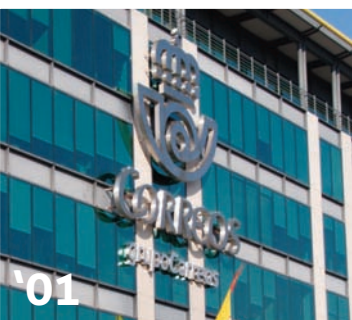




DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

años
en España

Contenidos



Tenga siempre a mano la revista:

Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leer la revista en línea o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador, para leerla cuando desee.

Hay que tener instalada la app correspondiente para leer códigos QR. Son gratuitas y las puede obtener en internet.

También podrá acceder al contenido completo en www.cadenadesuministro.es



- 4** **El largo camino desde la logística hasta la cadena de suministro: un viaje lleno de historia**
José Luis Galiana, Logístico
- 10** **40 años de logística: de la prehistoria al siglo XXI**
Miguel Ángel Martín, Logístico
- 12** **¿De verdad hemos evolucionado en todo?**
José Ramón Illán, ex Director de Logística de Mercadona, Socio Director de Illán & Blanes Consultores y Presidente del FELOG
- 14** **Dos décadas de desarrollo del transporte público pesado de mercancías por carretera. El "Plan de Modernización 1996-1999"**
Fernando José Cascales Moreno, Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA
- 18** **La evolución del transporte y la logística en los últimos 20 años**
Dulcé Díaz, Ex-Director General de GEFCO en España
- 24** **El tiempo del conocimiento es ahora**
Juan Miguel Sánchez, Vocal del Consejo Nacional de Transporte Terrestre y ex Director General de Transporte Terrestre
- 26** **El transporte ya no será un sector estratégico**
Juan Luis García Revuelta, responsable de Relaciones Internacionales e Institucionales del sector carretera de Comisiones Obreras
- 30** **Las últimas décadas del transporte de mercancías en España: Luces y sombras**
Alfredo Irisarri, Socio-Director de Teirlog Ingeniería
- 36** **Hagamos la logística más visible y atractiva**
Jaime Colsa, Consejero delegado de Palibex
- 37** **Ewals cumple 25 años en España**
- 40** **Sin novedad en la cadena trófica del transporte por carretera**
Jorge Palacios, director de motorScopio
- 44** **Que veinte años no es nada...**
Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru, Think Tank Movilidad Fundación Corell
- 46** **El transporte puede**
Marcos Montero, Ex-Presidente de CETM entre 2005 y 2015 y Presidente de Pañalón
- 52** **Acompañar al transportista ha sido la clave en la evolución de los fabricantes de semirremolques**
Fernando Leciñena, Fundador de Lecitrailer
- 56** **Una vida entre la gestión de la cadena de suministro y sus sistemas**
Javier San Martín, presidente de Logistun
- 58** **20 años acercando las últimas tendencias e innovaciones en logística**
Jordi Cornet, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona y Presidente del SIL
- 62** **SIL: 20 años de éxitos**
ordi Cornet, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona y Presidente del SIL

Editorial

Una historia viva: Por 20 años más

En las últimas dos décadas, el sector del transporte y la logística ha vivido, en consonancia con la sociedad española, una evolución espectacular.

En este período, el transporte y la logística se ha abierto de par en par al mundo debido, en gran parte, al proceso de globalización y, al tiempo, el sector se ha profesionalizado y ha ganado en especialización. En estos 20 años, la gestión de la cadena de suministro y de los servicios de transporte se ha convertido en una actividad económica de primera magnitud, capaz de aportar un peso específico realmente relevante al PIB español y se ha convertido en responsable principal del éxito nacional e internacional de algunas empresas señeras que han hecho de su supply chain un elemento vertebrador de su estrategia empresarial.

Para analizar la evolución del sector en las últimas dos décadas, hemos contado con la participación de un destacado grupo de expertos que han aportado un punto de vista preciso y multidisciplinar en sus análisis sobre el recorrido de la logística y el transporte en los últimos años, así como en su visión de lo que ha de ser el futuro del sector. Queremos agradecer, por un lado, que hayan querido poner en común con los lectores de Cadena de Suministro sus perspectivas particulares y, por otro, el tiempo, esfuerzo y cariño que han dedicado a cada uno de sus artículos.

Además, hemos querido hacer un breve recorrido por algunos de los principales acontecimientos que se han producido en los últimos 20 años de historia del sector logístico y de transporte para dar una idea de la evolución que ha vivido el sector, a través de las noticias que han jalonado estos últimos 20 años.

Cadena de Suministro, siempre atenta a los intereses de sus lectores, quiere con esta edición especial celebrar los 20 años de historia del SIL que, al fin y al cabo, son los 20 años de la "Historia de la Logística y el Transporte en España", convencidos de que podemos aportar un punto de vista relevante y ajustado a las necesidades informativas de los profesionales del sector de logística y transporte.

Número 10 - Junio 2018

Depósito Legal: M-8324-2018

EDITA

Cadesum Digital, SL
cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, of.209 - 28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es

EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Jefe de redacción: Laureano Vegas
Redacción: Lucía Jiménez.

IMPRIME

Copysell, SL

@2018 www.cadenadesuministro.es



El largo camino desde la Logística hasta la Cadena de Suministro

Fui director de Cadena de Suministro en un fabricante del sector gran consumo, empecé muy joven y por eso hoy sé lo importante que es la experiencia.

Llegue al mundo de la logística a finales de los ochenta desde la Ingeniería y las Operaciones, “el lado oscuro de la fuerza”. En aquellos momentos encontré una logística no integrada, las funciones que no procesos, eran silos estancos sin ningún tipo de comunicación. Como *Corporate Planner* mi jefe era el director Administrativo responsable también de un departamento llamado Compras, que no Abastecimiento. El servicio de pedidos y el transporte, que no Distribución, dependían del director de Ventas y la programación de materiales y producción, que no Planificación, dependían del director Técnico. El inventario lo controlaba el Operador Logístico de turno. Con esta situación, era casi milagroso pasar del nivel de servicio del 92%, a pesar de que el stock rozaba el infinito y casi siempre en referencias que ningún cliente pedía.

Con la entrada de España en la UE, y gracias a los líderes de las empresas multinacionales con la ayuda de las grandes compañías de consultoría especializada, se empezó a visionar el cambio necesario en la logística, como el proceso que proveería del combustible necesario para la cadena de valor de las empresas, denominado a esta nueva Logística con mayúscula La Cadena Suministro, siendo su alcance en un forma integrada desde el proveedor hasta el cliente y consumidor final.

Este es mi viaje lleno de pequeñas historias y grandes personajes:

Asociaciones

Desde mi perspectiva, las Asociaciones y especialmente AECOC, jugaron un papel crucial en esos momentos, al visionar la necesidad de colaboración entre fabricantes,

“Eran tiempos en los que cuando el fabricante decía buenos días, el distribuidor pedía algo, situación que casi siempre se trasladaba aguas abajo, hacia los proveedores logísticos”

distribuidores y operadores de servicios logísticos. “Eran tiempos que cuando el fabricante decía buenos días, el distribuidor pedía algo, situación que casi siempre se trasladaba aguas abajo, hacia los proveedores logísticos”. Era el “tempo” del ECR (*Efficient Consumer Response*) que nos ayudó a todos, desde aumentar el conocimiento logístico hasta poner “Cara y ojos a los interlocutores en la negociación de la plantilla logística”. Hoy tengo la satisfacción de mantener relaciones de amistad con la mayoría de ellos.

Comité de Transporte

En relación al transporte, el tema no fue tan fructífero, sin bien con el cambio del milenio, mejoramos desde las asociaciones y sus distintos comités, con la ayuda de la clase política que en ese momento estaba en Ministerio de Fomento, y logramos buenos acuerdos entre cargadores y transportistas, así como el observatorio de costes, las RAL específicas del transporte y la carga y el código de buenas prácticas mercantiles para el transporte. Acuerdos y normas que facilitaron el conocimiento y la colaboración entre los

distintos actores de la compleja cadena de transporte, evitando huelgas y conflictos y gestionando mejor las distintas crisis de subida del precio del combustible.

Hoy tengo la sensación que aún nos queda mucho camino por recorrer, en términos de colaboración, aplicación y desarrollo de los acuerdos alcanzados en su momento, la mejora de las estructuras empresariales y su transformación digital y la formación especializada en relación a la tecnología emergente. Para producir ese cambio necesario, es preciso disponer del compromiso de todos actores de la cadena, especialmente de los profesionales y los políticos del momento. Sin duda algo que en mi caso tuvimos y que nos ayudó a lograr los acuerdos mencionados.

La Cadena de Suministro

Como casi todo en la vida, la entrada en Europa, tuvo consecuencias buenas y malas. Por el lado negativo, al estar localizados geográficamente en un extremo del continente tuvimos que optimizar las infraestructuras productivas y aquellas de distribución física. Sin embargo esto nos hizo aguzar el ingenio para ser más competitivos en el resto de procesos logísticos y nos abrió el camino a un conocimiento nuevo, lleno de tecnología y formación compartida.

Estoy hablando de SAP, otros sistemas tecnológicos en el cambio de milenio, donde demostramos tener grandes capacidades en los procesos de implementación a nivel europeo.

También la Integración de la Cadena de Suministro en sus distintos procesos, supuso la optimización de las funciones logísticas a nivel local, con grandes mejoras en el nivel de servicio y en la mejora del capital circulante de las empresas.

Todo ello nos ha llevado a posicionar la Logística y la Cadena de Suministro en un lugar estratégico dentro de las organizaciones y facilitar un puesto dentro de los Consejos Directivos de las empresas. A todos nos vienen a la memoria las historias de éxito de una generación de grandes logísticos como Berta Escudero, Gonzalo Sanz, Jesús Hernández, Javier de la Viuda y Javier Bilbao, Miguel Angel Miguel, entre muchos otros que han escrito su página éxito en Logística.

Los Operadores de Servicios Logísticos

Los operadores logísticos han sido otro de los grandes actores que en la historia de estas décadas han favorecido y facilitado el desarrollo positivo de la logística. No solo por cumplir día a día los imperativos operacionales de “*Seguridad, Calidad, Servicio y Coste*”, sino por ser depositarios del conocimiento logístico y su desarrollo fruto de las múltiples externalizaciones que desde los fabricantes y distribuidores hemos realizado a lo largo del tiempo.

Quizás son ellos los que mejor posicionados están para liderar la gestión de cambio logístico y sus implicaciones con la tecnología emergente. Sin duda asistiremos en ellos a grandes innovaciones dentro del proceso de ‘Entregar’, pues tenemos que ser líderes por razones geográficas y estratégicas, en los sub-procesos principales de Almacenamiento, Transporte y Gestión de la Devoluciones, para lograr una logística de entregas eficientes que facilite el camino del comercio electrónico.

Educación, Formación y Comunicación

La educación y la formación logística han dado un gran salto cualitativo y cuantitativo, al tener en funcionamiento varios grados universitarios y de formación profesional superior específicos de logística. En mis comienzos solo teníamos APICS, sin duda una gran formación, pero no al alcance de todos, por razones lingüísticas o económicas.

También la comunicación especializada hizo un gran esfuerzo en renovarse y facilitar contenidos de conocimiento logístico, De aquí mi agradecimiento a esas cabezas periodísticas, aunque algunas se quedaran en el camino debido a la transformación digital. Pero sobre todo mi reconocimiento a “*las plumas logísticas que se han aficionado a la escritura*”, que tan buenos momento nos dan de forma periódica.

El Futuro

Este ha sido para mí un viaje maravilloso, lleno de momentos mágicos y algunas pesadillas, pero sin duda, el futuro logístico en las próximas décadas, será mejor aún y estará lleno de éxitos para cumplir con la misión fundamental y diaria de la logística:

“Entregar a tiempo y en el sitio correcto los productos que la sociedad necesita”





1999

En 1999, el presidente de los Estados Unidos, Bill Clinton, se sometió a juicio, mientras que en Venezuela, Hugo Chávez tomaba el poder tras ganar las elecciones en el país suramericano. En España, Sevilla y Madrid celebran el IV centenario del nacimiento de Diego Velázquez con grandes exposiciones. El año arranca en España con una tregua de ETA.

ENERO

El año en que el transporte de mercancías se liberalizó

La liberalización del transporte de mercancías levantó en su momento una tremenda polvareda.

En 1999 se produce la liberalización del mercado de transporte de mercancías por carretera. Pese a ser en su momento una medida controvertida, el sector la asumió finalmente como un paso necesario en la economía española en su convergencia con la Unión Europea. Esta medida trajo cambios en el acceso al mercado y a las autorizaciones de transporte.

En aquel momento, la medida supuso una revolución para un sector contingentado y sometido a una estrictas normas de acceso. El cambio legal contribuyó al desarrollo del sector. Se incrementó el número de empresas y, al tiempo, el transporte público de mercancías emezó el camino para imponerse al transporte privado.

SEPTIEMBRE

DHL Iberia culmina la fusión con Danzas y La Guipuzcoana

La alemana se reforzó para competir con Seur en el mercado español de paquetería.

Ahora, el horizonte de la filial española de Deutsche Post se centra en competir con Seur en el disputadísimo negocio de los envíos urgentes garantizados. El proceso empezó en 1999 con la entrada de la alemana en el accionariado de La Guipuzcoana.



Finalmente, en septiembre de 1999, el correo alemán se hace con el 49% de la empresa española de transporte y, así mismo, adquiere opciones para hacer con una mayor participación.

MARZO

Christian Salvesen toma el control de Gerposa

El proceso de liberalización del transporte de mercancías abrió el sector a la inversión extranjera.

El grupo británico Christian Salvesen ha anunciado un principio de acuerdo para la adquisición de la compañía española de transporte y logística Gerposa por un importe de 16.780 millones de pesetas (100,8 millones de euros).

Finalizada la compra, Gerposa, especializada en los sectores químico y automovilístico, se convertirá en un operador logístico con capacidad para actuar en todo el continente europeo.



MARZO

Hays Logistics entra en el mercado logístico español

El operador británico busca competir con otros grandes europeos del sector en el mercado español.

La británica se instala en una plataforma de 22.000 metros cuadrados para Supeco y que supuso una inversión de 1.500 millones de pesetas.



PROEQUITY

Insight Real Estate

INDUSTRIAL - LOGÍSTICA

SUELO

INVERSIÓN

CONSULTORÍA - RESEARCH

URBANISMO



Gta. Rubén Darío, 3 - 1º izq.
28010 MADRID

T +34 91 310 28 27
F +34 91 299 36 38

info@proequity.es
www.proequity.es



MARZO

UPS sale a Bolsa

La liberalización del transporte de mercancías levantó en su momento una tremenda polvareda en el sector.

La operación supuso en su momento una de las principales operaciones públicas de venta de la historia de los Estados Unidos. Fue un gran éxito. Se alcanzó la cifra de 875.000 millones de pesetas por el 10% de la estadounidense.

MARZO

La Poste crea su filial de transporte urgente

El correo francés busca potenciar su expansión internacional.

La operación supuso en su momento una de las principales operaciones públicas de venta de la historia de los Estados Unidos. Fue un gran éxito. Se alcanzó la cifra de 875.000 millones de pesetas por el 10% de la estadounidense.

MARZO

Privatización de Iberia

La aerolínea inició su proceso de apertura a la inversión privada.

La operación supuso en su momento una de las principales operaciones públicas de venta de la historia de los Estados Unidos. Fue un gran éxito. Se alcanzó la cifra de 875.000 millones de pesetas por el 10% de la estadounidense.

AGOSTO



Volvo se hace con la mayoría del capital de Scania

Movimiento entre las marcas nórdicas de camiones.

Volvo se hace con la mayoría del capital de Scania, aunque posteriormente la Unión Europea anuló la operación por sus efectos sobre la competencia en el mercado de vehículos industriales en los países nórdicos.

MARZO

RAL para carga y descarga

La liberalización del transporte de mercancías levantó en su momento una tremenda polvareda en el sector.

Acuerdo alcanzado entre Aecoc y el Comité Nacional del Transporte para reordenar las labores de carga y descarga que realizan los conductores profesionales. Pese a que supuso un avance en su momento, nunca se aplicaron plenamente.

MARZO



Mecalux sale a Bolsa

La liberalización del transporte de mercancías levantó en su momento una tremenda polvareda en el sector.

Oferta pública de venta en dos tramos, uno para inversiones nacionales y otro para extranjeros. La familia Carrillo se queda con un 51%, mientras Mercapital entra con un 5%.

MARZO

Loyola de Palacio, comisaria de Transportes

La política española se convierte en uno de los pesos pesados de la Comisión Europea

Tras las elecciones al Parlamento Europeo, Loyola de Palacio, cabeza de cartel del Partido Popular, fue designada comisaria europea de Transporte y Energía y, al mismo tiempo, vicepresidenta de la Comisión, cargo que ocupó hasta 2004, como es preceptivo en el mandato de cinco años en el colegio de comisionarios de la Unión.





25 Años

Rodando a
su Servicio



Ewals Cargo Care





40 años de logística: de la prehistoria al siglo XXI

Esta es mi versión de lo que ha sido la evolución de la logística y el transporte en los últimos 20 años, aunque como he tenido la fortuna de vivirlo desde hace más de cuarenta, me extenderé hasta esa época para que el contraste sea aún mayor.

Para mí ha sido un privilegio haber vivido toda esta historia desde lo que se podría considerar sus inicios hasta casi estos días. A esto he de añadir la suerte de incorporarme a mi actividad laboral en un grupo (Unilever) modelo para la formación de jóvenes futuros profesionales en aquel momento y que fue mi verdadera "Universidad", hasta mi primer jefe (Juan Carlos Yábar) que tuvo la osadía de confiar a aquel jovencuelo, y en un muy corto plazo de tiempo, un grado de responsabilidad no fácil de asignar. Toda una larga y afortunada vida profesional, cayendo en ella por casualidad, como no había otra forma de hacerlo en aquel momento.

En todo este tiempo, lo primero a resaltar es la evolución del propio concepto. Desde la gestión separada de almacén y transporte, a las que se dedicaba el personal menos cualificado, a la distribución física (almacenes más transporte) pasando por la logística (incorporando la atención al cliente) y llegando a la actual cadena de suministro, en la que se gestiona de forma integral todo el flujo de mercancías desde el aprovisionamiento, la planificación, la programación de la producción, los flujos internos en fábrica, la distribución física y la atención al cliente.

Como en tantas otras actividades de la economía, el ritmo de desarrollo ha ido evolucionando desde una curva

“Como en tantas otras actividades de la economía, el ritmo de desarrollo ha ido evolucionando desde una curva muy ligeramente ascendente en el tiempo a una de ascenso vertiginoso.”

muy ligeramente ascendente en el tiempo a una de ascenso vertiginoso.

Los operadores logísticos eran prácticamente inexistentes y tan solo se podía considerar como tal y con cobertura nacional a S.A.D. (Servicios de Almacenaje y Distribución, perteneciente al grupo Unilever y hoy integrado en DHL Supply Chain) existente desde finales de los '60 y en el que me incorporé yo. Nuestro almacén principal estaba localizado en Getafe y tenía la friolera de... 3.500 m². A principios de los '70 nació SADEMA, que fue creciendo hasta ser comprada por Exel con su integración final también en DHL. A mediados de los '70 apareció AITENA (grupo Papelera Española) que hoy, después de varios cambios societarios ha acabado en ID Logistics. No es difícil deducir lo complejo de vender estos servicios en aquella época en la que las empresas utilizaban la figura del distribuidor comercial de forma generalizada como alternativa a una red propia de delegaciones. Había que dejar las mercancías a un tercero "que no se las pagaba".

En los organigramas de las empresas no estaba nada claro a qué departamento asignar la responsabilidad sobre la logística (comercial, producción, marketing, financiero...), pues una dependencia directa de la dirección general ni se planteaba. Yo personalmente he pasado por

varios de estos departamentos, que por supuesto no tenían interés en absoluto en profundizar sobre la actividad.

La gestión de la logística era sencilla y se trataba de forma absolutamente manual, los surtidos de las empresas eran muy cortos y tampoco se disponía de herramientas para hacerlo de otra forma. Esos surtidos hacían que la gestión de stocks se simplificara y las fábricas estaban ocupadas en optimizar al máximo su capacidad de producción sin la presión por una flexibilidad para dar respuesta rápida a la demanda, para lo que ya había un alto volumen de stock y además ubicado en múltiples puntos de almacenamiento.

“La logística es una magnífica actividad a la que responsabilizar de las carencias en servicio.”

Pese a esta dispersión de stocks, los tiempos de respuesta en servicio eran largos, de 2 ó 3 días para un número limitado de ciudades muy pobladas y hasta 15 días en poblaciones más alejadas. Hoy todos somos conscientes del grado de inmediatez que parece se requiere en esta respuesta, planteándose tiempos ya no en días si no en horas y hablamos de dos, una y ahora tenemos ya la media hora



como objetivo. También los surtidos se han disparado y en los fabricantes de gran consumo es fácil que superen las 500 referencias y que en otros sectores se sumen por miles.

