencia de un canon a los camiones en la N-I y la A-15, como respuesta a la resolución del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, que tumbó el sistema implantado, pero será de forma “temporal”. Así lo ha remarcado la diputada de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide, tras anunciar que Gipuzkoa ha presentado un nuevo anteproyecto de Norma Foral, que regulará un peaje a lo largo de todo el trazado de la N-I y la A-15 que discurre en la provincia.

Se trata, en este sentido, de no incurrir en los mismos “errores jurídicos” que afectaron a las regulaciones anteriores, según apuntan desde Fenadismer. Para ello, la entidad foral plantea establecer hasta 32 puntos de control para el cobro del peaje, frente a los 4 existentes con anterioridad. Además, según añaden desde la organización de transportistas que preside Julio Villaescusa, “la Diputación Foral propone incrementar sustancialmente el importe de los peajes, llegando a triplicar el precio exigido actualmente”.

El anteproyecto ya ha comenzado su trámite en las Juntas Generales de Gipuzkoa y su aprobación está prevista para antes de finales de este año. “Lo justo es que el que use, pague”, subrayó la diputada de Infraestructuras Viarias.

MARÍTIMO

Euskotren da los primeros pasos para introducir el ancho métrico en Pasaia

A.ALDAY. Pasaia

La introducción del ancho métrico en el puerto de Pasaia está en la agenda del Gobierno Vasco. Así lo puso de manifiesto recientemente el consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Iñaki Arriola, que tiene como objetivo “prioritario” impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril a través del operador público Euskotren. Según ha podido saber TRANSPORTE XXI, el Ejecutivo ya ha consensuado con la Autoridad Portuaria el trazado por el que discurrirán las vías ferroviarias y está dando los

primeros pasos para elaborar el proyecto, aún en una fase muy inicial. Este periódico se ha puesto en contacto con responsables del operador, que declinaron dar más detalles de la citada iniciativa.

Esta actuación se enmarca dentro del reciente acuerdo de colaboración entre Euskotren y Algeposa para potenciar el tren. El convenio incluye el compromiso del Gobierno Vasco para llevar el ancho métrico hasta el recién estrenado almacén de productos siderúrgicos del grupo que preside María Luisa Guibert, preparado para los tres



La nueva terminal de Algeposa en Pasaia está preparada para los tres anchos de vía.

anchos de vía (ibérico, métrico e internacional), con capacidad para 24 vagones.

Como ya avanzó este medio, uno de los primeros frutos de este acuerdo

de colaboración fue la puesta en marcha de una conexión ferroviaria, por ancho métrico, entre Guipúzcoa y Vizcaya para el transporte de bobinas.

El plan de movilidad sostenible de Santander propone la creación de nodos intermedios entre los centros logísticos y puntos de entrega para minimizar el tráfico pesado

Synergy crece a doble dígito en la Terminal Intermodal de Navarra

El operador del grupo Hutchison Ports manipuló un 23% más de contenedores en 2020 en las instalaciones ferroviarias de Noáin

IÑAKI EGUIA. Noain

El dinamismo de Synergy en el centro logístico de mercancías de Noáin se refleja en la manipulación durante el pasado año de 16.838 UTIs, un 17,5 por ciento más que en 2019, según reflejan los datos de Adif. Conforme a la evolución de este año, las previsiones también apuntan a mantener el doble dígito de crecimiento para 2021. El continuo incremento de la oferta de servicios de Synergy en la Terminal Intermodal de Navarra ha impulsado el fuerte despegue de la actividad registrada en 2020. Entre los desarrollos del operador logístico del grupo Hutchison Ports en Noáin sobresale la puesta en marcha de la sexta frecuencia semanal en la conexión ferroviaria con la terminal Best en el puerto de Barcelona, lanzada en marzo del pasado año. Además, de la mano del transitario Gimex, Synergy abrió en el primer trimestre de 2020 un servicio transfronterizo intermodal entre los puertos de Barcelona y el francés de Bayona. El operador destaca la consolidación de esta iniciativa "con un servicio integral puerto-puerta, que engloba soluciones logísticas, de terminal y aduaneras, y que ofrece un recorte de hasta 11 días en los tiempos de tránsito de las mercancías de exportación e importación a través del puerto de Barcelona", según reveló su director general, Pablo García. Synergy también continúa con el proceso para incorporar el tráfico de los contenedores refrigerados a la actividad del centro logístico de Noáin durante los próximos meses. La



Imagen de las instalaciones de la Terminal Intermodal de Navarra en Noain.



compañía del grupo Hutchison Ports superó en el pasado ejercicio los 2.000 servicios ferroviarios entre Noáin y el puerto de Barcelona desarrollados desde 2012, año en el que inició su gestión en la terminal intermodal navarra.

Este complejo de Adif cuenta con dos vías para la carga y descarga de mercancías con unas longitudes de

450 metros cada una de ellas, y otra para la recepción y expedición con 589 metros. En su conjunto, Noáin dispone de 14 vías para maniobras, formación y apartado que suman una longitud de 6.790 metros. La terminal navarra opera con dos grúas móviles y engloba naves para almacenar 545 TEUs, así como espacio reservado para las UTIs.

FERROCARRIL

Transglobal Railway prevé mover este año un 10% más que los 30.000 UTIs de 2020

IÑAKI EGUIA. Vigo

Transglobal Railway, división ferroviaria del Grupo Davila que gestiona la terminal de trenes de mercancías del puerto de Vigo, contempla para este año una previsión de crecimiento de un 10 por ciento sobre los 30.000 UTIs manipulados en 2020. La actual oferta de servicios de Transglobal Railway engloba cuatro trenes semanales multicliente a Zaragoza y tres semanales a Barcelona y Tarragona. Todos estos servicios son traccionados por Renfe Mercancías. Además, desde principios de este año, Transglobal Railway incorporó un servicio semanal para contenedores que conecta con la dársena lusa de Leixoes, en una operativa traccionada por Continental Rail.

Por otra parte, desde la terminal ferroviaria de Guixar se contabilizan otras 22 composiciones semanales que mueven residuos sólidos urbanos (RSU) con destino a la planta de la Sociedad Gallega de Medio Ambiente (Sogama) en Cerceda (A Coruña), un tráfico que es desarrollado por Renfe Mercancías, Logirail y Copasa.

El crecimiento del tráfico de Transglobal Railway se beneficia de las sinergias con otras filiales del grupo Davila situadas en el puerto de Vigo. Entre las mejoras más recientes destacan que las instalaciones de DART han sido habilitadas para la realización de controles en frontera para productos hortofrutícolas y están designadas y autorizadas como un centro de inspección. Por su parte, la terminal de contenedores de Vigo, Termavi, también ha logrado el reconocimiento como operador económico autorizado (OEA).

