

El transporte de mercancías por carretera, 'atrapado en el tiempo'



El Comité Nacional vuelve a convocar un paro para presionar al Gobierno y a los cargadores y recupera la exigencia de un "coste mínimo"

PAG.10-11



Igor Beguiristain

Director general de Lodisna

"LA ADMINISTRACIÓN ES CLAVE PARA DIGNIFICAR LA ACTIVIDAD"

Páginas 8-9

OPER. LOGÍSTICOS / 28

Naeko crece con la especialización y el *ecommerce*

AÉREO / 29

Aena controlará el 35% del futuro nodo logístico de Barajas

MARÍTIMO / 36

CSP Spain mantiene la ampliación de su terminal en Bilbao

Transportes Cruz, en el Top 25 de los 'frigos' al adquirir Eurosol Cargo

La empresa navarra Transportes Cruz refuerza su actividad de transporte frigorífico por carretera con la adquisición de la compañía murciana Eurosol Cargo, que le posiciona entre los 25 mayores operadores de esta especialidad en España. Las dos sociedades gestionan una flota de 270 vehículos pesados y suman en 2020 una cifra de negocio conjunta de cerca de 37 millones de euros. PAG 12

Codognotto Spain dará el salto al tren en sus tráficos con Italia

Codognotto Logistics and Transport Spain, filial del grupo italiano del mismo nombre dedicada al transporte por carretera, incrementará flota y potenciará la intermodalidad para crecer en el mercado español el próximo año. El operador, uno de los principales usuarios de las autopistas del mar de Grimaldi desde Barcelona y Valencia, dará el salto al tren en sus flujos con Italia en 2022. PAG 15

El express lidera el crecimiento del transporte en España

La industria *express*, a las puertas del *Black Friday* y la campaña de Navidad, su temporada alta, sigue liderando el crecimiento del transporte en España. En 2019, registró un avance del 6,4 por ciento, es decir, casi cuatro puntos por encima de la media del conjunto del sector. Las cerca de 300 empresas de este segmento de actividad alcanzaron unas ventas de 5.146 millones en dicho año. PAG 18-24

ZEUKO

GRÚAS y SISTEMAS DE ELEVACIÓN

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

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

MESA de Redacción

La Asociación Española de Transporte (AET) ha publicado el estudio 'Reducción de costes en el transporte de mercancías por ferrocarril' en el que propone 27 medidas concretas para impulsar el crecimiento de la intermodalidad. Entre ellas, el informe reclama un plan de Estado para reducir los costes del ferrocarril, así como la creación de una Unidad de Comodalidad en el seno del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Carga aérea libre de CO2. DB Schenker y Lufthansa Cargo han anunciado la extensión del programa de vuelos de carga libre de emisiones que realizan semanalmente entre las ciudades de Frankfurt (Alemania) y Shanghái (China), al mismo tiempo que Nokia se ha unido a la iniciativa. Se trata de una novedad que se mantendrá durante todo el programa de vuelos del próximo invierno, hasta marzo de 2022, según informaron a través de una nota conjunta. Cada semana, la compañía de telecomunicaciones y tecnología evitará las emisiones de gases de efecto invernadero en sus encargos apoyándose en el único vuelo de carga del mundo realizado al 100 por ciento con combustible de aviación sostenible (SAF), producido a partir de desechos renovables como el aceite de cocina usado.

La reforma de la estiba, bajo el empeño de las enmiendas incluidas por PSOE y Unidas Podemos al proyecto de Ley para proteger a los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad legal y económica "carece de soporte legal", según ha podido confirmar este periódico en fuentes jurídicas. Estos medios indican que "se intentó, sin éxito, el soporte de la Abogacía del Estado, que se desentendió del tema". Una situación que "sorprende" en medios empresariales, sobre todo, a raíz del proceso judicial contra las modificaciones del IV Acuerdo Marco de Estiba, ganado por la patronal Asoport en la Audiencia Nacional, y la vigilancia que sobre la transformación del modelo mantiene la Comisión Europea.

Las relaciones laborales en APM Terminals Algeciras pasan por "días complicados". Su comité de empresa convocaba, al cierre de esta edición, paros desde el 19 de noviembre "ante la imposibilidad de alcanzar un acuerdo en el proceso negociador del convenio colectivo". Los sindicatos muestran su oposición a que se produzcan más deslocalizaciones en la terminal, indicando que en los últimos años "se perdieron 40 empleos en funciones como compras, planificación de buques, informática o recursos humanos, que fueron derivadas a Tànger y Barcelona".

JONÁS



SE MUEVEN



Jimmy Andersson

Jimmy Andersson es el nuevo director Comercial para Europa Sur de AR Racking. Liderará la gestión comercial de los proyectos de sistemas convencionales de almacenaje de la compañía en España, Italia y Portugal.



Natali Cooper

GLP, inversora y promotora de almacenes logísticos y parques de distribución, nombra a Natali Cooper como Head of Portfolio, Asset Management and ESG, en Europa. Natali seguirá siendo responsable de gestión de Carteras y activos.



José Antonio Ortega

Scannell Properties, empresa de capital privado especializada en promover centros logísticos, nombra a José Antonio Ortega nuevo director Técnico en España. Ortega reportará al director general Javier Inchauspe.



Manuel Carlier

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia nombró asociado de honor al expresidente Manuel Carlier en el marco de la Conferencia Anual de SPC-Spain celebrada en la sede del Puerto de Bilbao.



Ramón García

El Centro Español de Logística (CEL) anuncia el nombramiento de Ramón García, hasta ahora director de Innovación y Proyectos, como director general de la institución. Releva a José Estrada, que ha dedicado 14 años a dirigir el CEL.

DEBATE

SÍ

Borja Carabante
Delegado de Movilidad del ayto. de Madrid

¿La nueva Ordenanza de Movilidad de Madrid tiene en cuenta a los transportistas?

La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) permitirá a Madrid tener de manera progresiva una gran Zona de Bajas Emisiones para mejorar la calidad del aire. El objetivo de la nueva ordenanza es mejorar la movilidad de la ciudad y la sostenibilidad. Para ello es necesario adoptar medidas de restricción de la movilidad de los vehículos más contaminantes. Hay que intentar restringir lo máximo posible su circulación. Una de las principales diferencias con 'Madrid Central' es que la zona de bajas emisiones flexibiliza el régimen de entrada, porque permite incorporar a los pequeños y medianos comerciantes. Además, damos un periodo adicional para que el transporte de mercancías pueda renovar su flota de distribución urbana de mercancías, que representa el 10 por ciento del tráfico pero que supone el 20 por ciento de la contaminación. Tenemos que ayudarles a estos empresarios a que puedan renovar su flota y contribuir así a la mejora de la calidad del aire.

NO

Juan José Gil
Secretario general de Fenadismer

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera muestra su indignación ante la nueva Ordenanza de Movilidad de Madrid, porque los transportistas han sido completamente ignorados, desconociendo la problemática de su actividad. Desde el sector se han propuesto medidas como la armonización y coordinación entre las Administraciones públicas, la prioridad a la dotación de infraestructuras por parte de la Administración, la fabricación de vehículos con prestaciones acordes a las necesidades del sector actualmente inexistentes, el impulso y ayudas para la renovación de la flota actual, apoyo a la transformación o cambio de vehículos, ampliación del calendario de renovación de flotas de acuerdo con la realidad del mercado de automoción, sensibilización del horario de acceso a las zonas de bajas emisiones, etc. La nueva ordenanza no contempla ninguna de las propuestas citadas y ello conlleva, para un futuro no muy lejano, año 2023, numerosos perjuicios para el transporte.

OPINIÓN

Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

Fundador F. Javier Miranda Ruiz



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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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

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

EDITORIAL

El “coste mínimo” vuelve a escena

La unidad de acción del Comité Nacional del Transporte por Carretera, que ha convocado tres días de “cese de actividad” antes de la Navidad para reclamar la atención de la Administración, es total. Sin fisuras. Tanto, que algunas organizaciones, para no romper filas, han hecho la vista gorda, dejando incluir en las negociaciones con el Gobierno la exigencia de un ‘coste mínimo’. Y la pregunta del millón: ¿cuál? Pues los referenciados en los Observatorios del Ministerio de Transportes. Además, se exige una regulación que “sancione la contratación de servicios que no cubran al menos los costes de explotación de la actividad” para evitar el ‘dumping’.

Es ‘el día de la marmota’. Atrapados en el tiempo. Una vuelta de tuerca a las tarifas mínimas de obligado cumplimiento, otrora vigentes en el sector. Una petición alejada de la Europa del siglo XXI. En el mundo actual, el precio es libre y surge de las negociaciones

entre oferta y demanda. No se pide a ‘papá Estado’ que vaya al cargador a tasar los servicios. Y si en el actual contexto, marcado por la escasez de conductores, los precios no suben, como afirman algunas asociaciones y empresas, el problema es bien distinto y la solución no se puede buscar a golpe de tarifa.

El transporte por carretera, en plena reflexión sobre las cadenas logísticas del futuro, tiene hoy el poder en sus manos para liderar el cambio de modelo. Lamentablemente, algunas organizaciones y empresas continúan ancladas al pasado y se enrocan para mantener el ‘statu quo’. Es de esperar que finalmente se imponga el sentido común y esta propuesta quede en un segundo plano frente a otras más urgentes y razonables para mejorar la competitividad del transporte, como, por ejemplo, prohibir la participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga, siguiendo el ejemplo de la vecina Portugal.

El frente judicial de Renfe se ensancha

El frente judicial no deja de suministrar malas noticias a Renfe en los últimos tiempos. La Audiencia Nacional ha ratificado la multa millonaria impuesta hace cuatro años a Renfe Mercancías por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por prácticas contrarias a la competencia. La pública fue sancionada por abuso de posición de dominio, así como por acuerdos colusorios con distintas empresas del grupo DB, entre ellas Transfesa, que también han sido fuertemente multadas. A expensas de que el Tribunal Supremo decida dar marcha atrás, algo poco previsible según expertos jurídicos, las sanciones millonarias se mantendrán. Además, el recorrido judicial del asunto no se va a detener aquí. El presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, ha avanzado a este periódico que interpondrán las correspondientes demandas antes los juzga-

dos de lo mercantil para reclamar daños y perjuicios. La denuncia afectará tanto a Renfe como a Transfesa y demás empresas del grupo DB participantes en los acuerdos preferenciales que relata la CNMC y que confirma la sentencia de la Audiencia Nacional. Estos acuerdos restrictivos de la competencia, según la justicia, se extendieron por un período de ocho años, el que va desde la firma de los mismos en 2008 hasta que la CNMC dictó su resolución a finales de 2016. Casi una década en la que el resto de empresas ferroviarias tuvieron que competir en desigualdad de condiciones. El proceso que se abrirá en breve determinará si la justicia considera que hubo daño y la cuantía del mismo. Al cierre de esta edición, AEFP no había valorado con exactitud el importe a reclamar, pero todo apunta a que superará los 10 millones de euros. Más madera para un operador ferroviario público que no levanta cabeza en el ámbito de las mercancías.

LA ROSCA



Alfonso Alday

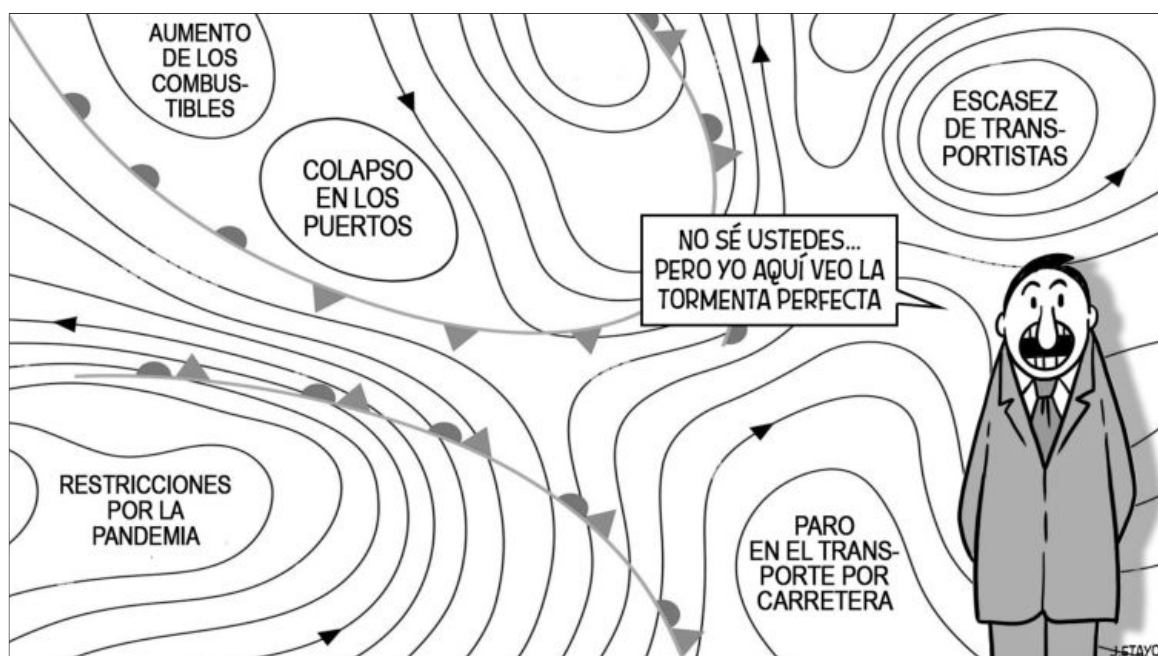
El futuro del transporte será comodal, sostenible y digital o no será... y vamos camino de que no será

Morir de éxito

Hace casi un año, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) presentaba, en la sede de la CEOE, el ‘Informe prospectivo’ del transporte, realizado por la consultora Torres y Carrera. El documento reflejaba el “papel estratégico y transversal” del sector, poniendo el foco en la comodalidad, la sostenibilidad y la transformación digital. Hoy, a las puertas de una ‘tormenta perfecta’, en plena crisis de las cadenas globales de suministro, con problemas de falta de contenedores, fletes marítimos disparados y escasez de conductores, las conclusiones del estudio cobran más fuerza. El futuro será comodal, sostenible y digital... o no será.

El transporte por carretera, gracias a su flexibilidad y competitividad, sigue siendo el rey del sector, pero puede acabar muriendo de éxito. El problema del relevo generacional, que lleva tiempo anunciándose, ya está aquí. Urge abrir, sin más dilación, un debate serio y de calado para dignificar la profesión y hacerla más atractiva. Los jóvenes no están por la labor de engancharse a un duro ‘oficio’ que exige largas jornadas fuera de casa, con tareas ajenas a su actividad, como la carga y la descarga, y normativas cada vez más rígidas y restrictivas. Parecía que la revolución del transporte por carretera iba a llegar con la irrupción de los camiones autónomos, pero ya está aquí. A lo mejor es hora de apostar, de verdad, por la comodalidad, usando tren y barco para las largas distancias y la carretera para cortos recorridos, posibilitando a los transportistas regresar a casa en el día y estar así junto a sus amigos y familiares. Algunas empresas ya lo están haciendo. Ahora bien, para que la maquinaria funcione hace falta que toda la cadena logística esté bien engrasada y, hoy por hoy, sobre todo en el ámbito ferroviario, que no termina de coger velocidad en España, hay muchas asignaturas pendientes y deberes por hacer. El futuro será comodal o no será... y vamos camino de que no será. Al tiempo...

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

Se puede acabar creando un solitario ente que controle la cadena de suministro mundial, por completo

IT

A ver si es posible que todo lo que tenga que suceder, suceda y dejemos de preocuparnos para pasar a ocuparnos. Menos de diez navieras controlan el tráfico marítimo mundial, ergo lo que toca es que cuanto antes se fusionen o se compren entre ellas, ahora que el *cash flow* del que disponen es incuestionable, de manera que tan solo quede una única. Lo mismo ocurre con las terminales, que casi todas las del mundo están vinculadas a las navieras, por lo que también podemos pensar en una sola que las controle a todas. Razón aparte es lo que podrían hacer con la estiba, mientras compran *forwarders*. Incluso hay quienes han añadido el aire a sus negocios por mar, por lo que no se olviden de los *handlers*, sin los que no pueden operar. Pasamos ahora al transporte terrestre, el *hinterland*, primero subcontratando con las empresas de transporte, tratando de ser más competitivos que los mismos a los que subcontratan, para luego dirigir la orquesta, una vez dispongan del volumen del negocio. Ofrecen operaciones aduaneras, a precios realmente sorprendentes en relación al precio de los fletes marítimos, pero de la Aduana hablaremos más abajo. Con todo esto se puede acabar creando "IT", un solitario ente que controle la cadena de suministro mundial, por completo, fijando el tempo, el ritmo, la parte espiritual sin olvidar la material. Entidad a la que operadores logísticos contrataríamos sin preguntar, sino que esto es lo que hay y gracias. Pero, hay algo que tiene una difícil digestión y es no tener en cuenta la llave de la cadena de suministro y que cada vez ostenta más poder, afortunadamente, para proteger a los usuarios, que es la Aduana y que se controla por sí misma, que se reinventa, actualiza y persigue a los que no les gusta hacer las cosas bien, no siendo su objetivo recaudar, como algunos piensan, sino velar por administradores y administrados. Cuando una carga va de un país a otro, siempre habrá una oficina de Aduanas que autorizará la salida del primero y otra que autorizará la entrada en el segundo, siempre y cuando se cumpla la legislación. Mucho me temo que este detalle se les puede estar olvidando a los que les gustaría que el mundo fuera un huevo y tragárselo. "A nadie le gusta un payaso a medianoche" (Stephen King).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



Pilar Miranda, presidenta del Puerto de Huelva, y Joaquín del Moral, director general de Renfe Mercancías, apuestan por impulsar una Autopista Ferroviaria desde el enclave con Madrid y Zaragoza. La pública ubicará en 2023 en Huelva una locomotora impulsada con GNL.

EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

Llama la atención que los buques del REBECA siguen sin poder usar servicios de protección, mediante guardas armados de seguridad privada, en su tránsito por zonas de alto riesgo de piratería, que en parte son las utilizadas en el transporte de LNG

Transporte de LNG y piratas

El reciente y mediático cierre del gasoducto del Magreb va a fortalecer probablemente el transporte marítimo de LNG en España, pues es previsible que se cubran con buques metaneros las importaciones de gas natural que van a dejar de llegar por dicho gasoducto.

Según la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), España importó por vía marítima 16,7 millones de toneladas de LNG en 2020, lo que representa un 62,7 por ciento de las importaciones españolas totales de gas natural, incluyendo gasoducto. Sin embargo, a través del gasoducto del Magreb-Europa solo se importaron el 11 por ciento del total. Siguiendo a la consultora Clarksons, España es el primer país importador de LNG de Europa, con un 19 por ciento del total de las importaciones europeas por vía marítima. Según la Asociación de Navieros Españoles (Anave), las empresas navieras españolas controlan un total de 22 buques metaneros con más de 2 millones de GT (toneladas de arqueado bruto), ocupando el puesto número 10 en el ranking mundial y el segundo de la Unión Europea. De hecho, el 66 por ciento de las GT abanderadas en el Registro Especial de Canarias (REBECA) corresponden a buques metaneros. Pese a que los datos económicos

anteriores vuelven a poner de manifiesto, al igual que durante la pandemia, que el transporte marítimo es un sector estratégico y esencial, nos llama la atención que los buques del REBECA siguen efectivamente sin poder usar servicios de protección (*security*), mediante guardas armados de seguridad privada, en su tránsito por zonas de alto riesgo de piratería, que en parte son justamente las utilizadas en el transporte referido de LNG. Y ello pese a que todos los actores afectados (armadores, aseguradores, ejército y administración) entienden que la medida de autoprotección más eficaz contra la piratería es justamente embarcar guardias de seguridad privada armados en los buques.

Si bien es cierto que el Anteproyecto para reformar la Ley de Navegación Marítima y la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante prevé, entre otras medidas para hacer más competitivo al REBECA, que se facilite el enrole de personal de seguridad privada en los buques que operen en aguas con riesgo de piratería, cabe constatar que ello no está aún en vigor por no haber sido aprobado como ley. Entendemos que urge acometer este cambio legal para garantizar el suministro de LNG en España, especialmente tras el cierre del gasoducto del Magreb.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

El Puerto de Valencia dispondrá a partir de enero de una "hidrogenera" o estación de suministro de hidrógeno verde, convirtiéndose en el primer enclave europeo que adopta esta energía.

La estación, impulsada por Centro Nacional del Hidrógeno y Pilas de Combustible, será móvil y proporcionará el combustible necesario, en las condiciones y cantidades adecuadas para garantizar los ciclos de trabajo continuos de los equipos que forman parte del proyecto H2Ports. En esta iniciativa también participan las empresas Hyster-Yale, Atena Distretto Alta Tecnología Energía Ambiente, Ballard Power Systems Europa y Enagás, bajo la coordinación de la Fundación Valenciaport.

La "hidrogenera", que empezará dando servicio a equipos de MSC y Grimaldi, "es una apuesta clara de la Autoridad Portuaria por la sostenibilidad y demuestra el firme compromiso con el objetivo de que en 2030 tengamos cero emisiones", según ha indicado su presidente Aurelio Martínez.



Equipo móvil de suministro de hidrógeno.

QUÉ mal

La propuesta de la Comisión Europea "FIT for 55", futuro reglamento comunitario sobre la actualización del régimen de comercio de derechos de emisión, provocará una merma de competitividad de los puertos europeos frente a aquellos que no forman parte de la Unión. Empresas, administraciones portuarias, patronales y sindicatos han advertido que de prosperar la normativa habrá "una pérdida de influencia internacional" del sistema portuario español "al perder transbordos" y "un impacto negativo en la economía y el empleo". Ignorar la política hacia el carbono en los puertos no comunitarios, supondría, en cálculos del sindicato Coordinadora, "la pérdida de un flujo de 3,5 millones de TEUs anuales, lo que equivale al cierre total del negocio del contenedor en un puerto comunitario de la entidad de Barcelona".

OPINIÓN



Manifiesto contra el pago por uso. La alcaldesa del municipio murciano de Archena, Patricia Fernández, el presidente de Froet, Pedro Díaz, y Juan Jesús Martínez, presidente de viajeros de la patronal, firman un manifiesto en contra del pago de los peajes de las autovías bajo el título "Por la supervivencia de un sector estratégico y esencial".

TRIBUNA LIBRE



Fernando J. Cascales

La propiedad del vehículo como fuente de la calificación del contrato de los transportistas como laboral o mercantil. El articulista analiza en esta Tribuna Libre la sentencia del Tribunal Superior de Galicia (Sala de lo Social), del 18 de junio de este año

La propiedad del vehículo

La sentencia cuyo contenido se resume viene precedida de un recurso (nº 1060/2021) de suplicación por despido presentado ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Galicia contra la sentencia número 421/2020 dictada por el Juzgado de lo Social nº 5 de Vigo, que con la desestimación de la impugnación se confirma.

El recurrente colaboró durante un tiempo como conductor/repartidor para la empresa demandada, si bien junto con otros siete transportistas constituyó una empresa (sociedad limitada) dedicada a la actividad del transporte. A partir de este momento, los servicios de reparto que prestaba el actor con su vehículo comercial pasó a facturarlos a través de dicha sociedad. El demandante es titular de una furgoneta con una masa máxima permitida de 3.500 kilogramos, asociada a una autorización de transporte que le habilita para servicio público en el ámbito nacional, con la que efectuaba los servicios de transporte.

Siendo despedido unilateralmente por la empresa para la que realizaba el transporte, el Juzgado de lo Social acogió la excepción de falta de jurisdicción del orden social deducida por la demandada y, en consecuencia, desestimó la demanda en materia de despido o extinción de contrato, debiendo hacer valer su reclamación ante los órganos de la jurisdicción civil. La motivación del fallo estriba en

que, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 2011, el "criterio de la autorización administrativa exigido a los transportistas con vehículo propio a partir de un cierto tonelaje refleja la importancia del medio de transporte en el desarrollo de la actividad, que es indicativa, a su vez, del carácter por cuenta ajena o por cuenta propia del servicio de transporte realizado". Para el tribunal, esta es "la clave en la que se sustenta la exclusión del ámbito laboral de una actividad que en definitiva se realiza dentro del ámbito de organización y dirección de un empresario, con sometimiento a las órdenes e instrucciones impartidas por el mismo, y que reuniría en abstracto todos los elementos que caracterizarían el contrato de trabajo en aplicación de lo dispuesto en el art. 1.1 ET. Y esa clave no es otra que la importancia económica que en sí misma tiene la conjunta concurrencia de esos dos requisitos objetivos a los que se refiere el art. 1.3 g) ET, la titularidad de la autorización administrativa de transporte y la propiedad o poder de disposición sobre el vehículo, como elementos que en su conjunto configuran una unidad productiva con valor económico suficiente para ser considerada una infraestructura con relevancia bastante para atribuir a su titular la condición de empresario autónomo y trabajador por cuenta propia excluido del derecho laboral".

En suma, se pondera por la Sala que el criterio de la autorización administrativa exigido a los transportistas con vehículo de su propiedad a partir de un cierto tonelaje, refleja la importancia del medio de transporte en el desarrollo de la actividad, siendo ello determinante a efectos de ponderar el carácter por cuenta ajena o por cuenta propia del servicio que se realiza. La titularidad de la autorización administrativa de transporte y la propiedad o poder de disposición sobre el vehículo, se constituyen, pues, como los elementos esenciales que, en su conjunto, configuran una unidad productiva con valor económico suficiente para ser considerada una infraestructura con relevancia bastante para atribuir a su titular la condición de empresario autónomo y trabajador por cuenta propia, y por tanto excluido del derecho laboral. La relación solo puede ser calificada como laboral cuando se realiza con vehículos que no requieren la autorización, pero que no pueden ser calificados como relación laboral, sino como relación mercantil, máxime cuando, además, los servicios a la empresa demandada se facturaban a través de una sociedad mercantil de la que el actor es socio. Por lo demás, no cumpliéndose en el supuesto de autos los requisitos para que se pueda deducir que se está ante un trabajador autónomo económicamente dependiente (art. 11 de la Ley 20/2007), se confirma la sentencia de instancia que acogió la excepción de falta de jurisdicción del orden social y desestimó la demanda de despido o extinción de contrato, remitiendo al actor a ejercitar su acción ante los órganos de la jurisdicción civil.

Fernando José Cascales es Abogado Académico. Exdirector general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA. Expresidente del Consejo de Obras Públicas y de INSA

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Subir impuestos o inventarse nuevas figuras fiscales es una decisión desacertada, que frenará la recuperación

Peajes

El Gobierno de Sánchez vuelve a la palestra con su intención de cobrar peajes en las autovías españolas en 2024. Esa iniciativa, que responde a la necesidad del Estado de buscar nuevos recursos para costear los servicios públicos ante la abultada deuda que ha generado, es absolutamente inoportuna y acarreará un importante coste para los profesionales del transporte; un gasto adicional que además se extenderá entre el resto de los actores de la cadena de suministro. Los más de 12.000 kilómetros de vías gratuitas de alta capacidad que vertebran España son infraestructuras públicas y su uso, como venimos sosteniendo desde la patronal, en ningún caso debería ser de pago, ya que los españoles hemos sufragado con nuestros impuestos su construcción y mantenimiento diario. Además, elevar impuestos a las empresas o inventarse nuevas figuras fiscales en mitad de una crisis económica como la que venimos atravesando es una decisión completamente desacertada, que frenará la recuperación.

En España, el 95% del transporte de mercancías se realiza por carretera, por lo que resulta todavía un mayor disparate que parte de este dinero se le impute a un sector como el nuestro, que utiliza las autovías como lugar de trabajo, que es generador de riqueza y empleo y que es esencial para que no se produzca desabastecimiento. Lejos de premiar esta condición, se le pretende castigar con un incremento de los costes operativos lo que, a buen seguro, frenará el desarrollo y la competitividad de sus empresas.

A falta de una propuesta formal, todo apunta a que, pese a que desde el Gobierno se nos trasladó su intención de impulsar esta medida con el consenso y el respaldo del sector, finalmente esta podría ser aprobada de manera unilateral.

En todo caso, desde UNO estamos trabajando sin descanso por impulsar el diálogo y la negociación, con el objetivo de que el Ejecutivo reflexione y retroceda en su intención de imponer medidas injustas como esta. Ya es hora de favorecer la competitividad de un sector que viene haciendo frente a otros problemas como el desproporcionado aumento del precio de los combustibles -que está afectando al margen de beneficio de las empresas- o el déficit de 15.000 transportistas que existe en nuestro país.

presidencia@unologistica.org

SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

La manera en que se salga de la crisis determinará, durante largo tiempo, el futuro de nuestra economía

Sobrevivir

El Banco de España calcula que entre un 6 y un 10 por ciento de las empresas están abocadas al cierre porque, además de no poder hacer frente a sus obligaciones, tampoco serán rentables en próximos años.

Otro grupo de empresas, entre un 15 y un 20 por ciento, son catalogadas de insolventes, porque sus resultados futuros no les permitirán afrontar sus deudas.

Estamos hablando de, al menos, una cuarta parte de las empresas del país, un porcentaje considerable pero en absoluto sorprendente cuando se conoce el enorme endeudamiento de las empresas españolas, casi un 150 por ciento del producto interno bruto (PIB).

Cuando la situación se normalice, todo apunta a que se va a producir una cascada de cierres, con o sin concursos de acreedores, lo que anticipa que el sistema bancario, cuyos niveles de solvencia son los más bajos de Europa, va a atravesar por serios problemas de sostenibilidad.

Por otro lado, el apoyo público a las empresas se ha caracterizado por su mezquindad y lentitud. Planteado con medios muy limitados y con un año de retraso en relación a Europa, todavía no ha repartido un duro debido a los numerosos requisitos exigidos, de los que se quejan las propias instancias oficiales.

Al Gobierno le ha resultado mucho más fácil, y desde luego más rentable, electoralmente hablando, subirles el sueldo a funcionarios y pensionistas, y se ha quedado sin margen para nada más.

Aunque estamos lejos de haber iniciado una recuperación sostenida (las últimas previsiones suponen correcciones a la baja), parece evidente que la manera en que se salga de la crisis determinará el futuro de nuestra economía durante un largo período de tiempo.

Como ha dicho la directora del Fondo Monetario Internacional (FMI): "Estamos en un punto de inflexión: lo que hagamos ahora conformará el mundo pospandemia".

Con un apoyo raquítico por parte del Estado, un respaldo problemático del sistema bancario, y la sospecha de que el reparto de los fondos europeos va ser cualquier cosa menos transparente y objetiva, las empresas lo van a tener crudo para sobrevivir en ese mundo nuevo que nos espera a la vuelta de la esquina.

SAL GORDA

La línea ferroviaria directa entre Madrid y Aranda de Duero-Burgos se encuentra inactiva desde hace una década. Corría el año 2011 cuando se paralizaron los tráficos como consecuencia de un accidente durante las obras de reparación del túnel de Somosierra, en la provincia de Madrid. Desde entonces, ni un solo tren ha recorrido estas vías. Junta de Castilla y León, Administraciones locales y Cámara de Comercio de Burgos han venido reivindicando en todo este tiempo la necesidad de su vuelta a la actividad. El Gobierno de **Alfonso Fernández Mañueco** ha llegado a declarar como "situación de especial y extraordinaria trascendencia y urgente actuación" la reapertura para el tráfico de mercancías del ramal ferroviario entre Aranda de Duero y Madrid y su incorporación en el futuro ramal central del Corredor Atlántico. El objetivo es que el Corredor Central, que tiene origen en Algeciras, tenga un ramal desde Madrid hasta las provincias del norte del país a través de la línea de Aranda de Duero y Burgos. Una década después, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Raquel Sánchez**, ha anunciado que se van a impulsar los trabajos necesarios para despejar el túnel como primer paso para reactivar la línea ferroviaria del tren directo Madrid-Aranda de Duero-Burgos. La actuación correrá a cargo del Adif, dentro del capítulo de inversiones al mantenimiento ferroviario, y tendrá un coste estimado de 10 millones de euros. Paralelamente, el Ministerio tiene previsto ejecutar un "análisis de viabilidad para la reapertura de la línea". Los defensores del tren directo reciben con satisfacción la decisión de desatascar la línea, pero recelan de que este nuevo estudio retrase una vez más su regreso. **Casius**

LOGÍSTICA MEDIANTE



Ana González

Mucho tenemos que agradecer a todos los profesionales de la cadena de suministro del sector sanitario, que realizaron auténticas proezas en el inicio de la pandemia para paliar una crisis sanitaria sin precedentes

Retos en la logística sanitaria

La llegada abrupta de la COVID-19 causó una disrupción en todas las cadenas de suministro que se vieron fuertemente impactadas, bien por un parón en su actividad, o por el contrario, por la necesidad de seguir operando con enormes dificultades como fue el caso de los bienes esenciales. Uno de esos sectores que vio exponencialmente incrementada su actividad fue el sanitario, que durante el estado de emergencia trabajó sin descanso, para poder abastecer toda una compleja red de suministro con el fin de llegar a los distintos centros.