El perfil de los profesionales también ha variado sensiblemente. Desde asignar las operaciones de almacén y transporte al operario “más avisado” para llevar a cabo un modelo de gestión que yo llamo “por grito” (el que más gritaba era el más apropiado), hasta una formación universitaria de grado y con habilidades elevadas en gestión de equipos y sistemas que se requiere para la actual figura del director de Cadena de Suministro. Hoy se dispone de complejas herramientas de gestión, análisis y predicción, tecnología, robotización, trazabilidad... Que requieren de perfiles profesionales adecuados para su desarrollo y empleo.

La logística, con el paso del tiempo, ha jugado un papel primordial en el desarrollo del comercio global y su muy positiva repercusión social, facilitando el acceso a productos en unas mejores condiciones económicas, el desarrollo de sociedades menos favorecidas, etc.

Los medios de transporte tampoco se han quedado atrás en esta evolución, y así nos encontramos que de una flota de camiones que se basaba en los dos y tres ejes, ahora ya tenemos el camión euromodular (megatrailer) y en pruebas el de 32,5 metros de longitud. Los barcos, de una capacidad de 3.000 TEU's a los más de 20.000 actuales y los aviones ya con capacidad en bodega para 20 Tn y alguno cercano a las 50 Tn. El tren es el que no lo hace de igual manera y seguimos con los 450 metros de forma generalizada y algunos llegando a los 600, frente a los 750 generalizados en la UE. Por no mencionar ya al futuro próximo de los camiones y barcos autónomos, los aviones dirigidos (el Airlander), el neumático (Hyperloop) y los inevitables drones entre otros.

El comercio electrónico también facilitará el reconocimiento del papel tan extraordinario de la logística para el comercio, aunque tan solo sea como excusa para ampararse en ella como justificante de un desarrollo menor de lo necesario o deseable en este comercio. Porque de esto sí que no nos libramos; La logística es una magnífica actividad a la que responsabilizar de las carencias en servicio. Un director general de una muy reputada empresa lo manifestaba así: El director de cadena de suministro forma parte del comité de dirección, lo que ya es de apreciar, cuando las cosas van bien y se reúne ese comité, se comienza este con la intervención de comercial, marketing,.... y si queda tiempo, que generalmente no queda, interviene el de de cadena de suministro. Cuando las cosas van mal, el primero es C. de S. y luego el resto.

Más gráfico no puedo ser.



¿De verdad hemos evolucionado en todo?

A finales de los 90, cuando empecé en Logística, y tras aprender qué era eso y a qué debíamos dedicarnos, llegué a la conclusión de que *“hasta el Siglo XX nuestra función era aprovisionar de mercancía, con calidad y puntualidad y reducir costes cada día y que desde el Siglo XXI tendría que ser lo mismo + reducir impacto en el entorno (no existir) + reducir esfuerzos físicos”*.

En todas las reuniones logísticas que he hecho desde entonces, siempre repito el mismo mantra y me dedico a repartir céntimos por doquier. Desde la posición de director de Logística de Mercadona, presidente del Comité de Logística de AECOC hasta ahora, como profesional independiente, siempre he ido predicando con hechos y palabras estos principios.

¿Cómo han evolucionado en los últimos 20 años? Por supuesto los mínimos de calidad, puntualidad y costes, son eso, mínimos.

Referente a reducir nuestro impacto en el entorno, valga aquí sólo recordar la descarga nocturna (el TUM de AECOC) que sirvió para demostrar que los logísticos sabemos trabajar sin molestar y, de paso, espantar las brillantes ideas de nuestros inefables políticos que, entre otras ocurrencias, y sólo como ejemplos, querían limitar el reparto dentro de las grandes ciudades a carritos, como los de las maletas de los aeropuertos. Tuvimos que explicar lo que pesa un palé de leche y que los carritos que tenían diseñados para llevar periódicos o flores, no servían. Otros, que en casi todas las grandes ciudades, sencillamente, querían prohibir el acceso de camiones. Prueba superada. Basta sólo darse un paseo nocturno en las capitales y ver la cantidad de empresas que hacen la logística por la noche.

Referente al entorno más amplio, sólo tenemos que echar la mirada atrás y recordar cómo eran los motores de los camiones hace 20 años y ahora: Potencia, par, consumo y emisiones de hoy, hace 20 años ni Julio Verne lo hubiera imaginado. Gracias a las normativas Euro, los diésel de hoy, en palabras de un experto, *“emiten un aire tan puro como en un quirófano”*. Y falta por desarrollar, de verdad, los vehículos a gas e híbridos y eléctricos. Cuando digo desarrollar me refiero a que las infraestructuras se pon-

Seguimos teniendo el problema que dijo Henri Ford, “¿Cómo es que cuando pido un par de manos, me traen también un ser humano?”

gan al ritmo que evolucionan los motores. También tenemos vehículos con, cada vez, más ayudas a la conducción, minimizan el esfuerzo, la fatiga y vemos, a la vuelta de la esquina vehículos con *“piloto automático”*.

Llegados aquí, qué hemos hecho en estos últimos 20 años por eliminar el sobreesfuerzo físico en los almacenes. POCO o NADA.

Hace 20 años, caminando por los pasillos de picking del almacén que Mercadona tiene en Antequera, un preparador, me paró y me dijo: *“Oiga jefe, quería preguntarle si usted a este trabajo de tirar de bultos le ve futuro. Si Usted querría que su hijo haga este trabajo”*. Él iba en una máquina sacapedidos para trabajar en altura, cuyo precio era como un Ferrari; estaba sudado, demacrado tras varias horas de esfuerzo y con la sempiterna faja para la espalda. Efectivamente, aunque llevaba una máquina de alta tecnología, seguía tirando de bulto. Desde entonces me juramenté hasta que conseguimos ser los primeros en inaugurar un almacén sin esfuerzo, primero de una serie que ha sido implantado en otras cadenas y países y con alguna rara excepción en España, como Condis.

La generalidad hemos optado por: Herramientas de picking para aumentar la productividad de las manos, más unidades y menos tiempo improductivo: recorridos, pensar. Tenemos *pick to light, pick to voice, sorter*, etc. Por *“desgracia”*, al final, necesitamos unas manos.

Externalizar la logística y así me *“desaparece”* el problema. Me traslado a zonas con desempleo o contrato inmigrantes. ¿Por qué no le hemos dedicado el mismo ahínco a eliminar el sobreesfuerzo de los almacenes? Máxime cuando ya hay soluciones. Dejo esta pregunta para que cada uno se la reflexiones.

Seguimos teniendo el problema que dijo Henri Ford. *“¿Cómo es que cuando pido un par de manos, me traen también un ser humano?”*

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE PAQUETERÍA INDUSTRIAL



TRANSPORTE NACIONAL

52 delegaciones
+ 1.000 vehículos de distribución
Trazabilidad online



TRANSPORTE INTERNACIONAL

Rutas directas en Europa
Import-export



LOGÍSTICA

18 centros de logística ADR, APQ, SEVESO, ADT, ADP



OVERSEAS

Servicio marítimo, aéreo combinado



1967
Fundación compañía



1980
Consolidación red nacional



1999
Inicio de rutas a Portugal



2004
Expansión Internacional



2010
Operador integral global.
Servicios marítimo, aéreo y marítimo-aéreo



2015
Actualización de la imagen de marca.
De Transadell a TSB



2016
Nuevas instalaciones de 20.000 m² en Castellbisbal (BCN)



2017
50 aniversario



2018
Nuevas instalaciones en Madrid



Fernando José Cascales Moreno
Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte
Abogado. Académico
Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA
Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA
Ex Inspector General de Servicios y
Ex Jefe del Servicio Central de Recursos del Mº Transportes
Del Cuerpo Técnico de Inspección del TT



Dos décadas de desarrollo del transporte público pesado de mercancías por carretera El “Plan de Modernización 1996-1999”

Me requiere el prestigioso medio de comunicación “Cadena de Suministro”, para que escriba sobre mi visión del sector desde que en 1996 accedí al cargo de director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (1996-1999, con competencias también respecto de la infraestructura ferroviaria). Pues bien, es en este orden de cuestiones que puedo verter una serie de hechos y consideraciones que ilustren y ayuden a conocer mejor el desarrollo del sector del transporte pesado de mercancías por carretera desde 1996 a la actualidad, y cómo era su escenario con anterioridad a dicho año.

Así, en 1996 la situación del transporte pesado de mercancías no podía ser más lamentable, puesto que dentro de un sector enormemente atomizado, para acceder al mercado se precisaba comprar las entonces denominadas tarjetas de transporte (a precios desorbitados), así como para crecer dentro del mismo. Ello no solo representaba la negación de una economía de libre mercado, sino una desventaja competitiva enorme en el entorno del espacio europeo. De otro lado, regía un sistema de tarifas obligatorias, lo que incluso en aquellos años no dejaba de ser sorprendente, pudiéndose afirmar que por tanto se había renunciado a la implantación de una política de transportes racionalmente válida, compatible con las directrices comunitarias. Es por ello que durante el periodo 1996-1999 se desarrolló el “Plan de Modernización del Transporte Público por Carretera”, eliminando las tarifas obligatorias, que pasaron a ser libres (con la implantación de un Observatorio de costes o de tarifas de referencia no

obligatorias), así como también los sistemas de compra-venta de tarjetas para el acceso al mercado y desarrollo dentro del mismo.

Dentro de este Plan, y también por lo que se refiere al

“El Plan de Modernización se desarrolló en el periodo 1996-1999, eliminando las tarifas obligatorias, que pasaron a ser libres, así como también los sistemas de compra-venta de tarjetas para el acceso al mercado y desarrollo dentro del mismo.”

transporte pesado de mercancías por carretera, se pasó del régimen de autorización al vehículo al de autorización a la empresa, estableciéndose un nuevo sistema de acceso al mercado con la imposición del requisito de un mínimo de flota (tres camiones), siendo libre (innecesidad de comprar tarjetas de transportes) incrementar la flota, sistema que dio un positivo fruto mejorando la problemática de la atomización del mercado, y que hasta la promulgación del Reglamento UE 1071/2009 fue totalmente legal (a partir de dicha fecha este requisito debió de ser sustituido por otros condicionantes compatibles con este Reglamento, lo que no se hizo y representa una problemática actual que ha de resolverse en la próxima reforma del ROTT, a tenor de la ST del Tribunal de Justicia UE de 8.II.2018).

Junto con todo ello, en 1996 existía una gran conflictividad por razón de que algunas de las patronales instaban, junto con la aprobación de la jubilación para los conductores a los 55 años, la continuación de las tarifas obligatorias y la negativa a la apertura del mercado (continuación

del régimen de contingentación-“cupo 0” y consiguiente sistema de compraventa de tarjetas de transporte), lo que se resolvió en el conflicto de febrero de 1997 (iniciado, ante la proximidad de renovación del Comité Nacional de Transporte por Carretera, por una sola patronal, pero apoyado por multitud de empresas afiliadas a otras patronales), en el que después de 16 días de paro total del sector se desvaneció esta reivindicación sin que por parte de la Administración se admitiese llegar a acuerdo alguno, lo

“Transporte y logística no son dos, sino uno, cuyo discurrir ha de ser unitario dentro de un ámbito de actuación que abarque todos los modos, que debe de integrar.”

que provocó que a partir de entonces no solo no se volvieron a dar esta clase de conflictos, muy abundantes en los años anteriores, sino que las patronales empezaron a defender los cambios necesarios que adecuaron el sector a la economía de mercado, esto es, a los valores de nuestra Constitución y del Ordenamiento comunitario. Es de destacar la inteligente y positiva actuación en este conflicto de patronales como CETM y ASTIC, con las cuales se mantuvo una eficaz coordinación pese a todas las dificultades.

Aunque dentro de este mismo “Plan de Modernización” se establecieron otras importantes actuaciones (como las millonarias nuevas partidas presupuestarias para formación y para el abandono de la profesión, que en 1996 estaban muy poco dotadas), por lo que se refiere al campo de la logística, se creó por vez primera la figura del operador logístico (pues en aquellas fechas dentro del “Plan de Modernización” se apercibió el cambio total que las nuevas tecnologías iban a representar para la gestión y comercialización del transporte y su logística), si bien en aquellos años todavía no podía hablarse de empresas especializadas en logística integral más allá de algunas grandes empresas de venta al por mayor que realizan transporte de servicio privado complementario. La problemática seguía siendo los retornos en vacío, con la existencia de las tradicionales agencias de transporte, que distaban mucho de ser auténticas empresas logísticas, tal y como en la actualidad se conciben.

Y es la realidad, al menos a mi juicio, que a partir del año 2000, el sector, por mor de las medidas del enunciado “Plan de Modernización”, ha ido discurriendo en positivo. Este discurrir en positivo se constata en la menor atomización, en la mayor posibilidad de repercutir los costes, en la disminución de los retor-

nos en vacío, en la aportación de valores añadidos, en un sector mucho más competitivo a nivel de los servicios internacionales operados por empresas españolas, así como en la creación de empresas logísticas de gran nivel y reconversión de muchas empresas de transportes en auténticos operadores logísticos.

Pero a mi entender, lo más importante de los efectos de este ambicioso “Plan de Modernización”, fue que supuso el inicio de un cambio de mentalidad, pasándose progresivamente de un entendimiento proteccionista (tarifas obligatorias, imposibilidad de creación de nuevas empresas, etc.), a una concepción compatible con las reglas de competencia y con el libre mercado, cuya aplicación es por otra parte preceptiva dentro del ámbito de la UE. Es así como el sector pudo salir de la “cueva” en la que estaba aislado, para ir dando pasos hasta llegar a como lo conocemos en la actualidad, esto es, un sector en general muy bien gestionado, que ha asumido con intensidad la aplicación de las nuevas tecnologías de gestión y comercialización.

En torno al desarrollo efectivo de este Plan, he de resaltar la figura de Juan Miguel Sánchez García, modélico funcionario, designado por mí Subdirector General de Ordenación y Normativa, cuyo apoyo y trabajo eficaz fue determinante. Por ello, a mi marcha voluntaria del cargo de director general de FFCC y T. Carretera, el Ministro atendió mi recomendación, siendo designado para este mismo alto cargo, que desempeñó brillantemente durante una década en la que reinó el consenso con el sector.

Por lo demás, destacar el valor estratégico del transporte de mercancías por carretera, como elemento imprescindible para el desarrollo, comercialización y competitividad del resto de sectores, así como la concepción de que transporte y logística no son dos, sino uno, cuyo discurrir ha de ser unitario dentro de un ámbito de actuación que abarque todos los modos, que debe de integrar.





2000

El año 2000 se abrió con gran parte del planeta cruzando los dedos para que todos los ordenadores y sistemas informáticos no sufrieran el temido efecto 2000 y todo siguiera funcionando sin problemas.

El Partido Popular obtiene una amplia victoria por mayoría absoluta en las Elecciones Generales celebradas el mes de marzo, lo que supuso que José María Aznar gozara de su segundo mandato consecutivo como presidente del Gobierno.

OCTUBRE

Gran paro en el transporte de mercancías

Tras esta movilización se firmó el Acuerdo General que aún hoy mantiene cierta vigencia.

Tras estas movilizaciones se firmó en octubre el Acuerdo General, que aún hoy sigue vivo, aunque ciertamente maltrecho. El paro se cerró medio en falso en octubre. El principal caballo de batalla se centró en las tarifas de referencia dentro de un mercado aún por liberalizar.

Ese mismo año también se produjo una gran crisis en el sector de portavehículos, con muchos autónomos agrupados en la entonces famosa Transportave, y que llegó hasta finales de enero de 2001.



SEPTIEMBRE

Deutsche Post sale a Bolsa

El correo alemán crea un gran grupo logístico internacional.

Deutsche Post ha ido preparando a lo largo de todo el año su salida a Bolsa que se llevó a cabo finalmente en octubre de 2000 con gran éxito tras integrar sin problemas a Danzas y Postbank.

La empresa se valoró entre 24.000 y 28.000 millones de euros con un precio por acción de entre los 21,56 y los 25,16 euros, antes de su salida al mercado paneuropeo, que incluyó Alemania, Italia, España, Gran Bretaña, Holanda, Austria y

Suiza, en una operación coordinada por UBS Warburg y Deutsche Bank.

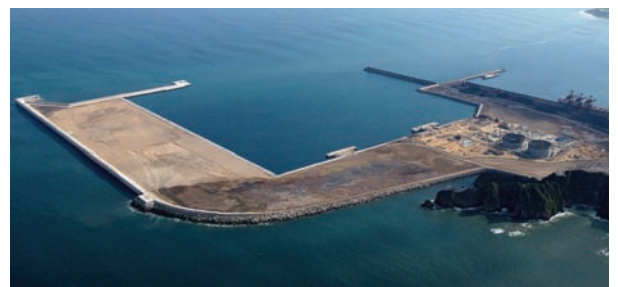
NOVIEMBRE

Dragados constituye su filial logística

Nuevo paso en el interés de las grandes constructoras por el sector logístico.

Al comienzo del nuevo siglo, las principales constructoras españolas giraron la cabeza hacia el sector logístico y vieron allí un amplio campo para la inversión.

Una de las apuestas más destacadas vino de la mano de Dragados, una empresa del sector de la construcción que creó en el año 2000 se área de negocios logísticos, Dragados Servicios Portuarios y Logísticos, en la que se agrupaban inversiones en diferentes empresas del sector como Sintax o Autoterminal y que iría creciendo en los dos próximos años.



SEPTIEMBRE

Se aprueba un nuevo ROTT

Nuevos cambios en el ordenamiento jurídico para profundizar en la liberalización del transporte.

Durante el año 2000 se produjeron numerosas novedades en la regulación del transporte de mercancías por carretera que, además de incluir un nuevo Reglamento de Ordenación

de los Transportes Terrestres, también supuso modificaciones en las normas que regulaban el trabajo de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores, así como del otorgamiento de autorizaciones tanto para el transporte nacional como internacional de mercancías por carretera.

NOVIEMBRE

Presentado el proyecto de Pla-Za

Aragón lanza una inmensa superficie logística

El Gobierno autonómico de Aragón pone en marcha una actuación logística de gran envergadura en las cercanías de Zaragoza que quiere aprovechar la importante posición de la capital aragonesa en los principales ejes de comunicaciones del país y que, con el tiempo, generó cierta polémica.



OCTUBRE

Entra en vigor la norma Euro3

Las limitaciones en las emisiones contaminantes de los vehículos comerciales e industriales se endurecen.

En enero, con la llegada del año 2000, se produjo también la introducción de una nueva normativa europea de limitación de las emisiones de gases contaminantes, la tercera desde 1992, que entró en vigor en octubre para los vehículos de nueva fabricación, lo que supuso un impulso de los vehículos más antiguos en el mercado español hasta septiembre.

MAYO

Francisco Álvarez-Cascos, nuevo ministro de Fomento



Reemplaza en el cargo a Rafael Arias-Salgado.

El asturiano Francisco Álvarez-Cascos, uno de los hombres fuertes de José María Aznar durante la campaña de las Elecciones Generales, tomó los mandos del Ministerio de Fomento, como relevo de Rafael Arias-Salgado.

ABRIL

Marruecos adjudica la construcción de Tánger Med

Las obras de este proyecto no darán comienzo hasta 2004.

Las autoridades marroquíes han adjudicado a la francesa Bouygues la construcción de un gigantes puerto en el entorno del Estrecho de Gibraltar para competir con Algeciras y que llevará la denominación de Tánger Med.

Sus obras no comenzarán hasta 2004 y finalizarán en 2007, con la inauguración de su primera fase. Actualmente sus instalaciones se encuentran en fase de ampliación.

DICIEMBRE

TNT y Autologic adquieren CAT

Gran movimiento en el sector europeo de logística de automoción.

La británica Autologic se lanzó antes de que terminase el año 2000 a la compra de la francesa CAT, de la mano de la neerlandesa TNT.

Para hacerse con CAT, rama logística de la automovilística Renault, Autologic y TNT crearon un consorcio denominado Al-bateam para una operación valorada en 270 millones de libras esterlinas.



Mercadona inicia su bloque logístico de Barcelona

Paso adelante para la expansión de la valenciana en Cataluña.

Las instalaciones abiertas por Mercadona en la localidad barcelonesa de Sant Sadurní d'Anoia supusieron una inversión de 5.000 millones de pesetas, ocuparon una superficie de 150.000 metros cuadrados y daban empleo directo a 400 trabajadores.





La evolución del transporte y la logística **en los últimos 20 años**

A la hora de analizar cómo ha sido la evolución del transporte de mercancías por carretera en los últimos años, considero indispensable hacerlo desde tres aspectos bien diferenciados: la coyuntura económica, la evolución tecnológica y el propio sector del transporte.

Desde el punto de vista económico, durante los últimos 20 años España ha atravesado por uno de los mejores períodos de nuestra historia, de 1998 a 2006, con crecimientos extraordinarios gracias, especialmente, al tirón de la construcción en aquellos años, que fue capaz de triplicar, pasando de 300.000 a 900.000, el número de viviendas construidas anualmente. Pero tras las vacas gordas llegaron las flacas, y en apenas un año, España entró en una de las peores crisis que se recuerdan, con consecuencias catastróficas para el consumo, cuyo descenso generalizado afectó a las áreas de actividad más importantes de nuestra economía.

Sirva como ejemplo que de los más de 1.700.000 vehículos vendidos en España en 2004, 2005, 2006 y 2007 se pasó a superar ligeramente 1.000.000 en 2008 para seguir bajando sin parar hasta los 700.000 en 2013.