CARRETERA

Transportes Cicero renueva la flota tras comprar ocho cabezas tractoras

Transportes Cicero 2006 ha adquirido ocho cabezas tractoras conforme a su plan de renovación de su flota de 17 vehículos pesados. El transportista, con sede en Bárcena de Cicero (Cantabria), inició su actividad en 2006 para realizar rutas nacionales para TSB. A esta operativa dedica la mitad de su veintena de semirremolques. Posteriormente, la compañía cántabra fue diversificando su negocio con su entrada en el acarreo de la carga frigorífica. Transportes Cicero contabilizó una cifra de negocio de 2,52 millones de euros en 2019, un 17,5 por ciento más que en el año anterior.

MARÍTIMO

A Coruña aprueba el proyecto del enlace ferroviario al puerto exterior

La Autoridad Portuaria de A Coruña aprobó el proyecto técnico del enlace ferroviario del puerto exterior, así como el convenio entre administraciones que regulará la ejecución de la obra. Su presidente Martín Fernández Prado recordó la inversión en la que se destinarán 171 millones de euros de los fondos europeos Next Generation ya recogidos en los Presupuestos Generales del Estado. Tras la aprobación del convenio, que deberá ser aprobado por Puertos del Estado, Adif y el Ministerio de Transportes, se trabaja para poder licitar la obra de Punta Langosteria en enero de 2022.

MARÍTIMO

Ebhi lidera la recuperación de los tráficos del puerto de Gijón

European Bulk Handling Installation (Ebhi) ha movido 7,7 millones de toneladas hasta octubre, un 42 por ciento más que en el mismo período de 2020. De este tráfico, ArcelorMittal concentró 6,5 millones de toneladas de mineral de hierro y carbón siderúrgico, un 74 por ciento más que en el mismo período del pasado año. La operativa de Ebhi representó el 55 por ciento del tráfico total de Gijón. Los 14 millones de toneladas movidos hasta octubre en la dársena asturiana suponen un 4,3 por ciento más que en el mismo período de 2020, pero un millón de toneladas menos que el registro de 2019.

ZFS adjudica las obras de las tres tuberías

El Consorcio de la Zona Franca de Santander adjudicó a Fernández Rosillo y Cía la instalación de tres tuberías desde sus tanques hasta el muelle de la Margen Norte

Vilagarcía elevó un 28% sus tráfico

El puerto gallego contabilizó hasta septiembre un tráfico de 1,1 millones de toneladas, cifra que supera en un 28 por ciento sus registros del mismo periodo del pasado ejercicio

Transfrio Rias Baixas empieza las obras de su centro logístico en Galicia

El operador especializado en transporte de pescados y mariscos frescos invertirá 1,4 millones de euros en una nave en Barro

► Transfrio ha comenzado los trabajos de construcción de su centro logístico para los productos de pesca en el polígono industrial de Barro (Pontevedra). El operador de transporte gallego ejecuta en una parcela de 3.071 metros cuadrados en el complejo de Outeda-Curro una nave con una superficie de unos 2.500 metros cuadrados.

IÑAKI EGUIA. Vigo

Transfrio Rias Baixas invertirá más de 1,4 millones de euros en su primer complejo logístico propio, situado en el polígono industrial de Barro (Pontevedra). La nave, que dispondrá de 14 muelles, dedicará una superficie de 1.300 metros cuadrados al almacenamiento refrigerado de pescado y marisco fresco. Las nuevas instalaciones, que proyectan estar operativas a principios de verano del próximo año, posibilitarán incorporar los servicios de empaque y paletizado. La estratégica ubicación del nuevo centro logístico permitirá a Transfrio recortar los tiempos en las rutas con sus proveedores y clientes. Las nuevas instalaciones se añadirán a su concesión en la lonja de



Imagen del centro logístico de Transfrio Rias Baixas en Benavente (Zamora).

pescados del puerto de Vigo, en la que opera con 740 metros cuadrados y 25 muelles de carga. En Benavente (Zamora), el transportista dispone de otra plataforma logística, con una superficie refrigerada de 1.800 metros cuadrados y 19 muelles de carga. Transfrio también tiene en el Centro de Transportes de Madrid una instalación de 1.557 metros cuadrados refrigerados y seis muelles de carga. En Mercavalencia y Mercazaragoza, el operador dispone unas naves con 672 y 1.000 metros

cuadrados dotadas con seis y siete muelles de carga respectivamente. La empresa, con sede central en Vigo, gestiona una flota de 200 vehículos pesados, de los cuales un centenar son propios y el resto transportistas subcontratados en Galicia, Asturias, Zaragoza o el País Vasco. Transfrio alcanzó una cifra de negocio de 22,5 millones de euros en 2020, un 5,3 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

EXPRESS

Correos Express y Vectalia siguen en proyecto 'Mioo' en Pamplona

El Ayuntamiento de Pamplona va a mantener las condiciones de acceso al casco antiguo del vehículo eléctrico del proyecto piloto 'Mioo' (antes denominado 'Carteroo'). Este servicio de entrega de paquetes a domicilio "sostenible, limpio y de proximidad" es desarrollado desde hace un año por Correos Express y Vectalia mediante ciclomotores eléctricos. La iniciativa está enmarcada en la estrategia Go Green Pamplona para la transición energética, y en el proyecto europeo Stardust, centrado en diseñar e implementar soluciones inteligentes urbanas.

CARGADORES

Repsol comienza trabajos de estación de suministro de GNL en Santander

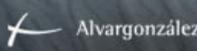
Repsol ha comenzado la construcción de la estación de suministro de gas natural licuado (GNL) que abastecerá a los nuevos buques de Brittany Ferries. La instalación ocupará una superficie de 4.902 metros cuadrados en el muelle de Maliaño. La estación, que comenzará a operar en marzo de 2023, cuenta con un presupuesto de más de 10 millones de euros y un plazo concesional de 15 años.



Ership
Grupo

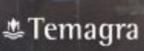
**OPERADORES PORTUARIOS
CONSIGNATARIOS
ARMADORES
BROKERS DE FLETAMENTOS
AGENTES DE ADUANAS
TRANSITARIOS**











www.ership.com | +34 914 263 400

Las empresas Sistemas y Montajes Industriales y la UTE formada por Portel y Sener compiten por el contrato de gestor de capacidad y circulación ferroportuario de Huelva



La terminal ferroportuaria operó 21.663 TEUs hasta octubre, con un 40% más de trenes.