El test de tortura al que se vio sometida la logística sanitaria puso de relevancia la necesidad de acometer cambios estructurales y rediseñar determinados procesos para adaptarse a un entorno que es más volátil, incierto complejo y ambiguo que nunca. Si tenemos en cuenta que cerca del 40% del gasto hospitalario se debe al suministro de materiales para la operativa diaria, esta optimización deviene crítica y estratégica.

El CEL lleva desde 2011 liderando el único comité de Logística Sanitaria que hay en España, y que agrupa a más de 40 institu-

ciones públicas y privadas de todo el territorio nacional. El año pasado este comité realizó un informe técnico sobre la problemática, necesidades y acciones a desarrollar, con el objetivo de aportar una serie de recomendaciones de interés común basadas en la experiencia de los miembros. Este trabajo se recogió en un manifiesto con medidas y buenas prácticas que puedan inspirar a las autoridades competentes, servicios de salud y otras organizaciones.

Entre las recomendaciones hay dos áreas prioritarias que la gestión de la cadena de suministro sanitaria debería acometer: la estandarización de procesos y del catálogo de materiales, no solo en el ámbito autonómico sino nacional, y la incorporación de herramientas de planificación a sus procesos de aprovisionamiento, que podrían beneficiarse de la experiencia del sector de gran consumo.

Congresos de Logística Sanitaria como el que el CEL realizará el 17 de noviembre, son sin duda buenos foros para difundir buenas prácticas y ayudar a los profesionales en el camino de la colaboración y la eficiencia de la cadena de valor sanitaria.

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

Hay pólizas que bien excluyen de cobertura la mercancía frágil, o bien no está designada expresamente como cubierta

Mercancía frágil

Es habitual que la mercancía frágil tenga un alto valor, lo que implica que, en caso de sufrir daños durante el transporte sea relevante si está o no cubierta por el seguro del transportista, y si el transportista o su seguro se pueden beneficiar de la limitación de responsabilidad legal atendiendo al peso de la mercancía dañada.

Hay pólizas que bien excluyen de cobertura la carga frágil, o bien no está designada expresamente como cubierta. Este problema se planteó en un caso de planchas de mármol. La RAE alude al término frágil como quebradizo, que con facilidad se hace pedazos. Como señaló el tribunal, la facilidad es un término equívoco sometido a gradación. No tiene la misma fragilidad un bloque de mármol que una plancha de ese material. Así, ante la duda y la dificultad de delimitar si la carga es o no frágil, se resolvió a favor del asegurado y la aseguradora tuvo que indemnizar por los daños.

En lo que se refiere a la responsabilidad del transportista, los tribunales son especialmente estrictos, con facilidad consideran que ha existido culpa grave y obligan a reembolsar el valor íntegro de la carga. Por ejemplo, en una ocasión se transportaba maquinaria de precisión frágil en una caja en la que se veía el signo de una copa. A la llegada a destino se apreciaron daños debido a una aparente y reiterada mala manipulación. El signo de la copa de frágil fue suficiente para sostener que el transportista debía conocer la fragilidad de la mercancía, la mala manipulación fue así grave y suficiente para obligar al transportista a pagar el valor de la maquinaria. El transportista tiene la oportunidad de hacer reservas sobre la deficiente adecuación o embalaje de la mercancía. En otro caso de daños externos e internos a una máquina de precisión sobre palé y rodeada de plástico, el transportista defendía que no recibió instrucciones y mantenía que la máquina carecía realmente de embalaje. El tribunal dijo que, de ser así, debía haber realizado las reservas oportunas sobre insuficiencia de embalaje en el momento de cargar. Según lo visto, el seguro debe incluir expresamente mercancía frágil para evitar dudas. Durante el transporte cuidar la carga como si se fuera a romper en cualquier momento, porque no habrá excusas y se reembolsará el valor del daño sin limitación.

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“El ferrocarril es la clave para poder reducir las emisiones de CO2 del sector del transporte”.

Bernd Hullerum
CEO Transfesa Logistics

“Nos vemos forzados a adoptar medidas, sean las que sean, para evitar el riesgo de quiebra estructural del sector”.

Lara San Miguel
Secretaria general de ACTM

“La crisis de los microchips nos ocupará todo 2022”.

Juan López Frade
Presidente de Suzuki Ibérica

“Estamos acercando el ferrocarril a las empresas para que los contenedores viajen por este modo”.

Aurelio Martínez
Presidente del Puerto de Valencia

“Las inversiones para impulsar el corredor central se tienen que hacer, está infrutilizado”.

Carlos Rubio
Presidente del Puerto de Málaga

“No hacemos más que darle vueltas a cómo debería ser el edificio última milla y no está claro”.

Cristian Oller
Dir. gral. de Prologis en España

“El paso central por el Pirineo será una gran oportunidad de crecimiento”.

Ismael de Marcos
Presidente de Atea Aragón OLT

“No hace falta conductores, sino que faltan trabajadores que quieran ser esclavos”.

Juan Antonio Martínez Salvadores
FeSMC UGTcYL

“No se ha valorado suficientemente la aportación de las navieras a la cadena de suministro”.

Jon Azarloza
CEO Grupo VASCO

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Ramón Valdivia**
Dir. gral. de Astic

El director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia, ha entrado a formar parte del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). La presencia de Valdivia, que actualmente es miembro de la Comisión de Finanzas de la IRU, posiciona al sector español del transporte por carretera dentro de los órganos de decisión de esta organización.



↑ **Carlos Marín**
Dir. Transcentro Marín

Transcentro Marín, de la mano con su cliente Calidad Pascual, mantiene su apuesta por los combustibles menos contaminantes en el transporte. La empresa dirigida por Carlos Marín da un paso más en su estrategia de incorporar vehículos propulsados por gas natural licuado (GNL) y proyecta utilizar el biometano ya a corto plazo. La iniciativa supone un avance tanto en la línea de la sostenibilidad como en la de la economía circular.



↑ **Juan José Arroyo**
Pdte. Grupo Sea&Ports

La captación de nuevos flujos ‘import-export’ para el puerto de Bahía de Algeciras es uno de los empeños de Grupo Sea&Ports a través de la consistente oferta de bodega que ha posicionado la naviera HMM en el enclave. Bajo el timón de Juan José Arroyo, el grupo español, agente general de la surcoreana, los tráficos de mercancías han empezado a crecer a doble dígito aumentando el peso del tráfico con Asia en el puerto español.



↓ **J. L. Mtez-Almeida**
Alcalde de Madrid

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera muestra su indignación por haber sido ignoradas todas sus propuestas en la nueva Ordenanza de Movilidad. El Comité regional recuerda que el actual Gobierno municipal prometió en la oposición la eliminación de Madrid Central, por ejemplo. Sin embargo, la nueva ordenanza supone apenas el cambio de nombre a Zona de Bajas Emisiones y la ampliación de su ámbito a casi toda la ciudad.

AGENDA

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/

CONGRESO NACIONAL DE CETM

Conferencia y Exhibición
5-7 de mayo de 2022
Alicante
www.cetm.es

BREAKBULK EUROPE

Conferencia y Exhibición
17-19 de mayo de 2022 - Róterdam
www.europe.breakbulk.com/Home

SIL BARCELONA

Conferencia y Exhibición
31 de mayo-2 de junio de 2022
Barcelona
www.silbcn.com

TRANSPORT LOGISTIC CHINA

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

XII CONGRESO FETEIA

Conferencia
29 de septiembre-2 de octubre - Algeciras
www.feteia.org

REVISTA DE PRENSA *Internacional*Seatrade
Maritime News

China dificulta cambios de tripulación por COVID-19

Según el indicador de cambio de tripulación de la Declaración de Neptuno, el número de marinos a bordo de buques más allá de la duración de sus contratos disminuyó al 7,1 por ciento a principios de noviembre, en comparación con el 7,9 por ciento del mes anterior. La tasa de vacunación de los profesionales de mar también aumentó al 41 por ciento en noviembre, en comparación con el 31 por ciento en octubre, ya que más países y puertos ofrecen las vacunas a la tripulación internacional. Sin embargo,

las crecientes restricciones de China, con el objetivo de mantener una política de cero extensión de la pandemia de la COVID-19, están haciendo que sea cada vez más difícil repatriar a las tripulaciones del gigante asiático que están embarcadas.



Panamá y Suez proyectan modificar sus tarifas

La Autoridad del Canal de Panamá (PCA) está planeando una transición verde que comenzará con un programa de desarrollo a largo plazo de 70.000 millones de dólares para alcanzar las cero emisiones de carbono en 2050. Parte del plan es

desarrollar energía limpia para las operaciones de puertos y canales, incluidos los vehículos y la renovación de su flota de 75 remolcadores utilizados para ayudar a los barcos a transitar por el canal americano. Además, la PCA planea implementar un esquema de tarifas diferenciadas, que permitirá que los buques menos contaminantes ofrezcan una prima verde, cobrando precios más bajos por la reducción de los gases de efecto invernadero emitidos. Por su parte, la Autoridad del Canal de Suez anunció un aumento del 6 por ciento en los cargos a partir de febrero en todos los buques, excepto los cruceros y los buques tanque de GNL.



La congestión logística impulsa la carga aérea

La demanda de carga aérea continuó aumentando en el pasado mes de septiembre, ya que los problemas en curso en la cadena de suministro empujaron a las empresas a utilizar este transporte. Las últimas cifras de la asociación de aerolíneas IATA muestran que la demanda en términos de toneladas-km de carga (CTK) aumentó un 9,1 por ciento en septiembre en comparación con el mismo mes de 2019. La capacidad en CTK disponible para septiembre se redujo en un 8,9 por ciento con respecto a dos años an-

tes y, como resultado, los factores de carga mejoraron en 9,1 puntos porcentuales hasta el 55,3 por ciento. IATA aseguró que “el comercio y la actividad manufacturera se ven afectados por los problemas de la cadena de suministro, pero la carga aérea se beneficia de su velocidad, lo que ayuda a satisfacer la demanda de la temporada alta y le permitirá continuar creciendo”. La demanda en el transporte de carga aérea de América del Norte aumentó un 22,6 por ciento en septiembre en comparación con dos años antes. Por su parte, las aerolíneas europeas registraron un aumento del 5,9 por ciento en comparación con 2019, según los últimos datos de IATA.

IGOR BEGUIRISTAIN

DIRECTOR GENERAL DE LODISNA

“Es clave trabajar con la Administración para dignificar la actividad del transporte”

IÑAKI EGUÍA. Pamplona

– Tras una trayectoria vinculada a la industria, entra este año a gestionar Lodisna, una empresa del Top 100 del transporte por carretera en España. ¿Qué se ha encontrado?

– Procedo del sector de la automoción, en la última década en Norteamérica, por tanto, viendo a los operadores de transporte al otro lado de la barrera. Esta experiencia profesional me ha dado una visión muy amplia para conocer las necesidades logísticas de los distintos clientes industriales y del *ecommerce*, al tiempo que me ha facilitado adaptarme, de una forma ágil y rápida, al sector del transporte.

– ¿Qué oportunidades de mejora presenta este sector para incrementar su rentabilidad?

– El transporte es una actividad clave para el desarrollo económico de cualquier sociedad que presenta potencialidades para progresar en la gestión de la calidad, la digitalización y su industrialización. Al igual que con otros sectores, en el transporte es necesario medir los procesos estandarizados con indicadores para tomar las decisiones adecuadas en tiempo real. Además, el transporte tiene que evolucionar hacia su industrialización para alinearla con los objetivos de avanzar en su eficiencia operativa y medioambiental.

– El Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano consultivo con la Administración, ha dado un ultimátum al Gobierno y no descarta ‘medidas excepcionales’ ‘ante un riesgo cierto de quiebra estructural’. ¿Cuál es el estado de salud del sector?

– El transporte por carretera es un sector estratégico y, en general, es una actividad madura. Sin embargo, no veo que estemos alineados ni entre las propias empresas del sector, ni con la Administración, ni con los demandantes de nuestros servicios para evolucionar hacia un objetivo común de mejorar en el corto plazo. Tenemos unas necesidades que deben ser resueltas de manera inmediata, como el desarrollo de las infraestructuras, minimizar el impacto del incremento del gasóleo o el relevo generacional de los conductores. Hay una serie de factores que ni el propio sector del transporte puede resolver en solitario, por lo que junto con la Administración y los cargadores debemos remar en la misma dirección.

– Uno de los caballos de batalla es la

Igor Beguiristain se ha incorporado este año a la empresa navarra Lodisna, especializada en transporte internacional por carretera con doble conductor. Por ello, ante la actual escasez de transportistas, considera “clave trabajar con la Administración para dignificar la actividad”. Además, el operador, participado por Elcano Partners, elabora un plan estratégico para crecer un 50 por ciento en cuatro años solo en el negocio del transporte internacional *express*.

carga y descarga. ¿Debería ser responsabilidad de los cargadores, como ocurre desde el pasado mes de septiembre en Portugal?

– Considero que las condiciones de trabajo de los transportistas son duras, dado que conllevan muchas horas de trabajo de conducción. Si queremos garantizar una seguridad vial es evidente que añadir trabajos adicionales a los conductores no va en la dirección adecuada con ese objetivo, en el que todos somos responsables. Además, en muchas ocasiones, con la carga y descarga se encuentran en una situación de indefinición de responsabilidades, y no está ni siquiera retribuida.

– ¿Ve posible lograr esta reivindicación en España durante los próximos meses?

– No veo que a corto plazo haya

una alineación en las demandas entre las diferentes partes para alcanzar unas directrices comunes en la carga y la descarga.

– Lodisna está especializada en transporte internacional urgente de carga completa con doble conductor. ¿Está afectando la falta de transportistas a Lodisna?

– Nuestra empresa está cubierta en su totalidad por personal propio, y creo que es una virtud que ofrece un mayor control de la operativa con respecto a la inmensa mayoría de los competidores españoles. La falta global de conductores supone para Lodisna un problema que dificulta el relevo generacional. Para afrontar esta situación, diversificamos nuestras fuentes de contratación en varios países europeos.

– ¿Qué medidas cree que habría que poner encima de la mesa para hacer más atractiva la profesión? ¿Es solo una cuestión de dinero?

– Considero que es clave trabajar con la Administración para dignificar la actividad del transportista en un país que tiene una tasa del 38 por ciento de paro juvenil, y en un sector que ofrece grandes oportunidades para incorporar a la mujer. Esta profesión es muy digna y está bien retribuida, pero requiere de personal con mayores niveles de conocimiento, debido a que los camiones son cada vez más avanzados tecnológicamente, los clientes incorporan nuevos requerimientos y procesos de digitalización y las rutas internacionales exigen desenvolverse en diferentes idiomas. Las empresas tenemos que seguir garantizando unos salarios dignos y flexibilizando las condiciones de trabajo. Desde la Administración se debe ayudar a que el coste económico de tener un carnet de conducir profesional, que se puede elevar a cerca de 5.000 euros, no suponga un obstáculo para incorporar a nuevos

profesionales. Además, las instituciones tienen que desarrollar áreas de servicios y aparcamientos adecuados para que los transportistas, hombres y mujeres, puedan descansar, cocinar, asearse, etc.

– ¿Cuáles son los sectores a los que presta Lodisna servicio?

– Estamos muy diversificados con clientes de textil, *retail*, automoción, químico, comercio electrónico o transitarios.

– La diversificación es uno de los principales ejes del plan de crecimiento de Lodisna. ¿En qué nuevos ámbitos se centrará este proceso?

– Estamos dispuestos a seguir desarrollando Lodisna de manera orgánica e inorgánica. En el primer eje queremos seguir creciendo en el transporte internacional *express* con los clientes actuales, incorporando nuevos, entrando en nuevos sectores y en más países. Además, vamos a seguir ampliando nuestro negocio añadiendo nuevas actividades asociadas al transporte.

– ¿Proyecta Lodisna potenciar la actividad logística?

– Queremos hacer proyectos a medida que generen valor añadido a nuestros clientes, lo que implicará el control de *stocks*, procesos de calidad, servicios de *picking*, de reempaques, incluso de ingeniería de procesos para ayudar a hacer el ensamble final de sus productos, y también en los vinculados a la distribución en la última milla. Recientemente hemos incorporado unos 5.000 metros cuadrados de almacenes propios en la Ciudad del Transporte de Pamplona y con el compromiso de aumentar su superficie hasta los 9.000. Además, analizaremos estar presentes con nuevas instalaciones en Francia en las áreas de Bayona, así como de Marsella.

– ¿Qué nuevos perfiles profesionales demanda Lodisna para acometer esta diversificación?

– Primero queremos seguir desarrollando el reciclaje y la preparación de nuestro personal propio para alinear su conocimiento con los nuevos proyectos previstos en el plan estratégico. En paralelo incorporaremos nuevos perfiles. Entre las últimas contrataciones está un director de calidad, también procedente del sector de automoción, así como un director corporativo comercial de desarrollo de negocio y comunicación.

– Se plantea Lodisna una apuesta por la intermodalidad.

PLAN ESTRATÉGICO

Esperamos crecer un 50% en el transporte internacional *express* en cuatro años

CARGA Y DESCARGA

Añadir trabajos adicionales a los conductores no va en la dirección adecuada para la seguridad vial

DESCARBONIZACIÓN

La reconversión de la práctica totalidad de la flota se producirá entre 2030 y 2040

LA ENTREVISTA



El personaje

Vida: Igor Beguiristain Osés nació en Pamplona en 1980.

Obra: Licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Pública de Navarra. Antes de su incorporación a Lodisna, Beguiristain ha sido director general de la multinacional luxemburguesa de automoción Cebi en Norteamérica. Anteriormente, fue director financiero de la multinacional alemana Kayser Automotive Systems en Norteamérica, tras desarrollar una etapa en el departamento de finanzas de Orona, cooperativa del Grupo Mondragón.

Milagros: Comandar el nuevo plan estratégico de Lodisna para reforzar su posición como operador referente en el segmento del transporte internacional con doble conductor. Este desarrollo del transportista navarro también englobará la diversificación de su negocio con la incorporación de nuevas actividades logísticas.

– No lo hemos hecho habitualmente porque nuestro negocio central estaba enfocado mayoritariamente al transporte internacional con doble conductor. Sin embargo, hemos participado en proyectos con mercancía procedente de China que llegaba en ferrocarril, que posteriormente nos encargamos de su distribución en Europa. Nuestros clientes nos están empezando a solicitar la intermodalidad para optimizar los recursos y estamos estudiándolos. Estamos dispuestos a invertir en cualquier proyecto que sea beneficioso para las partes.

– **¿Qué proyectos impulsan para avanzar en la digitalización?**

– Próximamente pondremos en marcha un nuevo sistema de planificación de recursos empresariales (ERP). También ampliamos la capacidad y conectividad de nuestra torre de control tanto hacia el ERP como con las cabezas tractoras. Además, apostamos por desarrollar *software* a medida, así como en

incorporar el CMR electrónico.

– **Junto con la diversificación y la digitalización ¿en qué otros ejes trabaja Lodisna para mejorar su rentabilidad?**

- Estamos volcados en mejorar los indicadores de eficiencia en la operación.

– **Este año Lodisna cumple el primer quinquenio de la incorporación del fondo Elcano Partners a su capital. Una etapa en la que la pandemia ha trastocado las previsiones de desarrollo. En este escenario de mayor incertidumbre, ¿qué nuevos objetivos se marcan para el próximo quinquenio?**

- El plan estratégico que estamos desarrollando contempla que la actividad principal del transporte por carretera internacional *express* crezca un 50 por ciento en los próximos cuatro años.

– **¿Cómo afronta Lodisna la actual escalada del encarecimiento del gasóleo?**

- Es una situación complicada. El

incremento acumulado de más de un 35 por ciento del precio del combustible en lo que llevamos de este año merma la rentabilidad de nuestras operaciones. Tratamos de amortiguarlo con eficiencias en la producción. Además, es un momento para revisar las condiciones comerciales con proveedores y clientes a través de minimizar el impacto con indexaciones, incrementos de precios o descuentos por parte de los proveedores. Sin embargo, una parte de este encarecimiento tendrá que ser absorbido en el precio final del cliente.

– **El pago por uso de las autovías es otro de los frentes que amenaza al transporte por carretera ¿Considera que esta medida se implantará a corto plazo?**

- No lo sé. El Gobierno está empujando distintas medidas. Una es el pago por uso y otra es los convenios sectoriales. Parece que van hacia su aplicación. Nos afectará, aunque nuestra actividad se centra en

Europa, donde ya pagamos peajes.

– **¿Tiene definida Lodisna su hoja de ruta para la descarbonización?**

- Lodisna ha reducido sus consumos de gasóleo en más de un 25 por ciento en los últimos cuatro años a través de la renovación de cabezas tractoras cada trienio, el desarrollo de *software* para controlar sus consumos, y con medidas de industrialización en los camiones. Seguiremos con estas políticas, además de cooperar en proyectos de mejora de eficiencia energética de procesos productivos con entidades tecnológicas del País Vasco y de Navarra.

– **¿En qué plazos considera que el transporte internacional acometerá la sustitución del gasóleo por otros carburantes más sostenibles?**

- El grado de madurez de los camiones propulsados por hidrógeno o motor eléctrico, junto con el desarrollo de sus infraestructuras de abastecimiento, posibilitará dicho avance. Creo que entre 2030 y 2040 se producirá la reconversión de la práctica totalidad de la flota a los nuevos recursos energéticos.

– **¿Qué ha supuesto el 'Brexit' en la operativa de Lodisna?**

- Nuestras rutas han descartado el mercado británico para centrarse en Francia, Benelux, Alemania, Italia y en el resto de la UE.

– **¿Cómo afecta a Lodisna la actual tensión en la cadena de suministro?**

- Afortunadamente no estamos sufriendo gracias a la diversificación de nuestra cartera de clientes.

– **¿Es partidario de aumentar los pesos y las dimensiones de los camiones?**

- No lo veo mal siempre y cuando que las infraestructuras, la legislación y la rentabilidad empresarial se adapten a su empleo.



El Comité aprovecha las negociaciones con el Gobierno para reivindicar un 'coste mínimo'

El sector pide prohibir por ley realizar servicios de transporte por debajo de los costes de los Observatorios del Ministerio, con el anuncio de 'cierre patronal' antes de Navidad

► El Comité Nacional del Transporte por Carretera, con el anuncio de un 'cese de actividad', como telón de fondo, ha aprovechado las negociaciones con el Gobierno para volver reclamar que se prohíba por ley realizar servicios de transporte por debajo de los costes mínimos referenciados en los Observatorios del Ministerio de Transportes.

ALFONSO ALDAY. Madrid

Tensa calma en el sector tras la convocatoria del Comité Nacional del Transporte por Carretera de tres días de "cese de actividad" justo antes de la Navidad. Los días 20, 21 y 22 de diciembre. El anuncio, que ha causado "sorpresa" entre los cargadores, se produce en un contexto de fuerte subida de los precios del combustible, más de un 30 por ciento desde mayo del pasado año, y en una coyuntura marcada por el colapso de las cadenas de suministro globales y la escasez de conductores profesionales.

Al cierre de esta edición, el Comité Nacional, que preside Carmelo González, seguía esperando una respuesta del Ministerio de Transpor-



Carmelo González, presidente del CNTC.

tes a sus aportaciones al conocido como 'Plan Impulsa', para avanzar en las reivindicaciones planteadas desde hace más de dos años, de las que solo ha salido adelante el régimen sancionador contra la morosidad en el transporte.

El informe, al que ha tenido acceso este periódico, incluye un conjunto de cuestiones no abordadas en el



Raquel Sánchez, ministra de Transportes.

borrador elaborado por el departamento que dirige la ministra Raquel Sánchez, junto a varias puntualizaciones sobre las medidas que conforman el documento.

Entre las nuevas reivindicaciones planteadas destaca el 'coste mínimo', que varios años después vuelve a estar en la mesa de las negociaciones entre los transportistas y

el Gobierno. En concreto, el Comité Nacional reclama una regulación legal que "sancione la contratación de servicios de transporte que no cubran, al menos, los costes de explotación de la actividad". Y para fijar la línea roja, el sector señala los costes mínimos de transporte referenciados en los Observatorios publicados por el Ministerio. Para Fenadismar "es imprescindible que el Gobierno adopte medidas urgentes que garanticen que los transportistas puedan repercutir dichos incrementos en sus tarifas, evitando de este modo continuar trabajando a pérdidas".

Es una nueva versión de la controvertida 'tarifa mínima de obligado cumplimiento', otrora vigente en el sector, que "parece alejada de la Europa del siglo XXI", según apuntan fuentes empresariales consultadas por este periódico, que creen que "no tendrá ningún recorrido".

PACTO EN CONTRARIO

El Comité, además, vuelve a insistir en la modificación de la ley de contrato de transporte, de cara a derogar la posibilidad del pacto en contrario en la aplicación de la cláusula de revisión del precio del combustible y operaciones de carga y descarga, así como para reducir el tiempo previsto para la paralización y su pago efectivo por parte de los cargadores.

Al mismo tiempo, el sector demanda la digitalización de los contratos de transporte y de los documentos utilizados como garantes del cumplimiento del contenido de los mismos. También pide racionalizar la

El 'coste mínimo' vuelve a la mesa de las negociaciones

figura del tender, "evitando los abusos sobre los transportistas, concienciando a los cargadores sobre la necesidad de relaciones estables en la búsqueda conjunta de eficiencias y reparto de beneficios".

Entre las nuevas propuestas aportadas figura, igualmente, la supresión del IAE. De este modo, según el informe, "se evitaría, por un lado, la distorsión de las condiciones de competencia, dependiendo única-




MARÍTIMA del PRINCIPADO
www.marprin.com


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

AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE ADUANAS
OPERADORES PORTUARIOS






We Deliver Value
价值·因运而生



Diamond Line, Diamond Quality!



www.coscospain.com



Carretera / 15

Codognotto Spain proyecta saltar al ferrocarril en sus tráficos con Italia durante el próximo ejercicio



Marítimo / 16-17

Los puertos españoles, 'puente marítimo' que une los mercados de América Latina y Europa

A la espera de algo más que "buenas palabras" del Ministerio

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, que ya había anunciado "medidas excepcionales" ante un "riesgo cierto de quiebra estructural", ha dicho basta y llama a movilizarse antes de la Navidad. El Pleno del Departamento de Mercancías ha convocado tres días de "cese de actividad" entre el 20 y el 22 de diciembre tras reiterar el "estado de abandono" por parte del Ejecutivo de Sánchez y la falta de respuesta a sus reivindicaciones. Un anuncio similar al realizado a mediados del pasado año, que logró cerrar unos compromisos con el Gobierno en julio de 2020,

suscritos por el entonces número dos del Ministerio, Pedro Saura. El Comité recuerda, a través de un duro comunicado, que se ha "agotado la paciencia del sector y los canales razonables de negociación" tras varios años esperando la concreción de medidas a sus principales demandas, como la prohibición de que los conductores realicen la carga y descarga de los camiones, la no implantación de peajes, la aplicación obligatoria de la cláusula de revisión del coste de combustible o la construcción de áreas de descanso seguras para los transportistas, entre otras.

Los transportistas también acusan a los cargadores de "una absoluta falta de sensibilidad" en la presente coyuntura económica. De hecho, en el mismo comunicado denuncian que "se aprovechan de la posición de dominio que le concede la vigente regulación del contrato de transporte de mercancías", provocando, incluso, un "enorme problema de falta de conductores profesionales, ante el trato degradante e inhumano en las condiciones en las que realizan su trabajo". El Comité Nacional advierte de que "solo un cambio radical y urgente por parte del Gobierno y clientes podría evitar este

conflicto".

Por su parte, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, aseguró que el Gobierno aún "tiene margen" para llegar a un acuerdo con los transportistas que evite el paro, según aseguró durante su intervención en un encuentro organizado en Madrid por Nueva Economía Fórum. Sánchez aprovechó el acto para anunciar que antes de que acabe este mes, se aprobará por real decreto la regulación de una nueva transferencia de 400 millones en subvenciones para descarbonizar el transporte profesional por carretera.

mente de la forma jurídica que adopta el empresario y, por otro, un incremento desmesurado de las cuotas tributarias". Sobre la problemática de la carga y la descarga, uno de los principales caballos de batalla de los transportistas, el Comité insiste en la necesidad de "clarificar el marco normativo para prohibir que los conductores por norma general realicen estas labores", siguiendo el ejemplo de Portugal. En este sentido, la secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera, en un reciente encuentro con el presidente del Comité, Carmelo González,

avanzó la reunión mantenida por la Dirección General de Transporte Terrestre con sus homólogos de Portugal, para conocer de primera mano los cambios realizados por el país vecino en esta materia. En cuanto al pago por uso, la secretaria de Estado también reiteró el compromiso del Ministerio de no implantar el pago por uso a los

El Comité Nacional pide racionalizar la figura del tender para "evitar abusos"

transportistas profesionales sin el consenso del sector. Un anuncio que contrasta con el discurso de la propia ministra ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. "Estamos trabajando en una propuesta de tarificación de la red de carreteras de alta capacidad del Estado", señaló Sánchez. En dicho encuentro también se analizaron las principales medidas previstas en el borrador del Plan Impulsa, orientado al "reforzamiento del sector, la mejora de su prestigio y su robustez como sector económico". No obstante, el sector sigue esperando "algo más que buenas palabras" y recuerda que "hace falta que nos tomen en serio a los transportistas y ofrezcan soluciones", como apunta CETM, asociación más representativa en el seno del Comité Nacional. Por último, los transportistas reiteran que harán más énfasis en las medidas que aporten "oxígeno" económico a las tesorerías.

Nuevas propuestas

Desvíos hacia vías de peaje. El Comité muestra su rechazo y pide que sea gratuito en caso de que las circunstancias exijan un desvío.

Contrato de transporte. Derogar la posibilidad de pacto en contrario en la aplicación de la cláusula de revisión del precio del gasóleo y las operaciones de carga y descarga.

Figura de los tenders. Los transportistas piden racionalizar la figura del tender con el fin de evitar los abusos de los cargadores.

Supresión del IAE. El objetivo es evitar la distorsión de las condiciones de competencia, dependiendo únicamente de la forma jurídica que adopta el empresario para su actuación, así como el incremento desmesurado de las cuotas tributarias.

Acceso de las Pymes a la financiación. Habilitar nuevas líneas ICO de financiación específica para el sector.

Coste mínimo. El Comité pide prohibir por ley la realización de servicios de transporte por debajo de los costes mínimos referenciados en los Observatorios.

'Brexit.' El sector pide mantener una legislación flexible y adecuar los sistemas aduaneros y fitosanitarios a las exigencias y necesidades de la nueva situación.

nas palabras" y recuerda que "hace falta que nos tomen en serio a los transportistas y ofrezcan soluciones", como apunta CETM, asociación más representativa en el seno del Comité Nacional. Por último, los transportistas reiteran que harán más énfasis en las medidas que aporten "oxígeno" económico a las tesorerías.

BOLUDA LINES

Daily Canarias

Conexión diaria con la península

La flota + operativa
El mejor Transit Time

boluda.com.es

CARRETERA

Transportes Cruz se sitúa entre los 25 mayores operadores frigoríficos al comprar a Eurosol Cargo

El operador navarro eleva un 60% su cifra de negocio para situarla en 37 millones de euros

► La navarra Transportes Cruz da un salto de envergadura con la compra de la compañía murciana Eurosol Cargo, que le posiciona entre los 25 mayores operadores frigoríficos por carretera. Las dos empresas suman una flota de 270 camiones y alcanzan una cifra de negocio acumulada de 37 millones de euros generados en 2020.