El desarrollo y la implementación de los denominados Sistemas de Transporte Inteligentes, que son tecnologías basadas fundamentalmente en la informática y las telecomunicaciones, y que están orientadas a solucionar los problemas específicos del transporte terrestre (acceso total a la información, mejora de la Seguridad Vial, uso más inteligente de las infraestructuras, localización de los envíos, etc.) han jugado un papel determinante en la evolución del transporte en los últimos años, que gracias a ellas se ha convertido en un sector más competitivo, más productivo y más sostenible, pero que ha tenido que hacer frente a inversiones de importancia que no todas las empresas han sido capaces de asumir.

Además, estos avances son solo el principio, por lo que las empresas de transporte que quieran seguir compitiendo en el mercado tendrán que estar preparadas

“Las empresas de transporte que quieran seguir compitiendo en el mercado tendrán que estar preparadas para lo que venga.”

para lo que venga.

Y directamente relacionado con todo lo comentado hasta ahora, el sector del transporte ha tenido, durante estos 20 años, dos etapas claramente diferenciadas. Una primera, gloriosa, con grandes cambios y enormes crecimientos, en la que el desarrollo de la logística ha jugado un papel fundamental, con la llegada a España de numerosas empresas multinacionales, muchas de ellas ligadas al correo postal de su país de origen.

Es un momento en el que se producen grandes inversiones, enfocadas más a satisfacer las necesidades de información del cliente que a mejorar el servicio. Y una segunda, marcada por la crisis económica general, caracterizada por el descenso generalizado de las cuentas de resultados de todo el sector, y que desgraciadamente todavía no se ha terminado del todo y que ha provocado la triste desaparición de muchas empresas históricas, con más de 75 años en el negocio, como Ochoa, Buytrago y Souto.

Para terminar, debo decir que estoy convencido de que sectores como el del transporte y la prensa, que creo conocer bien, se caracterizan por su espíritu de lucha y su capacidad para resistir ante las dificultades, lo que hace que sus empresarios y trabajadores, sean, en no pocas ocasiones, emprendedores a la vez que héroes.

Quiero también felicitar a Ricardo Ochoa y a todo su equipo por ser capaces de mantener en marcha una publicación del nivel de Cadena de Suministro durante tantos años, a pesar de los momentos de tremenda dificultad por los que han tenido que pasar, así como deseamos a todos buena salud para poder seguir disfrutando juntos muchos años más.



CONCEPCIÓN Y CONSTRUCCIÓN

de proyectos industriales
ESPAÑA, EUROPA y CHINA



GSE ofrece un enfoque "llaves en mano" global que incluye el **DISEÑO** y la **CONSTRUCCIÓN** de su edificio con un **COMPROMISO CONTRACTUAL** de precio, plazo y calidad.

CREADO EN 1976 Y PRESENTE DESDE 1998 EN ESPAÑA,

GSE ha construido casi 1 millón de m² para clientes como AXA, CONCERTO, DECATHLON, ELIS, H&M, IDI GAZELEY, MICHELIN, NESTLE, POMONA, PORCELANOSA, PROLOGIS, RENAULT, ...

THINK GLOBAL

40^{ANS} | GSE

WWW.GSEGROUP.COM

La experiencia de un grupo líder en 4 tipologías de activos





2001

2001 fue el año en que las Torres Gemelas de Nueva York cayeron en uno de los atentados terroristas más estremecedores que se recuerdan. Ese mismo año se creó la Wikipedia y el millonario estadounidense Dennis Tito se convirtió en el primer turista espacial de la historia. El rechazo de Irlanda en el referéndum al Tratado de Niza produce una crisis de profundo calado en las instituciones europeas y George W. Bush sustituye como presidente de los Estados Unidos a Bill Clinton.

MARZO

UPS adquiere Mail Boxes

Movimiento estratégico en el mercado norteamericano de paquetería.

UPS, tras detectar que existe una demanda creciente de envíos de paquetería a domicilios particulares y empresas, decide apostar fuerte en este segmento y se lanza a la compra de Mail Boxes

El movimiento supuso una inversión de 191 millones de dólares gracias al cual UPS integró Mail Boxes como una filial con 4.300 oficinas distribuidas por todos los Estados Unidos.

3i se hace con el control de Transcamer

Fiebre del capital riesgo por el sector del transporte y la logística

La empresa inglesa de capital riesgo 3i ha adquirido el 100% de la barcelonesa Transcamer, fundada en 1979 y que cuenta con delegaciones en Barcelona, Madrid y Valencia. La empresa cuenta con una plantilla la conforman más de 450 personas.

3i, por su parte, seguirá en los próximos años potenciando sus inversiones en el sector logístico y de transporte español con la adquisición de otras empresas de estas ramas.

JUNIO

Correos se convierte en sociedad estatal

Esta operación tiene lugar en el proceso de liberalización de los servicios postales

El 22 de junio de 2001, el Gobierno aprobó la transformación de Correos en una sociedad anónima estatal, la denominada Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A., con un capital público 100% del Estado.

Está regida por un Consejo de Administración encabezado

por un presidente y 14 vocales. En el momento de su constitución, el total de fondos propios ascendía a más de 140.503 millones de pesetas, equivalentes a 844,4 millones de euros.



JULIO

Nueva regulación de las tarjetas de transporte

Cambios normativos en las condiciones de obtención y renovación de las tarjetas.

El Ministerio de Fomento modificó la regulación de las condiciones de obtención y renovación de las tarjetas de transporte, así como de la transmisión de las autorizaciones de transporte.

JULIO

Nuevo plan Petra

Fomento lanza un plan específico de actuación para el transporte de mercancías

Fomento lanza en 2001 el Plan Estratégico del Transporte de Mercancías, una iniciativa encomiable liderada por el entonces director general de Transporte Terrestre, Juan Miguel Sánchez, centrada en profundizar en la profesionalización del sector, así como en potenciar su estructura empresarial, asignaturas que, incluso en el día de hoy, parecen pendientes, pese a que el Plan Petra se abandonó posteriormente.

SEPTIEMBRE

Libro Blanco del Transporte

Las autoridades europeas recogen en un único documento las prioridades de la UE en este ámbito.

El Libro Blanco del Transporte se convirtió el año 2001, aparte de por su propio color, en el blanco de gran parte de las críticas del sector español de transporte y logística por su incoherencia y por estar orientado a satisfacer las pretensiones de los países centrales de la Unión Europea

Pese a todos sus defectos, este documento supuso un esfuerzo incommensurable por organizar en un único documento los



principales problemas del sector a nivel europeo.

Se renueva la composición del Comité Nacional del Transporte

En 2001 llega a su final el mandato del primer Comité Nacional de Transporte

Tras su creación en 1998, a lo largo de 2001 se inició el proceso de renovación del Comité Nacional de Transporte, un órgano consultivo del Ministerio de Fomento que a lo largo de su existencia se ha mostrado como un instrumento de negociación eficaz a veces y en otras ocasiones criticado, pero que siempre y pese a todo ha jugado un papel crucial en el devenir del sector. En 2002 se dio a conocer la nueva composición del Comité Nacional.

OCTUBRE

Se funda Unipost

La familia Raventós lidera la creación del primer operador postal privado español.

Los operadores postales Suresa, Urbandisa y Flecha crean, bajo el liderazgo de la familia catalana Raventós, Unipost, el primer operador postal privado, que durante casi dos décadas ha conseguido batirse el cobre con Correos en un mercado difícil y en cuyo accionariado entraría tres años después Deutsche Post para salir once años después. Unipost cerraría sus puertas definitivamente entre abril y junio de 2018.



NOVIEMBRE

La Poste se hace con el 80% de DPD

El sector europeo de paquetería también se mueve.

El correo francés busca crecer fuera del ámbito postal, en nuevos mercados como el de la paquetería que se mueve en otros continentes y en Europa.

Así pues, La Poste logra hacerse en 2001 con la alemana DPD a través de su filial Chronopost que, de este modo, se convierte en accionista mayoritaria de DPD. De igual modo, este mismo año, la francesa también adquiriría la británica Parceline.

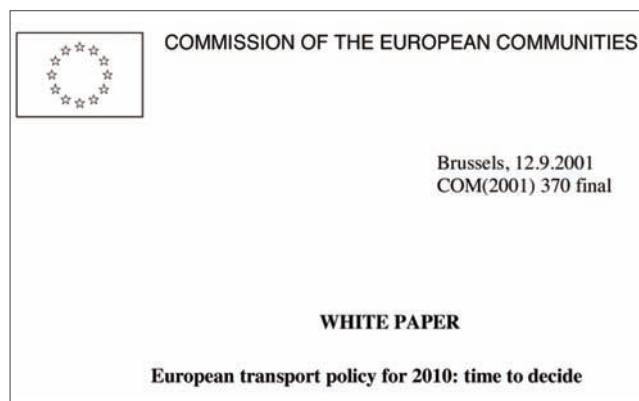
DICIEMBRE

Correos estudia hacerse con Chronopost

En colaboración con La Poste.

En diciembre se firmó el acuerdo entre Chronopost (Grupo La Poste) y Correos y Telégrafos, por el que se determina la nueva distribución accionarial de Chronopost España, con una participación del 57% por parte de Correos y Telégrafos y un 43% por el Grupo La Poste.

La nueva compañía de paquetería exprés, que pasará a denominarse Chronoexprés, será dirigida por Héctor Lumberras, hasta ahora Director Comercial de Correos.





2002

2002 fue el año en que se creó la Wikipedia. Este mismo año, el millonario estadounidense Dennis Tito se convirtió en el primer turista espacial de la historia. En la Unión Europea, mientras tanto, el rechazo de Irlanda en referndum al Tratado de Niza produce una crisis de profundo calado en las instituciones europeas. En noviembre, George W. Bush sustituye como presidente de los Estados Unidos a Bill Clinton. En España, a finales de año se abole el servicio militar obligatorio.

MAYO

Concurso para la privatización de Trasmediterránea

Empresas constructoras y navieras dominan la puja.

El Estado arranca el proceso de privatización de la naviera pública Trasmediterránea, en un proceso no exento de polémica y al que se presentaron Boluda y CVC; Sacyr, Suardiá, Marsans y Ahorro Corporación; Acciona, Naviera Armas, Naviera Aznar, Caja de Ahorros del Mediterráneo y Matutes; Balearia y Astilleros Rodrigues; Sea Containers; Stef y, por último, Vista Capital.



MAYO

Fusión de Transportes San José y Transportes López

Gran movimiento en el sector del transporte del País Vasco.

La operación de fusión de Transportes San José y Transportes López empezó a gestarse en 2001 y que culminó con la unión de las dos empresas de transporte de mercancías más grandes de Guipúzcoa para competir en el mercado europeo con más de 260 tractores y una facturación conjunta entre ambas de 64 millones de euros.

MARZO

Nueva Directiva de Tiempos de Trabajo

Supuso un gran cambio en la regulación laboral del transporte por carretera.

En marzo, el Diario Oficial de la Unión europea publica oficialmente la Directiva de Tiempos de Trabajo, una nueva regulación europea que incluye nuevas novedades para el sector y que entrará en vigor definitivamente en 2004, suponiendo un gran cambio en el sector. La Directiva se ha incorporado al ordenamiento jurídico español a través de normas nacionales.

JUNIO

Transportes Carrillo es comprada por Boluda

Se intensifica la guerra por Trasmediterránea.

Boluda sube su apuesta y, como parte de la partida de ajedrez que se estaba jugando en la privatización de Trasmediterránea, adquiere Transportes Carrillo, uno de los transportistas que más volumen de mercancías movía en la época con Trasmediterránea, ya que la empresa de transporte facturaba casi la mitad de la carga de la naviera en aquel año. El monto de la operación rondó los 2,4 millones de euros.



JUNIO

Aprobado el tacógrafo digital

Este nuevo aparato de control se antojaba prácticamente invulnerable.

Este nuevo aparato de control, que parecía invulnerable y que se pudo hackear en poco tiempo tras su implantación, supuso un impulso a las ventas de vehículos industriales antes de su entrada en vigor.

DICIEMBRE

Entra en vigor el céntimo sanitario

El sector toma esta nueva medida fiscal como un agravio.

El céntimo sanitario fue la respuesta de las Administraciones a la creciente deuda que estaba generando el déficit del sistema sanitario traspasado en bloque a las comunidades autónomas.

Con este gravamen se les quiso dotar de un nuevo mecanismo de financiación que generó un gran rechazo en el sector del transporte por carretera y fomentó un efecto frontera entre las regiones que decidieron aplicarlo y las que no.



JUNIO

Dragados compra Sintax

Los movimientos de las constructoras en el transporte llega a la logística de automoción.

El grupo constructor madrileño sigue consolidando su rama de actividades logísticas y de transporte. En este caso, se extiende al sector de la logística de automoción con la adquisición de la barcelonesa Sintax, especializada en transporte de vehículo terminado, por un monto de 60 millones de euros.

MARZO

Arrancan las obras de Pla-Za

El Gobierno de Aragón acomete una de las actuaciones de suelo logístico más importantes de

España.

El gobierno de Aragón, consciente de la privilegiada posición de Zaragoza, a medio camino de la ruta entre Madrid y Barcelona, y con destacados accesos viarios tanto hacia la Comunidad Valenciana como hacia la cornisa cantábrica, a través de Navarra y el País Vasco, da inicio a las obras de Pla-Za, la Plataforma Logística de Zaragoza, que llegará a ocupar más de 13,1 millones de metros cuadrados y que impulsará a la capital maña como uno de los núcleos logísticos más destacados de la provincia.

JULIO

Transaher inicia el traslado a sus nuevas instalaciones de Coslada

Este nuevo centro se convertirá en el cuartel general de la compañía.

Después de empezar a dar servicios de almacenaje en 1989, la empresa da un nuevo paso en su transformación en un operador logístico de referencia con unas nuevas instalaciones con las que podrá mejorar los servicios adicionales que ofrece.

SEPTIEMBRE

Deutsche Post ya es el accionista mayoritario de Guipuzcoana Euro Express

La alemana cubre una fase en la toma de control de Guipuzcoana.

Deutsche Post World Net ha aumentado su participación en Guipuzcoana Euro Express, de un 49% a un 51%, convirtiéndose en socio mayoritario de la firma española. Esta toma de control, mediante la opción de compra de un 2% adicional, se acordó en 1999, con la adquisición del 49% inicial de Guipuzcoana.

Esta operación no supondrá ningún cambio en los puestos de gestión de la empresa española que se mantendrán en manos de la familia Salegui, que la fundaron en 1947.

La empresa de paquetería cuenta con una flota de más de 2.100 vehículos y una plantilla de 4.400 personas que operan en 85 delegaciones en España y Portugal.





El tiempo del conocimiento es ahora

Información y formación expresan dos caras de una misma moneda que es la del mundo del conocimiento. Cantaba Luis Eduardo Aute que “el pensamiento es estar siempre de paso”, y es que si algo se mueve con auténtico frenesí, además del transporte, es la mente que salta como un mono y lo mira todo desde arriba del árbol para bajar luego al detalle.

Cada vez creo más que lo más próximo a la certeza es la paradoja: la profundidad y la superficie, la cercanía y la distancia, la mente penetrando en la realidad y la realidad inundando todo el ser. A partir de un determinado paradigma somos capaces de inteligir el mundo. Al fin y al cabo, esa es la historia que nos cuenta Don Quijote, una cabeza organizada a partir de unas historias de caballería que reflejaba una vida coherente con aquel orden. Acceder al lugar donde se archivan las ideas y el paradigma pone orden, y tratar de ampliar las perspectivas, es una forma noble de emprender la transformación del mundo, el auténtico movimiento, como otros hacen desde la universidad, la literatura, el arte, el periodismo o la política.

En este momento de mi vida, después de más de 30 años en estos asuntos del transporte, le atribuyo al conocimiento una importancia máxima, y con él a su transmisión. Ahora comprendo con más claridad la forma de plantear la política de transporte que me ha llevado a primar de forma radical la formación y la información como un elemento nuclear de toda la actividad pública. Sería extraño decir a la gente que durante muchos años, lejos de trabajar gestionando, no he hecho otra cosa que intentar aprender y enseñar.

Quizá nunca ha tenido el ser humano más datos a su alcance que le ayuden a dibujar lo real, y, sin embargo, el engaño consiste en pensar que esas huellas van a responder por nosotros. Y sí, es cierto, que la inteligencia artificial va a decidir a muchos niveles, pero en determinados momentos estoy seguro de que el ser humano desconectará la

“Quizá nunca ha tenido el ser humano más datos a su alcance que le ayuden a dibujar lo real, y, sin embargo, el engaño consiste en pensar que esas huellas van a responder por nosotros”.

máquina para llevarle la contraria, porque hay resoluciones que necesitan ser respiradas, esto es algo que solo lo entenderán quienes hayan tenido que enfrentarse a decisiones paradójicas, dramáticas o imposibles. Por eso la logística y el transporte seguirán necesitando a las personas dispuestas a aprender de todo y con mente abierta, a pesar - o por el motivo-, de la inteligencia artificial, del big data, de los vehículos autónomos y del C-Roads.

El dato quizá es que en estos 20 años más de 100 millones de euros, desde el presupuesto de la Dirección General de Transporte Terrestre, se han empleado para impulsar la formación en la logística y el transporte en España. ‘Abriendo caminos’ era un lema pensado para las infraestructuras, pero antes que para ellas, y antes que para los datos, lo que realmente abría caminos era la formación y la mente. En el pasado, si había alguien que fuera capaz de explorar nuevas rutas y realizar transporte, era porque antes había sido capaz de abrir su mente a lo desconocido.

Por eso, insisto en la gestión del conocimiento como un reto de futuro, y, en especial, la formación como una tarea que no debemos dejar al margen desde la administración de transporte. Propongo fijarnos en estas cuatro patas:

- los títulos habilitantes que conceden las administraciones y que permiten el acceso a una profesión;
- la formación profesional dual,
- la formación universitaria y
- la formación continua.

Las cuatro como un paipái de 360 grados que mueve el aire, como el pensamiento, en todas las direcciones. Si algo le da sentido a la vida es ese continuo aprender y enseñar en el que estamos inmersos.



La **AUTOPISTA FERROVIARIA** de referencia



El primer paso
hacia la multimodalidad

www.viaa.com



El transporte ya no será un sector estratégico

Siempre hemos apostado por que se le considerara un sector estratégico. Dado su peso, el número de vehículos, el número de trabajadores que dependen del mismo, los empleos indirectos que genera, como modo de exportación hacia nuestro mercado europeo, etc. Pero éstas son razones objetivas. Además se ha pretendido que como tal sector estratégico dispusiera de los impulsos necesarios en cuanto a optimizar el tamaño medio de las empresas, que garantizara calidad de servicio, que generara empleo de mayor calidad, y con mayores niveles retributivos y mayor nivel de formación y profesionalidad, para hacerlo atractivo y compensara la penosidad y dureza que comporta. Que se ordenara la competencia para romper una carrera de costes que pudiera ser destructiva para el propio sector. Para obtener estos objetivos hubiera sido necesario un impulso de las Administraciones Públicas que, mediante un Plan Estratégico pudiera establecer pasos en esa dirección.

Sin embargo se ha dejado al mercado que fuera el que ordenara el sector. Con ciertos cambios legislativos insuficientes y muy adaptativos del momento, la única intervención de ordenación. Tampoco dispone de mecanismos que profundicen en el debate, la canalización de intereses enfrentados y de fuerza negociadora desigual entre los distintos actores, entre transportistas y cargadores, empresarios y sindicatos, entre sector y Administración.

En los últimos 20 años, incluso desde más atrás, hemos visto florecer diversos tipos de prácticas fraudulentas, que desbordan a la inspección y control, sin capacidad de reacción frente a nuevos tipos de fraudes, a veces por alegar y en la mayoría de los casos con clara intencionalidad arrogante de saltarse las normas, en desesperados ejercicios de reducciones de costes como única fórmula de competencia, fraccionando los convenios colectivos, y aumentando las disparidades, con las empresas-buzón, las filiales y subfiliales, las falsas cooperativas, los falsos autónomos, contrataciones en origen y deslocalizaciones, falsos contratos de arrendamiento, la falsa economía colaborativa incluso en mercancías, ... que repetidamente aparecen en los

“En los últimos 20 años hemos visto florecer diversos tipos de prácticas fraudulentas, que desbordan a la inspección y control, sin capacidad de reacción.”

medios y a los que asistimos como si fuéramos espectadores impotentes. Su denominador común es sobretodo la reducción de los costes laborales, pues el resto de la estructura de costes del transporte por carretera parece intocable.

La solución debería venir de Europa, del centro de decisiones, de donde emana toda la legislación del sector. Pero Europa abandonó la idea de armonización. Sólo persigue abrir mercados y liberalizar al máximo, que los efectos negativos de esa liberalización no son de su incumbencia. Aún así, ya ha recibido algún revés, como cuando el anterior comisario intentó liberalizar el cabotaje, y tuvo que reconocer que el remedio era peor que la enfermedad. Sin embargo amenazan con insistir. Presentan un Paquete de Movilidad que ya está generando enfrentamiento entre los decisores de Empleo y los de Transporte. Son muchos los que abogan por ahondar en el caos porque les favorece. Al menos a corto plazo. Europa legisla pero suele hacerlo a medias. Deja lagunas, huecos que crearán nuevos problemas. Cuando España entró las diferencias salariales era de 1 a 3. Hoy, con los Países del Este son de 1 a 10. Y esta distorsión no se pretende corregir, sino muy al contrario, es considerada una ventaja competitiva. Claro que habrá perdedores. Desde los sindicatos daremos la batalla, pero no perderán sólo los conductores y trabajadores del transporte, sino los usuarios, industria y toda la sociedad en su conjunto. Porque los problemas no se tratan en conjunto, sino uno a uno.