Algeciras atrae a los operadores ferroviarios privados de tracción

El puerto logra trenes impulsados por Continental Rail, Captrain, Low Cost Rail y Transfesa, que se unen a los históricos de Renfe

► El desarrollo del intermodal en Bahía de Algeciras, bajo el impulso de Maersk, está atrayendo a los operadores ferroviarios privados de tracción, que hoy son mayoritarios. El puerto está recibiendo trenes de contenedores acarreados por Continental Rail, Captrain, Low Cost Rail y Transfesa, que se unen a los históricos convoyes de Renfe.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

El negocio privado de tracción de trenes en el puerto de Bahía de Algeciras crece año a año con la decisión del grupo naviero Maersk de depositar su confianza en los servicios prestados por los operadores. De los históricos trenes de contenedores traccionados por la pública Renfe Mercancías, con su servicio multinaviera que mantiene entre la terminal ferroportuaria de Isla Verde Exterior y la instalación logística de Madrid-Abroñigal, el puerto andaluz ha logrado posicionarse en el mercado intermodal español con servicios acarreados por cuatro de

las ocho empresas ferroviarias privadas que operan en España.

Hoy, ya es normal ver trenes en Isla Verde Exterior traccionados por locomotoras de Continental Rail, Captrain España, Low Cost Rail y Transfesa, lo que posiciona al enclave, junto a Valencia, Barcelona y Bilbao, como uno de los puertos con mayor presencia de operadores privados de tracción.

Estas cuatro empresas privadas vienen prestando servicios regulares y esporádicos en el enclave andaluz, principalmente para los tráfico de contenedores que genera Grupo Maersk para clientes como Inditex

con Madrid y Zaragoza. Estos flujos utilizan mayoritariamente el ferrocarril para su ubicación en los almacenes del grupo textil localizados en Azuqueca de Henares (Guadalajara) y Zaragoza, en la plataforma intermodal de Plaza.

Desde el negocio privado se estima que el desarrollo de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, fruto del impulso que Autoridad Portuaria y Adif han realizado con el proyecto de la Autopista Ferroviaria con Zaragoza va a permitir mejorar a medio plazo la competitividad de los convoyes, hoy limitados.

“Nuestro objetivo es poder componer trenes de más de 70 TEUs para situarnos en condiciones de eficiencia similares con los tráfico que hacemos en otros puertos, aparte de poder combinar tráfico multiproducto en un mismo tren”, explican los medios consultados.

FERROCARRIL

Renfe opera un nuevo servicio para Boluda entre el puerto seco de Coslada y Jerez

ANTONIO MARTÍNEZ. Jerez

Renfe ha arrancado en el último trimestre de 2021 un tren de contenedores entre el puerto seco de Coslada (Madrid) y la terminal intermodal de Jerez de la Frontera, un servicio dedicado a carga de la naviera Boluda, según ha confirmado TRANSPORTE XXI en fuentes próximas a Adif.

El convoy, inédito entre ambas terminales, viene a complementar, por el momento, el servicio regular intermodal que la naviera, propiedad del empresario valenciano Vicente Boluda, viene realizando en los últimos meses, con tracción operativa de Renfe, desde la estación de Abroñigal (Madrid) y la terminal gaditana, con paso intermedio por la instalación de Majarabique (Sevilla).

Los servicios intermodales de Boluda en Jerez de la Frontera, cuyo último acarreo se realiza por vía terrestre hasta la terminal polivalente de Concasa en el puerto de Cádiz, están permitiendo poner en valor la instalación andaluza como eje de la logística con las Islas Canarias.

La terminal está operando un flujo regular de media docena de trenes semanales, lo que viene a suponer entre 800 y 1.000 contenedores mensuales que dejan de operarse por la carretera entre Madrid y el enclave gaditano, logrando así un corredor libre de carbono para los productos que se mueven entre Península y Canarias en los trenes y buques de la valenciana Boluda.

MARÍTIMO

El tráfico ro-ro en Algeciras transita a un 'año récord', con 422.000 camiones

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

El crecimiento del tráfico de mercancías en el Estrecho de Gibraltar continúa sorprendiendo a los propios actores del negocio ro-ro. Navieras y embarcadores (operadores logísticos, transportistas y transitarios) consultados por TRANSPORTE XXI reconocen que, por el momento, “los volúmenes no tienen techo” y “crecen de forma progresiva ante el auge de la producción en territorio marroquí”.

Así las cosas, los últimos indicadores publicados por la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras,

que preside Gerardo Landaluce, revelan que el enclave transita a un ‘año récord’, con un tráfico anual en el entorno de los 422.000 camiones en los flujos del Estrecho.

“Tendrá que haber movimientos en el mercado naviero, porque se van a necesitar más rotaciones o buques de mayor porte en los próximos meses”, explican fuentes del sector, matizando que “será clave el momento en que se active la Operación Paso del Estrecho, que nos volverá a situar en la normalidad, aunque con el añadido de los crecimientos actuales”.



Más de mil camiones cruzan cada día el Estrecho de Gibraltar vía Algeciras.

Foto: APBA

Hasta septiembre, el tráfico de carga rodada en Algeciras crecía a un ritmo del 19,2 por ciento, con un movimiento de 317.103 camiones. El grueso de la logística en el Estrecho

se realiza con Tánger-Med, un flujo de 293.711 camiones, con un crecimiento del 20 por ciento, mientras que con Ceuta se movieron 23.083 camiones, un 8 por ciento más.

Agunsa inicia operaciones en Algeciras

La compañía abre oficinas en el puerto andaluz desde donde espera operar más de 400 buques anuales, dando soporte a las necesidades de los armadores en el Estrecho

Puerto de Sevilla optimiza su capacidad

La entidad portuaria aumenta el calado mínimo de entrada a la canal de navegación hasta los 7,20 metros, lo que podrá permitir la atracción de buques de mayor porte

Yilport quiere resituarse a Huelva como puerto de tránsito en el Arco Atlántico

La congestión portuaria en el Mediterráneo abre una oportunidad para su terminal con una capacidad de 400.000 TEUs anuales

► El grupo turco Yilport va a centrar la estrategia comercial de su terminal del puerto de Huelva en el mercado del tránsito internacional, para el que ofrece una capacidad actual de 400.000 TEUs anuales. La congestión portuaria en el área del Mediterráneo abre una oportunidad para el puerto andaluz de derivar flujos hacia el Arco Atlántico.