IÑAKI EGUIA. Berrioplano

El sector frigorífico por carretera en Navarra vuelve a ser noticia tras la adquisición hace un año de Transportes Oteiza por el grupo Olano. En esta ocasión, Transportes Cruz ha tomado el control de Eurosol Cargo. La operación se produce tras la búsqueda por parte de los propietarios de la compañía murciana de un socio que diese continuidad a su actividad de transporte refrigerado, ante la falta de un rele-

vo generacional. Con su integración, Transportes Cruz eleva sus ingresos cerca de un 60 por ciento para posicionarse en el Top 25 de un ranking español de transporte a temperatura controlada, que está liderado, con un dominio absoluto, por el grupo Primafrío.

El operador navarro ha valorado especialmente la capacidad del equipo humano que forma parte de Eurosol Cargo, así como la complementariedad de su ubicación, de la oferta de destinos y del tipo de cargas que maneja. Según recalcan desde la empresa compradora, estas características del transportista murciano “posibilitarán obtener una mejor integración de ambas empresas”.

Con la incorporación de Eurosol Cargo, la estrategia de Transportes Cruz pasa por acelerar su crecimiento mediante la explotación de las sinergias potenciales que genera esta unión empresarial.



Transportes Cruz gestiona 270 camiones tras compras a Eurosol Cargo.

TRANSPORTES CRUZ + EUROSOL CARGO

	2019	2018	%19/18	2017	2016
CIFRA DE NEGOCIO	38,24	38,68	-1%	38,60	36,58
Transportes Cruz SL	22,58	22,52	+0%	22,03	19,87
Eurosol Cargo SA	15,66	16,16	-3%	16,58	16,71
Ebitda	3,20	2,79	+15%	3,35	4,32
Resultado del ejercicio	0,80	0,48	+65%	1,13	1,65
Patrimonio neto	10,86	10,19	+7%	10,34	9,36
Empleo	254	257	-1%	250	233

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Transportes Cruz cuenta con bases logísticas en Orkoien y Berrioplano (Navarra), Noblejas (Toledo) y San Isidro de Albaterra (Alicante) que suman más de 27.000 metros cuadrados de superficie. La compañía navarra, fundada en 1975, opera con una flota de 190 camiones propios y subcontratados, que en su mayor parte están dedicados a realizar diversas rutas internacionales.

Transportes Cruz, que dispone de una plantilla de 170 empleados, “generó una cifra de negocio que

superó los 23 millones de euros durante el pasado ejercicio”, según revela en su comunicado.

Por su parte, Eurosol Cargo gestiona una flota de 80 vehículos, y dispone en Calasparra (Murcia) de unas instalaciones con una extensión de 28.000 metros cuadrados. Esta empresa, fundada en 2005 y que cuenta con una plantilla integrada por un centenar de empleados, registró unos ingresos de 14 millones de euros en 2020 con su actividad de transporte.

CARGADORES

Exportadores denuncian unos costes de transporte “inasumibles” con China

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Compañías españolas están reduciendo sus tráficos de exportación con China porque “los costes de transporte son inasumibles”. Así lo puso de manifiesto el director de Logística de Galletas Gullón, Javier Torres, en el marco de una *webinar* organizada por la Asociación de Cargadores de España (ACE).

Torres apuntó que “el movimiento de las fichas del logo de la cadena de suministro mundial nos ha pillado a todos descolocados, pero también existe un componente de especulación en el transporte marítimo”. El directivo lamentó que “las cinco grandes navieras están en una posición de fuerza de la que se están aprovechando”. En este sentido, “me preocupa mucho que las exportaciones hayan caído por los costes de transporte que no podemos asumir y nuestros clientes tampoco”, añadió. Ante esta tesitura,

Torres demandó que la Comisión Europea “revise por qué las navieras se enriquecen tanto gracias a los costes de los fletes. O Bruselas entra en el asunto o tenemos un problema grave”.

Por su parte, el director general de

“El precio del flete se va a reducir en 2022”, avanza Albert Oñate

Cosco Shipping Lines Spain, Albert Oñate, recordó que “el mercado de los fletes es un mercado libre”. Los fletes “ahora están altos y antes estaban extremadamente bajos y las navieras seguían ofreciendo calidad de servicio y competitividad”.

Oñate descartó que las navieras se estén aprovechando de la coyuntu-



Las navieras prevén un ajuste de los precios de los fletes con el incremento de la oferta.

ra actual del mercado y dudó de que el flete pueda ser la única razón que está afectando a los márgenes de los exportadores.

En referencia a la posibilidad de intervención de la CE en este mercado, Oñate afirmó que “si nos van a poner un nivel de precio de flete, pediremos que lo haya también en el cine o en las galletas, por ejemplo”. En este sentido, “la CE fija unas reglas de juego y las navieras las estamos cumpliendo y si algún

día cambian nos adaptaremos de nuevo a ellas”, matizó.

En todo caso, las previsiones pasan porque los precios de los fletes entre España y China se vayan reduciendo en los próximos meses. “En 2022 el precio del flete se va a ajustar a unos niveles más bajos que los que tenemos en la actualidad por el incremento de oferta, aunque el precio será más alto que el que existía en el mercado en los últimos años”, aventuró Oñate.

FERROCARRIL

La Audiencia Nacional ratifica la multa millonaria a Renfe por prácticas contrarias a la competencia

Las empresas ferroviarias privadas acudirán a la Justicia para reclamar daños y perjuicios

► La Audiencia Nacional ha ratificado la multa por importe de 65 millones de euros que le impuso la CNMC a Renfe Mercancías por prácticas contrarias a la competencia. Las empresas ferroviarias privadas acudirán a los tribunales de lo mercantil para reclamar daños y perjuicios tanto a la pública como al grupo DB, también sancionado por acuerdos colusorios.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La Audiencia Nacional ha desestimado el recurso contencioso-administrativo interpuesto por Renfe Operadora y Renfe Mercancías contra la resolución de fecha 28 de febrero de 2017 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en la que se imponía una multa millonaria a la pública por “abuso de posición de dominio” y “acuerdos colusorios”. La sentencia, a la que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, mantiene íntegramente la sanción por importe de 65 millones de euros por vulneración de los artículos 1 y 2 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC). La multa asciende a 49,9 millones por vulnerar el primer artículo y 15,1 millones por hacer lo propio con el segundo.

La sanción de Competencia a Renfe Mercancías ofrece respuesta a una denuncia presentada por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP). Además, el tribunal establece la expresa condena en costas al operador ferroviario público. En el fallo de la sentencia se establece que la misma es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse en el plazo de 30 días desde la fecha en la que ha tenido lugar la notificación.

La Audiencia Nacional desestimó también recientemente otro recurso presentado por Renfe en el que argumentaba que la CNMC le había imputado dos sanciones millonarias por la misma infracción. La pública anunció que presentaría recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.



Renfe Mercancías prevé cerrar 2021 con 16 millones de toneladas transportadas.

El fallo de la Audiencia Nacional mantiene la misma línea que el publicado hace tan solo unas fechas, del que se hizo eco este medio, en el que también ratificaba la sanción impuesta por la CNMC por importe de 10,51 millones de euros a Transfesa y un grupo de empresas del ferrocarril público alemán DB en el marco de la misma

“AEFP demandará a Renfe y al grupo DB” (Juan Diego Pedrero)

actuación. En este caso, las sancionadas lo fueron por vulneración del artículo 1 de la LDC, al haberse probado que alcanzaron acuerdos colusorios con el operador ferroviario público español.

Una vez confirmada la sanción

millonaria a Renfe, la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) tiene previsto acudir a los tribunales de lo mercantil para interponer una reclamación por daños y perjuicios tanto contra la pública como contra el grupo DB.

Así lo ha confirmado a este periódico el presidente de AEFP, Juan Diego Pedrero. “En la multa millonaria que se les ha impuesto a Renfe y el grupo DB por parte del organismo de Competencia no nos va nada directamente, pero sí que nos asiste el derecho de acudir a la Justicia para reclamar los daños que hemos sufrido”, matiza Pedrero.

La reclamación, sobre la que AEFP no ha realizado todavía una estimación concreta será “con toda probabilidad millonaria”, puesto que “las empresas ferroviarias hemos tenido que hacer frente a ocho años de acuerdos preferenciales entre Renfe y la DB que nos han perjudicado claramente”, señala Pedrero.



MÁS DE 300 TRENES SEMANALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

www.captrain.es

MARÍTIMO

La prevista reforma de la legislación marítima se retrasa hasta el año 2023

Asecob suma enmiendas de los consignatarios al borrador de anteproyecto de Ley de modificación de la Ley de Navegación

► La prevista reforma de la legislación marítima española, es decir, el Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima, se retrasa hasta 2023. El borrador del anteproyecto recoge la gran mayoría de las enmiendas presentadas por Asecob, según se expuso en la asamblea de la asociación.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima no será aprobado hasta el primer semestre de 2023.

“Es la fecha posible para conseguir la aprobación de esta norma”, confirmó el subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de Marina Mercante, Julio Fuentes, en el marco de la asamblea de la Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob), celebrada en el Ateneo de Madrid. El anteproyecto afecta a diferentes departamentos del Estado, con lo que no será enviado a las Cortes antes del verano de 2022 y luego llevará otro medio año largo de tramitación parlamentaria, según avanzó Fuentes.

La reforma contempla, entre otras novedades, la adopción de medidas para hacer más competitivo el Registro Especial de Canarias, la regulación de los buques autónomos sin tripulación o la creación de un crédito marítimo nacional para los consignatarios, según enumeró Fuentes.

La normativa no llegará al Parlamento hasta verano de 2022

Precisamente, uno de los puntos principales del orden del día de la asamblea de Asecob tuvo que ver con las alegaciones presentadas por la asociación, según explicó a este periódico su director general, Julio Fernández. Además, la organización ha sellado un acuerdo con el despacho de abogados Garrigues para la representación jurídica. La mayoría de las enmiendas presentadas al anteproyecto de Ley de



Fernández (Asecob), Fuentes (Marina Mercante), Barbadillo (Garrigues) y Oñate (Cosco).

modificación de la Ley de Navegación por Asecob han sido recogidas en el borrador.

Estas enmiendas contienen aspectos como la inclusión de la consignación como crédito marítimo privilegiado, régimen sancionador grave a obligatoriedad de consignación, obligatoriedad en operaciones fuera de límites o fondeo, o la modificación de los conceptos de cabotaje de mercancías con origen o destino extracomunitario, entre otros.

La asamblea de Asecob contó con tres mesas redondas en las que se analizaron diferentes aspectos de actualidad en el sector marítimo y consignatario. En la primera de ellas, el presidente de Asecob, Julio Carrasco, dejó claro que la ventanilla única aduanera de la Unión Europea “es una necesidad que tiene nuestro sector”. En esta línea, “sería estupendo tener un solo camino para arreglar nuestras cosas”, agregó.

Precisamente, la ventanilla única aduanera de la UE es una de las iniciativas clave que se contemplan en el ‘Plan de acción de la Unión Aduanera de la UE’ de septiembre de 2020, según explicó Pilar Jurado, directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria. Este plan pretende llevar a la Unión Aduanera “a otro nivel”, en un contexto en el que “el papel de la administración aduanera ha ido creciendo también como garantes de que se aplique la normativa de la UE”.

Jurado señaló que el proyecto de ventanilla única aduanera europea experimentará un empuje durante el primer semestre de 2022, teniendo en cuenta que la presidencia recaerá en manos de Francia. “Y esperamos que en 2023 ya esté definitivamente en marcha”, adelantó la responsable de Aduanas.

La consignación, incluida como crédito marítimo privilegiado

En la asamblea de Asecob se analizó la definición de agente consignatario y sus requerimientos de solvencia y formación. Esta definición será aprobada en breve por la Asamblea General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), alineándose a la ya existente de IMO. En Asecob existe “el convencimiento general de que significará otro importante respaldo a la profesión, como lo fue la implementación del Fonasba Quality Standard (FQS), respaldado por entidades como BIMCO, y que ya ostentan 36 empresas asociadas a Asecob que representan más de 150 oficinas.

septiembre) de la capacidad existente antes de la COVID-19. “Hay un beneficio de la congestión de la cadena de suministro, ya que los fabricantes recurren al transporte aéreo en busca de rapidez. Pero las severas restricciones de oferta continúan limitando la capacidad de la carga aérea para absorber la demanda adicional”, señala Willie Walsh, director general de IATA, en un comunicado.

De mantenerse esta situación, “los cuellos de botella en la cadena de suministro retrasarán la recuperación económica. Los gobiernos deben actuar para aliviar la presión sobre las cadenas de suministro globales y mejorar su resiliencia general”, pide el directivo.

La carga aérea se está beneficiando de factores como la escalada de los precios del transporte marítimo: “Antes de la crisis, el precio medio para mover carga aérea era 12,5 veces más caro que el transporte marítimo. En septiembre de este año, solo es tres veces más caro”, señala el informe de IATA.

AÉREO

La red de Aena va a la zaga de la recuperación mundial del tráfico

EVA MÁRMOL. Barcelona

La red aeroportuaria de Aena va a la zaga en la recuperación mundial del tráfico aéreo de mercancías a tenor de las últimas estadísticas de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés). La demanda mundial aumentó el 9,1 por ciento en septiembre en comparación con el mismo mes de 2019, medida en toneladas por kilómetro transportadas. Por aéreas geográficas, las aerolíneas europeas registraron un incremento del 5,9 por ciento.

El tráfico mundial de mercancías por avión salda los primeros nueve meses del año con un avance del 8,2 por ciento en comparación con el acumulado

hasta septiembre de 2019.

La red aeropuertos españoles incrementó su actividad el 1,4 por ciento en septiembre, pero todavía está por debajo, el 7,9 por ciento menos, en el acumulado en los primeros nueve meses respecto a la actividad prepandemia, medida en toneladas totales, de acuerdo con las estadísticas de Aena. Los aeropuertos exclusivamente cargueros, Zaragoza y Vitoria, sí están por encima de los tráficos prepandemia.

IATA alerta de que la oferta sigue por debajo (-11,8 por ciento hasta

La demanda mundial acumula un avance del 8,2% respecto a la actividad precovid

CARRETERA

Codognotto Spain proyecta saltar al tren en sus tráficos con Italia en 2022

La filial del grupo italiano, usuaria habitual de los servicios de Grimaldi desde Barcelona y Valencia, casi doblará flota dedicada

EVA MÁRMOL. Barcelona

Codognotto Logistics and Transport Spain (antigua Codognotto España), filial del grupo italiano del mismo nombre dedicada al transporte por carretera, incrementará flota y potenciará más la intermodalidad para crecer en el mercado español el próximo año. La compañía, dedicada a la carga completa, proyecta casi doblar flota, incorporando entre 40 y 50 unidades más a los 50 camiones y 170 remolques que tiene en la actualidad. Toda la flota, la actual y la futura, es dedicada, es decir, de autónomos que trabajan en exclusiva para el operador.

El incremento de flota responde a que “nos da ventaja competitiva sobre otros operadores de transporte, como los transitarios, tener camiones”, señala Alberto Casini, director general de Codognotto Spain. “Las empresas nos están pidiendo capacidad”, añade el directivo. La compañía trabaja básicamente con clientes directos, tanto fabricantes como distribuidores, “es nuestro objetivo”, mientras que puntualmente lo hacen para otros operadores de transporte.

Codognotto Spain es uno de los principales usuarios de las autopistas del mar de Grimaldi desde los puertos de Barcelona y Valencia



Cuenta actualmente con 50 camiones y 170 remolques.

que conectan con Italia. Para potenciar más la intermodalidad, el operador prevé dar el salto al ferrocarril en sus flujos con Italia.

Codognotto Spain hace exclusivamente tráficos entre España e Italia, además de gestionar las oficinas italianas del grupo en Roma y Savona para las operativas de última milla de los remolques que embarcan en los servicios de Grimaldi

Los semirremolques están preparados para el transporte de bobinas de acero

desde los puertos españoles. Codognotto tiene también servicios desde la Península con Alemania, Francia, Benelux y otros países europeos, gestionados por filiales locales. El grupo no hace tráfico nacional en el mercado español.

Codognotto Spain trabaja principalmente para el *retail*, sobre todo grandes distribuidores de mobiliario, componentes de automoción y materias primas como el acero. Está creciendo especialmente en este último producto y recientemente se ha hecho con un contrato de transporte desde España para una de las principales siderúrgicas del mundo: “Nos consolidamos en el

Desde 1946

Grupo Codognotto es una empresa familiar fundada por Attilio Codognotto en 1946. Está la tercera generación al frente de la compañía italiana.

La empresa de transporte por carretera ha evolucionado a operador logístico integral, aunque su principal actividad continúa siendo la carretera, sobre todo, el transporte internacional de carga completa, seguido por la intermodalidad, tanto en barco como en tren, y las operaciones logísticas.

Actualmente, cuenta con 50 filiales en 20 países. Tiene una flota, entre propia y dedicada, de 1.500 remolques y 600 camiones. Factura unos 250 millones de euros al año.

mercado del metal aprovechando nuestras sinergias y las del grupo”, añade el directivo. Todos sus remolques están preparados para transportar bobinas, “lo que nos da ventaja competitiva”.

Grupo Codognotto constituyó la filial Codognotto España (actual Codognotto Logistics and Transport Spain) en el año 2009. Se dedica exclusivamente en el mercado español al transporte por carretera e intermodalidad de carga completa en tráficos con Italia. Por el momento, no se plantea entrar en otros servicios que da el grupo, que es operador logístico integral.

La compañía, con sede central en El Prat de Llobregat (Barcelona), registró un volumen de negocio de 8,48 millones de euros en 2019, de acuerdo con el Registro Mercantil. Cerró el pasado ejercicio con una facturación de 14 millones de euros y prevé superar estos ingresos en 2021, según los datos facilitados por el operador.

VIA

www.via.com

¡LÍDER EN AUTOPISTAS FERROVIARIAS!

Póngase en contacto con sales@via.com

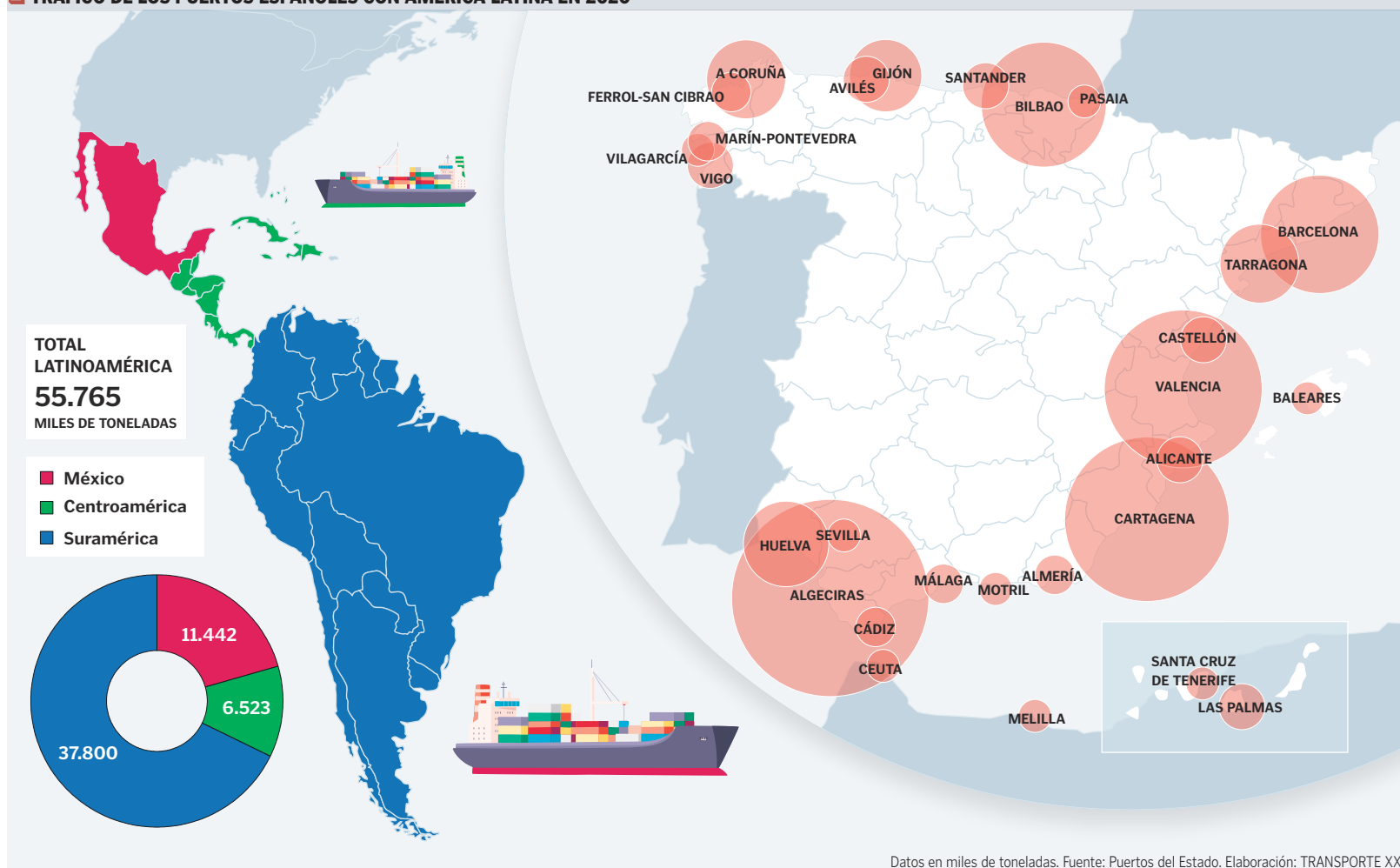
La intermodalidad más sencilla



RAIL
LOGISTICS
EUROPE

NUEVO SERVICIO ESPAÑA – PARÍS

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CON AMÉRICA LATINA EN 2020



MARÍTIMO

Los puertos españoles, 'puente marítimo' que une los mercados de América Latina y Europa

El sistema portuario registró un tráfico de 56 millones de toneladas en 2020 con México, Centroamérica y Suramérica, el 18% del comercio exterior español por vía marítima

A.ALDAY. Madrid

América Latina se ha convertido en la última década en el cuarto mayor inversor en España, solo por detrás de Estados Unidos, Reino Unido y Francia, y por delante de países como Alemania o China.

Así se recoge en la tercera edición del informe Global Latam 2020, promovido por ICEX-Invest in Spain con la colaboración de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB). El documento, que incluye un análisis del impacto de la pandemia, señala que la inversión acumulada por la región en España, en el periodo analizado, se sitúa ya en 42.663 millones de euros (61.104 millones si se incluye la inversión en holdings). Es decir, desde 2010, América Latina ha invertido 3.800 millones de media anual en España.

El informe, además, ha podido identificar que "muchas de las operaciones de inversión de empresas latinoamericanas no han sido cancela-

das, sino que están siendo retenidas a la espera de observar la evolución económica y la situación sanitaria en este año", según destacó María Peña, consejera delegada de ICEX España Exportación e Inversiones. "Y las buenas noticias son que los indicadores de los que disponemos permiten ser moderadamente optimistas", matizó Peña.

En este escenario, es "clave" el papel de los puertos españoles, 'puente marítimo' entre los mercados de América Latina y Europa, que en 2020 movieron 56 millones de toneladas con esta región (incluyendo tránsitos), un 7,6 por ciento menos que en 2019, debido, sobre todo, al impacto de la crisis sanitaria. Estos flujos suponen el 11 por ciento del tráfico del sistema portuario nacional y el 18 por ciento del comercio exterior español por vía marítima, lo que da una idea de la importancia de este mercado. Las previsiones de cara a los próxi-

mos años son optimistas. "Los tráficos import-export entre España y Latinoamérica están en un momento de crecimiento, tras la apertura económica de esos países", destacó a este periódico Pedro López, CEO de Alonso Forwarding, que no pasó por alto la falta de equipos y la subida de los fletes, lo que "dificulta en gran medida su desarrollo". Se trata, añadió, de "un mercado con un

Suramérica, principal mercado con una cuota cercana al 68%

gran potencial de crecimiento, pese a la inestabilidad política de algunos países". En este sentido, López destacó la importancia de la presencia de transitarias españolas en este mercado. "Es un plus, ya que ofre-

ce, en la mayoría de los casos, más seguridad para los clientes, por su implantación más global", subrayó el CEO de Alonso Forwarding.

ALGECIRAS LIDERA LOS TRÁFICOS

El primer puerto español por volumen de tráfico con América Latina es Algeciras. En 2020, entre las entradas y salidas, movió 10,3 millones de toneladas, el 18,5 por ciento del tráfico del conjunto de los puertos españoles con esta región, según datos facilitados por Puertos del Estado. A continuación se encuentra el puerto de Cartagena, con cerca de 8,3 millones de toneladas, seguido de Valencia (8 millones de toneladas), Bilbao (5,9 millones de toneladas) y Barcelona (5,2 millones de toneladas). Estos cinco enclaves suman un total de 37,7 millones de toneladas, lo que representa el 67,6 por ciento de los flujos entre Latinoamérica y los puertos españoles. La estadística también muestra el

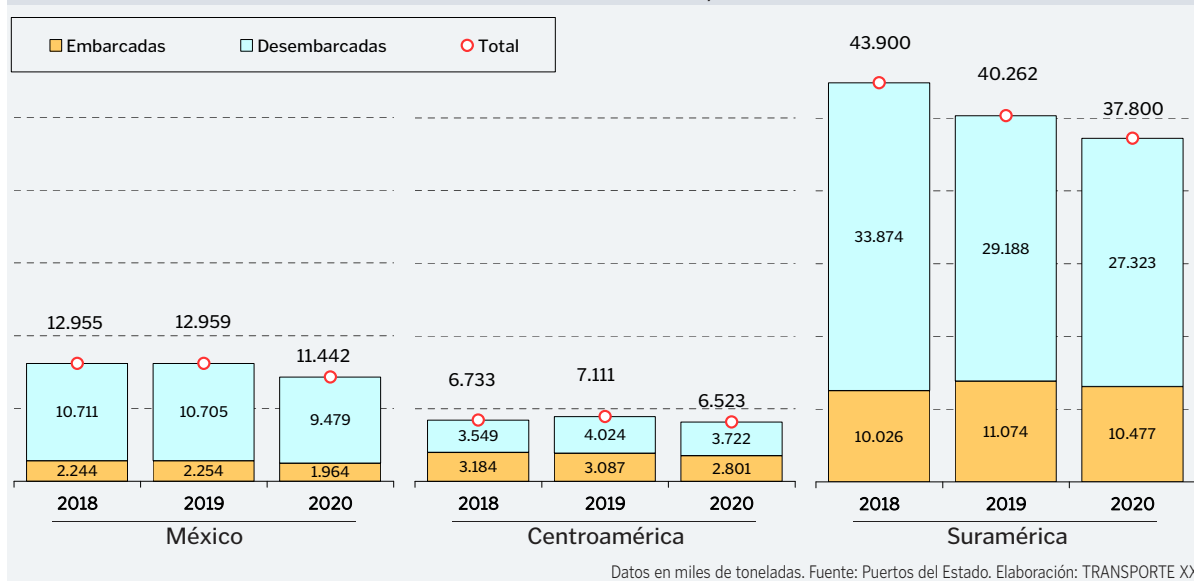
ESPAÑA

TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CON MÉXICO, CENTROAMÉRICA Y SURAMÉRICA EN EL AÑO 2020

	México				Centroamérica				Suramérica					
	Embarc.	Desemb.	Total	Cuota	Embarc.	Desemb.	Total	Cuota	Embarc.	Desemb.	Total	Cuota	Total	Cuota
Bahía de Algeciras	407	184	590	5,2%	477	457	934	14,3%	2.667	6.144	8.811	23,3%	10.335	18,5%
Cartagena	0	3.647	3.647	31,9%	6	241	247	3,8%	1.100	3.272	4.373	11,6%	8.267	14,8%
Valencia	791	358	1.150	10,0%	1.312	393	1.705	26,1%	2.716	2.488	5.204	13,8%	8.059	14,5%
Bilbao	112	2.602	2.714	23,7%	264	927	1.191	18,3%	612	1.356	1.968	5,2%	5.874	10,5%
Barcelona	385	217	602	5,3%	373	520	893	13,7%	881	2.803	3.684	9,7%	5.179	9,3%
Huelva	18	162	180	1,6%	27	317	344	5,3%	136	2.512	2.647	7,0%	3.171	5,7%
A Coruña	0	1.845	1.845	16,1%	59	51	110	1,7%	120	792	912	2,4%	2.867	5,1%
Tarragona	9	319	329	2,9%	64	201	265	4,1%	25	2.144	2.169	5,7%	2.763	5,0%
Gijón	76	8	84	0,7%	42	4	46	0,7%	214	2.150	2.365	6,3%	2.495	4,5%
Las Palmas	0	2	2	0,0%	3	2	5	0,1%	37	924	961	2,5%	968	1,7%
Alicante	0	2	2	0,0%	0	0	0	0,0%	721	9	730	1,9%	732	1,3%
Castellón	28	0	28	0,2%	0	111	111	1,7%	10	576	585	1,5%	724	1,3%
Vigo	28	12	40	0,3%	60	105	165	2,5%	116	393	509	1,3%	714	1,3%
Avilés	19	113	133	1,2%	3	7	10	0,2%	146	389	535	1,4%	678	1,2%
Santander	0	0	0	0,0%	6	7	13	0,2%	459	172	631	1,7%	645	1,2%
Málaga	17	4	21	0,2%	2	5	7	0,1%	48	429	477	1,3%	505	0,9%
Marín-Pontevedra	15	1	16	0,1%	18	15	33	0,5%	72	314	386	1,0%	435	0,8%
Ferrol-San Cibrao	0	0	0	0,0%	12	351	363	5,6%	0	31	31	0,1%	394	0,7%
Almería	1	0	1	0,0%	58	0	59	0,9%	250	15	265	0,7%	325	0,6%
Bahía de Cádiz	5	0	5	0,0%	0	0	0	0,0%	35	189	224	0,6%	230	0,4%
Pasaia	52	0	52	0,5%	12	0	12	0,2%	83	15	98	0,3%	162	0,3%
Santa Cruz de Tenerife	0	1	1	0,0%	1	1	2	0,0%	2	149	151	0,4%	153	0,3%
Motril	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	26	58	84	0,2%	84	0,2%
Vilagarcía	0	0	0	0,0%	0	5	5	0,1%	0	0	0	0,0%	5	0,0%
Baleares	0	0	0	0,0%	0	2	2	0,0%	0	0	0	0,0%	2	0,0%
Melilla	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0,0%
Ceuta	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0,0%
Sevilla	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0,0%
Total	1.964	9.479	11.442	100,0%	2.801	3.722	6.523	100,0%	10.477	27.323	37.800	100,0%	55.765	100,0%

Datos en miles de toneladas. Fuente: TRANSPORTE XXI.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CON MÉXICO, CENTROAMÉRICA Y SURAMÉRICA



fuerte desequilibrio entre los flujos de importación y exportación, lo que revela una oportunidad para impulsar nuevos tráficos. Las mercancías desembarcadas en los muelles españoles, con un total de 40,5 millones de toneladas, suponen el 73 por ciento del tráfico con América Latina, mientras que la carga embarcada representa el 27 por ciento, con 15,2 millones de toneladas manipuladas.

El principal mercado es Suramérica, con 37,8 millones de toneladas, el 67,8 por ciento. En segunda posición se sitúa México, con 11,4 millones de toneladas y una cuota del 20,5 por ciento. Y completa el podio Centroamérica, con un peso del 11,7 por ciento y un movimiento de 6,5 millones de toneladas.

En cuanto al tráfico de los puertos

por zonas geográficas, Cartagena lidera el ranking en cuanto a los flujos con México, con un movimiento de 3,6 millones de toneladas, seguido de Bilbao, con 2,7 millones de toneladas y A Coruña, que registró un tráfico de 1,8 millones de toneladas.

Con Centroamérica, el primer puerto español por tráfico de mercancías es Valencia, con 1,7 millones de toneladas. A continuación se encuentran Bilbao, con cerca de 1,2 millones de toneladas, y Algeciras, con 934.000 toneladas movidas. Por

Algeciras lideró en 2020 los flujos con América Latina, con 10,3 millones de tm

último, Algeciras lidera, con bastante diferencia, los flujos con Suramérica. El pasado año, el primer puerto español en tráfico de mercancías movió con esta región un total de 8,8 millones de toneladas. En segunda posición se sitúa Valencia, con 5,2 millones de toneladas. Completa el podio el puerto de Cartagena, con casi 4,4 millones de toneladas en 2020.

Entre las principales mercancías importadas destacan los combustibles y aceites minerales, cereales, residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, minerales, escorias y cenizas y semillas oleaginosas y plantas industriales y frutas. En cuanto a los flujos de exportación, sobresalen la sal, yeso y piedras, minerales escoria y cenizas y combustibles y aceites minerales.