En 20 años el sector de carretera, a pesar de las potencialidades que presenta, ha visto cómo se deterioraba y sus problemas se volvían irresolubles. En los próximos años, la escasa voluntad de corregir sus problemas se desvanecerá. El sector no podrá ser un sector estratégico, y este calificativo sólo servirá para adornar discursos.



eDelivery Barcelona expo & congress

5-7
JUNIO
2018

Recinto de Montjuïc
Plaza España
Fira de Barcelona

Tecnología, la gran revolución de la entrega

EXPO

84% de los visitantes son decisores

En paralelo al



+50 empresas participantes

SILBARCELONA
expo & congress
//B2B

CONGRESS

Algunos de los ponentes confirmados:



Damien Bon
CEO
STUART



Caroline Hazlehurst
Operations Director of UK/IE
DELIVEROO



Luca Tateo
Director de Negocio On-line
AMETLLER ORIGEN



Roger Tella
Marketing, marketing online
y gestión e-commerce retail
BON AREA



Pedro Esquivias
Chief Costumer Officer
GRUPO CORTEFIEL



Enrique Bretos
Cofundador & CEO
PISAMONAS



Esther Cabrera
Directora de Operaciones
QUEROL



David Ayala
Head of Sales
SWAROVSKI



Pol Lligoña
Supply Chain Manager Spain
PRIVALIA



Daniel Álvarez
Head of Digital Innovation & IT
CASA VIVA



Esther Bach
Supply Chain Manager
BAUHAUS



Bertrand Renault
Director Supply Chain
FNAC



Victor Rovira
Logistics & Manufacturing
Country Manager
DECATHLON



Gonzalo Manzaneda
Head of Logistics and
Supply Chain Management
WESTWING



Juan Antonio Serrano
CEO & Marketing Digital
ELECTROCOSTO

NETWORKING

#The
Retailer
Club

Speed Datings y Lunch Networkings para poner en contacto a las empresas participantes con los principales Retailers y e-Tailers.

Organizado por:





2003

En febrero de 2003, el transbordador espacial Columbia se desintegró en su viaje hacia la Estación Espacial Internacional. Este mismo año, Lula accedió a la presidencia de Brasil .

En el mundo de música, la muerte se cebó con el folclore cubano, que en 2003 perdió a dos gigantes como Compay Segundo y a Celia Cruz. En septiembre, una ministra sueca es apuñada en unos grandes almacenes de Estocolmo. Pedro Almodóvar gana el Óscar al mejor guión original por su película Hable con Ella.

ENERO

Wincanton adquiere P&O Trans-european

El operador busca consolidarse a nivel europeo.

Wincanton adquiere P&O por un monto total de 238 millones de euros, en una operación iniciada a finales de 2002 y concretada en el primer mes de 2003, para afianzar su presencia en Reino Unido y ampliar su cobertura a Europa Occidental y Oriental, donde Trans European cuenta con un fuerte posicionamiento.

MAYO

Liberalización del transporte ferroviario

Gran movimiento en el sector del transporte del País Vasco

Con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario en 2003, Renfe se dividió en dos compañías distintas: ADIF, que administra la Red Ferroviaria de Interés General, y RENFE-Operadora que se encarga del servicio de transporte.

Posteriormente, en septiembre el Gobierno ha autorizado la reestructuración de RENFE-Operadora en otras cuatro sociedades que estarán operativas en enero 2014 y que serán Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material

El capital riesgo entra en el transporte frigorífico internacional

Suala se hace con una de las más grandes empresas de transporte frigorífico de España.

Suala (Impala posteriormente) se hace con el control de la murciana Paconsa, en lo que será el principio del fin de una empresa histórica. La familia Conesa Alcaraz vende la em-

presa por un total de 120 millones de euros a una empresa de capital riesgo con poca experiencia en el sector del transporte, algo que marcará el futuro de la sociedad.



MAYO

Dragados SPL adquiere Cartera Grupo Logístico

La rama logística de la constructora sigue ganando tamaño

Dragados SPL adquiere a través de Síntax la compañía Cartera Grupo Logístico, sociedad que incluye participaciones en tres sociedades de servicios de logística como son Gestinver, Cotransa y el grupo de empresas Progeco.

MAYO

Boluda vende Transportes Carrillo a Trasmediterránea

La naviera desinvierte en transporte por carretera

Tras la dura pugna por Trasmediterránea en el proceso de privatización de la naviera, que, al final, quedó en manos de Acciona, Boluda decide deshacerse de Transportes Carrillo, uno de los transportistas que más carga rodada tenía con Trasmediterránea, y la vende a la propia naviera, con lo que Acciona sigue forjando un gran grupo logístico que quiere competir de tú a tú con la rama logística de Dragados

MAYO

Ley de Puertos

Cambio de modelo en el sistema portuario español

El sistema portuario español había cambiado mucho desde la última Ley de Puertos de 1992, por lo que se hacía perentorio contar con una nueva norma que sirviera para regular el funcionamiento de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.



Modificaciones en la LOTT

Esta operación tiene lugar en el proceso de liberalización de los servicios postales

2003 fue el año elegido para reformar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con el fin de introducir nuevos cambios que acercaran la regulación del mercado español de transporte a la realidad social.

En concreto, las modificaciones afectaron al régimen sancionador, que se hizo más concreto y menos genérico. Así mismo, también se realizaron cambios en la regulación de las autorizaciones de transporte y se aumentó el poder de la inspección de transporte, con el fin de que pudiera hacer frente a conductas contrarias a la libre competencia.

Mercadona extiende su cadena logística

La valenciana afronta 2003 con nuevas inauguraciones

Mercadona sigue realizando inversiones para extender su cadena logística, que como ha demostrado el paso del tiempo, se ha convertido en uno de sus principales puntos fuertes y una de las razones del éxito de la empresa valenciana a nivel nacional.

Durante 2003, Mercadona inauguró el bloque logístico de Mercadona en San Isidro (Alicante) y empezó a utilizar las instalaciones del municipio leonés de Hospital de Órbigo, que estaría plenamente operativo al año siguiente, en 2004.



Nueva regulación de la formación de los conductores

La Unión Europea establece un marco para mejorar la formación de los chóferes.

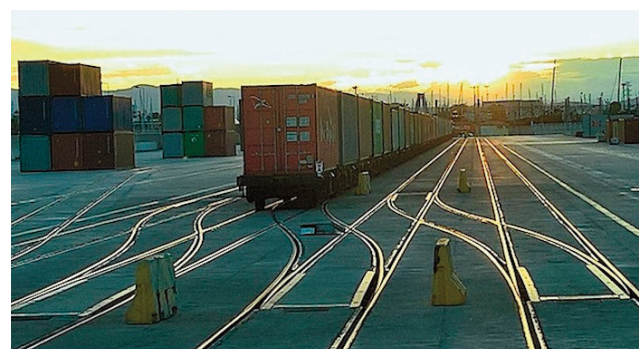
La Unión Europea publicó en febrero una nueva Directiva destinada a contar con unas nuevas normas destinadas a mejorar las cualificaciones profesionales de los conductores de camiones y autocares en todo el territorio de la UE. La Directiva aspira específicamente a aumentar la concienciación de los conductores acerca de los riesgos con el fin de reducirlos e incrementar la seguridad vial. Por otra parte, la Directiva establece normas sobre las cualificaciones profesionales al objeto de garantizar una competencia leal en toda la UE.

Los Estados miembros disponen de un margen de flexibilidad considerable sobre la manera de aplicar la Directiva, por ejemplo en relación con el contenido específico de la formación de los conductores y con los procedimientos administrativos y la estructura del sistema de formación.

Ley del sector ferroviario

La norma profundiza en la liberalización del sector.

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.



Alfredo Irisarri Castro
Ingeniero de Caminos.
Ex Presidente de CETM
Socio-Director de TEIRLOG Ingeniería,
Consejero Delegado de SEALOG



Las últimas décadas del transporte de mercancías en España: **luces y sombras**

No es sencillo describir los avatares del transporte de mercancías en España en las últimas décadas, aunque hay varios rasgos significativos que de forma automática saltan a estas líneas, como son los cambios conceptuales en esta actividad, al ganar peso de manera imparable la visión global de la gestión integrada de la cadena de suministro, que han presionado al eslabón transporte (primario, de distribución), sea cual sea el modo que se utilice.

También están los efectos de la entrada de España en la UE en 1993, que supuso un gran empuje a la armonización social, fiscal, y técnica del transporte en todos los modos, con intensidades decrecientes en cada uno de ellos, especialmente en el ferrocarril. Además, la liberalización cuantitativa del transporte, reforzando ciertos filtros cualitativos, con una cierta demora en el ferroviario en relación con los otros modos, aunque ya en un proceso irreversible también.

Y por último, la planificación de infraestructuras en una malla europea, la Red TEN-T, que en España ha supuesto una inmensa modernización de las infraestructuras, y no solo las convencionales, sino las que tienen funcionalidad de Logística de valor añadido.

Esos rasgos citados, en general (para quien escribe) con una valoración positiva para mejorar el sistema de transportes, ha sido acompañada de otras políticas menos beneficiosas, entre las que pueden señalarse alguna asignatura "eternamente" pendiente, como es la incomprensible falta de energía en eliminar imposiciones de ciertos colectivos, como son los estibadores en los puertos, y el bloqueo de la modernización del ferrocarril por los sindicatos, lastrando su eficiencia, y en menor medida, el de los controladores aéreos, creando auténticas distorsiones en un mercado de transportes español y europeo ya en la práctica sujeto a una amplia libertad de ejercicio de la actividad.

Curiosamente, es la carretera, modo que era siempre "el malo" de la película de los conflictos en el sector, el que ha internalizado de manera "casi excesivamente" ejemplar los cambios que ha debido experimentar en el marco de la política de transportes.

Este marco ha tenido justo el efecto contrario al buscado: crecimiento imparable de la carretera, desarrollo similar del marítimo

"Ha sido precisamente la carretera la que ha internalizado de manera "casi excesivamente" ejemplar los cambios que ha debido experimentar en el marco de la política de transportes".

(en el ámbito de la UE, el intercontinental obedece a otras pautas), y decrecimiento generalizado y permanente (con excepciones en algún país de la UE) del ferroviario.

Ejemplo de que una cosa es predicar, y otra es el trigo que se recoge, y pone en evidencia que la liberalización racional, y la regulación lógica, si son "de verdad", hacen crecer los modos que se acoplan a esa dinámica, y "condenan" (se "auto condenan") a otros, causando graves daños a un sistema sostenible de transportes, incluso penalizando la tan necesaria intermodalidad.

Y, ayuda a reiterar que el dilema no es entre "lo público y lo privado", sino entre lo eficiente y lo ineficiente. De lo que buena muestra son dos de los mayores grupos logísticos de la UE, y del mundo, filiales ambos de dos empresas públicas alemanas, que compiten con la mayor eficiencia con grupos privados.

Las causas para cualquier conocedor de esta actividad, están en los puntos anteriores, sobran explicaciones para los buenos entendedores. Y esto vale hasta para el sector de la ingeniería civil y de transportes, sujetas a una anacrónica situación de competencia desleal por las ingenierías públicas, en detrimento del sector privado, de una altísima capacidad demostrada dentro y fuera de España, y que languidece por la crisis, y por la actuación citada.

Ya para acabar, resaltar que esa liberalización del transporte, demasiadas veces se ve acompañada por la vocación intervencionista en múltiples aspectos cualitativos de los organismos de la UE, y de los países (incluido el nuestro), para "regularlo" en exceso todo, menos, la corrección de ciertas distorsiones del mercado, caracterizado por la posición dominante de la demanda (el transporte no es "almacenable", y se dimensiona para las puntas de demanda, luego vienen largos valles...). Toda la libertad para el mercado, mucha regulación ("intervención") para los prestatarios del servicio (restricciones de circulación, filtros formativas, financieras, fiscales,...), que siendo necesarios en su justa medida, se convierten en un problema cuando son excesivas.



Spanish Ports
**Where too complicated
simply doesn't exist**



Too big? Too heavy? Too complicated?
Not for Spanish Ports



**PRINCIPAL HUB
OF SOUTHERN
EUROPE,**
LOCATED AT THE
CROSSING OF MAIN
SEA ROUTES.



**CONNECTED TO
THE MAJOR TRANSPORT
NETWORKS OF
EUROPE.**



**545 MILLION
TONS OF
GOODS
HANDLED.**



**EFFICIENT AND
COMPETITIVE.**
SERVING
EXACTING CLIENTS,
**24 HOURS A DAY,
365 DAYS A YEAR.**



www.puertos.es

Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - Spain
T +34 915245500
F +34 915245501

Puertos del Estado





2004

2004 siempre será recordado en la Historia de España como el año del peor atentado terrorista que se haya producido en el país. En respuesta, las calles de Madrid se poblaron de héroes anónimos que trocaron la amargura rabiosa de aquellas primeras horas del fatídico 11 de marzo en solidaridad y arrojo.

MARZO

Renault Trucks deja de fabricar camiones en Villaverde

El fabricante ya no volverá a utilizar la planta madrileña.

El día 18 de marzo de 2004, una repentina convocatoria a una rueda de prensa relacionada con Renault Trucks pero sin que en ella se mencionaran los motivos, me hizo temer lo peor: la producción de camiones que en los 40 años previos se había estado llevando a cabo en la factoría de Villaverde, en aquel momento ya casi en el centro de Madrid, iba a llegar a su fin. Las decenas de llamadas que realicé para tratar de confirmar mis sospechas se estrellaron en un mutismo absoluto, impidiéndome corroborar mis temores.



ENERO

Entra en vigor el Reglamento 3820

Una norma que durante años ha regulado las horas de conducción y descanso de los conductores profesionales.

Con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario en 2003, Renfe se dividió en dos compañías distintas: ADIF, que administra la Red Ferroviaria de Interés General, y RENFE-Operadora que se encarga del servicio de transporte.

Posteriormente, en septiembre el Gobierno ha autorizado la reestructuración de RENFE-Operadora en otras cuatro sociedades que estarán operativas en enero 2014 y que serán Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

SEPTIEMBRE

La Poste entra en Seur

La entrada del correo francés en Seur tuvo lugar en un clima de enfrentamiento interno.

La asamblea de socios de Seur acordó dar entrada a La Poste contra el criterio del que entonces era su accionista mayoritario, Justo Yúfera, que prefería la entrada de socios financieros.

Contra su criterio, el resto de socios se decantaron por incorporar un socio industrial que liderase la compañía en un clima de enfrentamiento y disensiones internas.



AGOSTO

Integración de TIBBET&BRITTEN y Exel

El sector logístico europeo sigue avanzando hacia un mayor grado de consolidación.

Al comienzo del verano se empezaron a oír los primeros rumores de una operación que finalmente culminó en agosto, cuando Exel se hizo con TIBBET&BRITTEN en una operación que en su momento se acercó a los 600 millones de dólares.

SEPTIEMBRE

Santos en venta

Dos años antes, la empresa había iniciado el proceso de venta.

En 2004 concluye el plan estratégico desarrollado por Grupo Logístico Santos, con lo que Mercapital y Caja Madrid, sus principales propietarios con sendos 45% y 15% de la empresa, inician su salida, para dar paso, tras un largo proceso negociador, y ya en 2005 a FCC, que adquirirá Santos por 128 millones de euros.

ABRIL

Magdalena Álvarez, nueva ministra de Fomento

Álvarez salta de la política andaluza a la primera línea de la política nacional

José Luis Rodríguez Zapatero eligió, tras ganar las Elecciones Generales, a la gaditana Magdalena Álvarez, para llevar las riendas del Ministerio de Fomento. Álvarez relevará a Francisco Álvarez-Cascos y estará cinco años al frente del Departamento Ministerial, con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes como uno de sus principales proyectos.



SEPTIEMBRE

Deutsche Post concluye la compra de DHL

Una vez terminada la operación, se inicia una fase de reestructuración.

DHL Iberia integra con esta operación todos los negocios del grupo Guipuzcoana, Danzas y DHL Internacional, de España y Portugal y cierra el proceso iniciado en 1999 con su entrada como socio mayoritario en el grupo Guipuzcoana.

MAYO

Reforma postal

La valenciana afronta 2003 con nuevas inauguraciones

Mercadona sigue realizando inversiones para extender su cadena logística, que como ha demostrado el paso del tiempo, se ha convertido en uno de sus principales puntos fuertes y una de las razones del éxito de la empresa valenciana a nivel nacional.

Durante 2003, Mercadona inauguró el bloque logístico de Mercadona en San Isidro (Alicante) y empezó a utilizar las instalaciones del municipio leonés de Hospital de Órbigo, que estaría plenamente operativo al año siguiente, en 2004.

SEPTIEMBRE

El correo alemán entra en el accionariado de Unipost

De la mano del correo público alemán, el operador privado quiere plantar cara a Correos.

Deutsche Post sigue invirtiendo en el sector logístico español y a finales de verano ha adquirido un 37,6% de Unipost, fundada en 2001. De ese volumen de participación, un 33% estaba en manos de Nazca Capital, mientras que el 4,6% restante pertenecía a pequeños inversores.

DICIEMBRE

Aprobados los estatutos de las entidades públicas Renfe y Adif

Las normas suponen la separación del gestor de la infraestructuras y del operador ferroviario.

En cumplimiento de las Directivas Europeas que regulan la liberalización del sector ferroviario, España procede en 2004 a la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte ferroviario con la publicación de dos Reales Decretos que dan carta de naturaleza independiente a Adif y a Renfe, como estructuras jurídicas independientes con forma de empresas públicas.





2005

2005 fue el año en que el Parlamento rechazó el Plan Ibarretxe y, meses más adelante, en el que Gas NATural se hizo con Endesa. Ese mismo año hubo eclipse total de Sol y a final de año casi el Parlamento catalán dio el visto bueno a la reforma del Estatuto de Autonomía catalán que posteriormente sería rechazado, generando

MARZO

Pablo Isla, nuevo consejero delegado de Inditex

Isla era hasta entonces el director de logística de la gallega.

Amancio Ortega cedió en 2005 el testigo en la dirección del grupo gallego Inditex al que hasta ese momento era el máximo responsable de la cadena de suministro de la empresa coruñesa, Pablo Isla.

Isla, responsable de poner en funcionamiento uno de los más grandes hitos de la gestión logística en España, pasó de este modo a la primera plana de la gestión en uno de los buques insignia del país tanto a nivel nacional como internacional.



JULIO

Correios de Portugal adquiere Tourline Express

El correo público portugués se abre paso en el mercado logístico español.

CTT-Correios de Portugal, compañía pública postal de Portugal, ha adquirido el 100% de Tourline Express a través de una operación valorada en 28,5 millones de euros.

Tourline está presente en el mercado de la logística desde el año 1998, como fruto de la unión entre los grupos de mensajería Tour y Line. Hasta la fecha, su capital era 100% español, un 62% correspondía a sus accionistas fundadores,

mientras Catalana d'Iniciatives ostentaba el 38% restante.

JULIO

Se lanza el PEIT

Un nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes

El Ministerio de Fomento que dirigía Magdalena Añvarez lanzó en el verano de 2005 un nuevo plan estratégico destinado a definir las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020), al objeto de configurar un marco global y coherente, que dé estabilidad a esta política

MARZO

Paconsa entra en concurso de acreedores

La rama logística de la constructora sigue ganando tamaño

En la época dorada del capital riesgo, el concurso de Paconsa supuso un golpe de realidad para estas inversiones que se encontraron con las dificultades de gestionar una empresa familiar que había crecido con mucho empuje en un sector aún por madurar.

Suala Capital tuvo que asumir en 2005 la suspensión de pagos de una de sus participadas. Paconsa, por entonces líder en el negocio de transporte refrigerado, y que presentó concurso de acreedores.



ENERO

Entra en vigor la norma EuroIV

Se endurecen los límites de emisiones contaminantes

En 2005 llegó una nueva normativa Euro, la cuarta, sobre limitación de emisiones contaminantes, con su consecuente efecto sobre el mercado español de vehículos industriales.

MARZO

Renovación del Comité Nacional del Transporte

Nuevo período de cuatro años

Como cada cuatro años desde su creación, el Comité Nacional de Transporte por Carretera volvió a renovarse en 2005, con vistas a contar con nuevos representantes en 2006.



MARZO

¿Qué es eso del 'Black Friday'?

Desde Estados Unidos llegan nuevos términos que ahora nos son familiares

El Black Friday se convierte en el mayor día de ventas de todo el año en los Estados Unidos por primera vez en la historia. Hasta 2013 no llegaría a España, para consolidarse en 2015.

Se empieza a utilizar el término Cyber Monday, para referirse al día de descuentos para productos informáticos y de tecnología que se celebra el primer lunes posterior al Black Friday. A España llegó en 2012 y logró consolidarse en 2017.