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La estrategia de atracción de nuevos flujos de carga para el puerto de Huelva pasa por el impulso del grupo turco Yilport, cuyo gran objetivo es la captación de volúmenes de tránsito internacional para su terminal situada en el Muelle Sur. Robert Yildirim, consejero delegado de Yilport Holding, aseguró recientemente en Huelva que, junto a las tres nuevas grúas adquiridas por la compañía, será clave "la automatización y la introducción de nuevas tecnologías para que las navieras puedan utilizar el puerto de Huelva". Con el equipamiento, al que se ha unido cuatro tractoras de terminal y dos apiladores Kalmar, la terminal de Yilport en Huelva logra tener una capacidad de manipula-



Presentación de las nuevas grúas de Yilport en el puerto de Huelva.

ción anual de 400.000 TEUs. Una cuarta parte de los flujos ya forman parte de su actividad actual con tráfico de Containerships, Maersk y Alisios Shipping, principalmente de importación y exportación, así como con las Islas Canarias. Ahora queda lograr, según Yildirim, "atraer a las grandes líneas marítimas" que necesitan un puerto con una línea de atraque disponible y espacios donde poder trasvasar sus cargas entre buques, para lo cual el espacio en el Muelle Sur que ha

sacado a concurso el puerto "es una zona estratégica para el futuro". Es ahí donde el grupo turco quiere centrar su negocio, con la atracción de flujos de transbordo internacional, convirtiéndose en una alternativa en costes con puertos tan competitivos en este nicho de negocio como Sines y Algeciras. Yilport Holding sabe que la congestión existente en varios puertos del Mediterráneo abre una oportunidad para Huelva de reposicionar flujos en el Arco Atlántico.

MARÍTIMO

TTI-Algeciras avanza en el recambio de sus grúas para ampliar su operativa marítima

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

Total Terminal International Algeciras continúa avanzando con buen ritmo en las obras de recambio de cinco de sus ocho grúas que permitirán a la compañía, bajo el impulso de las navieras HMM y CMA CGM, ampliar su operativa marítima.

La empresa estibadora, que dirige Alonso Luque, culminó con éxito en septiembre los trabajos para el recambio de la primera grúa, a la que se añadirá una segunda el próximo mes de diciembre.

En este sentido, para poder iniciar los trabajos en las otras tres cabrias, ZPMC desplazó el pasado mes de octubre el material necesario junto a la terminal de Isla Verde Exterior, en una operativa logística coordinada por la empresa estibadora Logistika 360 y la consignataria Agunsa.

ZPMC España está aumentando la dimensión de las grúas de TTI-A desde 43 metros hasta 52, pudiendo así operar hasta doce contenedores de altura en cubierta y en tres metros la pluma para superar la fila 24 a bordo.

La conversión de estas grúas a Malaccamax va a reforzar el papel de la terminal semiautomatizada entre el selecto club de instalaciones que operan megabuques en las grandes rutas transoceánicas.

MARÍTIMO

El auge de flujos en Cádiz con Boluda aumentó un 18% los salarios de estiba

ANTONIO MARTÍNEZ. Cádiz

El auge de los tráfico de mercancía general en el puerto de Bahía de Cádiz durante 2020, con una progresión del 42 por ciento sobre 2019 y un volumen de 1,6 millones de toneladas, motivó un crecimiento del 16 por ciento de los salarios del colectivo de estiba del enclave andaluz. De acuerdo al informe económico del Centro Portuario de Empleo (CPE) del puerto de Bahía de Cádiz, la histórica Estigades, a cuyos datos ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, las estibadoras del enclave abonaron en 2020, un año convulsionado por la COVID-19, 3,6 millones de euros en salarios y cargas sociales al colectivo de trabajadores que integran su plantilla formada por 51 trabajadores portuarios y personal administrativo. El desembarco de la naviera valen-

ciana Boluda y el crecimiento de los tráfico de otros operadores como Containerships y MSC en la terminal de Concasa, con un aumento del 251 por ciento (74.689 TEUs) permitió mitigar el descenso de los graneles sólidos (-22 por ciento) y la carga rodada (-11 por ciento), tradicionales nichos de actividad del enclave. Con este escenario, el coste por empleado del CPE se disparó hasta 70.946 euros brutos, un 18 por ciento más que en 2019, año en el que el salario medio fue de 60.032 euros. El gasto salarial creció en medio millón de euros, si bien la plantilla se redujo, de 53 a 51 trabajadores. Los accionistas del CPE de Bahía de Cádiz son TCR Canarias, Concasa, Estibadora Gaditana, Agencia Marítima Condeminas Cádiz, Agencia Marítima Portillo y Terminal Polivalente de Cádiz.

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA FERRET EGO

CARRETERA
ADUANAS
FERIAS
AIRE
MAR

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

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

El desarrollador y operador de drones de carga de media milla ha seleccionado Malta para empezar sus servicios que conectarán con Italia continental

El puerto de Sines se prepara para recibir los megabuques

MSC forma a los prácticos de la dársena portuguesa, que este ejercicio contempla rondar un tráfico de 1,8 millones de TEUs

► El puerto de Sines se está preparando para recibir buques portacontenedores con capacidades de hasta 23.000 TEUs y con esloras de entre 366 y 399 metros. MSC está formando a los prácticos del puerto luso para que puedan maniobrar con los megabuques en su centro de formación situado en Sorrento (Italia).

IÑAKI EGUIA. Sines

Los prácticos del puerto de Sines se preparan para la llegada de megabuques en el centro de formación de MSC, situado en Sorrento (Italia). La naviera emplea un simulador que ofrece escenarios parametrizados con las características geofísicas del puerto luso. Mediante este equipamiento, el grupo crea situaciones de entrenamiento que garantizan el aumento de la eficiencia y la optimización de las maniobras en diversos contextos operativos, desde situaciones de condiciones meteorológicas extremas, hasta la posibilidad de emergencia por fallo técnico, facilitando también la prueba de nuevos modelos de buques. La iniciativa de MSC se desarrolla en una fase de expansión del puerto luso, que posibilitará la operación simultánea de cuatro megabuques. La Autoridad Portuaria de Sines firmó a finales de 2019 con PSA Sines, concesionario de la Terminal XXI, para duplicar su capacidad hasta los 4,1 millones de TEUs. El terminalista inició en 2020 la inversión de 660,9 millones prevista para ampliar el muelle de sus instalacio-



Simulador de MSC en Sorrento que forma a los prácticos del puerto de Sines.

nes hasta los 1.750 metros. PSA Sines, que automatizó completamente el pasado año seis grúas de parque e-RTG, se encuentra impulsando el desarrollo del ferrocarril en el acceso a la terminal, con una

PSA Sines elevó un 22,5% su tráfico de TEUs hasta junio

duplicación de las operaciones de trenes prevista para finales de 2021. El puerto, que movió 1,61 millones de TEUs en 2020, un 13 por ciento más que en 2019, fue, junto con el italiano de Gioia Tauro, los únicos

del Top 30 europeo de contenedores en lograr crecimientos de doble dígito, sorteando el impacto negativo de la pandemia mundial.