El congreso AAPA Latino calienta motores

El Congreso Latinoamericano de Puertos, conocido como AAPA Latino, que reúne anualmente a más de 400 ejecutivos y funcionarios del sector, representantes de 30 países, inicia la cuenta atrás. Una edición especial tras la cancelación de la cita de 2020 por la pandemia. El evento se celebrará en Cartagena de Indias (Colombia) entre el 29 de noviembre y el 1 de diciembre, con el colapso de las cadenas globales de suministro, la falta de equipo y el fuerte aumento de los fletes marítimos, como telón de fondo.

Entre los temas que se pondrán encima de la mesa destacan las perspectivas para el futuro del comercio, el transporte marítimo y los puertos, las inversiones y proyectos portuarios en América Latina y los retos para la competitividad, en un contexto marcado por la resiliencia y los desafíos laborales, tecnológicos y operativos. La cita tampoco pasará por alto la gestión, la innovación y la sostenibilidad, así como la transformación digital. "Queremos que este evento deje a la comunidad logística y portuaria un mensaje de liderazgo sobre cómo ven el negocio y qué se espera para los próximos 20 años", destacó Zulma Dinelli, directora general del AAPA Latino, en el marco de la reciente presentación del evento.



Las empresas del sector postal-express-courier incrementarán significativamente los volúmenes de envíos en Navidad. Foto: CTT Express

La paquetería prepara una nueva temporada alta para el recuerdo

La patronal UNO prevé que las empresas del sector gestionarán alrededor de 106 millones de envíos en esta campaña navideña

► El sector de la paquetería prepara una nueva temporada alta para recordar, con un nuevo récord de volúmenes. La patronal UNO prevé que las empresas del sector gestionarán alrededor de 106 millones de envíos durante la campaña de *Black Friday* y Navidad en España, lo que supone un incremento del 7 por ciento en la cifra de entregas.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Las empresas de paquetería y logística volverán a batir el récord de volúmenes gestionados durante la campaña de Navidad de este ejercicio. Esta temporada alta se inicia en las semanas previas al famoso *Black Friday*, que este año tendrá lugar el 26 de noviembre, y finaliza en las rebajas de enero.

El presidente de UNO, Francisco Aranda, corrobora que “este año se espera alcanzar la mayor cifra de ventas *online* nunca antes vista durante la campaña del *Black Friday* y Navidad”.

El presidente de la patronal logística anticipa, no obstante, 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”.

Las previsiones pasan porque se alcance una cifra de alrededor de 106 millones de envíos gestionados por las empresas del sector en la campaña navideña. Esto 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’.

Por su parte, según las previsiones de SEUR, los volúmenes de la campaña alta de este año se van a incrementar un 15 por ciento con respecto al año anterior, en el que ya se produjo un aumento del 50 por ciento. La paquetera prevé superar la cifra de 4,5 millones de envíos durante la semana del *Black Friday* y el *Cyber Monday*, con picos de un millón de paquetes gestionados en un solo día.

El *Black Friday* y la campaña navideña representan un tercio de las ventas anuales del sector del *retail* y podrían incrementarse este año hasta un 7 por ciento en todo el mundo, según estimaciones de la compañía estadounidense Salesforce, mencionadas por Packlink.

“La pasada campaña de Navidad, que abarca desde el *Black Friday*

hasta el día de Reyes en España, batió todos los récords establecidos hasta ahora, generando un incremento de envíos del 163 por ciento, una tendencia que esperamos se mantenga este año”, apunta Noelia Lázaro, directora de Marketing de Packlink.

En el capítulo del empleo, las previsiones apuntan también a un crecimiento significativo en estas fechas. 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

UNO espera picos de hasta 5 millones de envíos diarios

de empleados del sector”, apunta el presidente de UNO. Al mismo tiempo, la subcontratación crecerá entre el 3 y el 4 por ciento respecto a la registrada en la campaña anterior, según las estimaciones de la patronal logística. Los principales perfiles requeridos serán repartidores, mozos de almacén, atención al cliente, especialistas en previsión de demanda y analítica de datos y responsables de operaciones.

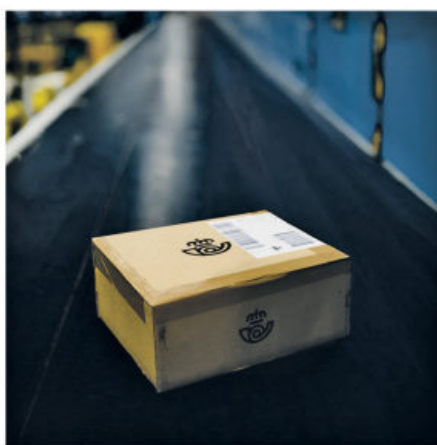
Alerta por tensión en la cadena de suministro

El sector lleva mucho tiempo preparándose para los picos de demanda que se esperan para la campaña de *Black Friday* y Navidad de esta temporada. Al incremento estacional y previsible de los volúmenes con motivo de la campaña de más actividad de todo el año se suman ahora las dificultades derivadas de la tensión de la cadena de suministro. “La escasez de contenedores, su elevado precio y la dificultad de obtener materias primas, está provocando que las empresas que no se hayan preparado con meses de antelación se queden fuera de la oportunidad de negocio que ofrece esta época”, advierte Francisco Aranda, presidente de UNO. En este sentido, el último trimestre del año es el que mayor previsión requiere sin tan siquiera tener en cuenta las dificultades coyunturales antes comentadas. “Por suerte, hemos aprendido mucho de la pandemia y nuestros algoritmos de predicción de la demanda ya tienen nuevas variables que nos permiten gestionar mejor las tensiones de la cadena de suministro”, afirma el presidente de la patronal logística. Y es que las empresas “que podrán hacer frente a estos picos de demanda son aquellas que estén digitalizadas y que hagan uso de los datos mediante tecnologías como *big data* o inteligencia artificial”, matiza. Además de optimizar los plazos de entrega y el almacenaje, la logística predictiva permite a las empresas la predicción y anticipación de sucesos, gracias al uso de las nuevas tecnologías.

Por su parte, SEUR ha anunciado que reforzará su plantilla con más de 3.300 profesionales, entre los que destaca sobre todo la figura del repartidor, pero también perfiles de mozos de almacén y personal de atención al cliente. Al mismo tiempo, la compañía ha ampliado su capacidad logística en más de 50.000 metros cuadrados para atender los picos de actividad previstos, con la apertura de 18 centros distribuidos por toda la geografía española, a la par que ha reforzado su flota con más de 2.500 vehículos.

La paquetera también llama la atención sobre el incremento en los volúmenes de envíos de productos a temperatura refrigerada durante esta temporada alta. “El servicio de frío es, sin duda, uno de los protagonistas de esta campaña con crecimientos del 80 por ciento frente a los volúmenes actuales, siendo la semana del puente de diciembre y del 20 del mismo mes la más fuerte para este sector”, confirman desde la compañía.

PUBLICIDAD



Llevamos lo que llevas dentro.

El sector incorpora a nuevos operadores de última milla al calor del auge del ecommerce

La tendencia al crecimiento en los volúmenes en el mercado a corto y medio plazo permitirá la convivencia de la concentración de empresas con la irrupción de *startups*

► El sector está incorporando en los últimos años a nuevos operadores especializados en la última milla, al calor del auge del comercio electrónico. La tendencia al crecimiento en los volúmenes en el mercado a corto y medio plazo permitirá la convivencia de la concentración de empresas con la irrupción de nuevas *startups*, según los expertos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El comercio electrónico es la gran palanca del crecimiento experimentado en volúmenes por las empresas del sector de la paquetería *express* en los últimos años.

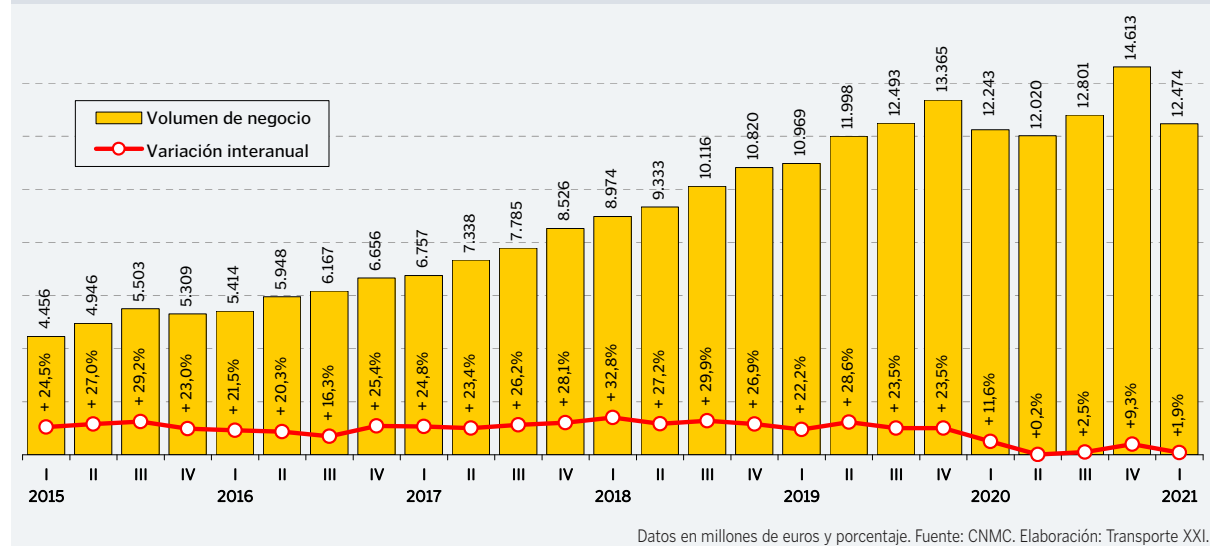
El valor de las compras *online* en España en el pasado año 2020 alcanzó un importe de 51.600 millones de euros. La tendencia al crecimiento no se detiene, sino que apunta a mantenerse al alza en los próximos años. Según previsiones del portal de estadísticas Statista, a las que hace referencia Packlink, de cara a 2025 se espera que el número de usuarios en el sector de comercio electrónico en nuestro país alcance los 36,9 millones de personas.

El periodo de confinamiento experimentado el pasado año ha provocado la aceleración de este fenómeno, lo que según expertos ha provocado un avance de cinco años en este negocio en apenas unos meses. La pandemia ha favorecido, por tanto, una migración del comercio tradicional a las plataformas de comercio electrónico, con un crecimiento del 5,8 por ciento en la facturación total del sector, según datos de Packlink. Todo esto teniendo en cuenta que la facturación total de este sector se vio mermada en determinadas ramas de actividad no vinculadas con el envío físico. Por su parte, los bienes de consumo básicos, como productos de supermercado electrodomésticos, duplicaron sus resultados relacionados con el comercio electrónico el pasado año.

Por poner un ejemplo de lo que ha representado esto para el negocio de la paquetería baste decir que gigantes del sector como DHL reconocen a este periódico que "hace diez años, el B2C representaba menos del 10 por ciento de nuestros

España tiene una amplia oferta de redes de transporte urgente de ámbito nacional

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DEL VOLUMEN DE NEGOCIO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO EN ESPAÑA



Datos en millones de euros y porcentaje. Fuente: CNMC. Elaboración: Transporte XXI.

Mercado ecommerce

El comercio electrónico alcanzó unas ventas de 12.474 millones de euros en el primer trimestre de 2021, lo que supuso un incremento interanual del 1,9 por ciento, según los últimos datos publicados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Por segmentación geográfica, las tiendas de comercio electrónico radicadas en España se llevaron el 37,2 por ciento de los ingresos generados en el primer trimestre del año, frente al 62,8 por ciento de compras con origen en España realizadas a tiendas *online* radicadas en el exterior.

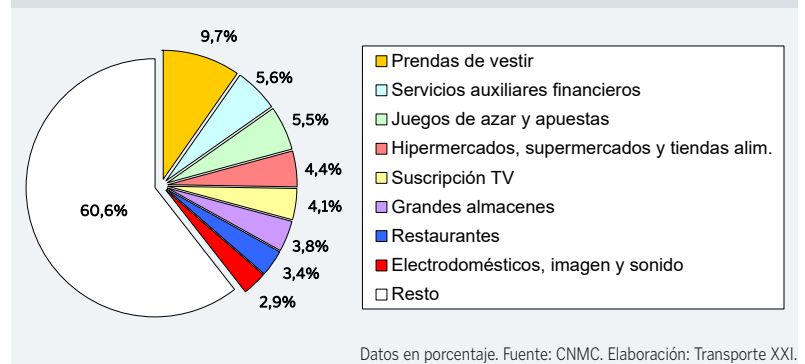
El saldo neto exterior o diferencia entre lo que se compra desde el extranjero a España y a la inversa, arroja un déficit de 6.892 millones de euros, según datos de la CNMC.

volúmenes y actualmente representa más del 50 por ciento".

Una de las particularidades del sector en España es la amplia oferta de redes de transporte urgente de ámbito nacional, lo que repercute en un mercado mucho más fragmentado que en otros países europeos. En nuestro país compiten en este mercado firmas como CTT Express, SEUR, Tinsa, Sending, MRW, Envia, GLS, Nacex y Zeletris, amén del operador postal público Correos y su filial de paquetería Correos Express. Además, también están presentes en el mercado los tres grandes integradores, es decir, DHL, FedEx y UPS. La riqueza de la oferta se complementa con compañías de nicho, regionales o especializadas en nichos concretos.

Como principal novedad nos encontramos también con que, a la som-

PRINCIPALES RAMAS DE ACTIVIDAD DEL COMERCIO ELECTRÓNICO EN ESPAÑA



Datos en porcentaje. Fuente: CNMC. Elaboración: Transporte XXI.

bra del crecimiento experimentado por el mercado del comercio electrónico, están viendo la luz distintas compañías especializadas en reparto de última milla. Este es un dato a tener en cuenta porque se está modificando de alguna manera un ecosistema que parecía muy consolidado en años anteriores.

"Es un movimiento doble, por una parte se está produciendo el florecimiento de pequeñas empresas, de *startups*, que aterrizan en el mercado últimamente con mucha intensidad, y paralelamente seguimos asistiendo a la consolidación de las grandes compañías tradicionales del sector", señala a este periódico el máximo responsable de una de las firmas históricas del sector.

"Aunque vayan apareciendo nuevas empresas que se dedican a la última milla, atraídas por el crecimiento del comercio electrónico, al final nunca va a dejar de ser un negocio de gran escala, es decir, un negocio de volumen, como siempre ha sucedido en este sector", matiza otro directivo consultado.

En definitiva, "las empresas gran-

des siempre van a tener una ventaja competitiva, por lo que convivirán la aparición de nuevas empresas atraídas por el crecimiento del mercado con una consolidación y concentración del mercado, que se seguirá produciendo a la larga, de

El reparto de última milla atrae a firmas de nuevo cuño

una manera o de otra", anticipa. Esta numerosa oferta de compañías compitiendo es una de las causas principales para que en el mercado se mantenga casi de forma perenne una denominada "guerra de precios". Para los expertos consultados, "esto es algo consustancial a este negocio, porque lleva sucediendo de forma constante en los últimos 25 años y va a seguir existiendo". El objetivo de las empresas debe pasar por "conseguir alcanzar unos costes cada vez más competi-

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

vos que permitan precisamente competir en precios". Y es que "este es un sector maduro que no va a dejar de ser un sector maduro, por lo que no podemos esperar que se vaya a producir un repunte de precios", reflexionan.

El sector, claramente intensivo en el uso de nuevas tecnologías, tiene los elementos para poder ir precisamente en el camino contrario, es decir, más que en la subida de precios, en la reducción de costes.

Las tecnologías están mejorando la eficiencia del sector

Parece claro en este sentido, que el incremento de volúmenes que está experimentado este negocio también permite caminar en la senda de unas mayores eficiencias, comparten las fuentes consultadas. Si bien, tampoco se puede esperar que haya margen para muchos más ajustes en el precio, añaden.

De hecho, el último informe del sector postal y de la paquetería elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), correspondiente al ejercicio 2019, presentó como novedad principal el incremento del ingreso unitario. El citado informe refleja la recuperación del ingreso unitario por envío, que venía registrando un descenso paulatino en los ejercicios anteriores hasta iniciar un repunte en 2018. En concreto, el ingreso unitario en 2019 se situó en 7,3 euros por envío frente a los 6,6 euros del año anterior, lo que representó un incremento del 10,1 por ciento.

De esta manera, registra un incremento de dos dígitos en los dos últi-

¿Hacia un nuevo modelo de red de *microhubs* de uso compartido?

El significativo incremento de los volúmenes de entregas vinculadas al negocio del comercio electrónico está generando un amplio debate en el ámbito de la movilidad urbana. Asegurar la máxima eficiencia en la primera entrega es el objetivo tanto de empresas del sector como de usuarios y ayuntamientos. En España queda todavía camino por recorrer para afianzar modelos que funcionan con éxito en países de nuestro entorno, caso de las taquillas inteligentes o los puntos de conveniencia. Otra posible solución sobre la mesa es la de los *microhubs* para la última milla. El consorcio formado por el Centro de Innovación para la Logística y el Transporte de Mercancías (CITET), el Centro Español de Logística (CEL), everis, Mensos y PiperLab, con la financiación del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI), ha desarrollado un nuevo modelo para la Distribución Urbana de Mercancías (DUM). Este modelo tiene un triple objetivo: reducir la congestión y el impacto ambiental, mantener el servicio y la calidad en la distribución y validar su rentabilidad y sostenibilidad económica. Este modelo se materializa en la creación de una red de *microhubs* urbanos en Madrid que permitirá "un mayor nivel de ocupación y eficiencia en las entregas, reduciendo hasta un 30 por ciento el número de vehículos necesarios". La red permitirá consolidar las mercancías, reducir el número de kilómetros recorridos en el reparto, la utilización de vehículos sostenibles y la resolución de problemas de acceso a determinadas zonas, horarios, etc. "Estas medidas repercutirían previsiblemente en la reducción del impacto ambiental de la DUM en hasta un 50 por ciento", por la reducción del número de vehículos y kilómetros recorridos. A través de la aplicación de tecnologías *big data*, inteligencia artificial y *machine learning*, el citado consorcio ha diseñado una red compuesta por un total de 30 *microhubs* ubicados en diferentes zonas estratégicas, que darían servicio a toda la ciudad de Madrid. La red estaría integrada por 16 *microhubs* de paquetería y mercancía no alimentaria y 14 de mercancía alimentaria. La red, que será "neutral, multi-cliente y multimercancía", se basa en un modelo de uso de los *microhubs* por transportistas y resto de operadores abierto y flexible, en función de sus necesidades.

mos ejercicios analizados por la CNMC. No obstante, aún se encuentra lejos de los 9,36 euros alcanzados en 2013. Por tramos de peso, el ingreso unitario descendió en los envíos de más de 20 kilos, donde quedó establecido en 16,2 euros, así como en los paquetes de entre 2 y 20 kilos, donde se situó en 7 euros. Mientras, en los paquetes de hasta 2 kilos, el precio unitario pasó de 3,9 euros en 2018 a 5,5 euros en 2019. Precisamente, los paquetes de hasta 2 kilos de peso representan el mayor porcentaje tanto por ingresos como por envíos, un 39,8 por ciento en el primer caso y un 52,3 por ciento en el segundo. Esto se explica, según el informe de la CNMC, porque los envíos provenientes del comercio electrónico

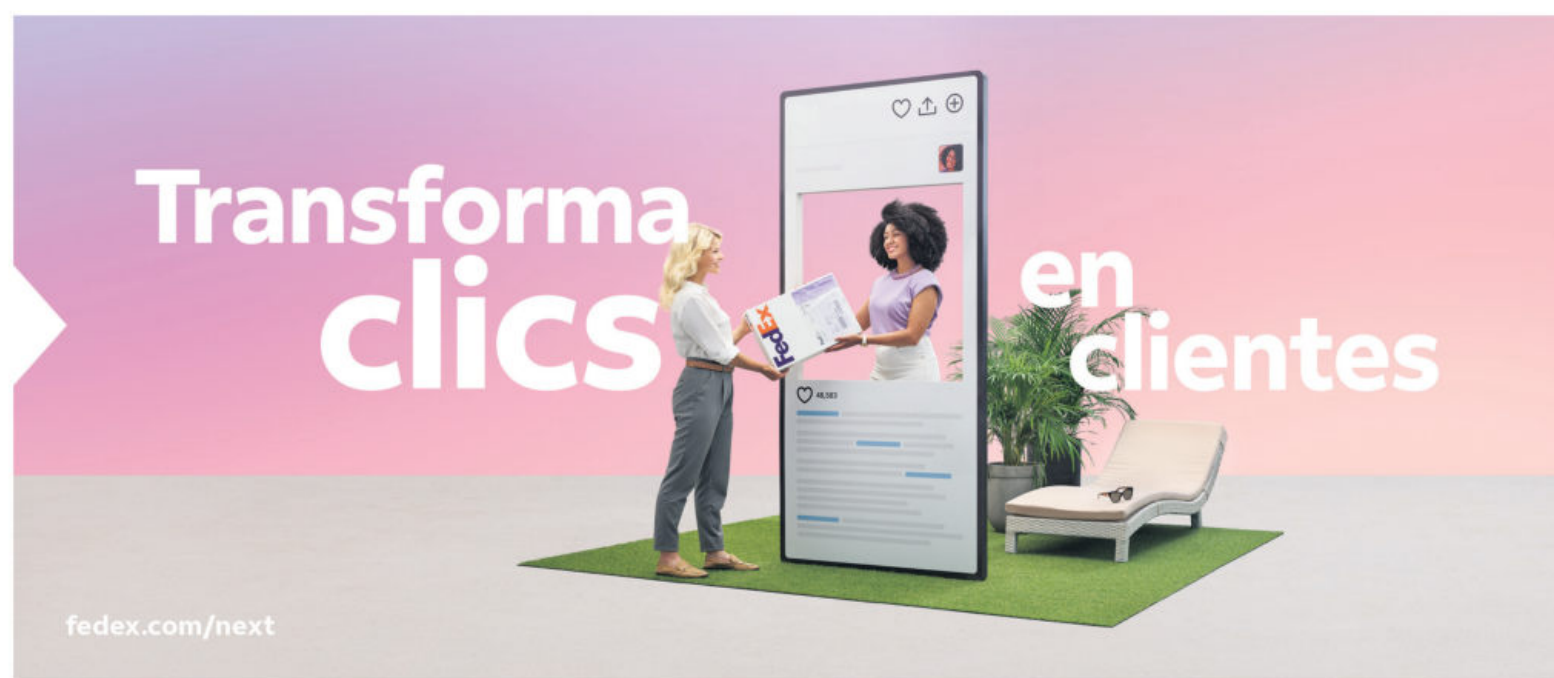
son, en general, de un peso reducido. Por orígenes y destinos, el ingreso unitario aumentó en los tráficos nacionales hasta los 6,4 euros y en los de importación hasta los 6 euros, mientras que en exportación cayeron hasta los 16,3 euros.

Por otro lado, la última milla puede recortar los costes logísticos hasta en un 40 por ciento, según el estudio 'Distribución urbana de mercancías sostenible. Para una mejora económica, ambiental y social' de la Fundación Naturgy.

Según apunta el estudio, "definir y ejecutar bien el modelo logístico se traduce en ahorros económicos de entre un 23 y un 46 por ciento". Por otro lado, la distribución urbana de mercancías sostenible, mediante la utilización de vehículos más ecoló-

gicos, generará también una reducción de emisiones de efecto invernadero que pueden llegar hasta el 58 por ciento, así como una reducción de emisiones que tienen impacto para la salud humana que puede alcanzar hasta el 96 por ciento, según detalla el informe.

SEUR, por ejemplo, tiene en marcha un plan de reducción de emisiones del 30 por ciento en el horizonte de 2025. Además, la compañía considera de gran importancia impulsar la utilización de puntos de conveniencia, puesto que reducen las entregas fallidas y disminuyen un 63 por ciento las emisiones de efecto invernadero. La compañía cuenta actualmente con 2.500 puntos de conveniencia y su objetivo es alcanzar los 5.000 en 2025.



fedex.com/next

Where now meets next

FedEx
Express

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR TAMAÑO DE EMPRESA

	2019			2018			DIF.19/18			2015			DIF. 19/15		
	Nº empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%
Grandes (> 50 mill.)	13	4.272,62	83,0%	13	4.016,39	83,0%	+0	+256,23	+6,4%	13	3.431,63	77,7%	+0	+840,99	+24,5%
PYME (< 50 mill.)	223	873,73	17,0%	231	822,12	17,0%	-8	+51,61	+6,3%	269	984,34	22,3%	-46	-110,61	-11,2%
Medianas (50 - 10 mill.)	27	482,02	9,4%	26	425,23	8,8%	+1	+56,79	+13,4%	28	576,38	13,1%	-1	-94,36	-16,4%
Pequeñas (10 - 2 mill.)	68	299,27	5,8%	68	299,69	6,2%	+0	-0,43	-0,1%	69	292,10	6,6%	-1	+7,17	+2,5%
Micro (< 2 mill.)	128	92,45	1,8%	137	97,20	2,0%	-9	-4,76	-4,9%	172	115,86	2,6%	-44	-23,41	-20,2%
Exting. / Inactivas	62	-	-	54	-	-	+8	-	-	16	-	-	+46	-	-
Total	298	5.146,35		298	4.838,52		+0	+307,84	+6,4%	298	4.415,97		+0	+730,38	+16,5%
Empresa tipo (mediana)		1,54			1,44						1,20				

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSPORTE XXI

La industria 'express' no pisa el freno

El sector lidera el crecimiento del transporte en España con un avance del 6,4% en el año 2019, hasta superar los 5.140 millones, con el *ecommerce* como principal motor

► La industria 'express' no pisa el freno y lidera el crecimiento del transporte en España con un avance del 6,4 por ciento en 2019, es decir, casi cuatro puntos por encima de la media del conjunto del sector. Las cerca de 300 empresas de este segmento de actividad alcanzaron unas ventas de 5.146 millones de euros en dicho año.

ALFONSO ALDAY. Madrid

La industria *express* no levanta el pie del acelerador y continúa liderando el crecimiento del sector del transporte de mercancías en España, con el *ecommerce* como principal motor. Y a las puertas del *Black Friday* y la próxima campaña de Navidad, su temporada alta, las previsiones apuntan a un nuevo récord de actividad, pese a la incertidumbre generada por la crisis de las cadenas globales de suministro y la posibilidad de que se produzcan desabastecimientos.

En 2019, último ejercicio con datos disponibles, las empresas de este segmento de actividad, que incluye los servicios postales, *express* y *courier*, registraron unas ventas agregadas de más de 5.140 millones de euros, con un crecimiento del 6,4 por ciento con respecto al año anterior (ver cuadro adjunto). Un porcentaje muy por encima de la media del conjunto del sector, que se situó en el 2,6 por ciento. Además, este crecimiento de la industria *express* se eleva hasta el 16,5 por ciento desde el año 2015, tres puntos por encima de la media del sector en dicho período.

Así se recoge en la Edición 2021 de los Libros Blancos que elabora todos los años TRANSPORTE XXI. El informe también revela que la

El express suma el 11% de la cuota modal por ventas del transporte en España

'empresa tipo', identificada a través de los cálculos de la mediana de las cerca de 300 empresas de la muestra, ingresa 1,54 millones de euros, frente a los 1,44 millones del año 2018.

Pese a que el análisis contempla un total de 298 empresas, incluyendo las extinguidas o sin actividad, las trece grandes compañías del sector que superan los 50 millones de euros de facturación anual son las que se quedan con la parte del león. Estos operadores alcanzaron una cifra de negocio conjunta de cerca de 4.273 millones de euros en 2019, concentrando una cuota de mercado del 83 por ciento. Y el crecimiento experimentado en la facturación de estas grandes empresas en el último ejercicio analizado fue idéntico al del conjunto del transporte urgente, es decir, el 6,4 por ciento.

GRANDES EMPRESAS

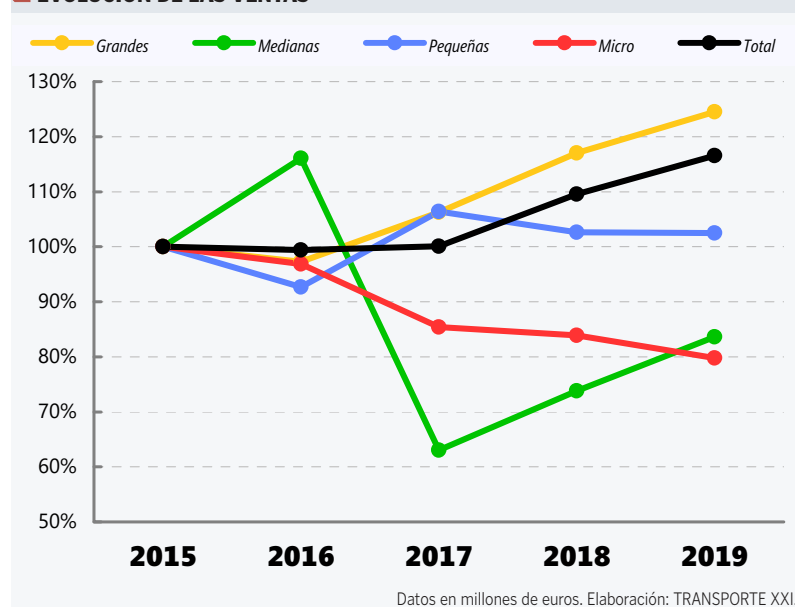
Además, si atendemos al crecimiento en los últimos cinco años, este grupo de empresas logró una subida del 24,5 por ciento en este período. Este dato da idea del peso específico que siguen ganando estas grandes empresas frente al conjunto de participantes en este nicho de mercado.

Por su parte, las empresas de menor tamaño siguen perdiendo el paso. En total, las 223 empresas que facturan anualmente por debajo de los 50 millones de euros concentraron el 17 por ciento de las ventas totales de la industria *express*, lo que supone haber perdido más de 5 puntos de cuota en los últimos cinco años.

Las ventas conjuntas de las 298 empresas analizadas representan el 11 por ciento de la cuota modal del transporte por ventas frente a las 6.265 que lo componen en total, lo que da idea del estatus que ha ido alcanzando el sector.

Por otra parte, el *express* es uno de los sectores del transporte que más empleo genera, con un total de 69.511 al cierre de 2019, lo que significa un 26,2 por ciento sobre el total.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

No obstante, hay que tener en cuenta que más de 50.000 trabajadores están integrados en la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, lo que supone el 76 por ciento del total. Las empresas del sector *express* analizadas sumaron un Ebitda (beneficio antes de impuestos) de 133 millones de euros en 2019, lo que

El transporte urgente lidera el crecimiento del sector (+6,4%)

supuso duplicar lo obtenido en el año anterior, mientras que el resultado neto se situó en 6 millones de euros frente a la caída de 121 millones del ejercicio precedente.

CORREOS, PRIMERO DE LA CLASE

El ranking por cifra de negocio sigue encabezado por Correos, a años luz de sus más inmediatos perseguidores, con unas ventas de 1.967 millones de euros en 2019, lo que supone el 38,2 por ciento de las ven-

tas de la industria *express* en el mercado español. Una cifra que supone un crecimiento del 10 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

A continuación se encuentra Seur Geopost, con 450 millones, lo que supone prácticamente igualar los registros del año 2018 (-0,2 por ciento). Pese a este ligero retroceso, la paquetera acumula un crecimiento del 60 por ciento desde el año 2015, ejercicio en el que registró unas ventas de 282 millones de euros.

Un escalón por debajo, completando el podio, se sitúa UPS España. En 2019 alcanzó una cifra de negocio de 304 millones de euros, lo que supone un ligero crecimiento del 3 por ciento con respecto al ejercicio anterior. En la clasificación también destaca la progresión de la paquetera Correos Express Paquetería Urgente, que afianza su cuarto lugar en el ranking. La empresa de paquetería urgente del Grupo Correos registró un crecimiento del 15 por ciento en el ejercicio 2019, hasta alcanzar los 275 millones de euros. Una progresión que se eleva al 92 por ciento con respecto a 2015.