ABRIL

El tacógrafo digital en España

Nueva norma para la introducción del aparato de control

En abril, Fomento publicó oficialmente una Orden Ministerial que regulaba la implantación del tacógrafo digital en España. La norma se centraba en regular el establecimiento de los mecanismos necesarios para su efectiva puesta en funcionamiento, fijar la clasificación de las tarjetas de tacógrafo, las normas para su expedición, renovación y sustitución, así como la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital, determina cómo han de realizarse estas operaciones, sus plazos y medios, de manera que se permita que la información registrada en la tarjeta del conductor o en la unidad del vehículo se encuentre disponible para su explotación por parte de la empresa y, en su caso, para la Inspección de transportes.

MARZO

Arrancan las obras de Punta Langosteira

Unas obras polémicas.

En 2005 se empezaron a construir las instalaciones de lo que hoy se conoce como el puerto exterior de La Coruña o Punta Langosteira. Estas instalaciones supusieron un salto de gigante para el enclave coruñés que, sin embargo, con el paso de los años, no estuvieron exentas de polémica tanto por su envergadura y afectación al entorno, como por el aumento de la inversión sobre lo inicialmente previsto.



MARZO

Separación efectiva de Renfe y Adif

La norma profundiza en la liberalización del sector.

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.





Hagamos la logística más visible y atractiva

Si me preguntan qué cosas han cambiado en el mundo del transporte y la logística en las más de dos décadas que llevo trabajando en el sector, diría que muchas. Los primeros en cambiar hemos sido nosotros: los profesionales. Ahora estamos mejor preparados y somos más exigentes. Y este cambio en las personas es lo que está forzando el cambio en las empresas.

Hasta hace poco, no valorábamos lo suficiente conceptos tan imprescindibles como la imagen, la atención al cliente, la seguridad de las mercancías, la limpieza en los procesos o el respeto al medio ambiente. Ahora, las empresas nos preocupamos más por la calidad y la innovación en todas las áreas.

En este tiempo, las compañías se han humanizado y han empezado a relacionarse de otra manera con sus grupos de interés o stakeholders. Ya no trabajan solo para sus clientes o accionistas, se preocupan por el resto de personas que contactan con la compañía y, en el caso de mi empresa, priorizan a los empleados sobre el resto.

A lo largo de estos años, el que también ha cambiado es el cliente que, por encima del precio, espera de una empresa logística un servicio rápido, seguro y fiable, un trato de confianza o un compromiso con unos valores. De hecho, los operadores ya no prestamos servicios sino que nos hemos convertido en verdaderos aliados logísticos de nuestros clientes. No existe otra vía que la colaboración y la empatía entre los distintos agentes para que la cadena de suministro sea exitosa.

Y, por supuesto, el mercado logístico es distinto como consecuencia de la tendencia hacia el stock cero, lo que provoca lotes de compra cada vez más pequeños y una mayor necesidad de urgencia. Cambios que, precisamente, están detrás del auge de la paletería exprés en nuestro país y, en concreto, del nacimiento de Palibex.

Dicho esto, no seré yo quien niegue el devenir histórico

“Estamos modernizando el sector pero debemos hacerlo aún más si queremos retener y atraer el talento de los mejores profesionales.”

que ha vivido la logística, pero sí definiendo que el avance en los próximos años debe ser aún mayor. Tenemos que acabar con esa invisibilidad que, históricamente, ha condenado a nuestro sector a la grisura y al ostracismo y demostrar que puede ser tan atractiva o más que otros ámbitos profesionales. Ese fue el verdadero motivo por el que me hice empresario del sector que mejor conozco y al que he dedicado toda mi vida profesional, primero en grandes multinacionales extranjeras y ahora con un proyecto empresarial propio en el que cada día participan más personas.

Gracias al auge del e-commerce y a la necesidad de llegar más rápido, es el momento de conseguirlo porque el sector está ganando protagonismo y todo apunta hacia sus buenas perspectivas de empleo. Ahora bien, pese a su buena salud, sigue siendo invisible a ojos de la mayoría y no logra atraer el talento, en especial de la gente joven.

Hagamos la prueba. Si a un universitario recién titulado le preguntan dónde le gustaría trabajar es probable que responda, por ejemplo, que en una empresa tecnológica. Hace unos años hubiera dicho que en la banca y tiempo atrás en la administración. Pero, ni antes ni ahora, soñaría con trabajar en una empresa de transporte. Y eso que nada de lo que tiene llegaría a sus manos si la logística no existiese.

Por todo ello, es imprescindible que los empresarios pongamos la vista en nuestros empleados y construyamos entornos de trabajo capaces de atraer el talento de los mejores profesionales. No es fácil romper con los prejuicios del pasado pero, hoy más que nunca, toca dar un paso al frente para visibilizar la logística y reivindicar que, además de atractiva, es la clave para que la economía funcione.



Ewals cumple 25 años en España

Desde el inicio de su actividad en los '90, el operador no ha dejado de crecer, convirtiéndose su división ibérica en una parte fundamental de la red europea.

Nacido en 1906 en Holanda para dar respuesta a las necesidades del sector logístico, Ewals mantiene una **fuerte apuesta por la flexibilidad y la eficiencia** que ha trasladado a su negocio en España, donde opera **desde octubre de 1993**. Llega de la mano de Johnson Controls, actual Adient, que desde Valencia se encargaba del suministro a la planta de Ford en Almusafes. Al frente, Rudi Roex y posteriormente George Reichert, con una flota de 14 camiones Scania para gestionar el transporte nacional de su cliente. **"Eran otros tiempos donde no teníamos tanta prisa por hacer las cosas y nada era tan urgente como ahora"**, recuerda Antonio Vázquez, responsable de Servicio al Cliente. La implantación de los fabricantes de automoción en el país fue **"una de las palancas del sector en aquella época y ayudó mucho a su modernización"**, si bien en aquel momento **el 95% del transporte se realizaba por carretera** y España aún no conocía la multimodalidad. Coincidiendo

con un momento de plena expansión, **la empresa se fusiona con Cargo Care**, y comienza a realizar operativas internacionales.

Su sólido crecimiento le impulsó a trasladar su sede a Barcelona, donde se adjudicaron el servicio ferroviario entre Zaragoza y Alemania para Opel y los tráficos de Reino Unido, Benelux, Alemania y Francia para España de Nissan. Aunque no todo ha sido un camino de rosas para el operador, que en 2008 se vio obligado a realizar **"un fuerte ajuste de plantilla"** por la crisis, desde su implantación en la península no ha dejado de avanzar. En los últimos años, han incrementado su actividad en los sectores de moda, retail, papel y siderurgia, pero se mantienen fieles a sus orígenes. Tal y como reconoce Pedro López, director general de España y Portugal, **"la automoción sigue siendo nuestro core business, donde realizamos más del 65% del total de nuestra actividad"**. La división española se ha convertido en una parte fundamental de su red europea, como prueba el hecho de que

hayan abierto nuevas oficinas en Pamplona y Madrid. También en Oporto, lo que ha llevado a cambiar su nombre a Ewals Iberia: **"El Sur de Europa es y será cada vez más importante junto con los países del Este y del Adriático y nosotros debemos jugar un papel fundamental"**.

Así, según adelanta López, para los próximos años, se prevén nuevas inversiones en flota, así como en el **lanzamiento del producto LTL**, la formación del equipo y la adaptación a los nuevos retos tecnológicos. A ello se suman sus avances en materia de sostenibilidad, que se concretan en su proyecto 'Duo Trailer', presentado en 2017 en el puerto de Santander y que se está desarrollando con éxito en Suecia. □

"Ewals apuesta por nuevas inversiones en flota, el lanzamiento del producto LTL, la formación continua del equipo y la adaptación de la empresa a los nuevos retos tecnológicos y de sostenibilidad."



Pedro López, director general de España y Portugal de Ewals Cargo Care.



2006

2006 fue un año marcado por la reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña. Ese mismo año, Gas Natural inició la operación de compra de Endesa. Se destaca el caso 'Malaya' de corrupción en el ayuntamiento de Marbella.

Alonso gana su segundo mundial y España se proclama campeona del mundo de baloncesto en Japón.

MARZO

El nuevo carnet por puntos

Revolución para los conductores.

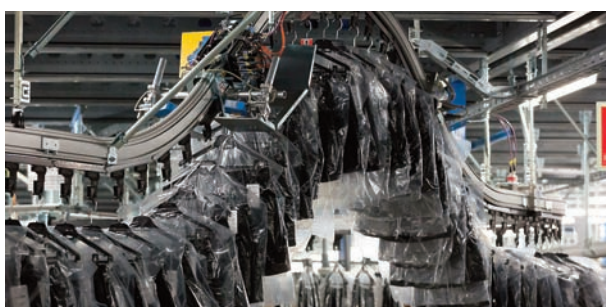
En 2006 llegó a las carreteras españolas el nuevo carnet por puntos, con el que las autoridades quisieron dar un nuevo impulso a la seguridad vial en las carreteras españolas. La medida puso un destacado granito de arena para reducir los accidentes en carretera, aunque los conductores la acogieron con cierta desconfianza.

AGOSTO

Inditex desembarca en Madrid

El grupo textil arranca las obras de su plataforma de la localidad de Meco.

Inditex sigue potenciando su modelo logístico, una de sus principales armas, con la construcción de una nueva plataforma logística en el municipio madrileño de Meco, que, una vez esté a pleno funcionamiento en 2008,



JULIO

Apertura del acceso a la red postal de los operadores privados

Un nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes

El Ministerio de Fomento que dirigía Magdalena Álvarez

lanzó en el verano de 2005 un nuevo plan estratégico destinado a definir las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020), al objeto de configurar un marco global y coherente, que dé estabilidad a esta política

NOVIEMBRE

Linde Material Handling entra a formar parte del grupo Kion

La operación ronda los 4.000 millones de euros.

La división de carretillas pasó a manos de un consorcio formado por Kohlberg Kravis Roberts & Co. y Goldman Sachs Capital Partners por un precio de 4.000 millones de euros

OCTUBRE

MAN intenta hacerse con Scania

Volkswagen gana peso en el mercado de vehículos industriales

La operación podría situarse entre los 8.500 y los 12.000 millones de euros y colocaría a Volkswagen en una posición de liderazgo en la fabricación de vehículos industriales.

MARZO

Renovación del Comité Nacional del Transporte

Nuevo período de cuatro años

Como cada cuatro años desde su creación, el Comité Nacional de Transporte por Carretera volvió a renovarse en 2005, con vistas a contar con nuevos representantes en 2006.

MARZO

Inaugurada la primera fase de Pla-Za

Las obras de la inmensa plataforma zaragozana

arrancaron en 2002.

Tras empezar con el desarrollo en 2002, la Plataforma Logística de Zaragoza puso en marcha en 2006 su primera fase, con la incorporación de grandes empresas que decidieron establecer sus instalaciones en una plataforma que aprovecha la posición geográfica de la capital aragonesa y sus conexiones viarias tanto en el eje Barcelona-Madrid, como hacia Levante y la cornisa cantábrica a través de Navarra, con más de 20 millones de personas a menos de 300 kilómetros.

ABRIL

ID Logistics llega a España

La francesa desembarca en el país

El operador logístico francés inició sus operaciones en el sector logístico español en 2006. Tras arrancar en el gran consumo, la empresa fue diversificando su capacidad para llegar a sectores como retail, tecnológico y textil.

MARZO

Huelga en el transporte portuario de contenedores

Unas obras polémicas.

En 2005 se empezaron a construir las instalaciones de lo que hoy se conoce como el puerto exterior de La Coruña o

Punta Langosteira. Estas instalaciones supusieron un salto de gigante para el enclave coruñés que, sin embargo, con el paso de los años, no estuvieron exentas de polémica tanto por su envergadura y afectación al entorno, como por el aumento de la inversión sobre lo inicialmente previsto.

MAYO

Palletways arranca en España

La norma profundiza en la liberalización del sector.

El operador inglés aterriza en España en la primavera de 2006 dentro del sector de la distribución express de mercancía paletizada en España, hasta llegar a sumar 64 miembros distribuidos por toda la geografía peninsular e islas y un volumen de casi 3.000 palets diarios.



EN UN MUNDO EN EVOLUCIÓN, LA LOGÍSTICA ES FÁCIL DE ENTENDER

MADRID - PAL M-40

(1ª FASE SEPTIEMBRE 2019)



· SUPERFICIE: 44.963 m²

BARCELONA - SANT ESTEVE

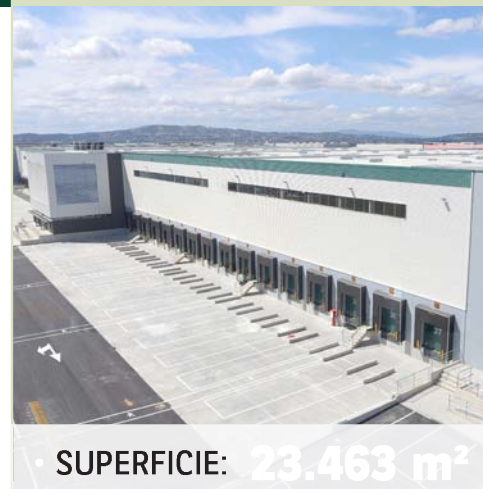
(PRIMER TRIMESTRE 2019)



· SUPERFICIE: 28.501 m²

VALENCIA - PROLOGIS PARK

(DISPONIBILIDAD INMEDIATA)



· SUPERFICIE: 23.463 m²

<http://navesylogistica.es> | 914 549 684



**BNP PARIBAS
REAL ESTATE**

**El inmobiliario
para un mundo
en evolución**



Sin novedad en la **cadena trófica** del transporte por carretera

Para resumir los cambios que se han producido en el transporte español en los últimos 20 años, de lo primero que tendríamos que estar seguros es de que en realidad ha cambiado algo, cosa que no está demasiado clara.

En efecto, en un par de ocasiones en que en alguna tertulia de sobremesa o en algún seminario se ha debatido la problemática actual del transporte por carretera en nuestro país, he llegado a la conclusión de que, exceptuando la desaparición del canon de coincidencia que allá por los años 70 aún se pagaba a Renfe para compensarle de la competencia que le hacía la carretera, poco o nada ha cambiado en el panorama en que se desenvuelve dicha actividad.

Se me dirá que eso es una visión demasiado inmovilista, que han cambiado mucho las cosas, y a los que así lo ven sin duda no les falta razón, pero voy a recurrir a un símil para ayudarme a justificar mi punto de vista.

Cuando yo era niño, recuerdo que, maravillado por los comics de Flash Gordon, me preguntaba si yo llegaría a ver todas aquellas maravillas que se describían en las viñetas de aquellas publicaciones y, teniendo en cuenta la edad que mis abuelos tenían por aquel entonces, los sumaba a la mía para estimar si podría vivir en el entorno futurista que había creado la imaginación de Alex Raymon a mediados de los años 30 del siglo pasado.

Pues bien, aunque, si volvieran a la vida, mis abuelos se asombrarían de los avances tecnológicos de que disfrutamos nosotros en la actualidad, hay que subrayar que la gran mayoría de dichos avances se han producido no como evolución directa de las cosas que ellos conocieron sino por la aparición y posterior desarrollo de inventos o recursos que en la época de nuestros abuelos no existían.

Me explico, por ejemplo, una de las cosas que me llamaban la atención de los comics de Flash Gordon eran aquellos grandes y abundantes edificios de enorme altura y con cúpulas imposibles entre los que circulaban naves espaciales. Aunque haya en la actualidad una docena de edificios que nos maravillan, las casas en las que vivimos, miradas

“De lo primero que tendríamos que estar seguros es de que en realidad ha cambiado algo en el transporte por carretera español.”

objetivamente y desde fuera, no han evolucionado tanto. Eso sí, cuentan con múltiples electrodomésticos y otros dispositivos que nuestros abuelos ni siquiera imaginaban... Y eso sin meternos en el campo de la domótica, por ejemplo.

Es el mismo caso de los vehículos, los camiones han evolucionado muchísimo por dentro incluso en el corto plazo de veinte años, pero por fuera, conceptualmente, siguen siendo similares a los de hace, pongamos, 50 años.

Nuevos nombres para las cosas de siempre

De hecho, una gran parte de la evolución de la industria automovilística y de muchísimas otras cosas es con frecuencia sólo formal o nominal, usando denominaciones nuevas para lo mismo de siempre, algo a lo que los departamentos de marketing han contribuido en gran medida. Ejemplo: ¿qué es la manoseada "Industria 4.0"? Pues solamente una supuesta cuarta revolución industrial. Pero, ¿a que pierde mucho al referimos a ella de esta segunda manera?. Otro tanto podríamos decir de vocablos como "movilidad" algo a lo que nos hemos referido siempre como "desplazamiento".

Un ejemplo más: el término "logística". En el fondo, es un término "guay" en cuyo meollo subyace lo que tradicionalmente se consideró como "mantención y almacenaje". Recuerdo que allá por la primera mitad de los 80, un colega me invitó a que acudiera a una de las primeras reuniones, si no la primera, que celebró la entonces pomposamente denominada Asociación Española de la Logística –nada que ver, que yo recuerde, con la AELOG que depende ahora de CETM. Estaban tan en los inicios que en aquella reunión se trató de definir lo que era la logística. Visto que nadie acababa de dar una definición que no incluyera los términos mantención y almacenaje, levanté la mano y dije: "La aplicación del sentido común a la teoría de sistemas"... Y no volvieron a invitarme a las reuniones posteriores.

Otro ejemplo que se comenzó a producir ya en la segunda mitad de los años 90 es la transformación del "gran flotista" en "operador logístico", un fenómeno que consistió fundamentalmente en que el gran transportista desinvertió el dinero que tenía inmovilizado en muchos de sus vehículos, transfiriendo la propiedad de éstos a parte de sus conductores, que se convertían así en autónomos, manteniéndose e incluso fomentándose la atomización del sector, algo que siempre se había considerado uno de los principales males del mismo y contra el que, al menos en teoría, las autoridades llevaban años legislando.

Una de las funciones que en años recientes ha asumido ese operador logístico es la de actuar también como proveedor de vehículos para los conductores autónomos que trabajan con él, aprovechando que su mayor capacidad financiera, avalística y de volumen de compra permiten a dicho operador logístico llegar a acuerdos de "renting" con los fabricantes de vehículos mucho más beneficiosos que los que podría conseguir un autónomo que quisiera hacerse con sólo dos o tres camiones, suponiendo que llegase a conseguirlos. De esta forma, el operador logístico transfiere al autónomo el importe mensual del renting de cada vehículo, naturalmente con un no despreciable recargo por aquello de "los costes de gestión".

Además, al transformarse el transportista tradicional en operador logístico también asumía en cierta medida algunas de las misiones no sólo de las odiadas agencias de transporte sino también del transitario, una figura que, sin acabar de situarse en un punto fijo, siempre ha estado flotando por los escalones más altos de lo que, a la sombra del lema de que el pez grande se come al chico, podríamos denominar "cadena trófica" del transporte por carretera: cargadores, transitarios, agencias de transporte, flotistas (operadores logísticos) y transportistas autónomos.

Las luchas en el tema precios entre cargadores, agencias de transporte, flotistas e incluso pequeños autónomos vienen de lejos pues en el fondo son propias de toda relación comercial, como también lo son las mismas luchas entre flotistas y autónomos. Los problemas vienen cuando esas luchas se llevan al extremo y posiblemente estemos viviendo ahora una de esas situaciones extremas. No hay más que asomarse a las redes sociales para apreciar que el mundo del pequeño transportista autónomo podría estar camino de una gran huelga de transporte, pese a que la desunión que siempre ha reinado en el nivel más bajo de eso que hemos dado en llamar cadena trófica del transporte por carretera, sea aún superior a la que le es tradicional.

Y cada nivel de la mencionada cadena debe ser siempre muy consciente de que si su comportamiento conduce a la desaparición de los niveles que hay bajo él, estará labrando su propia desaparición. Nunca debe olvidarse que cuando

uno mete y mete la mano en un saco, tarde o temprano va a descubrir que ya no queda nada en el fondo del mismo.

La escasez de conductores, un problema social

Tampoco es nuevo el problema de la escasez de conductores que tanto agobia últimamente al sector. Ya a finales de los años 90 se empezó a percibir y recuerdo haber preguntado a Ovidio de la Roza en aquellos momentos, cuando se quejaba de dicha escasez, si habían probado a pagarles debidamente. Si en años posteriores se dejó de hablar por un tiempo del problema pienso que se debió en gran medida a que llegó la burbuja financiera de comienzos de los años 2000 y entonces se empezó a pagar algo mejor, pero al reventar aquella burbuja, las cosas empezaron a empeorar hasta llegar a la situación que ahora vivimos.

Tratamiento aparte merece el problema de la escasez de conductores -un fenómeno que no es específicamente español sino que se sufre en todo el mundo occidental- que se está viendo agudizado por el acomodamiento de las nuevas generaciones de la sociedad de los países más avanzados. La profesión de conductor de camión es una profesión muy dura. Pese a que el desarrollo de la tecnología de las comunicaciones ha reducido mucho la tradicional soledad en que vivían los conductores de estos vehículos, nuestros jóvenes huyen de un oficio que puede obligarles a estar días y días fuera de su entorno familiar o sin contacto real con su núcleo de amistades, un oficio que puede obligarles a tener que pasar muchos fines de semana fuera de su país de origen. Estos conductores asalariados de hoy serían los pequeños transportistas autónomos del mañana, lo que perfila una amenaza futura más al buen discurrir del sector.