PSA Sines cerró el primer semestre con un incremento interanual del 22,5 por ciento en el tráfico de contenedores, y prevé un movimiento total cercano a 1,8 millones de TEUs en 2021. El plan estratégico para los próximos diez años del puerto de contempla que la carga en contenedores siga creciendo de forma sostenida, siendo uno de sus objetivos alcanzar una cuota del 8 por ciento del mercado ibérico. Entre sus iniciativas más recientes está la licitación para la concesión, por un plazo de 30 años, de la terminal multipropósito TMS, destinada para contenedores, *project cargo* y graneles.

POLÍTICA

Estados Unidos aboga por establecer la cadena de suministro sin interrupciones

TRANSPORTE XXI. Washington

El presidente de Estados Unidos ha defendido establecer las 24 horas durante los siete días de la semana en la cadena de suministro "para fortalecer su resiliencia y superar los cuellos de botella" que están afectando a la industria portuaria del país norteamericano. Joe Biden ha apoyado ampliar el horario laboral, en una reunión con Willie Adams, responsable del sindicato de estibadores y almacenistas ILWU, y con Gene Seroka y Mario Cordero, directores ejecutivos de los puertos de Los Ángeles y Long Beach. Biden anunció que el puerto de Los Ángeles comenzará con el nuevo sistema 24/7, sumándose al de Long Beach, que también asumió este compromiso recientemente. A su juicio, "el acuerdo logrado en estos dos puertos, que concentran el 40 por ciento de las importaciones en contenedor de Estados Unidos, es el primer paso clave para trasladar toda nuestra cadena de suministro logístico y de transporte de carga, a escala nacional, a un sistema de 24/7". Biden detalló que el puerto de Los Ángeles "añadirá más de 60 horas adicionales a la semana, con lo que casi duplicará la cantidad de horas que el puerto está abierto al público". Además, alentó que para que este impacto positivo se extienda. "También necesitamos que los transportistas amplíen sus horarios laborales". En este sentido, resaltó los compromisos por las 24/7 del grupo de distribución Walmart durante las próximas semanas, así como de FedEx y UPS, dos operadores que mueven el 40 por ciento de los paquetes de Estados Unidos.

OPER. LOGÍSTICOS

El grupo Stef crece en Reino Unido tras la compra de Langdon Group

El grupo Stef anunció la firma de un acuerdo con el germano Nagel para la adquisición de Langdon Group, operador británico especializado en transporte a temperatura controlada. Con una red ocho plataformas logísticas, Langdon Group gestiona casi 2,7 millones de palés para 2.000 clientes, generando una cifra de negocio de 164 millones de euros durante el pasado ejercicio. Stanislas Lemor, presidente -director general del grupo Stef, subrayó que esta operación representa "una oportunidad única para ampliar nuestra cobertura geográfica a un octavo país, el Reino Unido".

EXPRESS

GLS toma el control del canadiense Mid-Nite Sun Transportation

General Logistics Systems (GLS), perteneciente a Royal Mail, ha acordado adquirir la empresa canadiense de logística Mid-Nite Sun Transportation, uno de los mayores transportistas del oeste del país norteamericano. La compañía, que opera comercialmente como Rosenau Transport y cuenta con una red de 24 instalaciones propias, generó unos ingresos que rondan los 122 millones de euros, y un Ebitda de 29 millones de euros en su último ejercicio. GLS ingresó al mercado canadiense en 2018 tras la adquisición de Dicom. GLS Canadá opera una red de dos centros logísticos y 27 almacenes.

MARÍTIMO

Louis Dreyfus refuerza su operativa para Airbus con el contrato de A220

Louis Dreyfus Freight Solutions, filial del grupo naviero francés, ha firmado un contrato plurianual con Airbus para el envío de componentes A220 entre la planta de producción de Shenyang, en China, hasta el montaje final en las instalaciones en Mirabel, Canadá. Con 20 años de experiencia en el transporte de componentes de aviones A380, A400M y A320, LD Freight Solutions refuerza su negocio para Airbus Canada con el A220. La operativa incluye transporte terrestre desde Shenyang hasta el puerto chino de Dalian y el de Baltimore, donde Walleenius Wilhelmsen completa el transporte.

DP World lanza Cargoes Finance

El operador con sede en Dubai ha desarrollado una plataforma de apoyo financiero para los exportadores, importadores y empresas logísticas en su expansión global

Buques alimentados con amoniaco

La naviera K Line, junto con Itoch Corporation, NS United Kaiun Kaisha, Nihon Shipyard y Mitsui E&S Machinery, participan en el desarrollo de este tipo de buques

Peninsula Petroleum observa un “futuro sólido” para los sistemas de depuración

El operador, con sede en Gibraltar, considera que el fuelóleo con alto contenido de azufre seguirá formando parte del *bunkering*

► El CEO de Peninsula Petroleum, John A. Bassadone, ha asegurado que “el fuelóleo con alto contenido de azufre (HSFO), combinado con los sistemas de depuración de gases de combustión, seguirá formando parte de la oferta de *bunkering* hasta que los combustibles sostenibles se vuelvan más competitivos en cuanto a costes”.

IÑAKI EGUIA. Gibraltar

John A. Bassadone, máximo responsable de Peninsula Petroleum, defendió el desarrollo de los sistemas de depuración en la flota mercante por “las mejoras en su tecnología para la eliminación de gases de efecto invernadero y estamos empezando a ver *scrubbers* que no solo ofrecen reducción de azufre, sino también captura de carbono”. Según los datos de S&P Global Platts Analytics, actualmente el combustible con alto contenido en azufre representa alrededor del 15 por ciento de la demanda mundial de *bunkering*. Sus previsiones contemplan que esta cuota de mercado aumentará hasta el 28 por ciento de la demanda total de combustible en 2030, reduciéndose al 26 por ciento en 2040.

Por su parte, la asociación marítima calculó que en los 15 primeros meses desde el inicio del límite global de azufre, el 1 de enero de 2020, el número de depuradores instala-



Imagen de una operativa de *bunkering* de Peninsula Petroleum.

dos casi se dobló al pasar de 2.011 a 3.935 unidades el pasado mes de marzo. Según sus datos, tienen *scrubbers* el 15,9 por ciento de todos los portacontenedores que suman el 28,7 por ciento de capacidad en TEUs. También el 11,4 por ciento de todos los graneleros, que representan el 22,7 por ciento en tonelaje de peso muerto (TPM). Además, el 24,5 por ciento de todos los petroleros de crudo, que acumulan el 29,9 por

“La tecnología de los nuevos *scrubbers* está ofreciendo la captura de carbono”

ciento en tonelaje de peso muerto. Por otra parte, John A. Bassadone también contempla la consolidación en el *bunkering* del gas natural licuado (GNL), “dado que tiene la infraestructura mejor desarrollada entre los combustibles marinos futuros”.