INFORME PEC POSTAL-EXPRESS-COURIER

■ RANKING DE EMPRESAS DE POSTAL-EXPRESS EN ESPAÑA 2019

Rk.	Empresa	Provincia	Constit.	VENTAS						Resultado	Activo	Empleo	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015				
1	Sociedad Estatal Correos y Telégrafos SA	Madrid	2001	1.967,03	+10%	1.784,27	1.641,87	1.590,47	1.613,93	+22%	17,77	2.206,07	53.041
2	Seur Geopost SL	Madrid	1999	450,31	-0%	451,42	425,47	393,71	282,04	+60%	-11,43	341,45	1.942
3	United Parcel Service España Ltd y Compañía SRC	Madrid	1973	304,13	+3%	294,25	320,61	306,71	281,53	+8%	14,52	168,58	1.096
4	Correos Express Paquetería Urgente SA	Madrid	1982	275,04	+15%	239,33	206,69	166,34	143,20	+92%	22,26	136,24	1.191
5	General Logistics Systems Spain SA	Madrid	1997	s.d.	-	238,38	177,15	30,23	75,14	-	-10,67	158,11	950
6	Dronas 2002 SL	Barcelona	2001	223,96	+7%	209,03	190,79	181,81	178,91	+25%	19,77	117,42	1.206
7	Fitman SL	Madrid	1987	s.d.	-	183,25	165,27	149,85	136,54	-	8,26	63,82	117
8	TNT Express Worldwide Spain SL	Madrid	1984	172,58	+1%	170,99	s.d.	185,34	183,54	-6%	-62,84	859,33	1.230
9	Fedex Spain SL	Madrid	1998	130,35	-4%	135,26	16,62	15,27	16,27	+701%	2,73	53,25	603
10	DHL Parcel Barcelona Spain SL	Barcelona	1982	111,24	+2%	109,05	100,35	163,89	167,27	-33%	-9,13	38,97	385
11	DHL Parcel Madrid Spain SL	Madrid	1982	89,40	+5%	84,79	83,33	148,13	147,12	-39%	-7,94	35,10	330
12	Transporte Integral de Paquetería SA	Madrid	2000	72,99	+15%	63,73	57,12	48,61	43,10	+69%	0,71	31,69	98
13	Envialia World SL	Madrid	2001	53,96	+3%	52,62	53,95	51,95	46,34	+16%	0,13	20,79	38
14	Sending Transporte y Comunicación SA	Madrid	2008	s.d.	-	29,85	25,49	20,97	17,40	-	1,09	11,32	124
15	Asendia Spain SL	Madrid	2000	28,67	+38%	20,73	17,65	18,54	13,47	+113%	0,32	8,03	60
16	DHL Parcel Valencia Spain SL	Gipuzkoa	2004	27,94	+5%	26,73	26,29	24,94	24,99	+12%	1,36	9,67	89
17	Top Freight Solutions SL	Madrid	1997	25,40	-3%	26,32	25,97	25,22	25,30	+0%	2,87	6,47	22
18	Immediate Delivery SL	Madrid	2016	24,21	+29%	18,76	8,84	1,69	0	-	0,66	7,35	10
19	Alas Courier SL	Madrid	1988	24,04	+27%	18,88	17,14	15,49	14,33	+68%	2,35	11,26	71
20	Ara Vinc SL	Barcelona	1990	s.d.	-	24,00	14,65	9,52	8,22	-	0,30	11,89	345
21	International Mail Spain SL	Madrid	2000	23,46	+12%	20,97	16,31	11,78	9,99	+135%	0,02	6,22	55
22	DHL Parcel Zaragoza Spain SL	Zaragoza	1957	22,97	+2%	22,58	22,14	29,01	29,50	-22%	0,56	14,07	76
23	DHL Parcel Gipuzkoa Spain SL	Gipuzkoa	1982	20,09	-2%	20,54	20,56	30,17	29,74	-32%	-1,31	8,76	49
24	Recerca i Desenvolupament Empresarial SL	Barcelona	1993	18,78	+61%	11,66	5,83	4,49	2,50	+651%	-0,44	7,63	553
25	Nopar Spain SL	Barcelona	2012	18,07	+209%	5,85	0	0	0	-	0,89	4,41	379
26	DHL Parcel Araba Spain SL	Araba / Álava	1974	16,63	+0%	16,57	17,10	20,49	19,49	-15%	0,70	13,67	68
27	DHL Parcel Bizkaia Spain SL	Bizkaia	1967	15,41	+5%	14,66	14,59	22,73	22,99	-33%	-1,63	6,70	74
28	DHL Parcel Sevilla Spain SL	Sevilla	1984	15,34	+7%	14,37	14,23	22,44	20,66	-26%	-0,48	5,55	48
29	Internet Commerce Solutions SL	Madrid	2017	14,54	+30%	11,16	3,86	0	0	-	0,02	2,87	307
30	DHL Parcel Alacant Spain SL	Alicante	1979	13,80	+3%	13,38	13,00	24,88	25,12	-45%	-0,96	4,51	42
31	World Courier de España SA	Madrid	1975	13,68	+3%	13,28	11,59	12,45	6,24	+119%	0,47	5,39	93
32	DHL Parcel Valladolid Spain SL	Valladolid	1979	12,98	+3%	12,67	12,51	14,73	15,00	-13%	1,25	11,81	49
33	DHL Parcel Málaga Spain SL	Málaga	1995	12,51	+8%	11,60	11,50	17,04	16,45	-24%	-0,29	5,76	35
34	Alcanor Express SL	Madrid	2005	12,42	+24%	10,02	7,71	5,44	4,71	+164%	0,48	4,80	19
35	Ontime Corporate Union SL	Madrid	2015	s.d.	-	12,11	9,15	5,46	0,42	-	0,19	16,23	73
36	DHL Parcel Pontevedra Spain SL	Pontevedra	1984	11,77	+3%	11,44	10,87	13,89	14,54	-19%	0,33	8,96	34
37	Vía Cero SL	Madrid	1991	s.d.	-	11,60	8,66	5,87	5,64	-	0,14	19,08	129
38	DHL Parcel Illes Balears Spain SL	Barcelona	1986	10,87	+2%	10,68	10,93	16,05	15,19	-28%	0,38	8,41	31
39	DHL Parcel A Coruña Spain SL	Coruña	1992	10,69	+2%	10,44	9,83	17,24	18,18	-41%	-0,43	4,40	41
40	DHL Parcel Navarra Spain SL	Navarra	1957	10,20	-1%	10,26	10,19	14,83	14,31	-29%	-0,04	4,57	33
41	Ontime Transporte y Logística SL	Madrid	2009	s.d.	-	9,31	5,90	5,34	5,49	-	0,09	8,03	116
42	Servex K10 Logistics SL	Barcelona	2003	8,90	+23%	7,26	6,31	5,90	5,71	+56%	0,36	4,06	75
43	DHL Parcel Girona Spain SL	Gipuzkoa	2004	8,89	-7%	9,59	10,52	14,87	15,54	-43%	-0,26	2,70	25
44	Cargored Canarias SL	Las Palmas	2000	8,11	+3%	7,92	8,03	8,54	8,69	-7%	-0,07	8,06	54

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

¡¡¡ Sin límites con tus envíos, prueba la fiabilidad y la calidad del servicio MBE !!!



MAIL BOXES ETC.
#PeoplePossible

MBE GRAN BILBAO & AIRPORT

- **Derio:** Calle Euskalherria, 6 bajo • 48160
- **Getxo:** Calle Jolastokieta, 1A bajo • 48930
- **Galdakao:** Calle Iberluze, 9 bajo • 48960

Tlfs. 94 612 0476 / 94 456 2915 | M. 654 193 292

Email. mbe329@mbe.es



Exportaciones/ Importaciones

Paquetería/ Pallets/ Mercancías especiales
(IATA, Vinos, Frío,...)

ecommerce internacional

Servicio y Trato Personalizado

Documentación y asesoramiento de aduanas

Gestión de incidencias



Mercado con margen de crecimiento

Las compañías del sector *express* se han adaptado con éxito al cambio de normativa de la UE que amplía la aplicación del IVA a los envíos de *ecommerce* de bajo valor

► El mercado del comercio electrónico tiene un amplio margen de crecimiento en España, si atendemos a lo que sucede en otros países de nuestro entorno. El sector *express* se ha adaptado con éxito al cambio de normativa de la UE que amplía la aplicación del IVA a los envíos de comercio electrónico de bajo valor.

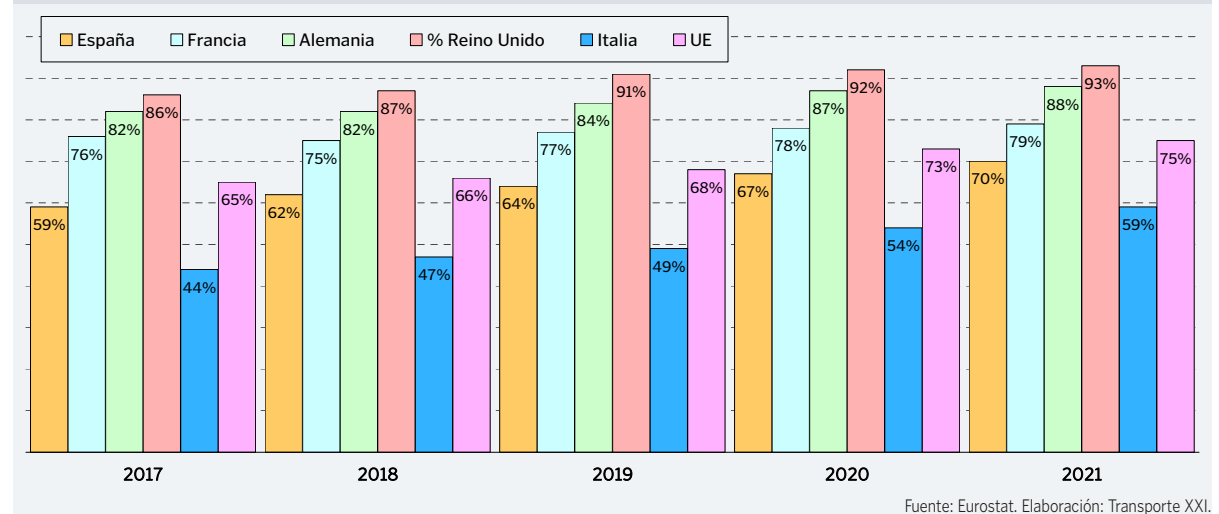
CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El porcentaje de usuarios de internet que compran bienes o servicios vía comercio electrónico en España está en pleno crecimiento, pero todavía sigue lejos de otros países de nuestro entorno.

Según datos de Eurostat, España alcanza actualmente un porcentaje del 70 por ciento de *e-shoppers* o usuarios de internet que compran bienes o servicios por esta vía, frente a la media de la Unión Europea que se sitúa en el 75 por ciento.

Además, la diferencia es aún más notoria respecto a otros países de nuestro entorno. En el caso de Francia este porcentaje aumenta hasta el 79 por ciento, en el de Alemania hasta el 88 por ciento y en Reino Unido se sitúa en el 93 por ciento. Pese a que las distancias se han ido limando en el último lustro, lo cierto es que el margen de crecimiento para este mercado en España es significativo y el sector *express* será uno de los grandes

E-SHOPPERS. PORCENTAJE DE USUARIOS DE INTERNET QUE COMPRAN BIENES O SERVICIOS EN LÍNEA



Fuente: Eurostat. Elaboración: Transporte XXI.

beneficiados, teniendo en cuenta que el volumen de compra de bienes vía *online* sigue creciendo.

El importante crecimiento de los envíos en Europa ha provocado un cambio en la normativa comunitaria sobre el IVA en el comercio electrónico. Hasta el pasado verano, las mercancías importadas por la UE procedentes de terceros países con un valor inferior a los 22 euros esta-

ban exentas del pago del IVA. Desde el pasado 1 de julio se ha suprimido esta exención y estas mercancías incorporan un 21 por ciento de IVA. Según Bruselas, "esta laguna permitía a empresas no europeas sacar ventaja respecto a sus competidores de la UE". Además, las haciendas públicas europeas se veían privadas de "unos 7 000 millones de euros al año debido al fraude, lo que aumentaba la carga fiscal para otros contribuyentes".


La nueva normativa ha conllevado un cambio en los procesos en cada país miembro, con la introducción del nuevo procedimiento aduanero simplificado para presentación de

declaraciones de bajo valor (H7).

El sector *express*, uno de los más afectados por estos cambios, ha sabido dar respuesta a sus clientes. "Gracias a la preparación previa por parte de nuestras empresas, se ha ido resolviendo bastante bien", señala el secretario general de la Asociación Española del Express y de la Carga Aérea Internacional (AECI), Alberto Garrido.

Las compañías integradoras asentadas en nuestro país apostaron por ir informando previamente a sus clientes sobre las novedades que se acercaban. "Ha sido una labor didáctica que ha dado posteriormente sus frutos", apunta Garrido.

En España, el 70% de usuarios de internet compran ya bienes o servicios vía *online*


www.rdpost.com

El Mayor Operador Postal Privado en España


EN COBERTURA Y TECNOLOGÍA

Con una plantilla de más de **1.000** AGENTES POSTALES

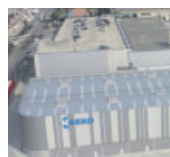
Nuestro servicio se fundamenta en tres pilares básicos.

- Tecnología**
- Herramientas propias de seguimiento y control de los envíos.
- Experiencia**
- de más de 25 años en el mercado postal.
- Calidad Certificada**
- en todos nuestros procesos de trabajo.

Próximo lanzamiento del servicio de **Burófax Online** con total garantía Jurídica y Legal



Cataluña



Operadores Logísticos / 28

Naeko Logistics crece con la especialización en productos de valor añadido y en operaciones de *ecommerce*

Los servicios de FGC ahorran la circulación de 73.600 camiones anualmente en Cataluña

El operador ferroviario público seguirá buscando oportunidades de trenes monocliente en ancho métrico y estudia entrar en la paquetería aprovechando las líneas de pasaje

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los tres servicios de trenes monoclientes de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), dos en ancho métrico y uno en ibérico, ahorran anualmente la circulación de 73.648 camiones por las carreteras catalanas, según los datos facilitados por el operador. La compañía ferroviaria pública opera en ancho métrico el transporte de potasas desde las minas de ICL en la comarca de Bages (Barcelona) al puerto de la capital catalana para su exportación.

Además, circula en ancho métrico el servicio de Autometro, sociedad controlada por FGC, que transporta vehículos desde la planta de Seat en Martorell a la dársena. El tercer servicio es el de Cargometro, también controlada por FGC, que mueve piezas de automoción entre las plantas de Seat por la red del Adif en ancho ibérico. Captrain (antigua Comsa Rail Transport) es el socio de FGC en ambas sociedades.

A diferencia del decaimiento de la actividad que ha experimentado la vía métrica en España desde la desaparición de Feve, según publicó TRANSPORTE XXI en una anterior edición, la utilización de la red métrica catalana, titularidad de FGC, crecerá los próximos años con el nuevo parque móvil que incorporará el operador ferroviario para ICL ante el incremento de la actividad que prevé la multinacional minera, que estrenó el año pasado nueva terminal en el muelle Álvaro de la Campa del puerto de Barcelona.



El servicio de Autometro opera desde 2008.

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE FGC

Tráfico	2020	2019	%20/19
Potasa (toneladas)	137.018	286.400	-52,2%
Vehículos (unidades)*	66.137	102.631	-35,6%
Piezas de automoción (circulaciones)**	557	1.266	-56,1%

(*) Transporte realizado por Autometro.

(**) Transporte realizado por Cargometro. Fuente: FGC. Elaboración: Transporte XXI.

La relación del tren en ancho métrico con las mercancías es centenaria: “El ferrocarril métrico ha sido siempre la puerta de salida de las minas de Sallent y Súria”, señala Pere Calvet, director general de FGC, a TRANSPORTE XXI. Actualmente, FGC “es una de las pocas empresas ferroviarias con vías que conviven líneas de pasajeros con una frecuencia de metro con trenes de mercancías”. Es más, esta convivencia “ha conseguido

que tanto los trenes de potasa como los de vehículos acabados de Autometro tengan la misma velocidad que los convoyes de viajeros”, añade el directivo.

La estrategia de futuro de FGC respecto a las mercancías pasa por “seguir impulsando nuevos negocios que a las empresas privadas les costaría arrancar en solitario”, como ha sido la experiencia de Autometro, que empezó a operar en 2008. “Seguiremos buscando oportu-

Aumento de capacidad

FGC recibirá a mediados del próximo año cinco nuevas locomotoras destinadas a los servicios de ICL y de Autometro. Las nuevas locomotoras duales permitirán la sustitución de tres unidades diésel más contaminantes. Además, recibirá los primeros 13 vagones tolva, de los 66 que encargará en total, antes de finalizar 2022.

Con la ampliación del parque móvil, el operador ferroviario público pasará de las siete locomotoras y 98 vagones (73 tolva, 7 portavehículos y 18 vagones plataforma) a nueve locomotoras y 164 vagones.

La nueva maquinaria va ligada al contrato firmado con ICL por un periodo de 30 años, que contempla el progresivo incremento del servicio de transporte de potasas desde las minas de la multinacional al puerto en función de las necesidades del cargador. Actualmente, la periodicidad es de tres frecuencias diarias, está previsto llegar a las cuatro en 2022. El objetivo es alcanzar hasta siete.

nidades para trenes monocliente en ancho métrico. Es difícil que un privado invierta para operar tráficos solo en ancho métrico en Cataluña”. Entrar en la paquetería es otra estrategia de cara al futuro que los responsables de FGC estudian: “Estamos analizando la viabilidad de mover paquetes en las dos líneas de pasajeros que tenemos”. FGC espera alcanzar este ejercicio la actividad de 2019 tras la caída de tráficos que tuvo en 2020.

OPERADORES LOGÍSTICOS

Alfil Logistics sigue creciendo en Cataluña con una plataforma en el Parc Logístic de la Zona Franca

Alfil Logistics sigue su expansión y crecerá en el Parc Logístic de la Zona Franca de Barcelona, propiedad de Merlin Properties, con una nave ya construida de 13.700 metros cuadrados de superficie. El operador amplió recientemente instalaciones en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona. La consultora Savills Aguirre Newman ha asesorado en el arrendamiento de la nave a la socimi Merlin Properties. Se trata de una de las pocas instalaciones aisladas que el parque tiene en su Cartera. Cuenta con 28 muelles automáticos en dos fachadas y una altura mínima de 11 metros, lo que permite y facilita la actividad de *cross-docking*. Con una extensión de 123.000 metros cuadrados, el Parc Logístic tiene una disponibilidad de espacio libre inferior al 5 por ciento. Alfil Logistics es el primer operador logístico con sede en Cataluña y el décimo del *ranking* nacional con una facturación de 113,43 millones de euros en 2019, según el último Libro Blanco del sector de TRANSPORTE XXI.

GSM
Global Logistics & Tank Containers

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

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

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

FERROCARRIL

Cuenta atrás para la nueva plataforma multimodal de La Llagosta en UIC

Las mejoras en la terminal, por 66,3 millones, no deben servir para acoger la actividad del centro de Granollers, según Ferrmed

EVA MÁRMOL. Barcelona

La cuenta atrás para la nueva plataforma multimodal de La Llagosta, situada a unos 15 kilómetros de Barcelona, ha comenzado. El Adif ha sacado a concurso las obras para convertir la actual instalación en una plataforma multimodal con conexión en ancho de vía internacional (UIC) formando parte del Corredor Mediterráneo. Las obras salen a licitación por un montante de 66,3 millones de euros (IVA incluido) y un periodo de ejecución estimado de 26 meses.

El objetivo de la actuación es que la terminal sea "uno de los principales nodos estratégicos en España en el tráfico internacional de mercancías", según señalan las bases del concurso. La nueva plataforma de La Llagosta es una de las actuaciones incluidas en el protocolo para los nuevos accesos terrestres (vial y ferroviario) al puerto de Barcelona que firmaron, el pasado otoño, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Adif, Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Generalitat.

En cuanto al futuro modelo de gestión de la plataforma multimodal, "será un modelo avanzado donde participen una entidad promotora, responsable de la promoción y desarrollo de la terminal, y una entidad explotadora que, previa licitación pública, será responsable de la explotación del servicio intermodal a prestar", han señalado fuentes del Adif a TRANSPORTE XXI.

"Celebramos que el ancho internacional llegue finalmente a la terminal", señala Joan Amorós, presidente de Ferrmed. No obstante, la instalación tiene dos problemas: "Una pronunciada rampa de salida y que no es una terminal pasante". La pendiente es de "20 milésimas, lo que consideramos excesivo para un tren de mercancías pesado". Y al no ser una terminal pasante (los convoyes entran y salen por el mismo sitio), "supone que los trenes tienen



Terminal de Granollers cuya actividad podría ser trasladada a La Llagosta.

que hacer más maniobras para entrar y salir".

Aunque son dos hándicaps, lo peor es que, a juicio de Ferrmed, "las mejoras en la terminal de La Llagosta sean para suprimir la de Gra-

nollers, lo que rechazamos rotundamente".

Los estudios para el traslado de la actividad de la terminal de Granollers a la nueva plataforma de La Llagosta es una de las medidas

El proyecto

La terminal de La Llagosta, utilizada para actividades relacionadas con el transporte de vehículos en la modalidad de autoprestación, tiene cuatro vías para expedir/recibir y otras cuatro para la carga/descarga de trenes de hasta 500 metros, todas en ancho ibérico

El proyecto que el Adif ha sacado a concurso contempla cinco nuevas vías de expedición/recepción, así como cuatro nuevas vías para la carga/descarga de UTIs y una quinta para carga general. Todas las vías serán de ancho mixto (ibérico e internacional) para trenes de 750 metros. La terminal tendrá una extensión de 12 hectáreas.

acordadas por las administraciones firmantes del protocolo de los accesos al puerto de Barcelona, según la nota de prensa que envió, en su día, el departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat (actual departamento de Políticas Digitales y Territorio).

Este acuerdo también recoge los estudios para el traslado de la terminal de Morrot a Can Tunis o al antiguo cauce del río Llobregat, a lo que también se opone Ferrmed. "Tiene que haber terminales si de verdad queremos que los camiones pasen al ferrocarril y cumplir con el mandato de la Comisión Europea de cuota modal", añade el experto.

CARRETERA

El transporte catalán crece dos dígitos por encima de los volúmenes prepandemia

EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte por carretera en Cataluña ha crecido dos dígitos por encima de los volúmenes de actividad que tenía antes de la pandemia, de acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Los vehículos pesados de servicio público transportaron un total de 146,23 millones de toneladas de mercancías con origen o destino en Cataluña, la primera comunidad autónoma en esta actividad, durante el primer semestre del año. Ello supone un incremento del 13,4 por ciento por ciento en relación al mismo periodo de 2019



El transporte internacional es el que registró un mejor comportamiento.

(128,96 millones de toneladas). El transporte por carretera que pasa por las vías catalanas cerró el pasado ejercicio con una caída del 5,3 por ciento de los flujos al sumar 258,1 millones de toneladas.

El mismo crecimiento del 13,4 por ciento registró la actividad en comparación con el acumulado en el primer semestre de 2020. Se trata de una evolución ligeramente inferior a la media del conjunto de España (+14,5 por ciento).

Por tipo de movimiento, el transporte intrarregional, el más nume-

roso, saldó el semestre con 97,57 millones de toneladas (el 66,7 por ciento del total) y un avance del 12,4 por ciento en comparación con el mismo periodo del año pasado. El transporte interregional creció algo más, el 14,1 por ciento, al sumar 38,66 millones de toneladas en el periodo.

El transporte internacional es el que registró un mejor comportamiento con un incremento acumulado del 20,4 por ciento, rozando los 10 millones de toneladas en el primer semestre.



www.traldisporta.com

POLÍTICA

El Clúster del Transporte abrirá el foco a la última milla en su Plan Estratégico

EVA MÁRMOL. Barcelona

El Clúster del Transporte y la Logística de Cataluña, Catalonia Logistics, desarrollará proyectos más transversales que incluirán la logística y la última milla. Las iniciativas del clúster, formado por medio centenar de empresas, han estado tradicionalmente más enfocadas al transporte por carretera de larga distancia.

Sin olvidarlo, el nuevo Plan Estratégico 2022-2025, cuya redacción está a punto de culminar, amplía el foco "para incluir a toda la cadena de valor", señala Marta Losada, gerente de Catalonia Logistics, a TRANSPORTE XXI. Con la pandemia, "han cambiado formas de trabajar, el *e-commerce* ha dado pasos de gigante y han entrado nuevos *players*". En este contexto, Catalonia Logistics pretende atraer más actores como *startups* que ofrecen soluciones logísticas, empresas más focalizadas en la última milla o empresas cargadoras para desarrollar proyectos más transversales. "Si queremos ser mejores en digitalización, todos tenemos que hablar el mismo idioma, desde el transportista internacional que trae la mercancía hasta el actor que hace la distribución capilar". Si el objetivo es avanzar en la sostenibilidad, "no solo la empresa de transporte tiene que estar implicada, también su cliente", añade.

El objetivo es hacer proyectos más transversales

El nuevo plan estratégico, que será el tercero, definirá los retos y los proyectos para dar soluciones a los mismos. Como las iniciativas que han desarrollado hasta la fecha, los proyectos seguirán teniendo como común denominador la sostenibilidad o la digitalización: "El objetivo final del clúster es la competitividad empresarial y hay que innovar para lograrlo".

Uno de los últimos trabajos que ha desarrollado es un manual de digitalización para empresas de transporte por carretera. Se trata de una herramienta creada sobre todo para ayudar al empresario a saber su grado de maduración digital, que conozca las soluciones digitales existentes en el mercado, los proveedores de estas soluciones y lo que debe hacer para su correcta

implantación en la empresa. Además, acaba de presentar una guía de vehículos sostenibles donde analiza las diferentes posibilidades que existen realmente en el merca-

do en función de sus tamaños y usos.

Los próximos proyectos son un manual de buenas prácticas entre transportistas y cargadores, que cuenta con la participación de la asociación Transprime, y una guía sobre eficiencia energética en las plataformas logísticas. Otra novedad es la creación de un grupo de trabajo para mejorar la digitalización entre cargadores y sus proveedores logísticos.

Joaquim Salvat (Salvat Logística) es el presidente del Clúster del Transporte y la Logística de Cataluña, que se constituyó hace cinco años.

MARÍTIMO

El puerto de Tarragona gana un nuevo muelle multipropósito

El puerto de Tarragona ha crecido con un nuevo muelle multipropósito, que ha supuesto una inversión de 30 millones de euros. Se trata del muelle de Baleares. La nueva infraestructura, adosada al dique de Levante, está destinada al tráfico de cruceros. No obstante, está preparada para los tráfi- cos de mercancías.

Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat

OPERADORES LOGÍSTICOS

Naeko crece con la especialización y en operaciones para el ecommerce

El grupo, con sede central en Sant Boi, incrementó sus ventas el 17,7% en 2020 y espera seguir aumentando dos dígitos en 2021

EVA MÁRMOL. Barcelona

Naeko Logistics, uno de los principales operadores logísticos con sede en Cataluña, crece con la especialización en productos de valor añadido y en operaciones de *ecommerce*. En el primer caso, la compañía, con sede central en Sant Boi de Llobregat (Barcelona), ha ganado peso para sectores como el farmacéutico, sanitario y cosmético.

Para reforzar más esta apuesta, Grupo Naeko, tanto como operador logístico como de *handling*, ha obtenido la certificación GDP de buenas prácticas en el almacenaje y manipulación de estos productos para las instalaciones de Naeko Logistics y para las filiales Naeko Handling, que presta servicio a compañías aéreas (mercancía RFS) en el aeropuerto de Barcelona, y Naeko Handling Madrid (en Barajas).

Además, Naeko Logistics ha logrado la certificación ECO para gestionar productos con certificación ecológica. Y Naeko Handling abrió a principios de año una cámara frigorífica "para mercancías que requieren temperatura controlada, un servicio que no ofrecíamos antes", señala Jordi Rabasso, director Comercial.

Naeko Logistics también crece en operaciones de *ecommerce*. El operador logístico cuenta con una cartera diversificada, partiendo de que "nuestra filosofía no es únicamente dedicarnos a almacenar, el alcance es multisectorial. Y dentro de esta estrategia, evolucionar cada vez más hacia productos de valor añadido".

Naeko Logistics tuvo unas ventas de 16,71 millones de euros el año



Las instalaciones centrales en Sant Boi de Llobregat (Barcelona).

GRUPO NAEKO					
	2019	2018	%19/18	2017	2016
CIFRA DE NEGOCIO	17,12	16,46	+4%	15,35	12,41
Naeko Logistics SA	14,48	14,13	+2%	12,89	9,69
Naeko Handling Madrid SL	1,75	1,53	+14%	1,24	1,26
Naeko Handling SL	0,89	0,81	+11%	1,23	1,45
Ebitda	3,20	3,17	+1%	3,31	2,41
Resultado del ejercicio	2,16	2,12	+2%	2,20	1,49
Patrimonio neto	11,35	10,79	+5%	9,67	8,07
Empleo	102	102	-	100	90

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

pasado, el 15,5 por ciento más que en 2019, según el Registro Mercantil. Sumando las tres compañías del grupo, el volumen de negocio alcanzó los 20,14 millones de euros y un crecimiento del 17,1 por ciento.

Grupo Naeko prevé cerrar el presente ejercicio manteniendo un crecimiento de dos dígitos. El operador logístico, que trabaja en sus instalaciones básicamente con contenedo-

res de importación que entran por el puerto de Barcelona, espera alcanzar los 30.000 contenedores descargados y 600.000 pedidos en 2021. Su actividad logística genera un movimiento de unos 300 vehículos diariamente.

Un grupo de profesionales constituyó Naeko Logistics en 1997. Naeko Handling fue fundada en 2003 y un año después la filial de Madrid.

SERVICIOS

La evolución del mercado inmologístico hace prever otro año batiendo récord

El mercado inmologístico catalán volverá a alcanzar un año récord de actividad a tenor de la evolución de este sector. La superficie contratada ascendió a 157.918 metros cuadrados en el tercer trimestre del año, lo que supone un crecimiento del 25 por ciento respecto al mismo período de 2020. Y ello sitúa el acumulado en los primeros nueve meses del año en 669.979 metros cuadrados de plataformas logísticas alquiladas, estando ya por encima del acumulado en el mismo período de los ejercicios anteriores, "lo que hace prever un año récord en contratación logística", señala el último informe del sector de la consultora Forcadell. Del total de las operaciones registradas en el tercer trimestre, 108.848 metros cuadrados correspondieron a naves ya existentes y 49.070 metros cuadrados más a instalaciones de nueva construcción o 'llave en mano'.

MARÍTIMO

Puerto de Barcelona presenta la convocatoria de ayudas Puertos 4.0

El puerto de Barcelona ha presentado la segunda convocatoria de las ayudas 'Puertos 4.0' para las modalidades de ideas y proyectos comerciales en el marco de una de las sesiones formativas de la iniciativa Innovation Days, que organiza la dársena catalana para impulsar la innovación. Desarrollar un nuevo producto, servicio, proceso o mejorar una tecnología ya existente con una componente innovadora para su aplicación en el sector logístico-portuario es el principal objetivo del 'Fondo Puertos 4.0', promovido por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Sin respuesta, por el momento, a la petición del sector de una nueva prórroga para seguir circulando por la Zona de Bajas Emisiones

Deshojando margaritas

Una vez más, el transporte catalán deshojando la margarita: ¿habrá una nueva prórroga para que los vehículos pesados sin etiqueta ambiental puedan seguir circulando por la Zona de Bajas Emisiones? o ¿esta vez sí entrará en vigor la restricción ambiental?

Pues, por el momento (al cierre de esta edición), el sector no lo sabe y la moratoria de seis meses acaba en diciembre.

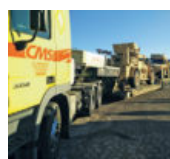
Ayuntamiento y Área Metropolitana de Barcelona (AMB), las administraciones competentes, se hicieron desear la última vez para conocer su decisión. Exactamente, esperaron a anunciar la prórroga 24 horas antes de que todas las asociaciones del transporte catalán convocaran públicamente una marcha lenta. Y eso que el sector llevaba tiempo reclamando una reunión.

A diferencia de la pasada primavera, hay ahora una comisión negociadora en la que participan todos los niveles de la Administración (local, supramunicipal y autonómica) tal y como reclamaba el sector. Ha habido reuniones y las organizaciones han hecho llegar su decálogo de peticiones, la principal, una nueva prórroga para

que los vehículos pesados puedan seguir circulando por la Zona de Bajas Emisiones, un área de 90 kilómetros cuadrados que afecta a la capital catalana y cuatro municipios limítrofes.