El problema de la escasez de conductores es muy grave. Para solucionarlo, los grandes flotistas europeos recurrieron inicialmente a los profesionales de los países de Europa del Este y los flotistas norteamericanos a los de Méjico. Sabemos que algún importante empresario español se ha planteado hasta traerlos de la India, pero no es nada fácil dar con un remedio duradero y eficaz para el mal.

De hecho, los mismos fabricantes de camiones se han dado cuenta de que su negocio puede estar amenazado a medio plazo por algo que hace 40 años ni se le pasaba a nadie por la cabeza. Por eso, alguno de esos fabricantes, como es el caso de Volvo Trucks, han comenzado a abrir escuelas de conductores en países africanos como Etiopía y Marruecos, pero lleva años preparar buenos conductores.

En resumen, a lo largo de todos estos párrafos hemos querido exponer que la evolución del transporte por carretera, como la de otras muchas cosas, ha sido y es muy lenta cuando se contempla desde un punto de vista "macroprofesional", lo que no es óbice para que, entrando en el detalle, sí se detecten cambios importantes.



2007

2007 será recordado por la frase "¿Por qué no te callas?"

Este mismo año desapareció la niña Madeleine de un apartamento del Algarve portugués. Saddam Husein fue ajusticiado en Irak, mientras que en España, ETA decidía finalizar su enésima tregua trampa.

En Francia, Sarkozy llegó al Elíseo

MARZO

Norbert Dentressangle compra Christian Salvesen

Isla era hasta entonces el director de logística de la gallega.

Norbert Dentressangle compra Christian Salvesen por 365 millones. La compañía gala y la británica suman una cifra de negocio de 3.200 millones. Así mismo, el grupo se posiciona entre las siete principales empresas logísticas europeas.



JULIO

Imperial Tobacco adquiere Tabacalera

El movimiento incluye a Logista.

Altadis, el fabricante hispano francés de cigarrillos y cigarreros, ha aceptado una oferta de compra de la británica Imperial Tobacco Group por algo más de 12.600 millones de euros, incluida su deuda.

JULIO

Zara Home arranca la venta online de Inditex

El grupo textil gallego se lanza al mundo de in-

ternet.

Inditex se lanza al proceso mundo de la venta a través de internet. Para iniciar esta nueva andadura ha elegido su rama de productos del hogar, que servirá para experimentar y avanzar en el desarrollo del canal para la llegada de otras enseñas del grupo textil gallego.

MARZO

En marcha la primera autopista del mar en la Europa Atlántica

La rama logística de la constructora sigue ganando tamaño

Se pone en marcha la primera autopista del mar en la Europa Atlántica se pone hoy en servicio hoy con la línea que une los puertos de Brujas (Bélgica) y Bilbao, que prevé transportar al año 100.000 camiones. Transfennica opera esta nueva línea.

ENERO

Nace Ceva Logistics

Una nueva denominación para un operador con historia

La norteamericana Apollo Management tomó la decisión de renombrar el operador logístico adquirido a TNT un año antes para iniciar una nueva andadura.



MARZO

Primera fase del bloque logístico Almacén Siglo XXI de Mercadona en Ciempozuelos

Mercadona revoluciona su gestión logística con un mayor grado de automatización.

La valenciana ha previsto una inversión de 300 millones de euros para una instalación de 100.000 metros cuadrados con un alto grado de automatización, que tiene capacidad para almacenar hasta 54.000 palets.

SEPTIEMBRE

Balària se hace con Buquebús España

La operación obtiene todos los parabienes oficiales.

El grupo Balearia ha formalizado la compra del 100% de las acciones de Buquebús España y tomado el control efectivo de la compañía, tras recibir la autorización del Consejo de Ministros para la operación y ser calificado favorablemente por el Tribunal de Defensa de la Competencia.



AGOSTO

Nueva regulación de la formación continua de los conductores profesionales

El Gobierno homologa la formación de los conductores españoles con los del resto de Europa.

Lo hace a través de un Real Decreto publicado en agosto que traspone al ordenamiento jurídico español una Directiva de 1991. Con la entrada en vigor de esta normativa, los conductores profesionales deberán tener, además del carnet de conducir correspondiente para cada vehículo, una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción. Además, por otro lado, también se fija una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos a los chóferes.

PALLEX

IBERIA

Especialistas en distribución expres de mercancía paletizada



CONNECT EUROPE
Terrestre



CONNECT WORLD
Marítimo



SILBARCELONA
expo & congress

Del 5 al 7 de junio

Visítanos en el Stand A129



Una única red para nacional e internacional

+34 917 964 500 | infopallex@pallex.es | www.pallex.es



Que **veinte años** no es nada...

Así reza una estrofa del tango "Volver". Sin embargo, en el mundo de la movilidad veinte años son muchísimo tiempo. Si echamos la vista atrás, en éstos últimos veinte años, los que cumplen el SIL y la FUNDACION CORELL, en lo que concierne a la movilidad de personas y mercancías, han pasado muchas cosas.

La crisis económica, que arranca al terminar los "fastos" de 1992 y culmina con muchos de los parámetros que miden el estado de una economía, en 2007. A partir de esas fechas comienza una nueva crisis a nivel mundial que impacta en España de una forma especialmente intensa, ya que nuestro marco económico era uno de los que tenía más "asignaturas pendientes" tanto a nivel macro como microeconómico entre todos los países del entorno.

Por mencionar alguno de los acontecimientos que en el campo de la movilidad de personas y mercancías han producido efectos más importantes y están marcando el "terreno de juego" presente y futuro del transporte y la logística podemos destacar:

La irrupción de los Organismos comunitarios en materias básicas, como la laboral y las políticas medioambientales, que para muchos ha sido como la de "elefante en cacharrería". La lucha de intereses entre los miembros de la Unión Europea produce distorsiones no deseadas en asuntos que afectan de forma muy diferente a los agentes sociales de los países miembros de la UE.

Los nuevos paradigmas en los hábitos de consumo de los ciudadanos. Internet y la llamada "economía colaborativa" están influyendo de manera decisiva en los agentes de la movilidad. Internet y el movimiento "colaborativo" están cambiando el modelo de negocio en el transporte y la logística. El abaratamiento de los costes y la comodidad del consumidor/usuario, se convierten en un fin en sí mismos con consecuencias inmediatas en la estructura de las empresas que prestan servicios de transporte.

La "desregulación" en un universo fuertemente regulado. Los cambios que vienen de Bruselas, como la eliminación del número mínimo de vehículos necesario para acceder al mercado de transporte ó el cuestionamiento del sistema concesional Español en el transporte de viajeros en líneas regulares. Hechos que tendrán importantes consecuencias en los prestadores de servicios.

Durante éstos últimos veinte años la Fundación Corell ha intentado ayudar a la sociedad y a los agentes del mundo de la movilidad a superar con éxito los retos que se han ido presentando en

materia de Seguridad, Formación y mejora del Medioambiente, con un balance de 182 jornadas técnicas, 10 estudios de investigación, 50 libros publicados y 8 convocatorias del Premio José M^a Huch.

Si en materia de movilidad la letra del tango que da título a éste artículo no es del todo exacta, mirando al futuro y a los próximos veinte años, tendríamos que recurrir al gran pensador y filósofo Arnold J. Toynbee, que en su "Estudio de la Historia", define a las civilizaciones como "el resultado de la respuesta de un grupo humano a los desafíos que sufre ya sean naturales ó sociales". Según Toynbee, una civilización crece y prospera cuando "su respuesta a un desafío, además de tener éxito, estimula una nueva serie de desafíos" y decae como "resultado de su impotencia para enfrentarse a los desafíos que se le presentan".

En el tema que nos ocupa, la respuesta a los desafíos y problemas presentes y por venir, va a condicionar el futuro de nuestra movilidad tal y como la conocemos en la actualidad. La mejora de la salud de las personas, del medioambiente y la seguridad, son retos a tener en cuenta de forma preferente en el diseño y aplicación de políticas y acciones, referidos a los planes de accesibilidad a las ciudades, la fabricación y desarrollo de vehículos, los cambios en el "mix" de producción y consumo de energías, el diseño y construcción de infraestructuras, la tecnología de nuevos desarrollos o la legislación y normativa reguladora de la movilidad. Todo ello con una característica indispensable si queremos prosperar en el empeño como es el de la SOSTENIBILIDAD.

Con el deseo de colaborar en el logro de éstos objetivos, la Fundación Corell coincidiendo con el XX Aniversario de su constitución, ha creado un Laboratorio de Ideas, el "THINK TANK MOVILIDAD", compuesto por destacados expertos en los campos del transporte de mercancías y personas, de la regulación normativa, del desarrollo y planificación de infraestructuras, del mundo asociativo, de la Administración, de la competencia y economía, de la automoción y de la Universidad, que ha empezado su andadura con la publicación de varios artículos y el inicio del primero de los trabajos que, sobre aspectos importantes de la Movilidad, esperamos vea la luz en el mes de septiembre.

Definitivamente, Carlos Gardel y el Sr. Le Pera se equivocaban... "20 AÑOS..... SON MUCHO".

2008

2008 fue el año en que la última crisis económica tomó carta de naturaleza. Este año, Barack Obama ganó las elecciones presidenciales de los Estados Unidos, mientras que en el Índico se volvía a los tiempos de la piratería.



JUNIO

Huelga en el transporte

Los transportistas se movilizan contra la subida del gasóleo.

El sector del transporte de mercancías por carretera paró en verano para protestar por las subidas en el precio del gasóleo. Durante los paros, que se produjeron en un ambiente de división y con menos seguimiento del esperado, se produjeron actos violentos.

Finalmente, las movilizaciones terminaron cuando el Gobierno propuso un paquete de 54 medidas que fue aceptado por las patronales de transportistas que no habían secundado el paro.



MARZO

Nuevo centro logístico de El Corte Inglés en Tarragona

Las nuevas instalaciones se ubican en la localidad de La Bisbal del Penedès.

La plataforma de distribución estará situada junto a la autopista AP-7 y se desarrollará sobre una parcela de 230.000 me-



tros cuadrados. Las instalaciones alcanzan una superficie de almacén de más de 45.000 metros cuadrados y han supuesto una inversión de cerca de 70 millones de euros.

ENERO

Entra en vigor el Euro5

El correo público portugués se abre paso en el mercado logístico español.

El programa Euro 5 sustituye al Euro 4 que estaba en vigor desde enero de 2005 y supone comparativamente una disminución de la cantidad de óxido nítrico autorizado emitido por los vehículos de motor hasta los 60 miligramos por kilómetro (mg/km) en motores de gasolina y 180 mg/km en los motores diésel.

JULIO

Iberia y British Airways se fusionan

Ambas líneas aéreas llegan a un acuerdo tras largas negociaciones.

En julio de 2008, Iberia y British Airways llegaron a un acuerdo para negociar un proceso de fusión empresarial tras largas negociaciones y que, hasta su culminación final, estaría



El transporte puede

Los últimos 20 han sido probablemente los años más vertiginosos de la historia del transporte de nuestro país, al que desde este sector hemos ayudado a crecer y a crear riqueza y empleo. De hecho, el transporte tiene un peso enorme en la economía española, representando el 2,7% del PIB y al 3% del total de trabajadores del país. La entrada en vigor en 1999 de un nuevo régimen jurídico para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte, que eliminaba las trabas económicas que impedían el crecimiento de las empresas y forzaba a acceder al sector con al menos tres vehículos, marcó el comienzo de una nueva etapa para el transporte español, que vio como en diez años casi se duplicó el número de camiones, que pasaron de 236.761 en 1998 a 381.327 en 2008.

Durante esos años, la flota española de transporte se convirtió en la más moderna de Europa y nuestras empresas conquistaron, por derecho propio, un papel protagonista en el contexto internacional. Recuerdo perfectamente la satisfacción que compartimos los transportistas españoles al confirmar que habíamos superado las barreras culturales, económicas y normativas necesarias para poder competir de igual a igual con nuestros colegas europeos. Pero tras esta década de extraordinaria transformación, la economía española afrontó una crisis sin precedentes, que se manifestó con especial dureza en el transporte de mercancías por carretera. Al desequilibrio entre oferta y demanda que ocasionó el crecimiento desordenado de los años anteriores, se le unieron otros problemas como el descenso generalizado de la actividad, el incremento de la morosidad y de los plazos de pago, la escasez de financiación y la incapacidad histórica del sector para cobrar unos precios justos por sus servicios, que todo junto provocó una importante destrucción de nuestro tejido empresarial, del que todavía no hemos terminado de recuperarnos.

En la CETM trabajamos sin descanso durante esos años para intentar dotar a nuestro sector de las herramientas necesarias para defenderse con dignidad en un mercado de transporte que, dominado por los cargadores, siempre nos ha resultado tremendamente hostil. Así, en 2010 se aprobó la Ley del Contrato de Transporte Terrestre que actualizaba y unificaba la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías, que hasta la fecha estaba recogida en el Código de Comercio de 1885 y en una extensa normativa administrativa, a veces hasta contradictoria, cuya aplicación creaba distorsiones y conflictos. Además, poco más tarde, en 2013, se modificó la LOTT para, entre otras cosas, aclarar aún más las relaciones

entre cargador y transportista y evitar la generación de problemas. Se introdujeron en este momento modificaciones de gran trascendencia para nosotros, como la acción directa, pensada para mejorar la cadena de subcontratación, la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo y la obligación de pago al transportista en un plazo no superior a 30 días. Fue una verdadera lástima que al permitirse, en contra de la opinión de la CETM, el pacto en contrario en estas dos últimas medidas, se haya desvirtuado completamente su objetivo, perjudicado notablemente a las empresas de transporte que continúan acudiendo desarmadas a negociar con unos cargadores acostumbrados a vincular la obtención del trabajo a la imposición de unas condiciones solo favorables a sus intereses. Y si he dicho que los últimos 20 años del transporte han sido vertiginosos, no parece que los próximos vayan a serlo menos. De cara al futuro más inmediato, me preocupa lo que pueda pasar tras la sentencia de la Unión Europea que ha tumbado la norma española que obligaba a acceder al mercado de transportes con un mínimo de tres vehículos y que tanto bien había hecho. O ponemos en marcha medidas más exigentes que compensen lo que hemos perdido con la desarticulación de esta medida, o seremos testigos de la descomposición de la escasa estructura que tenía el sector del transporte de mercancías por carretera.

Y resulta imposible no decir algo de las 44 toneladas y de las cansinas presiones de los cargadores al Gobierno para conseguir su entrada en vigor. En mi opinión, o los transportistas conseguimos a cambio y por adelantado mejoras reales para nuestras empresas, o su puesta en marcha no nos aportará otra cosa que no sea un mayor coste de explotación, por lo que debemos seguir oponiéndonos firmemente a su aprobación. De hecho, si algún día se aprueban las 44 toneladas sin que haya consenso entre Fomento y el sector del transporte, se producirá un conflicto de considerables dimensiones. El transporte, que ha sido el motor de la economía durante muchos años, puede jugar un papel todavía más relevante en los próximos tiempos, como socio estratégico de una sociedad en la que el tiempo se está imponiendo como el elemento diferenciador a la hora de hacer una nueva compra. Entramos en una etapa en la que el precio cederá importancia al hecho de que una mercancía se entregue cuando el cliente la necesita. Es nuestro momento. El transporte puede hacer esto y mucho más.



repleto de dificultades para llegar a crear la que en su momento era la tercer aerolínea con más ingresos de todo el mundo y la quinta por volumen de pasajeros.

MAYO

Agbar vende ASM

La barcelonesa Agbar lleva a cabo un proceso de desinversiones en activos no estratégicos.

Agbar ha vendido el 100% de la empresa de transporte urgente ASM a Arques Iberia, empresa especializada en hacerse con empresas que ya no resultan estratégicas.



MARZO

DB Schenker compra Transfesa

Las autoridades de competencia dan el visto bueno final a la operación.

La Comisión Europea autorizó finalmente en marzo la adquisición de Transportes Ferroviarios Españoles (Transfesa) por los ferrocarriles públicos alemanes Deutsche Bahn, en una opinión lanzada desde 2007, ya que, en su opinión, la operación propuesta "no obstaculizará de forma significativa la competencia efectiva" en el mercado interior europeo ni en una parte sustancial del mismo.



SEPTIEMBRE

Proequity llega a Madrid

La consultora apuesta por el desarrollo de proyectos llave en mano y por la intervención directa en el desarrollo de suelo.



En septiembre de 2008, Proequity abre su primera oficina en España y se instala en Madrid, gracias a la colaboración de cinco socios, como una consultora independiente especializada en el sector logístico, con David Martínez como consejero delegado.

Desde entonces, en esta década de presencia en el mercado español, la empresa ha apostado por el desarrollo de suelo inmo-logístico en el país, incluso en períodos de crisis.

A lo largo de estos diez años, el proyecto estrella en que ha participado la compañía es la actuación de Gavilanes, en la localidad madrileña de Getafe.

Este desarrollo, iniciado en 2010, ha supuesto la comercialización de más de un millón de metros cuadrados de suelo para actividades logísticas en una de zonas más pobladas de España, en lo que ha supuesto una de las mayores operaciones inmologísticas del mercado español en las últimas décadas, en la que se han instalado empresas como Decathlon o Amazon.

El complejo de Gavilanes ha contado para su desarrollo completo con la confianza de un grupo selecto de inversores incluso en tiempos de crisis.

Actualmente, en un momento de clara expansión para la empresa, Proequity pone el énfasis en el desarrollo de proyectos llave en mano atendiendo a los requerimientos particulares de los operadores.

Además, a la vista de la escasez de suelo inmologístico que está generando la pujanza del comercio electrónico en España, con necesidades crecientes de suelo en grandes cantidades y con localizaciones próximas a los principales núcleos de población, Proequity también se está centrando en adelantarse en la cadena para intervenir de manera directa en los nuevos desarrollos de suelo para actividades logísticas, como respuesta a las nuevas necesidades de los clientes del sector.





2009

2009 fue un año de fuerte crisis económica tanto a nivel nacional como internacional. Este año, Barack Obama se convirtió en el primer presidente negro de los Estados Unidos.

Michael Jackson fallecía este mismo ejercicio. En España se probó una nueva y polémica ley del aborto.

JULIO

Primer operador ferroviario privado

Una empresa privada empieza a operar entre Zaragoza y Barcelona.

La inglesa Eurocargo Rail se convierte en la primera empresa privada en operar trenes de mercancías, en una ruta que unía Zaragoza con Barcelona. Los trenes, fletados por la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) tenían una frecuencia prevista de tres trenes por semana y sentido.



JULIO

Transportes Catalán, en concurso

La empresa es una histórica del transporte guipuzcoano.

Transportes Catalán, histórica empresa guipuzcoana de transporte internacional de mercancías, presenta concurso de acreedores ante su falta de liquidez. Tras un período de agonía, la compañía no consiguió sobrevivir en un escenario de crisis económica que se ha cebado con el sector del transporte de mercancías por carretera.

FEBRERO

Se recrudece la guerra en el transporte de contenedores

El puerto de Valencia como campo de batalla

La pugna por controlar el transporte terrestre de contenedores en los puertos, y especialmente en los enclaves de Barcelona, Bilbao y Valencia, llegó en 2009 a un grado inédito de violencia, hasta el punto de que se quemaran vehículos e instalaciones.

MARZO

En vigor el último paquete legislativo para el transporte por carretera

Europa da un plazo de dos años a los Estados para incorporar esta nueva regulación

En diciembre entró en vigor el último paquete legislativo de la Unión Europea para el transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros.

Ahora, cada Estado miembro cuenta con un plazo de dos años para incorporar a los ordenamientos jurídicos nacionales los preceptos de estas nuevas normas



DICIEMBRE

La ley ómnibus

Se endurecen los límites de emisiones contaminantes

La Ley Ómnibus es un proyecto centrado en adaptar las leyes a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. La norma, que entró en vigor en diciembre, modifica 47 leyes estatales de sectores como los de la energía, el transporte, las comunicaciones, la agricultura o la sanidad.



Culmina la fusión de Iberia y British Airways

La operación arrancó en 2009

Se culmina la fusión de Iberia y British Airways, operación que se empezó a fraguar en julio de 2009, con negociaciones en las que desde un primer momento se decidió mantener ambas marcas.

MARZO

Nueva ley de contrato de transporte por carretera

La medida intenta reducir el volumen de contratación oral en el sector

La norma sirve para actualizar el régimen jurídico del con-

trato de transporte terrestre de mercancías tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril.

Arrancan las obras de Punta Langosteira

Unas obras polémicas.

En 2005 se empezaron a construir las instalaciones de lo que hoy se conoce como el puerto exterior de La Coruña o Punta Langosteira. Estas instalaciones supusieron un salto de gigante para el enclave coruñés que, sin embargo, con el paso de los años, no estuvieron exentas de polémica.

Separación efectiva de Renfe y Adif

La norma profundiza en la liberalización del sector.

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.



VGP

**BUILDING
TOMORROW
TODAY**

VGP Spain
+34 936 819 260
contacto@vgpparks.eu
www.vgpparks.eu

Hacemos realidad sus proyectos industriales y logísticos en toda la Península Ibérica.