En este ámbito, Peninsula Petroleum, tras incorporar durante este año el GNL a su oferta, alcanzó un acuerdo con Scale Gas, filial de Enagás, para la construcción y propiedad conjunta de un buque de suministro de gas natural licuado de 12.500 metros cúbicos de capacidad, que operará en el Estrecho de Gibraltar y tendrá a Algeciras como puerto base.

MARÍTIMO

APM Terminals establece con ZPMC una alianza enfocada en la automatización

TXXI. La Haya

APM Terminals ha firmado un Memorando de Entendimiento con el fabricante de equipos portuarios ZPMC (Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company) enfocado en el desarrollo y despliegue de soluciones automatizadas, para la manipulación de contenedores. El acuerdo incluye un pedido de 18 grúas STS y 9 grúas de patio para seis terminales, así como la reserva de ranuras de producción para 25 grúas STS y 62 grúas de patio adicionales en el futuro.

FERROCARRIL

Russian Railways registra un 47% más de tráfico de TEUs entre Europa y China

TXXI. Moscú

Russian Railways registró 568.700 TEUs en los nueve primeros meses de este año a lo largo de la ruta que conecta Europa y China. Este volumen supone un crecimiento interanual de un 47 por ciento. El operador ruso reveló que los volúmenes de tránsito de China a Europa fueron de 379.600 TEUs, mientras que en dirección contraria, el número de contenedores aumentó hasta los 189.100 TEUs. La carga incluye mercancías industriales, productos químicos, vehículos y componentes y máquina herramienta.

MARÍTIMO

La flota de buques multipropósito, sin signos de renovación, según Drewry

TRANSPORTE XXI. Londres

La flota multipropósito (MPV), que incluye los barcos de *breakbulk* y de carga de proyecto, refleja una falta de pedidos para su renovación en un marcado contraste con los sectores competidores de buques portacontenedores y graneleros secos, según reveló un reciente informe sectorial de Drewry. El estudio contempla que las construcciones encargadas durante este año para multipropósito y de carga pesada tengan dificultades para alcanzar incluso los niveles de 2019, que superaron por poco las 200.000 tone-

ladas de peso muerto (TPM). Drewry también reveló que los 160.000 TPM de nuevo tonelaje pedidos hasta ahora en 2021 están destinados para buques con una capacidad de elevación de menos de 100 toneladas. La consultora encuadra esta falta de renovación en un mercado multipropósito que ha estado en recesión durante los últimos 10 años, con unas tarifas que han sido iguales o incluso, en algunos casos, inferiores a los costos operativos. Drewry cree que “hay muy poco dinero disponible, incluso después de una racha alcista que hasta aho-

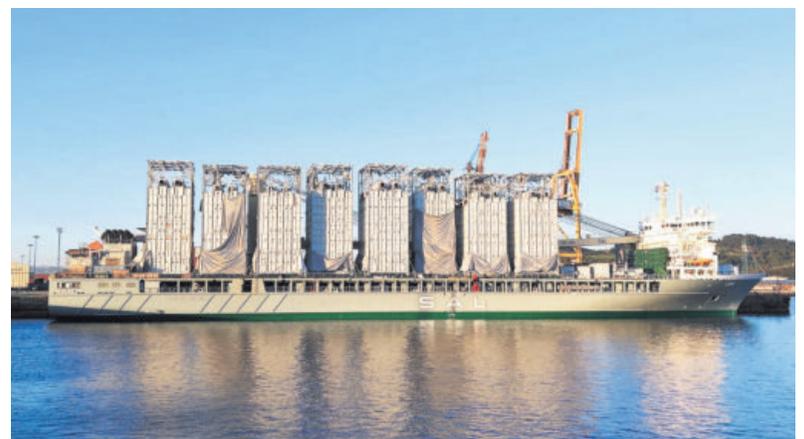


Imagen reciente de un buque multipropósito en el puerto de Gijón.

ra ha durado los últimos nueve meses”. A este factor se suma el hecho de que “los astilleros están llenos de pedidos de portacontenedores y graneleros, por lo que inclu-

so si los armadores de multipropósito tuvieran dinero suficiente y el deseo de construir, se encontrarían con una escasa oferta para nuevas construcciones”, según Drewry

Los Clasificados del Transporte en España

ANDALUCIA

ARAGON

BALEARES

CANARIAS

CANTABRIA

CASTILLA-LA MANCHA

CASTILLA-LEON

CATALUÑA

CEUTA Y MELILLA

COM. VALENCIANA

GALICIA

LA RIOJA

MADRID

MURCIA

NAVARRA

PAIS VASCO

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

1001 CONSIGNATARIOS

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)

1003 TRANSITARIOS

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

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

1005 AMARRADORES Y REMOLCADORES

GRUPO CIRESA

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

1101 CARGAS FRACCIONADAS

MELILLA EXPRESS SL

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

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

1105 CISTERNAS

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)

1113 TRANSPORTE INTERNACIONAL

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

1401 CONTENEDORES

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

ASTURIAS

1001 CONSIGNATARIOS

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

ARAGON

1110 TRANSPORTE INMEDIATO

TELETRANSPORTE ARAGON SL

Centro Cívico Comercial, Ofic. 49 - 5º
 Teléfono: 976 15 02 33
 Fax: 976 15 03 08
 50820 San Juan Mozarrifar (Zaragoza)

BALEARES

1001 CONSIGNATARIOS

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)

CANARIAS

1001 CONSIGNATARIOS

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

SADECO-BERGE MARITIMA LAS PALMAS

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

ATLANTIC CANARIAS SA SANTA CRUZ DE TENERIFE

Anatolio Fuentes Garcia, 16
 Polígono 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 - 1ª 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

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 - 5ª B
 Tel. 922 29 05 04 - Fax: 922 27 39 78
 38002 Santa Cruz de Tenerife

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

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



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

1002 NAVIERAS

FRED OLSEN SA

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

1003 TRANSITARIOS

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

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

MARTIN E HIJOS SL

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

MARTIN E HIJOS SL

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

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

TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLENCIA SA

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

1004 ESTIBADORES

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

1010 ARMADORES

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

1404 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

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)

CASTILLA-LEON

1102 CARGAS COMPLETAS

TEMPLARIOS TRANSPORTES SA

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

TRANSPORTES CUELLAR

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

TRANSPORTES PARDO FREIJO

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

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

CATALUÑA

1001 CONSIGNATARIOS

COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL

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

GREEN IBERICA SA

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

CATALANA DEL MAR SA

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

1003 TRANSITARIOS

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)

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA

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

1106 CONSOLIDADORES MARITIMOS

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 Parets 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@costamarvcl.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: vjgimeno@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 PLENANCIA 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: vjgimeno@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