Poco, por no decir nada, ha cambiado la situación desde que venció la anterior prórroga en junio y que las autoridades competentes acordaran una nueva. A saber: sigue sin haber filtros ni catalizadores homologados para instalar en los camiones sin etiqueta ambiental y el vehículo pesado sigue sin tener la alternativa de la furgoneta eléctrica, ya que no hay en el mercado camiones eléctricos. Y las (costosas) soluciones que hay actualmente para los pesados no significan que lo sigan siendo dentro de unos años y sirvan para seguir circulando por la Zona de Bajas Emisiones dentro de una década.

Madrid



Carretera / 31

El grupo CMS se desprende de activos tras la entrada en concurso de la histórica Cesáreo Martín Sanz Transportes

Aena controlará el 35% del futuro nodo logístico de Madrid-Barajas

Aporta el derecho de superficie por 75 años de las 32 hectáreas de la primera fase de la actuación, valoradas en 57,64 millones

► Aena mantendrá un mínimo del 35 por ciento del accionariado de la nueva sociedad conjunta que construirá y explotará la primera fase del nuevo polo logístico de Barajas. Su participación saldrá de la aportación del derecho de superficie de las 32 hectáreas de terreno por un período de 75 años, que han sido valoradas en 57,64 millones.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Aena contará con un mínimo del 35 por ciento de participación en la sociedad conjunta con un socio inversor que impulsará la primera fase del nuevo polo logístico del proyecto 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas'. Esta participación corresponderá con el derecho de superficie de las 32 hectáreas de terreno por un período de 75 años de duración, que ha sido valorado en 57,64 millones de euros. Así se contempla en el pliego para la selección del socio para la constitución de la sociedad conjunta al que ha tenido acceso este periódico. Aena acaba de iniciar la licitación para la selección del nuevo socio

Proyecto Airport City

'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas' contempla una actuación sobre 323 hectáreas.

El proyecto alcanzará 2,1 millones de metros cuadrados de edificabilidad, dedicados a actividades logísticas, aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

En el ámbito logístico, Aena tiene previsto desarrollar un gran polo logístico con tres fases de actuación, que sumarán conjuntamente 1,3 millones de metros cuadrados.

La primera fase del polo logístico cuenta con 32 hectáreas, de las que 28 serán para naves logísticas.

que formará parte conjuntamente de la *joint venture* que impulse la primera fase del polo logístico. El proceso cuenta con dos fases, la primera de ellas dirigida a la selección de candidatos entre las compañías que se presenten a la licitación, mientras que la segunda corresponderá a la adjudicación entre los distintos candidatos seleccionados. El adjudicatario será aquel que presente la oferta económicamente más ventajosa.

El socio inversor que finalmente elija Aena tendrá que hacer frente a una inversión que el gestor de aeropuertos ha establecido en 107,10 millones de euros en el pliego, "a efectos meramente estimatorios".

PRIMERA FASE

La primera fase del nuevo polo logístico ha sido denominada 'Área 1 del Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas'. Se encuentra ubicada en la zona sur del aeropuerto, en la zona conocida como Rampa 7, próxima al centro de carga aérea y adyacente a una primera línea de carga aérea ya en desarrollo.

Las 32 hectáreas de superficie de la actuación se dividen en tres parcelas. Dos de ellas para uso logístico de 26 y 2 hectáreas de superficie respectivamente y que contarán con una edificabilidad máxima de 152.914 metros cuadrados. La tercera parcela corresponde a una zona verde de 43.681 metros cuadrados.

Aena proyecta un gran polo logístico en Barajas que contará con 1,3 millones de metros cuadrados de superficie edificable. Además de la citada primera fase, están previstas otras dos más, una de ellas también al sur del recinto y otra al norte.

SERVICIOS

La inversión en naves logísticas registra un crecimiento del 29% respecto al año 2019

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El volumen de inversión en el sector inmologístico se situó en 1.676 millones de euros de enero a septiembre de 2021, lo que supone un incremento del 29 por ciento respecto al mismo período de 2019, último año pre-pandemia. Si atendemos la comparativa respecto al pasado año 2020, el incremento de la inversión se elevó a un 157 por ciento, según datos de CBRE España.

"El logístico sigue siendo el sector estrella del sector inmobiliario. Está muy boyante y se ve beneficiado por el impulso del comercio electrónico", apunta Javier Kindelan, vicepresidente de CBRE España y CEO Valor Advisory EMEA de la compañía.

"España se está configurando como el segundo mercado de Europa con mayor demanda de inversión en activos logísticos. Sigue habiendo mucho apetito inversor y se siguen batiendo todos los récords absolutos", refrenda Fernando Fuente, senior director Valuation & Advisory Services de CBRE España.

La única alerta en este sentido viene dada por "el encarecimiento de las materias primas, que vamos a ver cómo puede afectar en el futuro a los proyectos en curso", matizó.

¿Buscando espacio logístico en Madrid?

¡LO TENEMOS! 36.000 M² DISPONIBLES EN MAYO DE 2022



Nave logística sostenible ubicada en primera corona de Madrid. Entrega en primavera de 2022.

citydox-madrid.com



Madrid Air Cargo / Flash

BARAJAS SE APROXIMA A LA OFERTA DE VUELOS DE ANTES DE LA PANDEMIA

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se acercará ya en esta temporada de invierno a la oferta de número de plazas programadas en 2019, el ejercicio previo a la pandemia. En concreto, la pista madrileña alcanzará los 27,2 millones de plazas en aviones de pasajeros en los próximos meses, lo que significa que se sitúa tan solo un 3 por ciento por debajo de la oferta de hace dos años. De hecho, el aeropuerto sigue creciendo paulatinamente en número de operaciones totales, que se sitúan en 144.597 de enero a septiembre, lo que representa un incremento del 9,4 por ciento. Además, 88.260 operaciones tuvieron carácter internacional, que es donde más movimiento de carga se realiza, mientras que las nacionales se quedaron en 57.964 en este mismo período. Esto supone una buena noticia para el sector de la carga aérea, que en el aeropuerto de Barajas está fuertemente vinculado al tráfico de aviones de pasajeros. Como avanzan desde Foro MADCargo, conforme el mercado se va normalizando, también lo hace el mix de aeronaves, recuperando la tradicional preponderancia de las bodegas en la pista madrileña. No obstante, tras la pandemia parece haber un crecimiento del 11 por ciento en la participación de los cargueros puros. En concreto, los vuelos cargueros concentraban el 36 por ciento de la carga que se movió en Barajas al cierre del tercer trimestre de 2021, frente al 25 por ciento que representaban al cierre del año 2019. Si esta tendencia se consolida en los próximos meses, supondría un cambio estructural en la disminución de la dependencia de las bodegas de los vuelos de pasajeros para la industria de la carga aérea madrileña.



Primer vuelo con biocombustible producido en España. Iberia y Repsol, con la colaboración de Aena, completaron recientemente el primer vuelo con biocombustible producido en España a partir de residuos. La operativa se desarrolló en la ruta Madrid-Bilbao. La utilización del combustible sostenible, producido en la factoría de Petronor, filial del grupo Repsol, redujo la emisión de 1,4 toneladas de CO₂ a la atmósfera.

AENA IMPLANTARÁ UN SISTEMA DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE EN BARAJAS

Enaire ha avanzado que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas dispondrá de sistema de navegación por satélite de tipo GBAS Categoría II/III, en el marco del proyecto 'Magic'. Este sistema permitirá al aeropuerto contar con una señal de navegación aérea más precisa. Aena será la encargada de implantar este sistema en Barajas, mediante la adquisición e instalación de los equipos. Con esta actuación, las aerolíneas podrán realizar aproximaciones con mayor precisión.

TRANSPORTE DE FLORES DESDE LATINOAMÉRICA

Iberia e IAG Cargo transportaron más de 12 millones de flores desde Colombia y Ecuador con destino al aeropuerto de Barajas durante la reciente celebración del Día de Todos los Santos. La aerolínea garantiza el control de la cadena de frío en un rango de entre cero y ocho grados centígrados, desde que las flores son cortadas en origen hasta su llegada al cliente.

IBERIA Y AIR EUROPA RECUPERAN VOLÚMENES CON LA LARGA DISTANCIA

Iberia y Air Europa están recuperando volúmenes de carga a pasos agigantados en el aeropuerto de Madrid, impulsadas por el retorno de los vuelos de larga distancia. Iberia registró un incremento del 214 por ciento en el tercer trimestre del presente año 2021 respecto al mismo período del año anterior, según datos del último informe de carga aérea en Madrid de Foro MADCargo. Por su parte, la otra aerolínea que tiene fijado su *hub* en Barajas, Air Europa, creció otro 190 por ciento en el mismo período. Iberia lidera los tráfico de carga en Barajas con un movimiento de 92.545 toneladas de enero a septiembre. Por detrás se sitúa DHL con un tráfico de 30.628 toneladas en ese mismo período. El tercer lugar del podio lo ocupa Turkish, que movió 19.619 toneladas. Muy cerca de ella se situaron Air Europa, al alcanzar las 19.614 toneladas, y Qatar Airways con 19.373 toneladas. Más atrás se situó la aerolínea carguera ASL con 15.617 tonela-

das. El séptimo puesto lo ocupó Emirates con 15.374 toneladas, seguida por Airbrigde Cargo con 15.183 y Korean Airlines con 13.635. Air China, con 11.743 toneladas, Swiftair con 11.618 y FedEx con 10.534 cierran las doce primeras posiciones del ranking.

EMIRATES INCREMENTA SU FRECUENCIA DE VUELOS CON MADRID-BARAJAS

Emirates ha incrementado una vez más desde este mes de noviembre el número de frecuencias que opera con vuelos de pasajeros en el aeropuerto de Madrid-Barajas. La aerolínea asiática ha pasado de gestionar siete frecuencias semanales a alcanzar un total de nueve combinaciones a la semana entre Dubai y Madrid. Esta ruta es operada completamente con aviones A380. La aerolínea asiática dispone ya de 118 aviones de este modelo en su flota. Emirates alcanzó un tráfico de 15.374 toneladas en Barajas desde enero a septiembre del presente año, lo que la situó como la sexta aerolínea en volumen de carga en la pista madrileña.



FERROCARRIL

Adif tendrá listo el estudio sobre el futuro de la terminal de Abroñigal en un año

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Adif tendrá lista la redacción del estudio sobre el futuro de la terminal intermodal de Madrid-Abroñigal, la estación de Santa Catalina y entorno en el último trimestre de 2022.

Así lo contempla la reciente adjudicación de los servicios para su redacción a la consultora Sener Ingeniería, que se ha impuesto en la licitación a otras cuatro ofertas presentadas. La adjudicataria del concurso presentó una oferta para la redacción del informe por valor de 1,93 millones de euros y en un plazo de 12 meses.

Como adelantó este periódico, el administrador de infraestructuras ferroviarias prevé que el nuevo nodo logístico de Vicálvaro reemplace a la terminal de Abroñigal a partir de 2024, si bien prevé sacar ya a concurso la explotación de las instalaciones en 2022.

Adif recoge por primera vez en el pliego de la licitación del referido informe la potencialidad de los actuales terrenos de la terminal de Abroñigal para usos tales como el residencial, terciario, comercial u oficinas. Al mismo tiempo también se destaca la potencialidad para su uso logístico en el ámbito de la distribución urbana de mercancías, tanto en el ámbito de la paquetería como en el Horeca.

El centro logístico ferroviario del Adif de Madrid-Abroñigal, que explota en régimen de a riesgo y ventura la UTE TILO Madrid Abroñigal, participada por Renfe Mercancías y Transervi, registró un tráfico de 88.090 UTIs en 2020, lo que supuso un retroceso del 12,76 por ciento, según Adif.

La terminal, que inició actividad en 1974, cuenta con una superficie de 300.000 metros cuadrados, con 33.000 de naves logísticas y 20.000 de aparcamiento.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El sector madrileño tiene que afrontar inversiones para la renovación de flota por valor de más de 900 millones en los próximos tres años

¿Juego de trileros?

Lo de 'Madrid Central' es un mal sueño que se repite para el sector del transporte. Ahora el nuevo 'Madrid Central' adopta la fórmula de 'Madrid Zona de Bajas Emisiones'. Más allá del nombre utilizado, el resultado es el mismo, según los transportistas. Incluso la cosa tien-

de a peor, porque el área restringida se extiende mucho más y abarca buena parte de la ciudad. El actual equipo de gobierno municipal, que en tiempos de oposición se mostró muy cercano a las tesis de los transportistas, parece haberse olvidado a la hora de poner en marcha la nueva Ordenanza de Movilidad. "Como si de un juego de trileros se tratara", lamenta el Comité Madrileño de Transporte por Carretera (CMTC) en un comunicado. Los transportistas muestran su indignación y preocupación por sentirse ignorados. Por esas "promesas incumplidas". El telón de fondo es siempre el mismo. Los políticos, sean del signo que sean, desconocen en buena medida la problemática del sector y no se dejan asesorar y orientar, por lo que se ve. Sin olvidar la prioridad de la mejora de la sostenibilidad y la salud pública, el Comité regional aportó soluciones que

permitirían una mejora sin un perjuicio asociado para el sector. Soluciones como el impulso y ayudas para la renovación de la flota actual, apoyo a la transformación o cambio de vehículos, ampliación del calendario de renovación de flotas para que esté acorde con la realidad del mercado de automoción, sensibilización del horario de acceso a las zonas de bajas emisiones y a las de especial protección, etc. Lamentablemente han caído en saco roto. La nueva Ordenanza de Movilidad de Madrid no contempla ninguna de las propuestas de los transportistas y eso es una noticia preocupante para el sector, que va a tener que afrontar inversiones para la renovación de flotas por valor de más de 900 millones de euros en los próximos tres años si quiere adaptarse a los requisitos de la nueva normativa. Una locura.

madrid@grupoxi.com

CARRETERA

El grupo CMS se desprende de activos tras la entrada en concurso de Cesáreo Martín Sanz Transportes

El fondo inversor Black Pearl Capital Partners adquiere AdBTrasemisa, una de sus filiales

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El grupo CMS se reestructura con la venta de activos tras la entrada en situación concursal de su histórica sociedad matriz, Cesáreo Martín Sanz Transportes.

El fondo inversor Black Pearl Capital Partners se ha hecho con el control de una de las filiales del grupo, AdBTrasemisa, especializada en transporte de AdBlue. La firma fue fundada en 2005 y se encontraba bajo el paraguas del grupo CMS desde 2008. AdBTrasemisa alcanzó unas ventas de 11,62 millones de euros en 2019, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI, lo que supone un crecimiento del 50 por ciento en el último lustro.

La entrada en concurso de la sociedad Cesáreo Martín Sanz, con más de un centenar de vehículos y 160 profesionales en plantilla, supone una mala noticia para el negocio de los transportes especiales, del que se había convertido en uno de los principales referentes desde hace décadas. Fuentes del sector han señalado a este periódico que "la entrada en dificultades de algunos de los grandes actores del negocio del transporte especial era algo previsible, como consecuencia del fuerte descenso de la actividad en los últimos años, así como del incremento de la competencia desleal". En esta coyuntura, "el administrador concursal está vendiendo activos para intentar garantizar la viabilidad de la sociedad", apuntan.

Proveedor histórico de transporte del Ejército y de Correos

Cesáreo Martín Sanz alcanzó unas ventas de 14,79 millones de euros en 2018, último año del que se tienen datos oficiales en el Registro Mercantil, lo que representó un descenso del 10,4 por ciento.

A lo largo de su trayectoria, la firma ha sido proveedor tradicional de transporte del Ejército español y del operador postal público Correos, entre otros. Al mismo tiempo, ha protagonizado operativas tan llama-

tivas como el transporte en piezas en 2005 de las dos tuneladoras más grandes del mundo en aquella época, con un diámetro de 15 metros y un peso total de 2.750 toneladas, destinadas a la perforación de sendos túneles en la autovía de circunvalación M-30 de Madrid.

Las empresas del grupo CMS son propiedad desde el año 2018 de la firma Hitexa y Asociados RPV, una sociedad de cartera fundada en 2010 y cuyo objeto social es la promoción inmobiliaria. Además de las citadas Cesáreo Martín Sanz y AdBTrase-



Cesáreo Martín Sanz, del grupo CMS, tiene ubicada su sede en Madrid capital.

■ CESÁREO MARTÍN-SANZ TRANSPORTES SL

	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Cifra de negocio	s.d.	14,79	-	16,52	15,17	16,19
Ebitda	s.d.	-0,63	-	1,16	1,39	1,53
Resultado del ejercicio	s.d.	-1,60	-	0,23	0,21	0,18
Patrimonio neto	s.d.	10,85	-	13,01	12,78	12,59
Empleo	x	147	-	136	126	138

Los datos de 2019 no están disponibles por estar la empresa en concurso de acreedores actualmente. Cifras en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

misa, el grupo cuenta con las filiales de transporte Tracomsa, Transportes y Servicios de Minería, Cisconfri y Depósito de Contenedores de Madrid Decoma. Por otro lado, en el marco de un proceso de diver-

sificación, el grupo CMS se hizo con el control en 2006 de dos sociedades dedicadas al transporte frigorífico, Transportes Lago y Transportes Yagüe, que posteriormente fueron adquiridas por Acotral en 2014.

OEA

Operadores Económicos Autorizados

Empresas de servicios a las Empresas

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

Transporte Internacional de Mercancías

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

	<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"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa
	<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 <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 <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 10-1ªA 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 <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros
	<p>CASINTRÁ 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) <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 <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

Cofán amplía centro logístico

Cofán, fabricante de ferretería, ha ampliado su centro logístico de Campo de Criptana (Ciudad Real) hasta los 25.000 m²

Transcentro Marín planea utilizar el biometano en sus camiones

La firma dispone de 60 cabezas tractoras propulsadas por GNL y seguirá apostando por esta tecnología en sus renovaciones

► Transcentro Marín proyecta incorporar el biometano a su flota de vehículos a gas a partir del próximo año, si se cumplen los plazos previstos. La firma dispone de 60 cabezas tractoras propulsadas por GNL y seguirá apostando por esta tecnología en las renovaciones de las otras 40 unidades de gasoil con las que cuenta en su flota.

CARLOS SÁNCHEZ. Santa Cruz de Mudela
Transcentro Marín, marca comercial con la que operan conjuntamente las sociedades Translogística Marín, Translogística Centro y Talleres Marín desde 2017, planea empezar a utilizar biometano en su flota de camiones.

“Nuestro objetivo es que, en el plazo de uno o dos años como máximo, tengamos todos los vehículos de la flota funcionando con biometano”, avanza Carlos Marín, director general de Transcentro Marín a TRANSPORTE XXI. De hecho, “nuestra intención es empezar a utilizar biometano a partir del verano de 2022”, matiza Marín.

La compañía, con sede en Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real), está apostando en firme desde hace años por el gas natural licuado (GNL). Transcentro Marín cuenta actualmente con 60 cabezas tractoras propulsadas por GNL y el objetivo es alcanzar la totalidad del centenar de unidades en flota. Para ello, todas las renovaciones de vehículos



Transcentro Marín y Endesa operan una gasinera en Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real).

van por esa línea. “En el caso del biometano ya no se habla solo de sostenibilidad sino también de economía circular”, puntualiza. “Con la potenciación del uso de digestores de metano vamos a poder contar con más biogás. Es un combustible que será un poco más caro que el GNL, pero cuya contribución

“El biometano aporta ventajas tanto en sostenibilidad como en economía circular”

a la sostenibilidad y a la economía circular aporta enormes ventajas”, matiza Marín. El biometano no exige modificación en los vehículos de GNL y con su incorporación al mercado “se va a alargar aún más la vida del GNL como combustible para el transporte”, anticipa. Esta apuesta forma parte del compromiso adquirido por la empresa transportista con su cliente Calidad Pascual en pos de la sostenibilidad. En esta línea, Transcentro Marín forma también parte del Clúster del Hidrógeno Verde de Castilla-La Mancha, con sede en Puertollano.

AÉREO

Aragón promoverá una zona franca que impulse al aeropuerto de Zaragoza

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

El gobierno de Aragón promoverá la creación de una zona franca para “consolidar el aeropuerto de Zaragoza como hub logístico, al permitir importar y exportar sin pasar aduana”, según ha anunciado su presidente, Javier Lambán. Precisamente, la pista zaragozana ha vuelto a retomar el crecimiento de doble dígito respecto a los volúmenes que movía antes de la pandemia. Inditex vuelve a tirar con fuerza de una pista que movió 137.805 toneladas en los primeros meses del año, lo que supone un crecimiento del 43,3 por ciento respecto al mismo período del ejercicio anterior y del 10,3 por ciento respecto al de 2019, último año prepandemia. El aeródromo aragonés sigue siendo el aeropuerto español con más porcentaje de carga con destinos internacionales, gracias a las operaciones con aviones cargueros de diferentes compañías fruto de sus acuerdos con la multinacional textil española Inditex. Cinco aerolíneas monopolizan el 91,4 por ciento del total de la carga aérea que se mueve en Zaragoza. La líder del ranking con mucha distancia es Qatar Airways, compañía que movió en este período un total de 47.709 toneladas, lo que supone una cuota del 34,6 por ciento sobre el total. Por detrás se situaron la rusa Airbrigde Cargo con un 20,4 por ciento, la africana Ethiopian con un 12,8 por ciento, Emirates con un 12,2 por ciento y la estadounidense Atlas Air con un 11,25 por ciento.



TMZ se prepara para poder operar en 2022 ferrocarriles de 750 metros de longitud

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) ha dado inicio a las obras de ampliación de sus instalaciones, lo que le permitirá la recepción de trenes de hasta 750 metros de longitud frente a los 550 metros que opera ahora. La ampliación de la terminal, que estará finalizada en 2022 según las previsiones, se encuentra enmarcada dentro del proyecto de incremento de superficie de Mercazaragoza. La plataforma alimentaria aumentará un 13 por ciento sus instalaciones hasta las 80 hectáreas. La terminal intermodal dispondrá de un tercio de la superficie total a ampliar. La futura ampliación de TMZ permitirá dar respuesta al incremento en los tráficos experimentado en la terminal. En los primeros nueve meses de 2021, TMZ gestionó 2.665 trenes, un 23 por ciento más que en 2020 y un 24 por ciento más que en el 2019.

SERVICIOS

Miranda de Ebro dispara su huella logística hasta 34 empresas y 320.000 m²

CARLOS SÁNCHEZ. Miranda de Ebro

Miranda de Ebro (Burgos) sigue incrementando su huella logística. Desde la puesta en marcha del proyecto Miranda Empresas, hace ahora cinco años, la ciudad ha conseguido alcanzar la cifra de 34 empresas del sector instaladas y una superficie conjunta cercana a los 320.000 metros cuadrados.

Una de cada tres nuevas empresas que se han instalado e invertido en Miranda de Ebro desde 2016 pertenecen al sector de la logística.

La última compañía que ha apostado por invertir en Miranda de Ebro es Transportes Van Overveld, que se instalará en el polígono de Ircio. La firma con sede en Países Bajos está en plena fase de expansión y en este contexto se enmarca la adquisición de una parcela de 10.336 metros cuadrados, en la que proyecta poner una nave logística de 4.500 metros cuadrados. Van Overveld está especializada en transporte internacional con actividad en Benelux, Alemania, Francia, Portugal y España. La firma cuenta con más de 100 tractores y 200 remolques.

Miranda de Ebro cuenta con media docena de polígonos en los que se han instalado las citadas 34 empresas logísticas. Cinco de ellas se ubican en el de Ircio, nueve en el de

Bayas, 10 en Las Californias-Las Matillas, tres en Rottneros, una en La Narra y seis más en el Vivero de Empresas de la Cámara Oficial de Comercio e Industria.



La nave de Transportes Van Overveld se ubicará en el polígono de Ircio. Foto: M. Empresas

FERROCARRIL

El proyecto de la futura plataforma intermodal de Tamarite sigue quemando etapas

C. SÁNCHEZ. Huesca

El proyecto de la construcción de la futura plataforma logística intermodal de Tamarite de Litera (Huesca), que impulsa la firma Ponentia Logistics, sigue avanzando.

Recientemente se producía la autorización por parte del Adif para la conexión a la red ferroviaria Zaragoza-Barcelona y se confirmaba la adjudicación de la explotación de la terminal de Tamarite por el grupo Samca, que ya gestiona en la actualidad la Terminal Intermodal de Monzón (TIM).

Ponentia Logistics promueve un proyecto con una inversión inicial prevista de 70 millones de euros en la construcción de una plataforma intermodal de 130 hectáreas en la que podrán operar trenes de 750 metros de longitud.

Algeciras Port

Gateway to a Digital World

Transforming port logistics through Innovation

ESPO Award 2020 WINNER
Enhancing the Port-City relationship by encouraging innovators and local start-ups to be part of the port ecosystem

Algeciras Port
www.apba.es

BrainPort 2020-2025

Port Management System

Container Value Chain

ESPO Award 2020 WINNER

Valencia

Bunkering en el puerto de Valencia

El operador Mureloil logra una licencia provisional para prestar el servicio de suministro a buques mediante buque tanque o gabarra en el puerto de Valencia

MSC y CMA CGM afianzan el auge del 'import-export' en Valencia

Las navieras captan un 38% más de carga local en los últimos cinco años, situando la operativa actual en 940 TEUs por escala

► MSC y CMA CGM afianzan su protagonismo en el auge del tráfico 'import-export' en Valencia, que se refuerza como principal puerto español en comercio exterior. El negocio naviero en la rada, donde destacan la suiza y la francesa, captó un 38 por ciento de carga local en los últimos cinco años. La operativa es de 940 TEUS por escala.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Las terminales valencianas han logrado consolidar un sólido estatus en la red portuaria española al concentrar, al cierre del tercer trimestre de 2021, el 40 por ciento del tráfico 'import-export' (carga local). Un informe elaborado por TRANSPORTE XXI sobre el crecimiento de la carga local en los muelles valencianos durante los últimos cinco años revela que el 'import-export' progresó más que el tráfico de tránsito, "una enorme noticia", indican transitarios consultados.

Estos medios indican que "defendemos el transbordo porque aporta la conectividad marítima que otros no tienen. Hoy, las cifras demuestran que hemos hecho las cosas bien en los últimos años vendiendo a Valencia como *hub* peninsular".

Los datos reflejan que el negocio naviero en operativa *lo-lo* captó un 38 por ciento más de carga local en los últimos cinco años, pasando de operar una media de 680 TEUs por buque en 2017 a 940 TEUs, según el último indicador portuario del tercer trimestre de 2021. Suponen 16



La media operada actual es de 1.035 TEUs de tránsito y 941 TEUs de carga local. Foto: A.M.

puntos porcentuales más que el crecimiento de los tránsitos, que progresaron un 22 por ciento, y pasaron de 843 TEUs en 2017 de media por buque a 1.035 TEUs en 2021.

Ante la falta de información oficial de cifras de tráfico por compañías, fruto de la protección de datos a la que está obligada la Autoridad Portuaria, solo las escalas realizadas revelan el posicionamiento de quien opera el negocio marítimo. Aquí es donde sobresale el papel de

La carga local ha crecido un 16% más que el tránsito en los últimos cinco años

MSC y CMA CGM, según los datos, contrastados con la opinión de transitarios consultados. Los buques operados por ambas navieras, incluso realizando doble operativa en una misma escala, durante 2020, ascendieron a 1.251 barcos en el caso de la suiza y 391 por parte de la francesa. Esto afianza su rol protagonista. Ambas controlan el 52 por ciento de la línea de atraque.

Con ello, estas navieras "son impulsores directos en el desarrollo y captación de tráfico de carga local, porque centralizan una buena parte de los servicios interoceánicos que se ofrecen, al ser los principales *players* de las alianzas '2M' y 'Ocean Alliance', con un claro dominio de MSC del mercado local".

MARÍTIMO

Puerto de Valencia aprueba el pliego de practica que obliga a mantener 14 efectivos

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia ha aprobado el pliego del servicio portuario de practica para las operaciones de buques en Valencia, que se une al ya adoptado en 2014 para Sagunto.

El documento establece que el número mínimo de prácticos que debe mantener el prestador es de 14 efectivos y 3 embarcaciones. De los prácticos indicados, tiene que haber dos en servicio de guardia presencial veinticuatro horas al día todos los días del año, y un práctico de refuerzo especial en las franjas horarias del día de mayor acumulación de servicios. Asimismo tiene que haber un práctico con disponibilidad localizada para atender cualquier petición de servicios no programada que se genere, así como para cualquier emergencia que se produzca en el enclave

Hay que recordar que el número de prestadores está limitado por la actual Ley de Puertos de 2011 a una única empresa en cada área portuaria bajo una licencia, cuyo plazo máximo es de diez años.

Actualmente, las operaciones se realizan a través de la empresa Prácticos de Valencia S.L.P., firma que se encarga tanto de gestionar el servicio como de la ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo y portuario.

Prácticos de Valencia registró un importe neto de la cifra de negocio de 10 millones de euros en 2020, según las últimas cuentas presentadas por la empresa a las que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI. Sus beneficios acumulados en los últimos tres años ascienden a 3,3 millones de euros.

EL CATALEJO



Antonio Martínez

Solo con proyectos como el de Ford de 1994, entre cargador y operador ferroviario, las mercancías se subirán al tren

Alianzas intermodales

Observar el intermodal de primera mano, haber vivido el pasado y relatarlo en esta trinchera de la información, supone no sorprenderte por el último invento del Gobierno que intenta encaminar, sin casi acierto, el despertar de la logística ferroviaria en España. Hoy,

la moda son las autopistas ferroviarias (AF). Para mí supone volver 27 años la vista atrás. El Corredor Mediterráneo fue el "protá" de una primigénea AF, que aún sobrevive. Pero, ¿qué pasó en 1994? Ford llegó a un acuerdo para el transporte de piezas por ferrocarril entre España y Gran Bretaña, entre sus plantas de Almussafes (Valencia) y Dagenham (Inglaterra) con Transfesa, vía Eurotúnel. Fue un hito en la logística. Adiós al camión. Se construyó un modelo de plataforma ferroviaria y una caja móvil de 45 pies, con una tara de 62 toneladas y una carga máxima de 22 toneladas. Las cajas fueron adaptadas a los túneles de España, Francia e Inglaterra, salvando el gálibo rebajado de los accesos británicos, un ahorro de tiempo y dinero. Gracias a aquel proyecto, la terminal valenciana de Silla se convirtió en la instalación intermodal con mayor negocio

internacional de España, en lo que, sin duda, ahora, sería epicentro de una AF. Hoy, Transfesa ha modernizado su servicio, operando en la terminal inglesa de Barking, que también alcanza Alemania y países nórdicos, a otro tipo de carga como el contenedor *reefer*, con Fuente San Luis y Almussafes como *hubs*, mientras se aventuran otros proyectos. Veo un renovado interés, entre operadores como Tramesa, Marcotran y Eco Rail, que tienen el soporte de los puertos de Valencia y Algeciras, y en Renfe Mercancías por devolver al ferrocarril a sus días de gloria. El sector va a recibir una lluvia de millones. Lo urgente es convencer a la industria productiva, porque solo con proyectos como el de Ford de 1994, solo con alianzas sólidas entre cargador y operador ferroviario, las mercancías se subirán al tren.

a.martinez@grupoxi.com

La logística planea aterrizar en Aerocas

IAS Handling plantea a la Generalitat Valenciana dotar al Aeropuerto de Castellón de un espacio aduanero para movilizar tráficos de mercancías por las instalaciones

Castellón avanza en su red ferropuertaria

El puerto de Castellón dotará de ancho internacional a su red ferroviaria en la zona sur, cuyas obras iniciará la UTE formada por Sato, OHL y Gimecons por 5,6 millones



JSV Logistic ofrece dos frecuencias semanales en su tren que enlaza Barcelona y Alicante semanalmente por el Corredor Mediterráneo.

JSV y Transfesa revalorizan a Alicante como puerto impulsor del intermodal

La Autoridad Portuaria incluye, por primera vez, un descuento del 40% a la tasa de la mercancía que apueste por el ferrocarril

► JSV Logistic y Transfesa están revalorizando a Alicante como puerto impulsor del intermodal gracias a las instalaciones ferroviarias de las que dispone la estibadora Terminales Marítimas del Sureste en el enclave. Para incentivar el negocio, la Autoridad Portuaria ha incluido, por primera vez, un descuento del 40 por ciento a la tasa de la mercancía que viaje por tren.