2010

2010 será para los españoles el año en que la selección de fútbol ganó el Mundial de Suráfrica. En este año, Apple lanzó el primer iPad. En Europa, una erupción volcánica en Islandia cegó los cielos europeos e impidió el tráfico aéreo en gran parte del hemisferio norte durante meses. De igual modo, en el terreno de las catástrofes naturales, también se registraron fuertes terremotos con grandes daños tanto en Chile como en China.

MARZO

En vigor la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías

La norma se aprobó el 2009.

Entra en vigor la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, un hito para la contratación en el sector que, sin embargo, no se ha desarrollado en su totalidad, aunque sí que ha contribuido a ir arrinconando la contratación verbal en el sector.



FEBRERO

Se constituye Noatum

Nace una gran terminalista.

Tras la compra de la antigua Dragados SPL por parte de un grupo de inversores institucionales asesorados por JP Morgan Asset Management y el fondo de pensiones holandés ABP a ACS en noviembre de 2010, y tras el cambio de la marca a Noatum en febrero de 2011, la compañía continúa con su proceso de integración y consolidación de la arquitectura de la nueva marca que se irá desarrollando a lo largo de todo 2010.

JULIO

Norbert Dentressangle adquiere TDG

El operador sigue ganando tamaño en Europa

Norbert Dentressangle adquiere TDG gracias a un acuerdo al que ha llegado con el fondo Douglas Bay Capital para adquirir por un valor de 235 millones de euros la totalidad de las acciones de Laxey Logistics, holding propietario del operador británico TDG.

NOVIEMBRE

Negociaciones de unión entre Scania y MAN

El sector de fabricación de vehículos industriales tiende a la concentración.

Los fabricantes de vehículos industriales Scania y MAN han hecho públicos sendos comunicados en los últimos días para confirmar que están buscando sinergias que les permitan buscar ahorros manteniendo ambas marcas en el mercado, y, al tiempo, para indicar que dichas negociaciones se encuentran en una fase preliminar y que evitarán hacer comentarios al respecto mientras sigan las conversaciones.



NOVIEMBRE

II Acuerdo General de Transporte de Mercancías

Administración, empresas y sindicatos impulsan un nuevo acuerdo que impulse al sector del transporte

Se firma el II Acuerdo General de Transporte de Mercancías entre principales asociaciones empresariales y las centrales sindicales más representativas del sector del transporte de mercancías por carretera firmaron, tras prolongadas negociaciones, el II Acuerdo General para la regulación del marco laboral en el transporte de mercancías por carretera.

MAYO

Huelga de la estiba

Los estibadores protestan contra los cambios en la Ley de Puertos

Los trabajadores de la manipulación portuaria de mercancías se movilizan para mantener el empleo en el sector y consiguen que Fomento se sienta a negociar.



NOVIEMBRE

Chep inicia la adquisición de Ifco

El sector de fabricación de palets se mueve

Brambles Limited, propietaria de Chep se propone la compra de IFCO Systems, con el fin de convertirse en un gigante con una facturación cercana a los 5.000 millones de dólares y una plantilla de más de 16.000 empleados repartidos en 49 países.

MARZO

Expediente de Competencia en el transporte del puerto de Bilbao

Competencia estima que no hay libertad para acceder al transporte de contenedores en el ámbito portuario de la capital vizcaína

La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha abierto

un expediente sancionador contra el Sindicato de Transportistas Autónomos de Vizcaya (Sintrabi) y 25 empresas relacionadas con el transporte terrestre por un posible reparto de mercado y fijación de precios y otras condiciones comerciales en el sector del transporte terrestre en el Puerto de Bilbao .



ABRIL

El sector de portavehículos en dificultades

La crisis golpea duramente al transporte de vehículo terminado en España.

CETM Portavehículos y Logística de Automoción ha hecho público un comunicado en el que da cuenta de "la delicada situación que vive el sector en estos momentos" con bajos niveles de actividad en el sector, descompensación de tráfico en el transporte internacional de vehículos terminados y reducción en el volumen de inversión de las empresas. La asociación estima que en 2008 y 2009 se han perdido más de 2.500 puestos de trabajo en el sector, se ha reducido la flota para el transporte de vehículo

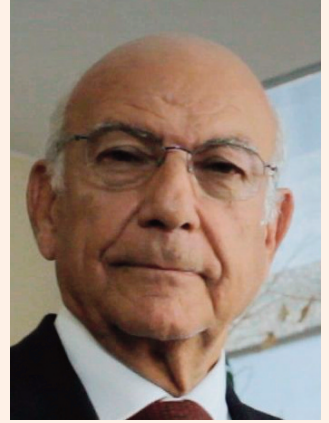


SEPTIEMBRE

Primera Autopista del Mar conjunta entre Francia y España

Se trata de la primera conexión en el arco atlántico dirigida al transporte de mercancías por carretera.

Un viaje entre los puertos de Saint Nazare y Gijón abrió la primera autopista del mar conjunta entre España y Francia, que gestiona el grupo Louis Dreyfus Armateurs y su socio italiano Grimaldi, a través de la filial que comparten, GLD Atlantique. En la línea trabaja un primer buque ro-ro que cuenta con capacidad para embarcar 150 camiones, y que hace tres rotaciones semanales entre los puertos mencionados.



Acompañar al transportista ha sido la clave en la evolución de los **fabricantes de semirremolques**

En los últimos 20 años ha cambiado mucho el sector del semirremolque.

La evolución en este sector ha venido marcada en las dos últimas décadas, sobre todo, por los cambios normativos que se han ido introduciendo, así como por la incorporación en los vehículos de nuevas tecnologías y mayores sistemas de seguridad.

En todo este tiempo, los fabricantes nos hemos ido adaptando a los cambios que se han producido en el propio sector del transporte, que en los últimos años ha visto cómo se ha profesionalizado.

Hace 20 años los transportistas eran empresas familiares, en las que el dueño se implicaba en todas las áreas de su empresa. Aún hoy, siguen manteniéndose muchas empresas con este perfil, pero cada vez más encontramos concentración de empresas, con equipos directivos formados por profesionales preparados para cada área.

La internacionalización del sector del transporte tam-

“Fue estratégica nuestra apuesta por implantar una red de bases de postventa propias, que garantizara la vida útil de cada semirremolque”.

bién ha cambiado la forma de hacer las cosas; hoy se va desde Marruecos a Rusia, algo que hace unos años era impensable.

Hasta hace unos años, lo más importante para cualquier transportista era la cabeza tractora, y el semirremolque quedaba en un segundo plano.

Ahora la situación muy distinta. El transportista cada vez está más informado, por lo que es normal que sea exigente a la hora de comprar sus herramientas de trabajo.

Antes, un vehículo servía para casi todo y hoy existen muchas versiones para cada uso.

Si a esto le añadimos que cada día los márgenes de beneficio son más ajustados, se convierte en necesario que los vehículos sean polivalentes y que le permitan ampliar

la posibilidad de encontrar distintos tipos de carga.

De ahí nuestra capacidad como fabricantes de desarrollar vehículos que se adapten perfectamente a cada necesidad específica del cliente.

En un mercado tan cambiante, hacer las cosas como te funcionaban hace unos años, hoy no te garantiza el éxito.

En nuestro sector ha sido igual, en un mercado tan global, era normal que los grandes fabricantes apostaran por España en su crecimiento.

Lecitrailer, por su parte, ha tenido una evolución espectacular en los últimos 28 años.

El sector venía de la fabricación de chasis, que posteriormente terminaban carrozando pequeñas empresas locales, pero el incremento de la demanda del mercado, unido a la poca capacidad de respuesta por parte de los carroceros, hizo que los fabricantes de chasis tuvieramos que hacer frente al desarrollo y montaje de nuestra propia carrocería.

Además, entendimos que para garantizar la máxima calidad de nuestros vehículos, debíamos controlar todo el proceso de fabricación y entregar al cliente los vehículos totalmente acabados.

A partir de ahí, el planteamiento fue claro: queríamos estar junto a nuestros clientes, tanto en el momento de la compra del vehículo como en su día a día.

Por ello, fue estratégica nuestra apuesta por implantar una red de bases de postventa propias, que garantizara la vida útil de cada semirremolque.

En Lecitrailer optamos por tener una gama muy amplia de productos, ser muy flexibles y dar un buen servicio de Postventa

Sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido seguimos manteniendo una relación cercana con nuestros clientes, algo que nos enorgullece.

Que año tras año, los clientes sigan apostando por Lecitrailer y sean nuestros valedores recomendando nuestros



productos es una muestra clara de que acertamos al apostar por ponerlos en el centro de nuestra compañía.

Además, que una empresa 100% familiar siga posicionada como uno de los grandes fabricantes de Europa, compitiendo de igual a igual con grandes corporaciones que incluso cotizan en bolsa, no deja de ser un caso de éxito.

Por lo que respecta al futuro en la fabricación de semirremolques, a corto plazo creo que el sector se va a centrar en desarrollar vehículos que realmente cubran las necesidades reales del cliente, a nivel de optimización de cargas, disminución de taras o sistemas de seguridad, entre otros aspectos.

De igual modo, con respecto a la evolución del transporte por carretera la veo muy positiva. Las nuevas tecnologías facilitarán este tipo de transporte, pero es improbable que a medio plazo surjan alternativas a la carretera.





2011

En 2011, una operación militar ultrasecreta puso fin a la vida de Bin Laden, el terrorista más buscado del planeta. Ese mismo año, el fundador de Apple, Steve Jobs, fallecía. También en 2011 se produjo un fuerte terremoto en Japón. El tsunami que se formó como consecuencia del movimiento tectónico provocó graves daños en la central nuclear de Fukushima. En Oslo se produjo un terrible atentado de ultraderecha. Al tiempo, ETA anunció el cese de sus acciones terroristas.

ENERO

Intermec acuerda la compra de Vocollect

Vocollect pasa a ser subsidiaria de Intermec.

Intermec ha anunciado la firma del acuerdo de compra de la compañía Vocollect, empresa especializada en soluciones de voz para trabajadores móviles radicada en Boston. Los términos del acuerdo estipulan la integración de Vocollect como subsidiaria propiedad de Intermec. Los accionistas de Vocollect recibirán 190 millones de dólares en metálico, sujetos a posteriores ajustes.



MARZO

Competencia abre expediente sancionador contra 14 navieras

El regulador estudia si un total de 14 compañías navieras han acordado un posible reparto de mercado.

La Comisión Nacional de la Competencia anuncia la apertura de expediente sancionador contra un total de 14 compañías navieras que operan entre la Península y Marruecos, por un posible acuerdo de reparto de mercado y fijación de precios y/o condiciones comerciales, en el servicio de transporte marítimo de pasajeros, tras realizar inspecciones en sedes empresariales en mayo de 2010.

JULIO

Cambios en la LOTT

La norma quiere reducir las cargas burocráticas para las empresas de transporte.

El nuevo texto pretende propiciar una mejor estructuración empresarial de los servicios de transporte con el fin de aumentar su calidad y competitividad. Para ello, incide en temas clave como la formación y la tecnología, reduce restricciones mercantiles y elimina cargas administrativas innecesarias.

MARZO

Estudio Técnico del Corredor Mediterráneo

Fomento prevé una inversión de 51.300 millones de euros.

El Ministro de Fomento, José Blanco, ha presentado el Estudio Técnico del Corredor Mediterráneo, una infraestructura que discurre a lo largo de casi 1.300 km a lo largo de cuatro Comunidades Autónomas y que aglutina a prácticamente la mitad de la población española y el 40% del PIB. Las autoridades invertirán 51.300 millones de euros para que esté plenamente operativo en 2020.





ABRIL

GEFCO se hace con el 70% del Grupo Mercurio

El operador gana presencia en Italia con esta operación.

Gefco ha firmado un acuerdo con el fondo italiano Venice, controlado por Palladio Finanziaria, y el fondo RP3 para hacerse con el 70% de su participación en el Gruppo Mercurio, una de las principales compañías de transporte y distribución de vehículos en Italia y el extranjero.

Se publica el texto de la nueva directiva que regula la euroviñeta

La nueva Directiva añade a la ya existente regulación de la tasa por el uso de las infraestructuras, la posibilidad de internalizar los costes externos referidos a la contaminación atmosférica y acústica.

Empieza a correr el plazo de 24 meses de que dispone el Gobierno español para transponer el contenido de la Directiva al ordenamiento jurídico español. La nueva Directiva añade a la ya existente regulación de la tasa por el uso de las infraestructuras la posibilidad de internalizar los costes externos referidos a la contaminación atmosférica y acústica, y fija métodos homogéneos para el cálculo de los mismos dentro de la UE, dejando a la potestad de los estados miembro la implantación o no de la euroviñeta.

SEPTIEMBRE

Se crea UNO

La nueva asociación integra a varias entidades del sector logístico.

La nueva UNO es fruto de la fusión de tres asociaciones sectoriales con una larga trayectoria en la defensa y mejora de la actividad logística y de transporte en España: Lógica (Organización Empresarial de Operadores Logísticos), Aecaf (Asociación Empresarial Española de Carga Fraccionada) y AECI (Asociación Española de Couriers Internacionales).

JUNIO

Pall-Ex Iberia inicia su actividad de distribución de palettería

La compañía de distribución express de mercancía paletizada, Pall-Ex Iberia, inició su actividad en la Península y Baleares el viernes 3 de junio, con un primer camión desde el hub de Villaverde a Gerona. En el primer día de actividad, se movieron un total de 211 palets.



La llegada del operador de palettería a España y Portugal se anunció en noviembre de 2010, como consecuencia del acuerdo alcanzado entre el Grupo Damm y la compañía Pall-Ex UK, que dio lugar al nacimiento de Pall-Ex Iberia.

El inicio de la actividad se produjo con una red inicial de 30 empresas de transporte, con las que se consigue una cobertura total de la península e islas Baleares desde el primer día.

El reto del nuevo operador de palettería es crecer y ampliar esta red de socios, consiguiendo una mejora continua de nuestro servicio y cobertura del territorio”.

Con un hub central ubicado en Villaverde (Madrid), desde el que se centraliza el envío de las mercancías, que funciona como centro de transbordo y donde, tras clasificarse por zonas de entrega, se carga el vehículo del miembro operador responsable de la zona de destino. La operativa se realiza con carga/descarga lateral en una nave de 5.000 m².

Fundada en 1996, Pall-Ex en el Reino Unido donde tiene una red con más de 100 miembros.

En 2017, Pall-Ex Iberia ha reforzado su estructura con la puesta en servicio de un nuevo hub en la provincia de Jaén, que se incorpora a la red tras la apertura en enero de 2017 del 'Hub del Mediterráneo' en Valencia.

Con estas dos inauguraciones la compañía ha ampliado hasta cuatro el número de hubs logísticos en la península ibérica al contar con un Hub Central en Madrid y tres Hubs regionales en Zaragoza, Valencia y Jaén.

Actualmente, el grupo dispone de 53 socios distribuidos estratégicamente por toda la geografía española, conformando 63 delegaciones, y ha optado por la redistribución en algunas regiones incorporando dos o tres socios en una misma provincia.





Una vida entre la gestión de la cadena de suministro y sus sistemas

No tengo muy claro cómo abordar el repaso a estos últimos 20 años, pero para empezar, diré que mis primeras ocupaciones relacionadas con la cadena de suministro se inician a finales de 1988, es decir hace ya treinta años. En estos años, ha habido salidas parciales, pero nunca ha habido una desconexión total. Y como le digo muchas veces a mis alumnos, “a la gestión logística muchas personas llegan por casualidad, pero casi ninguna se va por su voluntad”. Y es que, como sabéis los que os dedicáis a esto, esta es una profesión “que engancha”, y yo no he sido una excepción.

Sin duda una constante en mi vida profesional ha sido compaginar labores en la ejecución de algún área de la cadena de suministro, con participación en proyectos de implantación de sistemas o tecnológicos relacionados con ella.

Mis primeros proyectos en este ámbito tuvieron que ver con incorporar funcionalidades que no existían en sistemas de gestión de desarrollo interno. Era lo habitual al principio de los '90. Según las compañías crecían, o aparecían nuevos requerimientos por parte de los clientes, el departamento de Sistemas, junto con el de Operaciones, hacía el análisis y resolvía el problema de acuerdo con sus capacidades. En esa época más de una vez resolvimos un problema programando una solución en microinformática, porque no podíamos esperar a resolverlo hasta tener soporte desde sistemas.

A finales de los 90 llegó la locura del efecto 2000 y la mayoría de las empresas decidieron migrar sus sistemas internos, hacía sistemas estándar como Baan, JD Edwards y sobre todo SAP. Al llevar casi diez años conviviendo con proyectos informáticos, alguien consideró que era el candidato ideal para convertirme en “Super-usuario” y liderar junto con el director de Sistemas el cambio de sistema a SAP del grupo para el que trabajaba en aquel momento. Fue un proyecto enorme, que me dio una visión de toda la empresa y sus interrelaciones, que me han servido mucho desde entonces en el resto de mis puestos de trabajo y empresas.

En los años siguientes seguí participando en la mejora de las funcionalidades de SAP, incorporando nuevos módulos,

“En breve, habrá comunidades de empresas que organicen sus propios marketplaces logísticos, combinen sus operaciones de transporte y compren de forma conjunta.”

haciendo desarrollos adicionales, pero viendo como existían soluciones departamentales más potentes, que permitían optimizar las operaciones mucho más que SAP.

En 2008 ya como director de Cadena de Suministro, empecé una época de proyectos de optimización, los proyectos “PICAS” y “4C+C”, cuyo objetivo era reducir costes y liberar recursos con los que afrontar la crisis que estaba empezando. Fueron cinco años intensos en los que se montó, un sistema de planificación integral de la cadena de suministro externo a SAP, un TMS y se integraron flujos desde los SGAs de los operadores logísticos, en algunos casos fueron proyectos pioneros que muchas empresas siguieron después. En esa época también potencié mi actividad docente a la que hoy dedico muchas horas, y que, por supuesto, tiene que ver con las operaciones y sus sistemas.

Y para finalizar, en 2016 inicié una nueva etapa de proyectos, esta vez con tecnología blockchain, que está llamada a revolucionar la gestión de la cadena de suministro, al ser un sistema de contabilidad descentralizado que permitirá que empresas diferentes puedan colaborar en tiempo real de una forma eficiente y aprovechar sus sinergias conjuntas, con unas reglas de distribución de beneficios y de atribución de gastos pactadas a largo plazo y automatizadas. Veremos muchas novedades en los próximos años con esta tecnología.

De momento tenemos sistemas de trazabilidad, torres de control o empresas que facilitan las operaciones documentales del comercio internacional. Pero en breve habrá comunidades de empresas que organicen sus propios marketplaces logísticos, combinen sus operaciones de transporte, compren de forma conjunta y así muchas otras funciones que blockchain permitirá gestionar.

Ahí estaremos ayudando a crear esta nueva revolución, por el momento desde el lado consultor.

OCTUBRE

Nueva Ley de Puertos

El texto culmina el proceso iniciado en 2010.

La nueva norma supone la culminación y la consolidación de una reforma estructural con el objetivo de apuntalar el futuro del sistema portuario, básico para la economía española, por el que se canalizan el 85% de las importaciones y hasta el 60% de las exportaciones. El texto refundido consolida las pautas de crecimiento del sector portuario bajo parámetros de eficiencia, competitividad y sostenibilidad que ha permitido encadenar 21 meses de crecimiento ininterrumpido en los tráficos marítimos, salvando el sistema portuario lo más agudo de la crisis económica.



DICIEMBRE

Ana Pastor, nueva ministra de Fomento

La nueva ministra es una fiel colaboradora de Mariano Rajoy.

Ana Pastor Julián, "gallega nacida en Zamora" y una de las colaboradoras más cercanas del nuevo presidente de gobierno, Mariano Rajoy, asume la dirección del Ministerio de Fomento, uno de los puntales para la inversión en España.

Mirofret echa el cierre

Mirofret, uno de los fabricantes más importantes de frigos de las últimas décadas cierra sus puertas después de 134 años de actividad.

La fábrica de Alcoy cierra definitivamente el 30 de noviembre, tras 134 años de actividad. La dirección de Mirofret, ha solicitado al Juzgado de lo Mercantil Número 6 de Madrid la liquidación de la razón social. Por lo tanto, cuando se haya admitido la petición, la empresa obtendrá el cese definitivo de la actividad, y como consecuencia 82 personas serán despedidas oficialmente.



La primera

carretilla del mundo con batería de litio hierro fosfato y certificación ATEX



BYD Forklift ofrece en España la gama de carretillas eléctricas más completa y sostenible. Todas ellas equipadas con baterías de hierro fosfato

BYD Europe B.V. 's-Gravelandseweg 256, 3125 BK Schiedam, Países Bajos
BYD Iberia Teléfono: 902 00 22 28
www.bydforklift.com



BYD FORKLIFT



20 años acercando las últimas tendencias e innovaciones en Logística

Este año es muy especial para el SIL con la celebración de nuestro 20 aniversario. Si hacemos balance de lo que han sido estos 20 años, estamos muy orgullosos y satisfechos del camino recorrido, siempre apostando y defendiendo un sector tan importante para la economía española como es el de la logística. Incluso en aquellos momentos cuando la crisis económica afectaba a todos los sectores de la economía, estuvimos al lado del sector.