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

P & J CARRASCO SL
Rosalia de Castro, 22 Bajo
Tel. 986 56 51 51 / Fax: 986 50 48 00
E-mail: pjcarasco@futurnet.es
36600 Vilagarcía de Arousa

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

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

NAVARRA

1102

CARGAS COMPLETAS

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

PAIS VASCO

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

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

1005

AMARRADORES Y REMOLCADORES

AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA
Manuel Calvo, 24
Teléfono: 94 496 25 11
Fax: 94 496 77 35
48920 Portugalete (Bizkaia)

CIA. REMOLCADORES IBAIZABAL SA
Muelle Tomás 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 Santurce (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

La 'Autopista Ferroviaria' entre Algeciras y Zaragoza coge impulso

La presencia de Eco Rail, CMA CGM y Marcotran en el convenio con el puerto, Adif y APL supone un espaldarazo al proyecto

► La 'Autopista Ferroviaria' entre Algeciras y Zaragoza, con el horizonte de 2024 para su puesta de largo, sigue quemando etapas. La presencia de Rail&Truck (Eco Rail, CMA CGM y Marcotran), en el protocolo de actuación firmado con la Autoridad Portuaria, Adif y APL, revela el interés de los privados y supone un espaldarazo al proyecto.

ANTONIO MARTÍNEZ. Madrid

El proyecto de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza ha dado un paso de gigante con la reciente firma de un protocolo de actuación entre la Autoridad Portuaria de Algeciras, Adif, Aragón Plataforma Logística (APL) y la sociedad Rail&Truck Strait Union, formada por las empresas Eco Rail, CMA CGM y Marcotran, lo que refleja el interés de la iniciativa privada.

Con el horizonte de 2024 para su puesta en marcha, las partes se comprometen a realizar las gestiones e inversiones correspondientes para disponer de la infraestructura ferroviaria, terminales y material rodante adecuado que permita el transporte de semirremolques en vagones especializados.

Con esta actuación se pretende aumentar la cuota de transporte ferroviario de las mercancías con origen o destino en Marruecos, que actualmente van por carretera.

El impulsor privado del proyecto es el operador logístico ferroviario Rail&Truck, cuya intención inicial es desplazar unos 15 camiones por sentido con un tren diario y escalar



Adif, APL, Puerto de Algeciras y Rail&Truck han firmado un protocolo de actuación.

hasta los tres trenes diarios a medio plazo. La línea permite composiciones de unos 550 metros de longitud. Uno de los principales problemas para poner en marcha el proyecto

La línea permitirá composiciones de 550 metros de longitud

es el trazado de la vía. Para ello, Adif ha licitado recientemente dos contratos para la redacción de los proyectos de construcción necesarios para la adecuación del gálibo

de estructuras en la línea entre Algeciras y Zaragoza al futuro tráfico que generará la autopista ferroviaria. El importe conjunto de la licitación supera los 7,3 millones de euros. Para alcanzar un gálibo estándar P-420 para poner en marcha la autopista, Adif ha cuantificado una inversión de 100 millones de euros en una primera fase de obras en la adecuación de 39 túneles.

Con ello la inversión prevista por los promotores de la primera autopista ferroviaria española se eleva a 150 millones de euros. Otro de los objetivos es adquirir locomotoras y vagones adecuados para un corredor que, en la actualidad, no se encuentra totalmente electrificado,

material cuantificado en alrededor de 50 millones de euros.

La iniciativa permitirá reducir la huella de carbono del elevado volumen de carga que se mueve entre ambos puntos de la Península. El objetivo es que una parte de los 376.000 camiones que transitan por Algeciras cada año se desplacen al modo ferroviario.

NUEVO HITO PARA EL PUERTO

El presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha valorado con satisfacción la firma del protocolo. "Es un buen marco de referencia para sumar esfuerzos entre la iniciativa pública y privada" y un "nuevo hito en la puesta en marcha de este gran proyecto en el que venimos trabajando desde hace tiempo con Adif, APL y la iniciativa privada". Landaluce indicó que la Autopista Ferroviaria, que discurrirá por el Ramal Central de los

La puesta en marcha de este corredor está prevista para 2024

Corredores Mediterráneo y Atlántico en ancho ibérico, "es un gran complemento del transporte por carretera asegurando su competitividad futura". En este sentido, explicó que "el proyecto tiene como objetivo ser un servicio de transporte de mercancías utilizando vagones especializados, subiendo el remolque del camión de la carretera al ferrocarril, lo que aporta múltiples beneficios, reduce la congestión de las carreteras, mejora la seguridad vial y reduce el impacto ambiental". Por último, Landaluce expresó su satisfacción por los socios privados que integran el proyecto, al reunir "empresas con gran experiencia en el transporte nacional e internacional por carretera y clientes de referencia del puerto de Algeciras en lo que es la conexión entre el norte de África y Europa".

SERVICIOS

Mercadona activa su almacén de Guadix con la tecnología de Witron

Mercadona, en colaboración con Witron, ha concluido el arranque productivo de su nuevo almacén automático de congelados del bloque logístico que el grupo de distribución tiene en Guadix (Granada). Esta instalación es el sexto proyecto para la preparación totalmente automática de pedidos en congelado entre Mercadona y Witron, en los bloques logísticos de Madrid, Valencia, León, Barcelona, Álava y Granada. En sus casi 18.000 metros cuadrados de superficie, se han instalado 7 máquinas COM, un almacén en altura para 7.000 paletas y otro de 62.000 bandejas que guardan el stock.

CARRETERA

Palletways Iberia traslada las instalaciones de su hub sur a Bailén

Palletways Iberia ha trasladado sus actuales instalaciones del hub sur a Bailén (Jaén) "para seguir creciendo y ampliar su cobertura, incorporando Alicante, de forma inmediata", reveló en su comunicado. El complejo cuenta con una parcela de 18.000 metros cuadrados, en los que se asientan unas instalaciones cubiertas de 4.500 metros cuadrados, divididas en una nave principal de 2.700 y otra zona de 1.800. "La ubicación tiene posibilidades de seguir creciendo, y se adapta a vehículos con configuración euro-modular" afirmó José Francisco Hernández, director de operaciones de Palletways Iberia.

SERVICIOS

TDRJobs supera las 700 empresas registradas y los 6.000 conductores

TDRJobs, el portal de empleo especializado en el transporte de mercancías por carretera, ha superado las 700 empresas registradas y los 6.000 conductores inscritos en sus nueve primeros meses de actividad. En el actual contexto de falta de conductores de camión que pone en riesgo el suministro global, "TDRJobs se ha consolidado como la herramienta que las empresas necesitaban para hacer más eficientes sus procesos de selección", según destacan en un comunicado. Geodis, Disfrimur, TGF, Sertranin o Transambiental son algunas de las empresas usuarias de este portal de empleo.