ANTONIO MARTÍNEZ. Alicante

La captación de nuevos tráficos marítimos con las Islas Canarias y la problemática del 'Brexit', junto a la aduanera del transporte por carretera, han relanzado el papel del puerto de Alicante como enclave intermodal, y en concreto, de la instalación que gestiona la estibadora Terminales Marítimas del Sureste (TMS).

Por un lado, el tren directo entre Barcelona y el enclave, impulsado por JSV Logistic y traccionado por Renfe Mercancías, desde junio, y que ha incluido una segunda frecuencia semanal en noviembre, ha colocado al enclave dentro de los puertos mediterráneos con servicios regulares en el Corredor Mediterráneo. El enclave logra generar nuevo negocio intermodal, ya que sus tráficos ferropuertarios hasta ahora solo comprendían los trenes procedentes de Madrid para las navieras que operaban en la dársena, fundamentalmente Boluda.

Por otro lado, desde el pasado 28 de octubre, el operador Transfesa está impulsando un tren de contenedores *reefer*, de ruta internacional, inédito en el enclave, que permite conectar Alicante, vía Valencia, con la terminal de Barking, en Inglaterra. Transfesa quiere afianzar este tren semanal, dentro del servicio Cool Rail, que realiza con Euro Pool

System, permitiendo a los cargadores de la provincia alicantina salvar la problemática del 'Brexit', ya que tanto la terminal de origen como la de destino son depósitos aduaneros. Con los servicios, la terminal operada por TMS, ubicada en el Muelle 21, retoma con fuerza el negocio intermodal. Esta instalación inició su actividad en 2010, año desde el que ha venido gestionando convoyes de contenedores, fundamentalmente con el centro de España, flujos procedentes de Madrid acarreados por Renfe Mercancías con desti-

no final a las Islas Canarias.

Para afianzar estos servicios y provocar nuevas rutas regulares, la Autoridad Portuaria de Alicante, que preside Juan Antonio Gisbert, ha incluido en su programa de bonificaciones para el ejercicio 2022 un descuento del 40 por ciento para el tráfico ferroviario.

El enclave reducirá en un 40 por ciento la tasa a la mercancía, a partir de la primera UTI, el desarrollo de la intermodalidad en el enclave, sumándose, en el caso de la Comunidad Valenciana, al puerto de Valencia que ya viene realizando estas bonificaciones. El descuento es la principal novedad en el programa de bonificaciones del enclave para 2022, descuentos que entrarán en vigor una vez se aprueben los Presupuestos Generales del Estado.

FERROCARRIL

Laumar Cargo inicia un tren completo para WEC Lines entre Valencia y Bilbao

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

El operador intermodal Laumar Cargo inició el pasado 12 de noviembre la explotación de un tren completo de contenedores para la naviera WEC Lines entre la estación de Fuente San Luis (Valencia) y el puerto de Bilbao.

El convoy de contenedores de carga seca, con una longitud de 500 metros, tiene una capacidad de 64 TEUs, y está formado por carga industrial de la zona de influencia de la provincia de Valencia para su posterior salida marítima por el puerto de Bilbao, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de Laumar Cargo, que han recalado la importancia del nuevo contrato para la firma.

WEC Lines ha venido reforzando en los últimos meses sus servicios de 'short sea' en el enclave vasco con los principales puertos del norte de Europa.

Laumar Cargo ha adjudicado la tracción del servicio a la empresa ferroviaria portuguesa Medway, que empleará tracción diésel para encaminar los convoyes. Los convoyes tendrán intervención en la terminal de Villafria (Burgos), tanto en los flujos de importación como de exportación, si bien, a medio plazo, se espera que los trenes se puedan mover con locomotoras eléctricas en todo el trazado. Con el nuevo servicio ferroviario, Laumar Cargo supera la media docena de trenes entre Valencia y el puerto de Bilbao, una relación en la que el operador intermodal se ha especializado en los últimos años. Junto al nuevo tren de WEC mantiene seis trenes multicliente para tráficos regulares de varias navieras con el puerto vasco.

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

sertranin

+34 96 216 31 61 www.sertranin.es

La problemática de la escasez de transportistas centrará el debate de la jornada de la Fundación Guitrans Fundazioa, que tendrá lugar el 17 de noviembre en San Sebastián

CSP Spain mantiene su apuesta por ampliar la terminal de contenedores del puerto de Bilbao

La entidad portuaria sigue trabajando con la estibadora para concretar el proyecto, en fase de redacción, que permitirá ocupar más de 50.000 m² de terreno en el Muelle A-2

ALFONSO ALDAY. Bilbao

CSP Iberian Bilbao Terminal, concesionaria de la terminal de contenedores del puerto de Bilbao, mantiene en su hoja de ruta la ampliación de las instalaciones, pese al impacto de la pandemia y de la huelga de estiba en este tráfico, que “han modificado ligeramente los plazos”. Así lo confirmó a TRANSPORTE XXI el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, que sigue trabajando con la estibadora del grupo CSP Spain para que “la ampliación se materialice cuanto antes”.

Como ya avanzó este periódico, el principal escollo continúa siendo el acondicionamiento estructural del pavimento en el Muelle A-2, donde la terminalista prevé ocupar más de 50.000 metros cuadrados, en una primera fase.

El proyecto, que ha sufrido una serie de retrasos, debido a las diferentes tipologías del material a excavar, se encuentra en fase de redacción. “Es una iniciativa con ciertas complejidades medioambientales que exigen propuestas innovadoras de gestión de los residuos generados”, subrayó Barkala. La entidad ha mantenido diferentes reuniones con el departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, al que ha trasladado una propuesta, “bien acogida” por el Ejecutivo. “Minimiza el volumen de material con destino a vertederos y



CSP Iberian Bilbao Terminal dispone de 43,8 hectáreas de superficie en el puerto de Bilbao.

propone un aprovechamiento de dichos materiales, tras un tratamiento previo, en otras zonas del puerto”, destacó el presidente del organismo portuario. Se trata, añadió, de “un proyecto interesante de economía circular, bastante avanzado”.

APUESTA POR EL PUERTO DE BILBAO

La ampliación de la terminal de contenedores reafirma la estrategia de CSP Iberian Bilbao Terminal en el puerto de Bilbao, con unas inversiones comprometidas para el período 2016-2036 de 34 millones de euros.

Entre las actuaciones llevadas ya a cabo, destaca la ampliación de la terminal ferroviaria, dentro de su apuesta por la intermodalidad. Los trabajos desarrollados posibilitaron triplicar la superficie destinada a estos flujos, que pasó de 14.000 hasta los 42.000 metros cuadrados, así como ampliar en 100 metros las

El tráfico de TEUs creció un 6,5% en el mes de septiembre en el puerto de Bilbao

cuatro vías ferroviarias hasta los 550 metros. La hoja de ruta incluía la demolición de un almacén de 8.000 metros cuadrados y posterior acondicionamiento del espacio para la parametrización de un nuevo patio dedicado exclusivamente a esta actividad, denominado ‘Mega-block’, con capacidad diaria para 3.000 TEUs. Tras el proceso de verificación y rodaje, se dismantelaron las grúas antiguas, que han sido sustituidas por las dos grúas ARMG de última generación, que “mejoran la eficiencia operativa de los trenes en un 45 por ciento”, según destacaron desde la estibadora. Y es que, “además de su automatización, permite leer distintas referencias, ajustarse a cada tipología de tren y atender distintas composiciones y vagones”, añadieron las mismas fuentes.

EL CONTENEDOR REPUNTA

El tráfico de contenedores, uno de los más afectados por la crisis sanitaria y la huelga de los estibadores, entre octubre y diciembre del pasado año, empieza a repuntar, aunque el ritmo de recuperación está siendo lento. En septiembre, la dársena movió 43.719 TEUs, lo que supone un crecimiento del 6,5 por ciento. De este modo, el acumulado anual se sitúa en 406.013 TEUs, un 2,1 por ciento menos que en 2020, año en el que este tráfico cayó un 22,7 por ciento, y un 14,5 por ciento por debajo de los niveles prepandemia.

POLÍTICA

Grupo Vasco, Eroski y Tubacex abogan por la cadena de suministro resiliente

IÑAKI EGUÍA. Bilbao

“La actual logística centrada en el control de costes, global, focalizada en el cliente y coordinada se está transformado, tras la pandemia, en una volcada en su resiliencia”. Así lo puso de manifiesto Yolanda Bautista, CEO en Deal Logistics Consulting, en una jornada sobre las tendencias y retos de la cadena de suministro organizada por Deusto Business Alumni y el grupo logístico VASCO. En el encuentro también participaron Alberto Madariaga, director de Operaciones de Eroski, Charles Kirby, director de

cadena de suministros y sostenibilidad de Tubacex, y Jon Azarloza, CEO de VASCO. Azarloza aseguró que “la actual falta de contenedores ha puesto de relieve la importancia de las navieras en la cadena logística”. El directivo explicó que esta situación se desarrolla tras unos años en los que había más oferta de transporte marítimo que demanda, y que provocaron quiebras y la reordenación del mercado con la creación de las grandes alianzas marítimas. Según Azarloza estos cambios se traducen en que “las tarifas de transporte de un contene-



A. Madariaga de Eroski, C. Kirby de Tubacex, y Y. Bautista y J. Azarloza, del grupo VASCO.

dor entre Shanghái y Bilbao pasaran en los dos últimos años de los 3.000 dólares a los actuales 20.000. Todo un salto pero inferior a los 75 dólares a los que se pagaban hace

cinco por el mismo servicio”. Finalmente, incidió en la necesidad en que “todos los integrantes de la logística tienen que ganar, pero con una transparencia en sus costes”.

Amazsa Spain, sociedad de nueva creación

Agencia Marítima Artiach Zuazaga aprueba la operación de segregación de la Unidad Económica ligada a la "actividad marítima" a favor de Amazsa Spain

El granel sólido mantiene el tipo en Bilbao

El puerto manipuló cerca de 3,7 millones de tm. de graneles sólidos hasta septiembre, un 27,3% más que en el mismo período de 2020, y supera tráficos pre-pandemia (+3,3%)

Lidl duplica su capacidad logística en el País Vasco con un nuevo almacén

La plataforma, abierta en octubre en Álava, dispone de cerca de 53.000 m² y moverá unos 5.000 palés de entrada y salida diarios

► Lidl consolida su apuesta por la logística con la puesta en marcha de una nueva plataforma en el País Vasco, localizada en Nanclares de la Oca (Álava), que moverá unos 5.000 palés diarios. El almacén, en funcionamiento desde octubre, dispone de 53.000 metros cuadrados de superficie, el segundo más grande de la cadena en España.

ALFONSO ALDAY. Nanclares de la Oca

Lidl espera mover cerca de 5.000 palés de entrada y salida diarios en su nueva plataforma logística del País Vasco, localizada en Nanclares de la Oca (Álava), durante el primer año de actividad.

Así lo avanzaron a este periódico responsables de la cadena de distribución, que utilizará la instalación, en funcionamiento desde mediados del pasado mes de octubre, para abastecer a más de 70 tiendas repartidas entre País Vasco, Navarra, Cantabria, La Rioja, Burgos y Aragón.

La plataforma gestiona principalmente producto seco, así como frescos y congelados, a través de distintas cámaras frigoríficas, para ser transportados posteriormente a las tiendas de la cadena.

El almacén, el segundo más grande de Lidl en España, se asienta sobre una parcela de 110.000 metros cuadrados en el polígono industrial Los Llanos y dispone de unos 53.000 metros cuadrados de superficie. La inversión alcanzó los 75 millones de euros.

La apertura de esta base permite a la cadena de distribución duplicar la capacidad logística en el País Vasco y, por tanto, la posibilidad de abrir nuevas tiendas y comprar más producto local. El objetivo es impulsar su negocio en la propia región como en la zona norte de España. "Álava cuenta con una ubicación estratégica idónea para el desarrollo de nuestra actividad logística en todo ese arco", subrayaron desde la cadena.

Actualmente, Lidl realiza compras de producto vasco por valor de unos 100 millones de euros anuales a una



Imagen de la nueva plataforma logística de Lidl en Nanclares de la Oca (Álava). Foto: LIDL

treintena de proveedores, exportando hasta un 60 por ciento a través de su red de más de 11.200 tiendas en varios países de Europa y Estados Unidos.

El proyecto requirió una inversión de unos 75 millones de euros

La apertura de la instalación logística en la provincia de Álava forma parte de los planes de expansión de Lidl, que proyecta la construcción de tres nuevas plataformas de distribución en los próximos años. En concreto, en Escúzar (Granada), que será la tercera instalación en Andalucía, donde ya cuenta con

almacenes en Málaga y Dos Hermanas, en Sevilla; en Martorell (Barcelona), el segundo en la región tras el de Montcada i Reixac; y finalmente en Parla (Madrid), que se convertirá en la tercera plataforma en la Comunidad de Madrid, donde ya dispone de almacenes en Alcalá de Henares y Pinto.

Lidl Supermercados, filial en España de la alemana Lidl Stiftung, compañía integrada, a su vez, en el grupo Schwarz, dispone actualmente de 11 plataformas logísticas en el mercado nacional, localizadas en Narón (A Coruña), Montcada i Reixac (Barcelona), Alcalá de Henares y Pinto (Madrid), Ceste (Valencia), Lorquí (Murcia), Málaga, Dos Hermanas (Sevilla), Güímar (Santa Cruz de Tenerife), Agüimes (Las Palmas) y la recién estrenada en Nanclares de la Oca (Álava).

MARÍTIMO

Sobrinos de Manuel Cámara gana espacio en el puerto de Pasaia tras sumar 7.000 m²

A. ALDAY. Pasaia

Sobrinos de Manuel Cámara refuerza su presencia en el puerto de Pasaia. El organismo portuario, que preside Joakin Telleria, ha adjudicado a la estibadora, única oferta presentada al concurso, la explotación de cuatro almacenes en la zona de La Herrera, construidos por la propia entidad. Las naves, con cubierta transitable para los ciudadanos, suman en total cerca de 7.000 metros cuadrados de superficie. La compañía, participada por ArcelorMittal y Bergé, utilizará las nuevas instalaciones fundamentalmente para la manipulación y almacenamiento de graneles agroalimentarios, como trigo, avena y harina de colza, entre otros. El tráfico mínimo fijado en los pliegos de bases del concurso supera, en total, las 67.000 toneladas al año.

Los nuevos almacenes se suman a los 87.000 metros cuadrados que Sobrinos de Manuel Cámara dispone actualmente en el recinto portuario guipuzcoano, de los que 23.000 metros cuadrados son de superficie cubierta y 64.000 metros cuadrados de depósitos al aire libre para mercancías industriales.

Sobrinos de Manuel Cámara gestiona cerca de 1,4 millones de toneladas al año en el puerto de Pasaia, según informan desde la compañía, lo que supone más del 40 por ciento del tráfico de la dársena guipuzcoana. En 2020, la estibadora alcanzó una cifra de negocio de 19 millones de euros, con un crecimiento del 5,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, pese al impacto de la pandemia en la actividad.

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

La nueva plataforma logística de Lidl en el País Vasco dispone de 53.000 m² de superficie

La planta de Landaben incorpora vehículos autónomos (AGV) y un nuevo sistema de automatización de la logística de piezas de automóviles de la mano de Asti y Autocar

Grupo Panero culminará en 2023 la renovación de su flota a GNL

El operador asturiano gestiona una flota de 110 vehículos, de los cuales cerca de la mitad ya circulan con gas natural licuado

IÑAKI EGUIA. Siero

Grupo Panero proyecta culminar en 2023 su plan de renovación de su flota a motores propulsados por gas natural licuado (GNL). El operador logístico asturiano, integrado por Panero Logística y Lofriastur, gestiona una flota de 110 vehículos, de los cuales cerca de la mitad ya circulan con el nuevo carburante.

Grupo Panero inició en 2018 el plan de renovación de su flota a GNL. En la actualidad, de sus 40 cabezas tractoras 25 ya funcionan con gas. El operador asturiano adquirió este año ocho de estas unidades y para 2022 contempla incorporar un número similar. Además, de sus 70 camiones rígidos y furgonetas cerca de la mitad circulan con gas natural licuado. Este año compraron cuatro vehículos y para 2022 se superará dicha cifra de renovaciones. Junto con la renovación de su flota a GNL, el operador especializado en la distribución de productos perecederos también está sustituyendo su parque de semirremolques refrigerados para trabajar exclusivamente con las unidades multitemperatura. Actualmente cuenta con 22 vehículos con dicha tecnología del total de su parque formado por 48 semirremolques. Grupo Panero cuenta con instalaciones logísticas en los municipios asturianos de Siero y Noreña que suman 6.000 metros cuadrados. Además, en León dispone de otros 4.500 metros cuadrados repartidos



Imagen de algunas de cabezas tractoras de GNL adquiridas este año por Panero Logística.

GRUPO PANERO					
	2019	2018	%19/18	2017	2016
CIFRA DE NEGOCIO	11,92	11,20	+6%	10,87	10,28
Panero Logística SL	5,49	5,31	+3%	5,23	5,08
Lofriastur SL	6,43	5,89	+9%	5,64	5,20
Ebitda	1,03	0,74	+39%	0,91	1,11
Resultado del ejercicio	0,33	0,27	+18%	0,42	0,50
Patrimonio neto	4,23	3,87	+9%	3,72	3,30
Empleo	130	128	+2%	124	117

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

en Mercaleón y en Ponferrada. El operador asturiano, con un negocio anual que ronda los 12 millones de euros, tiene en su cartera de clientes a los grupos productores Campofrío, El Pozo, Palacios, Coren, Capsa o Nestlé. También presta ser-

vicio a los grupos de distribución Alimerka, Dia, Makro o Supermercados Masymas. Al mismo tiempo, ofrece su operativa a Narval Logística Frigorífica, Montfrisa Logística Alimentaria, Cefrusa o al grupo Carbó Collbatallé.

POLÍTICA

Zona Franca de Vigo proyecta instalar en Porriño su futuro centro de transportes

TXXI. Vigo

Zona Franca de Vigo ha aprobado la propuesta para instalar un centro de servicios al transporte en Porriño, en una parcela de 31,7 hectáreas, que triplica la superficie manejada cuando se lanzó el proyecto hace dos años.

Porriño ha sido la ubicación mejor valorada en el estudio promovido por el consorcio que dirige David Regades para localizar un centro de servicios de transporte en el área de Vigo. Este informe, desarrollado por la UTE liderada por Teirlog e Irisarri Piñera, examinó 43 terrenos, situados en Vigo, Porriño, Mos, Pontearreas, Tui y Salceda.

Entre los puntos fuertes para la selección de Porriño, el estudio destaca el potencial del terreno, que triplica las 10 hectáreas de extensión contemplados inicialmente en el estudio para estacionar hasta 500 camiones, así como para ofrecer una zona de servicios generales con gasolinera y talleres, restauración o incluso hotel. Además, Porriño posibilita una rápida conectividad con la autovía A-55, que enlaza Vigo con la frontera portuguesa, y con la autopista AP-9. También cuenta con calificación como suelo industrial y tiene una orografía que facilitará su transformación. El desarrollo de un centro de transportes en el área de Vigo es una histórica demanda del sector ante la falta de espacio para el estacionamiento de vehículos pesados en este área de gran actividad.

CARRETERA

Poyo Thermo Tank se diversifica con la limpieza de cisternas de alimentación

IÑAKI EGUIA. Tudela

Poyo Thermo Tank, operador especializado en graneles líquidos alimentarios, ha puesto en marcha este año la filial Mateo Tank Cleaning, centrada en la limpieza de cisternas. Poyo Thermo Tank trasladó su base operativa al polígono industrial Las Labradas de Tudela en septiembre de 2020. La compañía navarra dedica cerca de una cuarta parte de su parcela de unos 4.000 metros cuadrados a la filial Mateo Tank Cleaning. Este nuevo negocio complementa la actividad de Poyo Thermo Tank como transportista

especializado en aceites, leche, vino y zumos a granel. El operador dispone en la actualidad de una flota formada por siete cabezas tractoras y una quincena de cisternas para desarrollar sus rutas nacionales e internacionales. Este parque se ha reforzado en los dos últimos años con la incorporación de una cabeza tractora y cuatro cisternas.

La historia de la empresa navarra tiene como antecedentes la actividad de acarreo de alfalfa y paja iniciada en 1958 por Eulogio Poyo, abuelo del actual propietario. La segunda generación de la familia



Un vehículo de Poyo Thermo Tank en las instalaciones de Mateo Tank Cleaning en Tudela.

Poyo también continuó en el sector con los portes de carga general. Finalmente, en 2015 se constituye la sociedad Poyo Thermo Tank en Tulebras (Navarra), centrada en el

transporte de graneles líquidos alimentarios. En 2019 generó una cifra de negocio de 1,75 millones de euros, un 22,7 por ciento más que el ejercicio anterior.

Inteligencia Artificial en puerto A Coruña

La entidad que preside Martín Fernández Prado trabaja con la Universidade da Coruña en un proyecto de IA para los procesos de predicción y toma de decisiones en operativas

Contrato en Vigo de Leibar del Naval

La Autoridad Portuaria de Vigo ha adjudicado a Leibar del Naval la prestación del servicio portuario de recepción de desechos líquidos y sólidos generados por los buques

CoLogistics aborda resolver retos en la cadena de suministro de 10 empresas

La aceleradora CBA se enmarca dentro de un proyecto europeo para atraer la innovación para Galicia y el norte de Portugal

► Altrans Fast Cargo, Babé y Cía, Bandalux, Coca-Cola, Codisoil, Darlim, Frigalsa, Marsan, Albo y Selmark ya cuentan con emprendedores que buscarán dar solución a sus retos logísticos. Estas empresas forman parte de la aceleradora del proyecto europeo CoLogistics, liderado por la Confederación de Empresarios de Pontevedra (CEP).

IÑAKI EGUÍA. Pontevedra

CoLogistics Business Accelerator (CBA) ha seleccionado las iniciativas de emprendimiento “innovadoras, viables y escalables” que resolverán durante los próximos meses los retos tecnológicos en logística y la cadena de suministro de una decena de empresas gallegas y nueve portuguesas que participan en esta aceleradora de la Eurorregión Galicia Norte de Portugal.

Esta iniciativa, enmarcada en el proyecto europeo CoLogistics, además de la CEP, tiene entre sus socios promotores a la Xunta de Galicia, la Autoridad Portuaria de Vigo, la Asociación de Empresarios de Portugal (AEP), la Administración del Sistema Portuario del Norte de Portugal (APDL) y la Câmara Municipal Famalicão.

Los proyectos seleccionados por la aceleradora logística gallega abordarán soluciones que plantearán el desarrollo de *software*, sistemas de geolocalización, visión artificial, digitalización, robótica o gemelo digital, entre otras tecnologías.

“Los resultados en la CBA han superado todas las expectativas ini-

LISTADO DE PROYECTOS DE COLOGISTICS BUSINESS ACCELERATOR

Empresa	Retos	Seleccionados
Altrans	Sistema de tracking a través de geolocalización	Whimcon Bleec
Babé y Cía	Análisis y optimización de rutas	AI Planner
Bandalux	Control de calidad con visión artificial en cadena logística	VisionMelt
Bandalux	Interface de conexión entre su sistema y los portales de clientes de GGSS	AutomatizaSica
Coca-Cola	Automatización y digitalización del proceso de <i>picking</i>	Coca Cola Probotec
Codisoil	Digitalización de entrega de pedidos y optimización de rutas	ePacks 2
Codisoil	Digitalización del mantenimiento predictivo de la flota	TRUCK-i
Darlim	Sistema de intercambio de información con operadores logísticos	Shipmentguru
Frigalsa	Sistema de control y automatización del movimientos logísticos internos	Kiwanda/lafrío
Marsan	Simulación del flujo logístico interno para optimizar el proceso productivo	Daniel Prieto Rienda
Albo	Plataforma de gestión digital de trazabilidad de recursos de la pesca	GalTRACE
Selmark	Desarrollo/adaptación de solución AGV <i>low cost</i>	EXO1

Fuente: CoLogistics Business Accelerator. Elaboración: TRANSPORTE XXI

ciales. Los retos lanzados dieron lugar a 40 propuestas de solución, solo en Galicia, y a una veintena de emprendedores”, aseguró Jorge Cebreiros, presidente de la CEP,

Los retos lanzados en Galicia captaron a 40 propuestas

durante la jornada *Pitch Day*, en la que cada promotor defendió su propuesta durante cuatro minutos.

Jesús Vázquez Almuíña, presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, valoró en el evento que “la cadena

logística de la Eurorregión necesita mejoras, más aún en estos momentos de crisis mundial”. A su juicio, “estos encuentros permiten ir innovando y optimizar su desempeño, haciéndola más sostenible no solo desde el punto de vista económico, sino también ambiental”.

La aceleradora tiene en Galicia como empresas tractoras a Altia Logistic Software, Altrans Fast Cargo, Babé y Cía, Bandalux, Codisoil, Coca-Cola, Darlim, Deltacargo, Frigalsa, Grupo Marsan, Hijo de Carlos Albo, Kartin, Pérez-Torres Marítima y Selmark. En el norte de Portugal participan Argatintas, Campicarn, Ferrinha Filhos Indústrias, Lda., Injex, Leica, Lourofood, MTEX, Tesco y TN Nogueira.

MARÍTIMO

Ferrol completa la adjudicación de obras de la red ferroviaria interna

La Autoridad Portuaria de Ferrol adjudicó las obras de la segunda y tercera fases de la red ferroviaria interna e instalaciones de intercambio modal en el puerto exterior. Este proyecto, que cuenta con una inversión global de más de siete millones de euros financiada a través de los fondos CEF de la Unión Europea, ya tiene en ejecución la primera fase. La entidad espera concluir los trabajos en su totalidad en 2022.

POLÍTICA

El Centro Nacional de Tecnologías del Envase, en Calahorra (La Rioja)

El Centro Nacional de Tecnologías del Envase, núcleo del proyecto Ciudad del Envase y el Embalaje, se ubicará en Calahorra, según adelantó la presidenta de la comunidad de La Rioja, Concha Andreu. El complejo contará con un presupuesto inicial de 42 millones de euros, financiado al 50 por ciento por las administraciones central y riojana.

POLÍTICA

El Gobierno central encarga un estudio para reubicar Ence Pontevedra

El Ministerio de Transición Ecológica ha encargado a la Universidad de Vigo un estudio para reubicar la planta de Ence en Pontevedra, empresa referente en el tráfico del puerto de Marín.

Aseguramos tu mercancía
y sus riesgos en todo el mundo



Puedes PROBAR sin NECESIDAD de dar de alta ninguna póliza, nuestro programa TRANSBROKER, que te permite hacerte tú mismo los certificados de seguro on line, sin esperas, ni trámites intermedios.

QB QUALITYBROKERS
CORREDURIA DE SEGUROS

Calle Colón, 1, 8A transporte@qualitybrokers.es
46004 VALENCIA 96 310 61 59



La terminal de Concasa en el puerto de Bahía de Cádiz aumenta su tráfico de contenedores un 225 por ciento, con un volumen de 146.554 TEUs en el periodo enero-octubre

Las estibadoras logran aminorar sus costes salariales en Algeciras

Abonaron 169 millones de euros en 2020 al colectivo del CPE, un 3% menos, por encima de la caída del tráfico de contenedores

► Los costes salariales soportados por las empresas estibadoras en el puerto de Bahía de Algeciras se redujeron un 3 por ciento en 2020, por encima de la caída de los tráfic de contenedores fruto de la pandemia. Las empresas abonaron 169 millones de euros al colectivo del CPE, con nóminas medias de 95.884 euros brutos anuales.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La reducción del tráfico de contenedores en Bahía de Algeciras en 2020, con una caída del 0,62 por ciento y un volumen de 3.167.078 movimientos (5.107.873 TEUs), fue la principal responsable de la reducción del 3 por ciento de los costes salariales por parte de las estibadoras. Los sueldos bajaron más que el tráfico, lo que permitió atenuar el coste unitario por contenedor.

De acuerdo al informe económico del Centro Portuario de Empleo (CPE) de Algeciras, a cuyos datos ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, las estibadoras abonaron en 2020, un año convulsionado por la pandemia, 169 millones de euros en salarios y cargas sociales a la plantilla. Antes de la afección por la COVID-19, el CPE llegó a emitir nóminas por 174,6 millones en 2019. La media salarial del colectivo se sitúa en 95.684 euros brutos anuales, 1.933 euros menos que en 2019,



El coste salarial por trabajador alcanza una media de 8.000 euros mensuales. Foto: APTA

año en el que el coste medio por empleado fue de 97.617 euros, tras un crecimiento de los emolumentos del 5,8 por ciento en comparación con 2018. El coste mensual por trabajador alcanza los 8.000 euros. En los tres últimos años, la plantilla adscrita al CPE, utilizada de forma mayoritaria por APM Terminals y TTI-Algeciras, se ha reducido un 3,6 por ciento, pasando de 1.830 trabajadores en 2018 a 1.767. Pese a tener menor plantilla, el coste medio por empleado creció un 3,6 por ciento, fruto del aumento de la actividad y mayor productividad.

Fuentes portuarias predicen que “en 2021 vamos a ver otra reducción salarial, porque el número de contenedores sigue cayendo, fruto de la fluctuación de los tránsitos que se han ido a puertos del entorno”. Desde el colectivo empresarial se espera “prudencia” ante “tiempos duros” con un descenso medio en los sueldos del 10 por ciento al cierre de 2021, solicitando mantener “la paz social y la productividad como bandera de identidad” de un puerto que compite en un escenario de emergente competencia por captar nuevos flujos.

EXPRESS

CTT Express extiende su red logística en Andalucía con tres plataformas

ANTONIO MARTÍNEZ. Sevilla

CTT Express afronta un notable plan de crecimiento en Andalucía con la puesta en servicio de tres plataformas que permitirán afrontar el crecimiento que está absorbiendo su red de paquetería. Los tres centros se unirán al abierto en Córdoba, según han explicado a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía.

El operador ha arrancado su expansión con un centro de paquetería urgente en Córdoba. La instalación, que cuenta con una superficie de 1.000 metros cuadrados, permite el reparto de última milla para clientes relacionados con los sectores de moda, plata y bisutería que demandan entregas en 24 horas.

Por su parte, CTT Express abrirá plataformas en Sevilla, Málaga y Jaén, donde se establecerá un centro de cruce”, lo que viene a consolidar la presencia en la zona y potenciar el corredor entre Andalucía y el Mediterráneo. Las aperturas están previstas para finales de 2021 y primer semestre de 2022, “con la intención de seguir ganando capilaridad en todo el territorio ibérico”, sin descartar otras aperturas en la zona.

La expansión de su red en Andalucía va de la mano de la automatización, ya que las plataformas tendrán “características especiales para facilitar la carga y la descarga”. Los centros de Sevilla, Málaga y Jaén contarán con sistemas mecanizados para la clasificación de 4.500 objetos/hora.

MARÍTIMO

HMM impulsa flujos entre Algeciras y Corea, que crecen a un ritmo del 10%

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La naviera HMM está generando nuevas oportunidades comerciales en el puerto de Bahía de Algeciras. Con la llegada de sus megabuques de 24.000 TEUs, transitarios, operadores logísticos y cargadores tienen un nuevo enlace directo entre España y Corea del Sur, más espacios, una ventana abierta a las exportaciones a Asia que ya están generando una corriente positiva de flujos. Desde verano, HMM ofrece, bajo la coordinación de Grupo Sea & Ports, el servicio FE4, una línea regular que conecta de forma directa Alge-

ciras con los puertos más importantes de Asia, sin transbordos.

De hecho, el desembarco de HMM en Algeciras está teniendo una respuesta significativa en el mercado, con un aumento del 10 por ciento en los volúmenes *import-export* en los nueve primeros meses de 2021. En este periodo, el puerto ha agrupado un tráfico de 6.016 TEUs, de los que 5.298 eran de exportación y 718 de importación. Durante 2020, el puerto registró 7.454 TEUs.

Unos flujos que Grupo Sea & Ports, agente general de la surcoreana, quiere potenciar de cara a 2022 para



Imagen del buque “HMM Algeciras” en la terminal de TTI-A.

Foto: SEA & PORTS

consolidar la escala de los megabuques con buenos ritmos de carga, según ha explicado su presidente, Juan José Arroyo García. De hecho, el operador logró reunir en la dár-

sen a un importante grupo de clientes en la última escala del buque “HMM Algeciras”, para conocer las ventajas de embarcar en las bodegas de la surcoreana.

Puerto de Almería avanza en digitalización

La firma consultora Grant Thornton se adjudica el contrato para elaborar el Plan de Transformación Digital e Innovación de la Autoridad Portuaria de Almería

Carbón Puerto crece en logística en Sevilla

Carbón Puerto Operaciones Portuarias logra concesión para una parcela de 23.205 m2 hasta 2065 para ubicar una nave de almacenamiento de graneles y mercancía general

El 'muro ambiental europeo' pone en alerta el estatus de 'hub' de Algeciras

El aumento del coste para las navieras por emisiones y fuel será de una media de 70 euros por TEU, un 50% más que en Tánger

► El 'muro ambiental europeo' que supondrá el impacto de la propuesta 'FIT for 55' en el puerto de Bahía de Algeciras pone en alerta el estatus de 'hub' del enclave. El aumento del coste para las navieras por derechos de emisión y fuel sería de hasta 70 euros por TEU, según los cálculos del puerto español, un 50 por ciento más que en Tánger-Med.

ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La aplicación del paquete de medidas 'FIT for 55', que impulsa la Comisión Europea bajo las normativas EU ETS y FUEL EU, "supondrá un sobrecoste para las navieras que trabajen en Algeciras con medias de 70 euros por TEU operado en 2025", según revela el informe de alegaciones presentado por la Autoridad Portuaria, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI.

Su presidente, Gerardo Landaluce, en el marco de la jornada de presentación del especial del 'Puerto de Algeciras' elaborado por este periódico, ya adelantó que la propuesta "afectará gravemente a Algeciras en su competitividad con otros puertos de transbordo no pertenecientes al espacio europeo".

APLICACIÓN DE LA PROPUESTA 'FIT FOR 55' EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

Año	Precio Carbón DE	Viaje		Extracostes por TEU operado		
		SIN-ALG Coste DE	ALG-ROT Coste DE	EU ETS	FUEL EU	Total
2025	50	197.115	39.423	63	7	70
2030	60	236.538	47.308	75	21	96
2040	75	295.673	59.135	94	78	172
2050	100	394.231	78.846	125	157	282

Datos en euros. Nota: Ejemplo de un buque tipo de 17.800 TEUs procedente de Singapur (SIN) (7.500 millas) para transbordar 3.782 TEUs en Algeciras (ALG) y seguir ruta hacia Róterdam (ROT) (1.500 millas). El combustible quemado en los trayectos marítimos sería de 2.464 toneladas, emitiendo 7.885 toneladas de CO2 a la atmósfera. DE (Derechos de Emisión), EU ETS y FUEL EU (propuestas normativas). Fuente: Puerto de Algeciras.

Para ilustrar la problemática, el puerto ha dibujado un escenario concreto (ver cuadro). En un viaje precedente de Asia, existiría un sobrecoste generado por el 50 por ciento de los derechos de emisión al recalar el buque en un puerto europeo, mientras que si lo hiciera en Tánger-Med el coste sería cero. Solo se contabilizarían las emisiones en un 50 por ciento en el caso de que el buque saliera de Tánger-Med y atracara con posterioridad en un puerto del espacio común europeo. Operadores del enclave han calificado como 'muro ambiental europeo' la propuesta "Fit for 55", manifestando su malestar por el plan comunitario "porque acabaría con

el puerto de Algeciras". El 60 por ciento del tráfico actual de contenedores estaría comprometido, "un negocio que se marcharía a Tánger-Med". El puerto manejó un movimiento de 4,4 millones de TEUs de tránsito en 2020.

El sector cifra en 300 millones de euros anuales la pérdida de volumen de negocio, poniendo en riesgo 1.600 empleos directos y 4.200 indirectos. Empresarios advierten que "la reducción de la conectividad marítima obstaculizaría las capacidades import-export de Andalucía, socavando la autonomía comercial soberana de la Unión Europea al exponer la cadena de suministro al arbitrio de terceros países".

FERROCARRIL

El puerto de Huelva equipará Majarabique para posicionar una autopista ferroviaria

ANTONIO MARTÍNEZ. Huelva

La Autoridad Portuaria de Huelva, que preside Pilar Miranda, ha incluido en su Plan de Empresa 2021-2025 una serie de inversiones para posicionar una autopista ferroviaria en la terminal de Majarabique, cuya explotación tiene arrendada al operador Termisur-Eurocarga.

El objetivo es dotar a Majarabique de equipamiento para operar trenes de 550 metros de longitud y medios de tratamiento para la operativa de semirremolques y cisternas.

El plan de inversiones citado establece un presupuesto de 26,9 millones de euros para la mejora de accesibilidad y equipamientos ferroviarios en el enclave onubense. De estos, 5,46 millones de euros están planificados para su ejecución durante el ejercicio 2022.

La terminal, que dispone actualmente de dos vías de 400 metros, tiene una capacidad máxima de 83.200 TEUs anuales. En los actuales tráficos ferropuertos destaca el apeadero ubicado en el Muelle Sur, donde se encuentra la terminal marítima de Yilport, que totalizó 24.000 TEUs en 2020, con un aumento del 15 por ciento, con trenes tratados por Termisur Eurocarga, Transitex y Maersk.



SOLUCIONES
PUERTA A PUERTA
QUE CONECTAN EL MUNDO.

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

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

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Maersk establece un acuerdo con Vestas

La naviera ha formalizado una asociación estratégica con el grupo industrial de energías renovables para gestionar todo su transporte de mercancías en contenedores

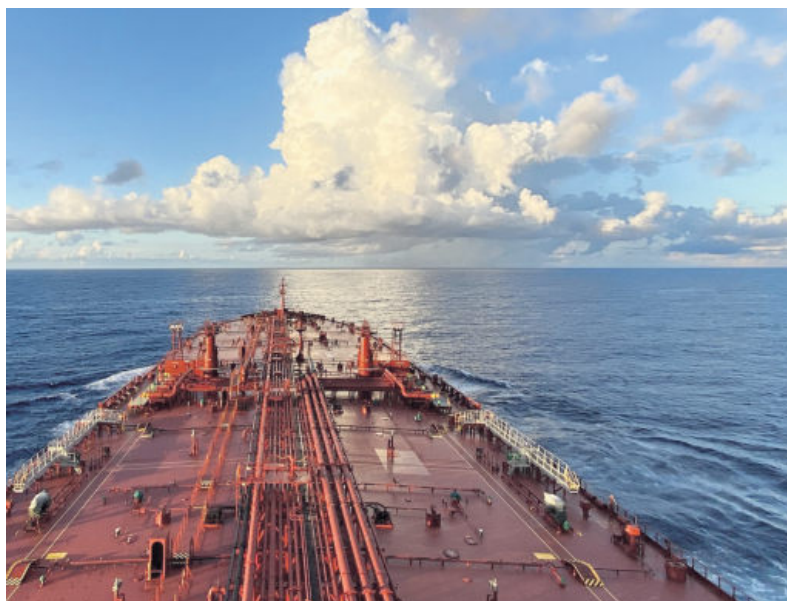
Una tercera parte de la flota debe mejorar su eficiencia energética

Según cálculos de Scope Group sobre más de 40.000 buques, el 35,7% de ellos tienen D y E, las peores calificaciones de la OMI

► Más de una tercera parte de la flota mundial tiene entre sus asignaturas pendientes mejorar los nuevos indicadores de eficiencia energética EEXI y CII establecidos este año por la Organización Marítima Internacional (OMI), según revelan las estimaciones desarrolladas por Scope Group sobre más de 40.000 buques.

INÁKI EGUIA. Berlín

La OMI adoptó este año nuevas medidas obligatorias para avanzar en la descarbonización de los buques, que entrarán en vigor, a partir del 1 de enero de 2023, con el objetivo de lograr una reducción del 40 por ciento en la intensidad de carbono para 2030 y del 50 por ciento para 2050. Estos requisitos se basan en el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y en el indicador de intensidad de carbono operativo anual (CII), que relaciona las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) con la cantidad de carga transportada y la distancia recorrida. El índice CII clasifica la eficiencia energética de los buques a partir de 400 GT con varias escalas (A, B, C, D, E), donde A es la mejor. Un barco calificado con D durante tres años consecutivos, o con E, debe presentar un plan de acción correctiva, para mostrar cómo se alcanzaría el índice requerido (C o superior). Según los cálculos de Scope Group sobre más de 40.000 buques, el 13,9 por ciento de ellos tienen una calificación D y otro 21,8 por ciento



Los nuevos indicadores de eficiencia energética de la OMI entrarán en vigor en 2023.

posee la E, la peor nota del indicador de intensidad de carbono de la OMI. El resto de la flota mundial se completa con el 18,8 por ciento de los buques con una calificación CII de A; otro 21,8 por ciento tienen una B; y el 23,7 por ciento una C. Para este análisis, Scope ESG aplicó la metodología de la Organización Marítima Internacional, y utilizó los datos certificados de monitoreo, informes y verificación (MRV), así como de satélites para disponer de las distancias de navegadas con mayor precisión.

Junto con el resto de aspectos obligatorios, la OMI señala algunas de las mejoras que los buques pueden acometer para elevar sus calificaciones CII. Entre ellas se encuen-

tran la limpieza del casco para reducir la resistencia aerodinámica; la optimización de la velocidad; la instalación de bombillas de bajo consumo; y la instalación de energía auxiliar solar/eólica para los servicios de alojamiento.

La iniciativa de la OMI aumentará la transparencia del comportamiento medioambiental del transporte marítimo, y permitirá a las autoridades portuarias medir sus emisiones y sopesar las estrategias para minimizar el impacto climático. Además, los cargadores y operadores logísticos podrán evaluar la huella de carbono de cada envío, estudiando las alternativas para excluir aquellos buques que no cumplan las normas mínimas.

MARÍTIMO

CMA CGM se hace con el control de la terminal FMS en el puerto de Los Ángeles

TRANSPORTE XXI. Los Ángeles

El grupo CMA CGM ha firmado un acuerdo para adquirir al fondo de inversión en infraestructuras EQT Infrastructure III una participación del 90 por ciento en la terminal de Fenix Marine Services (FMS), en el puerto de Los Ángeles. El operador marítimo francés, que ya controlaba el 10 por ciento restante de la instalación portuaria norteamericana, invertirá 2.300 millones de dólares (cerca de 2.000 millones de euros) en la toma del control total. FMS es la tercera terminal más grande en el área portuaria de Los Ángeles, con una capacidad de alrededor de 2,5 millones de TEUs.

Las instalaciones de FMS, que tienen un acuerdo de concesión hasta 2043, cuentan con cuatro áreas de atraques con calados de más de 15 metros; 16 grúas, ocho de las cuales son para megabuques; y ocho vías ferroviarias.

Como parte de su plan de desarrollo, CMA CGM fortalecerá la actividad de FMS con una inversión destinada a la extensión del patio de contenedores para aumentar su capacidad; a la ampliación de la operativa ferroviaria; a un nuevo atraque; y a continuar con su transformación digital. Con esta adquisición, financiada con recursos propios, el grupo marítimo francés refuerza su posición como operador global de terminales portuarias. Actualmente, cuenta con inversiones en 49 terminales portuarias situadas en 27 países, a través de sus dos filiales CMA Terminals y Terminal Link, *joint venture* que tiene con China Merchants. Estas dos sociedades movieron más de 32 millones de TEUs en 2020.

MARÍTIMO

APM Terminals acuerda con ENNA construir una terminal en Croacia

APM Terminals y Energia Naturalis (ENNA) han formalizado un acuerdo para el diseño del proyecto, construcción y operación de una terminal de contenedores en Rijeka, en la costa norte del Adriático de Croacia. La nueva instalación, que cuenta con una concesión a 50 años, proyecta completar su primera fase en tres años y medio. Tras la finalización de la segunda fase acumulará un rendimiento para 1,05 millones de TEUs. El complejo de Rijeka Gateway tendrá 680 metros de atraque y estará equipado con cuatro grúas STS, que podrán atender buques de hasta 24.000 TEUs.

OPER. LOGÍSTICOS

Lineage Logistics desembarca en Italia tras adquirir a Kantaro

Lineage Logistics ha entrado en Italia tras la compra de Kantaro, un proveedor de almacenamiento de la cadena de frío de Interporto Rivalta Scrivia. La adquisición incluye tres almacenes en Nocetolo, entre Parma y Bolonia. Las tres instalaciones están en una parcela de más de diez hectáreas, con la posibilidad de ampliar otras nueve hectáreas, proporcionando una oferta de almacenamiento congelado, frío y seco. La adquisición amplía la presencia europea de Lineage, que cubre España, Francia, Bélgica, los Países Bajos, Alemania, Dinamarca, Noruega, Polonia y el Reino Unido.

OPER. LOGÍSTICOS

JAS Worldwide compra la sueca Greencarrier Freight Services

JAS Worldwide ha comprado Greencarrier Freight Services International, la división de transporte de carga, logística y gestión de la cadena de suministro del grupo sueco Greencarrier. La adquisición permite a JAS Worldwide reforzar su presencia en los países nórdicos, bálticos y de Europa del Este, así como ampliar su oferta de transporte terrestre por carretera. La compra del transitario norteamericano al operador con sede en Gotemburgo se suma al acuerdo realizado este año con Geopost para adquirir su filial Tigers, así como a la toma de control de la brasileña Sonave Logística.

MARÍTIMO

El exceso de oferta amenaza al sector de portacontenedores a partir de 2023

Danish Ship Finance alerta de la masiva entrada de buques de más de 15.000 TEUs y de un menor crecimiento de la demanda

►“La actual fortaleza del mercado de la flota de contenedores podrá continuar durante un breve periodo, pero no durará, ya que a medio plazo le esperan desafíos que deteriorarán este negocio”, vaticina el informe de Danish Ship Finance. La masiva entrada de megabuques en 2023 y 2024 y la previsión de un menor crecimiento serán sus principales amenazas.

IÑAKI EGUÍA. Copenhague

Danish Ship Finance revela en su informe de noviembre que “tras una disminución del uno por ciento de los volúmenes de contenedores marítimos en 2020, la demanda en los diez primeros meses del ejercicio actual ha aumentado un 10 por ciento”. Este estudio de la compañía financiera danesa remarca que el desarrollo del contenedor, “que sigue batiendo récords, se ha visto apoyado por un crecimiento manejable de la flota, una disminución de los portacontenedores activos debido a la grave congestión en los puertos del oeste de Estados Unidos,

y por un cambio en los patrones de consumo, que beneficia a las mercancías transportadas en cajas”.

Danish Ship Finance incide en que la firmeza del mercado ha creado una “necesidad urgente de buques, impulsando los precios de segunda mano a niveles no vistos desde antes de la crisis financiera de 2008, con unas valoraciones que se han duplicado durante el actual ejercicio”. Esta demanda de flota también ha disparado la construcción de nuevos buques. Hasta el pasado mes de septiembre se han contratado portacontenedores con una capacidad acumulada de cerca de cuatro

millones de TEUs, el 16 por ciento de la capacidad de la flota, frente al millón de TEUs firmado en la cartera de pedidos de 2020. Sin embargo, la financiera danesa augura que “el riesgo de exceso de capacidad está aumentando a medio plazo, con una flota que se expandirá masivamente en 2023 y 2024, impulsada por la entrada de buques de más de 15.000 TEUs”. Este análisis también espera que el crecimiento de la demanda se estabilice en dicho periodo. A su juicio, “la necesidad de desguace aumentará notablemente al no identificar ningún otro motor de la demanda que contrarreste el aumento de la oferta”. Finalmente, el estudio remarca que “la agenda de descarbonización de la cadena de suministro podría acelerar la deslocalización, lo que obstaculizaría todavía más el crecimiento del transporte de larga distancia”.

CARGADORES

Cainiao Network abre almacén de 30.000 m2 en el aeropuerto de Lieja

Cainiao Network, la rama logística de Alibaba, ha puesto en marcha un almacén con una superficie de 30.000 metros cuadrados en el aeropuerto de Lieja (Bélgica). La instalación, que destina 12.000 metros cuadrados como estación de carga aérea y otros 18.000 al centro de clasificación de paquetes, refuerza la red europea de Cainiao, presente en Francia, Alemania, Italia y España.

OPER. LOGÍSTICOS

Dachser impulsa la logística para la industria química en Alemania

Dachser ha consolidado sus instalaciones en Malsch (Alemania) destinadas a externalizar la logística de las empresas químicas. El productor de adhesivos Klebchemie ha sido uno de los primeros clientes en instalarse en este nuevo almacén, realizando 16.000 envíos de unas 54.000 toneladas durante el pasado año.

Colabora **Transporte XXI**
El periódico del transporte y la logística en España

29 NOV
al 1 DIC
2021

Cartagena de Indias,
Colombia

**XXIX CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE PUERTOS**



**EL VALOR
DE ESTAR
PRESENTES**



- ✓ Conferencias
- ✓ Networking
- ✓ Feria comercial



Convocan



**GRUPO PUERTO DE
CARTAGENA**

www.aapalatinomercosul.com
info@aapalatinomercosul.com

Produce



Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

TRANSPORTE AEREO 130
 AGENTES DE CARGA AEREA 1301
 LINEAS AEREAS 1302

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

ANDALUCIA

1113
TRANSPORTE INTERNACIONAL

CANARIAS

1004
ESTIBADORES

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1001
CONSIGNATARIOS

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

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

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

1401
CONTENEDORES

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

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

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

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

1010
ARMADORES

CATALUÑA

1003
TRANSITARIOS

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

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

ASTURIAS

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

1404
ALMACENAJE Y DISTRIBUCION

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

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

1001
CONSIGNATARIOS

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

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

1005
AMARRADORES Y REMOLCADORES

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

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

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

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

ARAGON

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

1003
TRANSITARIOS

1101
CARGAS FRACCIONADAS

1110
TRANSPORTE INMEDIATO

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

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

CASTILLA-LEON

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

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

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

1002
NAVIERAS

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

1102
CARGAS COMPLETAS

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

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

BALEARES

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

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

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

PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.
 Teléfono: 93 467 49 50
 Fax: 93 262 33 02
 08008 Barcelona

1105
CISTERNAS

1001
CONSIGNATARIOS

1003
TRANSITARIOS

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

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

1106
CONSOLIDADORES MARITIMOS

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

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

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

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

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

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

Los Clasificados del Transporte en España

1107

MUDANZAS / MUEBLE NUEVO

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

MUDANZAS CASA ROJALS SA

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

1404

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

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

1407

SEMI-REMOLQUES**HERMANOS MONTULL SA**

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

COM. VALENCIANA

1001

CONSIGNATARIOS**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

MENERA DE CONSIGNACIONES

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

VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA

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

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA**

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

MARTIN E HIJOS SL

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

1004

ESTIBADORES**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

MARITIMA VALENCIANA SA

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

1006

CONSOLIDADORES MARITIMOS**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

CARGAS FRACCIONADAS**TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

TIR-GRUPAJES**OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

FRIGORIFICOS**TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

CISTERNAS**TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

CONTENEDORES**TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

CHEMA BALLESTER SA

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

GALICIA

1001

CONSIGNATARIOS**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

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

FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA

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

MARITIMA CONSIFLET SA

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

P & J CARRASCO SL

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

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

MADRID

1002

NAVIERAS**ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

TRANSITARIOS**SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

CARGAS COMPLETAS**CENTRO TIR SA**

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

LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA


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

1202

MENSAJERIAS**DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

MURCIA

1111

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

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

NAVARRA

1102

CARGAS COMPLETAS**TRANS-OTAMENDI SA**

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

PAIS VASCO

1001

CONSIGNATARIOS**MARITIMA CANDINA SA**

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

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 71 30 / Fax: 94 483 41 58
48980 Santurce (Bizkaia)

CONTENEMAR BILBAO SA

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

1005

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

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

CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA

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

1102

CARGAS COMPLETAS**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

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

1203

TAXIS INDUSTRIALES**ALVA TRANSPORTES T. SL**

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

1404

ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**EXPORTLAN TERMINAL SL**

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

CEDIS SL

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

ALDIGASA

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

1416

SERVICIOS LEGALES**ABOGADOS ELCANO**

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

Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

944.400.000

**TRANSPORTES TORRO SL**

Avda. de Cambados, 164
Teléfono: 986 50 17 29
Fax: 986 50 79 58
36600 Villagarcía de Arosa

BERGE SHIPBROKERS SA

Antonio Maura, 4
Tel. 91 701 49 21 / Fax: 91 701 49 28
E-mail: shipbrokers.mad@berge-m.es
28014 Madrid

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)

Tecnología & negocios

El Gobierno destinará 120 millones para impulsar la intermodalidad

La primera convocatoria de 'ecoincentivos', dirigida a elevar la cuota del tren y el barco, verá la luz el primer trimestre de 2022

► El plan de 'ecoincentivos' para impulsar el transporte ferroviario y marítimo de mercancías empieza a tomar forma. Transportes destinará 120 millones, entre 2022 y 2024, y espera lanzar la primera convocatoria en el primer trimestre del próximo año, según se avanzó en la Conferencia Anual de SPC-Spain, celebrada en el Puerto de Bilbao.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destinará 120 millones de euros en 'ecoincentivos', en el período comprendido entre los años 2022 y 2024, para incrementar la cuota modal del ferrocarril y el barco, "en reparto exacto en cada modo, aunque dependerá de las características de cada una de las líneas". La publicación de la primera convocatoria de subvenciones está prevista para el primer trimestre del próximo año. Así lo avanzó María C. Corral, directora técnica de Planificación del Mitma, en el marco de la Conferencia Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), celebrada el pasado 11 de noviembre en la sede de la Autoridad Portuaria de Bilbao. "El mérito incentivado es el ahorro de costes externos del modo ferroviario o marítimo respecto de la carretera", puntualizó la responsable del Ministerio, que está tramitando el régimen de compatibilidad de ayudas de Estado. En el caso del transporte marítimo,



Ricardo Barkala, Francisco Toledo, Mikel Amundarain, Elena Seco y Benito Núñez.

las ayudas están dirigidas a la demanda, es decir, a los usuarios del barco, a los transportistas fundamentalmente. Las líneas marítimas elegibles son los servicios regulares especializados en carga ro-ro acompañada y no acompañada con tres o más salidas semanales. La intensidad de esta ayuda será del 30 por ciento de los costes de operación, calculado para cada línea en función del ahorro de los precios externos. "Vamos a arrancar, no con el mejor plan, sino con el posible, mejorable en el tiempo", reconoció Corral. Por lo que respecta al transporte ferroviario, los beneficiarios de las subvenciones son las empresas ferroviarias (oferta), aunque en una segunda fase está previsto plantear un incentivo a la demanda. Serán elegibles los tráficos ferrovia-

rios de mercancías, excepto el de carbón, sobre la Red Ferroviaria de Interés General. La intensidad de la ayuda será del 30 por ciento del ahorro de costes externos del transporte ferroviario respecto de la carretera, con un máximo del 30 por ciento de los importes de explotación. El ecoincentivo se sitúa entre 0,18 céntimos y 0,51 céntimos tonelada-kilómetro.

SOSTENIBILIDAD Y EFICIENCIA

La sostenibilidad, la eficiencia y la digitalización de la cadena de transporte y de sus eslabones fueron los ejes principales analizados en la Conferencia de SPC-Spain, que contó con una nutrida representación del sector. Los ponentes, hasta un total de 21, coincidieron al destacar el papel del transporte marítimo de corta distancia, que "tiene ante sí

un futuro más que esperanzador". Recordaron, en este sentido, el debate que se está llevando a cabo sobre las cadenas de suministro del futuro, que "apuntan a un claro incremento" del 'short sea'. La propia secretaria general de Transportes, María José Rallo, que intervino en el encuentro por vía telemática, aseguró que "el transporte marítimo de corta distancia, en el actual escenario, está llamado a reforzar su papel".

En el marítimo, las ayudas van dirigidas a la demanda

En la jornada también participó la presidenta de Asetrabi, Sonia García, que mostró una visión muy crítica. "Tengo la impresión de que en las autopistas del mar y en las autopistas ferroviarias, apuestas claras de los poderes públicos para reducir emisiones, no nos irá mucho mejor que en las autopistas terrestres, las de toda la vida". Recordó que "el desafío medioambiental es uno de los muchos que tiene planteados el transporte por carretera". Entre otros, citó la "competencia desleal, los peajes, la normativa asfixiante e incongruente, la morosidad, la falta de aparcamientos seguros, el precio del combustible, los retornos en vacío y un larguísimo etcétera de problemas muy graves". En este sentido, señaló que "la ruta hacia la sostenibilidad medioambiental obliga a todos, pero no todos estamos en la misma posición de partida", concluyó.

También se puso sobre la mesa el 'Brexit', para analizar las lecciones aprendidas, diez meses después de su entrada en vigor, y la amenaza de la nueva legislación europea 'Fit for 55', que "si no se diseña bien, supondrá una merma competitiva", advirtió Benito Núñez, director general de la Marina Mercante, en la clausura de la jornada.

MARÍTIMO

Valenciaport presenta resultados de colaboración con Portos do Paraná

La Fundación Valenciaport desarrolla, desde hace un año, una colaboración técnica con Portos do Paraná, empresa pública que gestiona los puertos de Paranaguá y Antonina. Entre los resultados obtenidos destacan el diseño del Port Community System Portos do Paraná; el diagnóstico de ciberseguridad y plan de actuaciones; o la implantación del primer PortCDM (Port Collaborative Decision Making) en Latinoamérica. Valenciaport formará a directivos de Portos do Paraná, en 2022, en transformación digital, ciberseguridad, innovación, estrategia, medio ambiente y gestión portuaria.

CARRETERA

Palibex refuerza su red en Albacete y Cuenca con Campillo Palmera

Campillo Palmera se ha incorporado a Palibex para prestar servicios de transporte urgente de mercancía paletizada en Albacete. El refuerzo también cubrirá parte de la provincia de Cuenca, con el propósito de llegar a cubrir esta zona en su totalidad. El nuevo punto de Palibex, situado en La Roda (Albacete), dispone de más de 3.000 metros cuadrados y está dotado con una flota de vehículos equipados con plataforma. Campillo Palmera, que ya presta servicios para Palibex en Murcia, podrá obtener ventajas en los arrastres además de fomentar los tráficos interregionales.

AÉREO

IAG logra unos ingresos récord en carga de 1.174 millones de euros

El holding IAG, al que pertenecen Iberia, British Airways (BA), Vueling y Aer Lingus, registró unos ingresos récord por carga en los primeros nueve meses del año, según el comunicado del grupo a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Ello se debió a que IAG operó 3.334 vuelos exclusivamente de carga adicionales en este período. Los ingresos por la actividad carguera ascendieron a 1.174 millones de euros, el 28 por ciento más en comparación con el acumulado en 2020. La carga total transportada aumentó un 15 por ciento en el mismo período.

CARRETERA

El foro WConnecta regresa como punto de encuentro y oportunidades entre transportistas y sus clientes

El evento, que se ha celebrado en Barcelona, genera más de 42.000 minutos de contactos



Se realizaron más de 4.000 entrevistas rápidas.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Aunque con limitaciones, la normalidad prepandemia va regresando. Y prueba de ello es la celebración, el pasado día 12, del foro WConnecta, que reúne a operadores logísticos ofertantes de cargas (empresas de transporte, operadores logísticos y transitarios) con proveedores de transporte.

El evento de las bolsas de carga Wtransnet y Teleroute, pertenecientes a Grupo Alpega, ha reunido en Barcelona a 300 profesionales de 122 empresas de 14 países. La representación foránea (50 por ciento) y nacional (50 por ciento) ha estado igualada. Italia, Polonia y Francia, por este orden, han sido los países que más participantes internacionales han aportado.

La undécima edición de WConnecta, iniciativa originaria de Wtransnet antes de que la empresa catalana fuera adquirida por el grupo belga, ha generado más de 42.000 minutos de *networking*. Y ello ha sido fruto de los 4.225 contactos en las denominadas rondas *speed networking*, encuentros rápidos que reúnen a empresas ofertantes de carga con ofertantes de camiones o de ambos.

Además, se han realizado 434 entrevistas en la *cargo area*. Son encuentros más prolongados concertados previamente por parte de operadores que ofertan importantes volúmenes de carga con proveedores de transporte. Esta edición ha contado con la participación de 30 operadores en la *cargo area*.

WConnecta ha regresado en formato más reducido teniendo en cuenta

Nuevo servicio

Wtransnet ha incorporado un nuevo servicio, FastPayment, que permite a los transportistas cobrar sus facturas en 48 horas una vez emitidas.

Los transportistas pueden darse de alta de forma gratuita y solicitar el servicio a través de Wtransnet siempre que quieran adelantar el pago de una factura. Para ello, la bolsa de cargas ha llegado a un acuerdo con una entidad financiera. El interés es más bajo que si el transportista tuviera que pedir un crédito para tener liquidez.

El objetivo es “ofrecer a nuestros clientes una innovación para reducir los tiempos de cobro y ayudar así a las empresas a disponer de más flujo de caja”. Está disponible para los asociados de Wtransnet y Teleroute.

la situación sanitaria. Aunque el evento ha sido más pequeño, “merecía la pena regresar”. Y más “en un momento en el que el transporte de mercancías se enfrenta al reto de la sostenibilidad o el problema de la falta conductores”. Y espacios como WConnecta, que no deja de ser una bolsa de cargas presencial, “facilita la colaboración entre empresas”, señala Verónica Rodríguez, responsable de Comunicación de Grupo Alpega. Una colaboración que “es más necesaria que nunca” para, por ejemplo, reducir los viajes en vacío. El objetivo de Grupo Alpega es que WConnecta vuelva en su formato habitual el próximo año. Las tres bolsas de carga del grupo (Wtransnet, Teleroute y 123Cargo/Busa) suman 85.000 empresas conectadas.

OPER. LOGÍSTICOS

El operador ID Logistics adquiere 15 camiones propulsados por GNL

ID Logistics refuerza su apuesta por la sostenibilidad con una nueva flota de 15 camiones GNL, adquiridos a Iveco, que estarán en funcionamiento en junio de 2022.

De este modo, impulsará, en el ámbito nacional, su plan de reducir en un 40 por ciento la huella de carbono para 2030. Los nuevos vehículos permitirán a la empresa reducir las emisiones de CO2 en 13 toneladas al año. Por otra parte, ID Logistics ha alquilado una nave de 29.116 metros cuadrados en Seseña (Toledo), propiedad del fondo GreenOak. En esta nueva localización, la compañía llevará parte de la operativa vinculada al *ecommerce* textil. La operación ha estado asesorada por CBRE.



OPER. LOGÍSTICOS

DHL acelera el despliegue de la flota de carretillas y transpaletas autónomas

DHL Supply Chain está acelerando el despliegue de la flota de carretillas elevadoras y transpaletas autónomas en sus más de 1.500 centros de todo el mundo, con mayor foco en los emplazamientos de los mercados con déficit de mano de obra en Europa, Reino Unido, Irlanda y Norteamérica. Estas carretillas pueden alcanzar las estanterías más altas de los almacenes, a una altura de más de 10 metros, y tienen capacidad para manipular todo tipo de palés, jaulas y otros equipos de almacenamiento de cargas unitarias.



FERROCARRIL

“Mercancías al tren” inicia su viaje por España

La campaña “Mercancías al tren” arrancó su viaje a finales de octubre en la Plaza del Ayuntamiento de Valencia, donde se situó un contenedor de 45 pies, en un itinerario que permitirá concienciar a la sociedad española de las bondades del ferrocarril para el transporte de productos y materias primas. La iniciativa, que recorrerá distintos puntos del país durante los próximos meses, realizada ya por DB Cargo en Alemania y en Reino Unido, llega a España de la mano de Transfesa Logistics y Renfe Mercancías con el reto de arrancar compromisos a las instituciones públicas, al sector empresarial y a la sociedad para trasladar carga de la carretera al tren.



SERVICIOS

Hyster avanza en su apuesta por reducir la huella de carbono

La empresa Hyster, y su distribuidor autorizado en España, Genera Industrial, siguen dando pasos para alcanzar en 2026 los “ambiciosos objetivos medioambientales” que se han fijado. El objetivo es reducir en un 30 por ciento las emisiones de carbono, las emisiones de COV (compuestos orgánicos volátiles) de las operaciones de pintura y los residuos peligrosos, y en un 20 por ciento el consumo de agua. La hoja de ruta también contempla “conseguir el vertido cero de residuos en todas las plantas y ofrecer una mayor gama de productos alternativos que permitan a los clientes reducir las emisiones”. En este sentido, está evolucionando toda la gama de productos hacia las emisiones bajas o nulas.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com