SERVICIOS

Usyncro digitaliza la cadena de suministro a través de la tecnología blockchain

Nace como una evolución de eCustoms, que desde 2018 ha trazado más de 4.000 envíos

TRANSPORTE XXI. Madrid

Usyncro, la solución que digitaliza la logística con la tecnología *blockchain*, nace como una evolución de la plataforma eCustoms tras incorporar nuevas funcionalidades e integrar servicios de terceros para dar servicio a un transporte multimodal. “Hemos sumado nuestra experiencia en transporte y logística, aduanas, ciberseguridad desarrollo de *software*, estrategia y entornos financieros”, afirmó Cristina Martín Lorenzo, CEO de la compañía. Desde su puesta en marcha en 2018, y con más de 4.000 envíos trazados, Usyncro ofrece una plataforma SAAS alojada en la nube, que centraliza la gestión de los procesos y almacena la documentación dándole visibilidad a todos los participantes involucrados de la cadena logística. Usyncro coordina la cadena de suministro, ya sea en los modos marítimo, aéreo o terrestres de ferrocarril o carretera, con la digitalización de cualquier tipo de documento, incluyendo eDocs, el eBL o eCMR, entre otros. Para ello, “cuenta con organismos como la Agencia Tributaria para validar ágilmente los trámites



Cristina Martín, CEO de Usyncro.

aduaneros, incluso con antelación a la recepción de la carga”, según informa a través de una nota. Otra de las ventajas que facilita Usyncro es la automatización y optimización de las tareas mediante la aplicación de inteligencia artificial, así como la creación, modificación de expedientes y carga de documentos vía “Smart Contracts”. Desde Usyncro, aseguran que “logran reducir costes hasta en un 80 por ciento y minimizar el número de ineficiencias”.

MARÍTIMO

Los puertos de Las Palmas elevan más de un 15% su tráfico de contenedores

TRANSPORTE XXI. Las Palmas

La Autoridad Portuaria de Las Palmas registró un movimiento de 872.073 contenedores en los nueve primeros meses del año. Este volumen supone un crecimiento del 15,22 por ciento con respecto a los 756.845 TEUs contabilizados en el mismo período de 2019. El alza está impulsada, especialmente, por la operativa de contenedores en tránsito, que rozó los 489.000 TEUs hasta septiembre, un volumen que supone un 29,3 por ciento más que en el mismo período de 2020.

El dinamismo del tráfico en contenedor se desarrolla a los pocos meses de que la Autoridad Portuaria de Las Palmas tramitase la ampliación de superficie y prórroga del plazo concesional de Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA).

Luis Ibarra, presidente de la entidad portuaria, destacó que tras un “largo proceso negociador con el operador Terminal Investment Limited y su grupo naviero matriz, Mediterranean Shipping Company, se unifican sus dos concesiones en una única para incrementar su superficie total en 78.734 metros cuadrados más. Además, su plazo concesional único se amplía hasta el año 2051”. A su juicio, “los 30 años de prórroga suponen un fuerte compromiso de MSC y OPCSA con el organismo portuario, ya que conllevan inversiones mínimas de 55 millones de euros en maquinaria, en especial de grúas de última generación, para dar un servicio más eficiente tanto a los actuales buques como a nuevas generaciones de portacontenedores”.

OPER. LOGÍSTICOS

Moldstock inaugura un centro logístico de 11.000 m2 en Barcelona

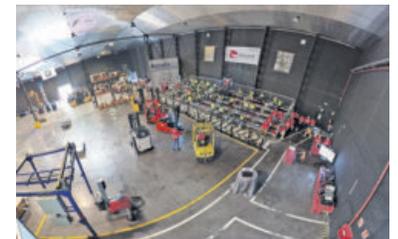
Moldstock Logística, empresa del grupo Moldtrans, ha puesto en funcionamiento un centro de 11.000 metros cuadrados en Argenton (Barcelona). Este complejo cuenta con capacidad para 15.000 palés, almacenados en estanterías, junto con una amplia zona de almacenaje en estiba con capacidad para otros 5.000. Las nuevas instalaciones de Argenton se suma a los cinco almacenes que ya tiene operativos Moldstock en Cataluña, situados en Santa Maria de Palautordera, La Roca-Car-dedeu, Mollet del Vallès, Lliçà d'Amunt y Montcada i Reixac. Además es tercera apertura de Moldstock en los últimos dos años, tras las realizadas en 2020 en Lliçà d'Amunt (Barcelona) y con su segundo centro en Sevilla.



SERVICIOS

Alfaland expone sus soluciones en unas jornadas en Madrid

Alfaland ha expuesto su gama de productos y servicios de manutención y almacenaje en unas jornadas de Soluciones Corporativas desarrolladas recientemente en su centro logístico de Valdemoro (Madrid). Más de 30 empresas con 80 representantes participaron en la demostración, realizada en el *showroom* de Alfaland, de unos 2.500 metros cuadrados, que reproduce los procesos habituales que tienen lugar en un almacén. Desde la descarga y carga con distintos equipos de manutención incluyendo tractores de arrastre y sistemas automatizados, así como el uso de AGV's dentro de una nave para las ubicaciones, reposiciones y expedición de los materiales.



OPER. LOGÍSTICOS

Dachser organiza un chárter aéreo desde Zaragoza a Dubái

Dachser Air & Sea Logistics (ASL) en España y Alemania han realizado el transporte aéreo de un estabilizador de cola horizontal de un avión A320 desde el aeropuerto de Zaragoza a Dubái, para Satair, la filial de Airbus especializada en gestión de materiales. Para este transporte, Dachser ASL Alemania fletó un Antonov 124, el cuarto avión más grande en capacidad y uno de los más utilizados para el transporte de piezas aeronáuticas. Dachser ASL España supervisó las operaciones de llegada al aeropuerto de Zaragoza, y coordinó con el agente de *handling* y operador del aparato los tiempos de ejecución, verificando tanto la seguridad como el posicionamiento de la mercancía bajo la parte trasera del Antonov 124 para su carga.



EXPRESS

FedEx Express presenta embalajes reutilizables para reducir los residuos

FedEx Express ha completado el lanzamiento de su embalaje 'Reusable Pak', diseñado para promover la sostenibilidad en los envíos de comercio electrónico en Europa. Este sistema de embalajes reutilizables, adecuados para envíos de hasta 2,5 kilogramos, tienen varios tamaños, además de una opción acolchada con burbujas. “Si bien las devoluciones de comercio electrónico no siempre se pueden evitar, 'Reusable Pak' es una forma en la que podemos minimizar los residuos de embalajes”, aseguró David Canavan, director de operaciones (COO) de FedEx Express Europa.



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