En 1998 el Consorci de la Zona Franca de Barcelona apostó por celebrar un Symposium Internacional de Logística que sirviera de punto de encuentro para el sector y fomentara el intercambio de conocimiento. En aquella ocasión contamos con la participación del presidente del Comité Olímpico Internacional, Juan Antonio Samaranch, el presidente de los Comités Olímpicos Europeos, Jacques Rogge, el alcalde de Barcelona, Joan Clos, y el primer ministro de Francia, Eduard Balladur. Una primera edición que superó todas las previsiones, y nos impulsó a crear el primer Salón Internacional de la Logística de España.

Con la primera edición del SIL de 1999, eran muy pocos los que sabían lo que era la logística. La figura del director de logística prácticamente no existía en las empresas o no tenía la importancia actual, ocupando posiciones estratégicas en de las empresas. Hoy en día el sector de la logística y el transporte supone el 7,8% del PIB español y abarca unos 800.000 empleos, nada que ver con lo que representaba el sector durante nuestros inicios.

Año tras año hemos ido evolucionando y creciendo de la mano del sector, apostando siempre por la internacionalidad del salón y por un modelo basado en potenciar los negocios, los contactos y el conocimiento. El SIL se ha convertido en la feria líder de logística, transporte, intralogística y supply chain del sur de Europa, reuniendo anualmente al sector, con las últimas tendencias y novedades de la logística y con los casos de éxito más destacados, donde se debaten e intercambian opiniones sobre los temas que más preocupan a los profesionales y se hacen importantes negocios y contactos.

Actualmente, la logística es un sector estratégico para la economía española. Es imposible encontrar una empresa de éxito sin una buena logística. Sin embargo, a corto plazo, debe afrontar muchos retos a los que tiene que dar respuesta de forma inmediata. La transformación digital se está produciendo a un ritmo vertiginoso y requiere, por parte de los fabricantes, las cadenas de suministro y el transporte, respuestas rápidas para adaptarse a ello. Hay muchas empresas que se han preparado para afrontar estos cambios pero hay otras que no lo han hecho y, por lo tanto, tienen un gran reto por delante que deben superar.

Hay que tomar consciencia de que la transformación digital está motivada por los hábitos de consumo de los clientes, y en consecuencia esta transformación es obligada y en muchos casos será decisiva para la supervivencia de muchas empresas. Este proceso no sólo implica un cambio tecnológico sino también un cambio en la mentalidad de los profesionales que tienen que liderar esta transformación para responder a las exigencias de los clientes en términos de experiencia de compra. Y en este contexto la logística y las cadenas de suministro están cobrando una mayor relevancia al ser elemento clave de la competitividad de cualquier empresa.

En este contexto, la formación tiene y tendrá un papel fundamental. Las empresas necesitan talento para afrontar los retos que plantea la industria 4.0, el blockchain, la inteligencia artificial, el big data, la cadena de valor... y surgirán nuevas oportunidades profesionales. Ello obligará a los profesionales a tener que formarse adecuadamente para dar respuesta a estos retos y aprovechar estas oportunidades. Y en todo este proceso estará el SIL, como feria líder de logística, transporte, intralogística y supply chain del sur de Europa, atento a las tendencias e innovaciones del hoy y del mañana para anticiparse al futuro y seguir siendo el punto de encuentro anual de obligada asistencia para todos los profesionales del sector.

¡Les espero del 5 al 7 de Junio en Barcelona para celebrar todos juntos este 20 Aniversario!

2012

La actualidad en España estuvo marcada durante 2012 por la tragedia del Madrid Arena que se produjo la noche del 31 de octubre. Este año se desató el famoso caso Nóos que supuso la imputación de Iñaki Urdangarín y España se acogió a un programa europeo de ayuda para salir de la crisis que, de facto, supuso un rescate de la economía del país. Las huelgas y las manifestaciones se sucedieron a lo largo de los meses que jalonan el año en que fallecieron Manuel Fraga y Santiago Carrillo.



DICIEMBRE

Competencia investiga el transporte frigorífico

El organismo realiza registros en varias empresas del sector.

La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha anunciado este miércoles que inicia la investigación de posibles prácticas anticompetitivas en el mercado del transporte frigorífico de mercancías por carretera, llevando a cabo inspecciones simultáneas en varias empresas y asociaciones del sector. Competencia apunta a una posible fijación de precios y de otras condiciones comerciales y de servicio, así como el reparto del mercado del transporte frigorífico de mercancías por carretera en España..



ABRIL

H&M abre su plataforma logística de Torrejón

La multinacional eligió esta localidad madrileña como principal base para sus operaciones en la península ibérica.

H&M anunció en abril que tendría en marcha a finales de año la nueva plataforma logística en Torrejón de Ardoz, en Madrid, que dará servicio a España y Portugal. Gazeleyse encargó de la construcción de un centro logístico con una superficie de 35.975 m² en el Polígono de Casablanca, en la localidad madrileña de Torrejón de Ardoz..

FEBRERO

Multa a varias navieras que operan en Baleares

Competencia ve prácticas de reparto de mercado y de fijación de precios.

La Comisión Nacional de la Competencia ha impuesto multas por valor de más de 88,5 millones de euros a seis grupos de navieras por haber formado un cártel en el transporte marítimo entre la Península y Marruecos entre los años 2002 y 2010. En 2011, la CNC realizó diferentes inspecciones adicionales en las sedes en Algeciras de la Compañía Transmediterránea y su filial Europa Ferrys, STA, filial de IMTC y de Comarit España.

MAYO

Crisis del pepino

Con graves efectos en el sector del transporte

En Alemania se produjo un brote de una bacteria, la 'escherichia coli', que afectó gravemente y provocó la muerte de varias personas. La investigación puso injustamente el foco sobre las importaciones de productos hortofrutícolas procedentes de España, y concretamente sobre la producción de pepino.

Esta situación provocó una crisis que afectó gravemente tanto a las empresas del sector agrario como a las de transporte frigorífico con importantes intereses en las rutas que unen España con Alemania.



JUNIO

VIIA, nueva marca de Lorry Rail para su expansión internacional

La compañía ha realizado en la noche del sábado 2 al domingo 3 de junio, una prueba de autopista ferroviaria en el tramo Figueras-Perpiñán con un tren de 2.000 tn y 750 metros a través del túnel del Pertús.



VIIA es la nueva marca comercial creada por Lorry Rail para explotar todas las autopistas ferroviarias que la compañía ponga en marcha en Europa.

El SIL 2012 ha sido el escenario elegido para lanzar la nueva enseña, aseguraba a cadenasuministro.es Daniel Lebreton, director comercial de Lorry Rail.

De esta forma, Lorry Rail se quedará exclusivamente para explotar la actual autopista ferroviaria entre las terminales de Bettembourg, en Luxemburgo, y Boulou, en Francia. VIIA tiene como accionista mayoritario a Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF).

La compañía finalizaba con éxito la primera prueba de carga de un tren de 2.000 toneladas y 750 metros a través del túnel del Pertús, que une Perpiñán y Figueras, con longitud total de 44,4 km de doble vía y ancho europeo (UIC).

En la prueba, el tren llevaba 44 remolques y ha sido arrastrado por dos locomotoras del operador francés.

Tras esta prueba, el objetivo es realizar en las próximas semanas una nueva operación con un tren de 2.400 tn y comprobar el comportamiento general del comboy.

Con la puesta en marcha de la nueva "VIIA Británica" en 2016, la tercera autopista ferroviaria operada por la compañía con dos circulaciones diarias entre Le Boulou y Calais, el operador integraba por primera vez una autopista del mar y una ferroviaria.

Se trata de conectar mediante buques ro-ro que desde el puerto de Calais prolongan la conexión hasta el puerto británico de Dover, ampliando así las soluciones que el operador ofrece a los transqueportistas frente a la carretera, en un servicio está destinado específicamente para el transporte de contenedores, cajas móviles, cisternas y transporte intermodal.

JULIO

Nuevo modelo empresarial para Renfe Mercancías

Como parte de la liberalización ferroviaria, el Gobierno mueve a cambiar la estructura societaria del operador ferroviario público.

Tras segregar Renfe Mercancías en diversas empresas por áreas de actividad, en 2012, el Gobierno decidió volver a integrar la operativa de Irion, Multi y Contren en Renfe Mercancías, mientras que tanto Pecovasa como LogiRail seguirían manteniendo como entidades independientes.



NOVIEMBRE

Gefco pasa a propiedad de los ferrocarriles rusos

PSA inicia la salida del que fuera su operador logístico.

Tras meses de negociaciones, a primeros de noviembre Philippe Varin, presidente de PSA Peugeot Citroën, y Vladimir Yakunin, Presidente de JSC Russian Railways (RZD), han firmado el contrato de compraventa de acciones relativas a la adquisición por parte de RZD del 75% del capital y de los derechos de voto de la empresa Gefco SA, matriz del grupo Gefco.

En virtud de este acuerdo, PSA Peugeot Citroën vende su participación a RZD por un importe total de 800 millones de euros.

SEPTIEMBRE

Geopost toma la mayoría en Seur

Yves Delmas asume la presidencia de la empresa.

El grupo francés Geopost se ha hecho con la mayoría del accionariado de Seur, culminando el proceso iniciado en 2004. Así, tras comprar las unidades de negocio de la paquetera española en Zamora, Málaga, Sevilla y Melilla, Geopost cuenta ya con el 55% del capital, superando ampliamente al conjunto de cuatro familias que tienen diferentes participaciones en 25 centros de Seur repartidos por España y que en total



suman el 18,5% del capital. Además, el movimiento ha supuesto los nombramientos de Yves Delmas como nuevo Presidente de la Compañía y de Alberto Navarro como Consejero Delegado.

AGOSTO

Nuevo plan de Fomento

Pastor lanza el Pitvi.

La ministra de Fomento presentó en el verano de 2012 el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024), que, además de integrar todas las políticas del departamento, incluida la vivienda, el PITVI define la cartera de servicios públicos del Estado.

MARZO

Últimas obras en Punta Langosteira

Fomento recepciona oficialmente las nuevas instalaciones

En 2005 se empezaron a construir las instalaciones de lo que hoy se conoce como el puerto exterior de La Coruña o Punta Langosteira. Estas instalaciones supusieron un salto de gigante para el enclave coruñés que, sin embargo, con el paso de los años, no estuvieron exentas de polémica tanto por su

envergadura y afectación al entorno, como por el aumento de la inversión sobre lo inicialmente previsto.

AGOSTO

Palibex arranca operaciones

La empresa arranca con una red de 25 franquiciados.

En agosto arrancó su actividad la "primera red totalmente española" especializada en la distribución express de mercancía paletizada, que con una red inicial de 25 franquiciados, procedentes a partes iguales de otras redes de palettería y de nuevas incorporaciones, tiene previsto comenzar a operar en el ámbito de la península ibérica el próximo 1 de agosto, con un tráfico inicial de 500 palets..



¿LE GUSTARÍA OPERAR DESDE EL SUROESTE DE EUROPA?



VIAL

En el corazón de una de las mayores concentraciones industriales de España:

10 centros de actividades logísticas

9.200.000 m² para usos logísticos

ENCLAVE PRIVILEGIADO

- A medio camino entre el centro de Europa y el norte de África.
- En un paso obligado de la Red Prioritaria Transeuropea del transporte terrestre: París-Madrid-Lisboa.
- Acceso diario a un mercado de 18 millones de empresas y 136 millones de consumidores.



El eslabón clave de la cadena logística del suroeste de Europa



Cámara de Comercio e Industria de Álava

C/ Dato, 38 • 01005 Vitoria-Gasteiz (Álava) –SPAIN– • Tel: + 34 945 14 18 00 • vial@camaradealava.com



SIL: 20 años de éxitos

Desde 1998, cada mes de junio, el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención convierte a Barcelona en la capital europea del transporte y la logística. Tras 20 años de existencia, la cita de la Ciudad Condal se abre de cara al futuro a las innovaciones que están convirtiendo al sector logístico y de transporte en una rama económica con un alto componente tecnológico.

En 1998 el Consorci de la Zona Franca de Barcelona apostó por celebrar un Symposium Internacional de Logística que sirviera de punto de encuentro para el sector, donde fomentar el intercambio de conocimiento entre los profesionales, los contactos y los negocios. Fue el embrión, un año más tarde, de la primera edición del Salón Internacional de la Logística (SIL), que en 2006 pasó a denominarse Salón Internacional de la Logística y de la Manutención.

Por tanto, el origen de todo fue aquel primer Symposium que contó con la participación del presidente del Comité Olímpico Internacional, Juan Antonio Samaranch, el presidente de los Comités Olímpicos Europeos, Jacques Rogge, el Alcalde de Barcelona, Joan Clos, y el primer ministro de Francia, Eduard Balladur, entre

otras muchas personalidades. Fue una primera edición muy exitosa que superó todas las previsiones, hecho impulsó un año más tarde a crear el primer Salón Internacional de la Logística de España.

En aquel entonces, cuando se celebró la primera edición del SIL, eran muy pocos

los que sabían lo que era la logística y el sector no tenía, ni de lejos, la importancia que tiene hoy en día. La figura del director de logística prácticamente no existía en las empresas y, si existía, no tenía el protagonismo que tiene hoy en día cuando está ocupando lugares directivos y estratégi-



cos dentro de las empresas. Hoy en día el sector de la logística y el transporte supone el 7,8% del PIB español y abarca unos 800.000 lugares de trabajo, nada que ver con lo que representaba el sector durante los inicios del SIL

Desde 1999 el SIL se ha celebrado anualmente en Barcelona de forma ininterrumpida, siempre evolucionando y creciendo de la mano del sector. El SIL siempre ha apostado por la internacionalidad de la Feria y por un modelo de éxito basado en potenciar los negocios, los contactos y el conocimiento que aún perdura. El SIL se ha convertido en la Feria Líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa, donde año tras año se reúne el sector, se presen-



presencia de Valencia como Comunidad Autónoma Invitada, que de esta manera

contará con una participación muy destacada en el SIL con un stand de 300 m2, donde mostrará todo su potencial logístico presentándose como polo de inversión y puerta de entrada al Sur de Europa.

De igual modo, el Congreso de la Asociación de Agentes de Aduanas de las Américas (ASAPRA) se celebrará dentro del SIL 2018 y reunirá a más de 600 profesionales del sector público y privado de las aduanas y el comercio internacional.

Por último, una de las grandes novedades del SIL 2018 será su apuesta por la industria 4.0. La SIL Barcelona 4.0 Zone agrupará una zona de exposición, una de presentaciones y otra de demostraciones con las últimas soluciones 4.0 del mercado en materia de Logística y Supply Chain. □



tan las últimas tendencias y novedades de la logística, se presentan los casos de éxito más destacados, se debaten e intercambian opiniones sobre los temas que más preocupan a los profesionales y se hacen importantes negocios y contactos.

SIL 2018, cargado de novedades

Este año el SIL celebrará del 5 al 7 de junio su 20 Aniversario habiéndose consolidado como la feria de líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain en España y el Sur de Europa. Y para celebrarlo presentará un buen número de novedades, entre las que destacan la





2013

En el año en que falleció Nelson Mandela, el papa Francisco es elegido para sustituir a un Ratzinger cansado y acosado.

Las vías de la localidad coruñesa de Angrois sufrieron uno de los accidentes ferroviarios más graves de los últimos años, cuando un AVE descarriló.

Hugo Chávez y Margaret Thatcher también desaparecieron este mismo año.

ENERO

Nueva renovación del CNTC

El Comité vuelve a adaptarse a la representatividad de las asociaciones del sector.

Como cada cuatro años, el Comité Nacional de Transportes, órgano consultivo del Ministerio de Fomento para relacionarse con las asociaciones del transporte de mercancías y viajeros por carretera, renueva su composición para adecuarse a la representatividad que ostentan cada una de las instituciones que lo componen.

En esta ocasión, el Comité Nacional del Transporte se renovó sin que se produjeran grandes cambios entre las organizaciones que lo integran, con CETM y Fenadismer a la cabeza.



JULIO

Competencia incoa expediente en el transporte del puerto de Santander

El organismo regulador analiza si existe fijación de precios en estos servicios.

La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha incoado un expediente sancionador contra la Asociación de Empresarios de Transportes Discrecionales de Mercancías por Carretera de Santander y Cantabria (ASEMTRASAN) y la Asociación de Consignatarios y Estibadores de Buques del Puerto de Santander por posibles conductas anticompetitivas, consistentes

en la fijación de precios y la limitación o el control de la prestación del servicio de transporte por carretera de mercancías con origen o destino en Cantabria.

NOVIEMBRE

Fomento lanza la Estrategia Logística de España

La logística pasa a ser un tema de interés para la política nacional.

Cádiz fue el escenario para presentar con un retraso de casi seis meses sobre los planes iniciales, el Plan de Estrategia Logística nacional que, sobre la base del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Pitvi), ha elaborado el Ministerio de Fomento en coordinación con las comunidades autónomas y representantes del sector.

El ambicioso objetivo que se persigue es el de aumentar la competitividad de la industria y de la economía española en su conjunto, a través del desarrollo de una red intermodal, de potenciar el papel de España como hub de mercancías y de reducir los costes logísticos, entre otras medidas.



ENERO

Feve se integra en Renfe y desaparece

Los ferrocarriles de vía estrecha pasan a depender del operador ferroviario público totalmente.

Tal y como ya tenía previsto el Gobierno desde el verano de 2012, Feve, con sus 800 trabajadores, pasó a integrarse totalmente en Renfe, lo que supuso la desaparición de la sociedad que gestionaba hasta entonces los ferrocarriles de vía estrecha. Mientras que la infraestructura de la empresa pasó a Adif.

ENERO

Inversiones en conexiones ferroportuarias

Los puertos apuestan por el ferrocarril para potenciar su presencia en tierra.

A principios de enero se formaliza el contrato entre el puerto de Bilbao y Comsa para la conexión ferroviaria con la terminal de Pancorbo, en Burgos, entre otras muchas obras que empezaron a proliferar en muchos puertos españoles.



ENERO

Europa, contra la fusión de TNT y UPS

La Comisión europea veta la operación por su impacto sobre la competencia en el mercado.

La Comisión ha considerado que esta unión habría restringido la competencia en 15 de los estados miembros, entre los que no se encontraría España, del servicio de entrega urgente de paquetes pequeños a otros países europeos.

Durante la investigación, UPS propuso ceder las filiales de TNT en los 15 países afectados y abrir al comprador el acceso a su red aérea intraeuropea durante cinco años, pero la Comisión insiste en que esta concentración empresarial perjudicaría a los clientes ya que provocaría un considerable aumento de los precios.

FEBRERO

Transportes Ochoa, en liquidación

La empresa fue liquidada ante la falta de acuerdo entre sus acreedores.

Transportes Ochoa cesó definitivamente su actividad, por falta de acuerdo con los principales acreedores. Tras casi 80 años de vida, la empresa llegó a ser la cuarta empresa del sec-



tor de paquetería de España y con clientes en Portugal y Francia, llegó a contar con una red de medio centenar de delegaciones propias en las principales capitales del país.

MAYO

Norbert Dentressangle adquiere el negocio de Fiege en España

La operación se ciñe únicamente a operaciones logísticas.

Fiege vendió este año a Norbert Dentressangle de su negocio en la Península Ibérica y una parte muy importante del negocio en Italia. Fiege continuará operando por sí mismo los centros de Origo y Arese, cerca de Milán, orientados a los negocios de e-commerce, electrónica de consumo, tecnología y moda.

El acuerdo interesa únicamente a las actividades logísticas, por lo que las operaciones de transporte, de y hacia estos países, así como las actividades de transporte aéreo y marítimo no se incluyeron en el acuerdo.

JULIO

Primeras dificultades de Unipost

El operador postal presenta un ERE que los sindicatos rechazan

2013 fue el principio del fin de Unipost. Este año, el operador postal presentó un expediente de regulación de empleo que los sindicatos rechazaron, en una complicada situación provocada por la fuerte presencia de Correos que le impide competir con las tarifas ofertadas por Correos.

ABRIL

Royal Mail sale a Bolsa

El auge de la paquetería lleva al Gobierno británico a impulsar este movimiento.

Pese a la fuerte oposición de los sindicatos, el gobierno del Grupo Reino Unido sigue adelante con los planes para privatizar el operador postal y darle acceso al capital externo para acometer futuras inversiones, como consecuencia del fuerte crecimiento que viene experimentando, sobre todo en el ámbito del e-commerce internacional, de la mano de GLS, empresa del grupo.



2014

En 2014, Juan Carlos I abdicó la corona en su hijo, Felipe VI. Este mismo año falleció una de las personalidades clave en la historia reciente del país, Adolfo Suárez.

Además, en 2014, España se convirtió en el primer país europeo en el que se dio un contagio del virus del Ébola y Alfredo di Stéfano, el mejor jugador de la historia legendaria del Real Madrid, falleció.

DICIEMBRE

Aparece la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Este organismo se convertirá en 2015 en el máximo responsable para el transporte ferroviario en España.

El Gobierno aprobó, casi con el año cumplido, un Real Decreto por el que se constituye la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y su estatuto. La Agencia asumirá todas las funciones de autoridad ferroviaria responsable de seguridad ferroviaria, y también ejercerá la potestad sancionadora. Así mismo, se encargará de las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario, de competencia estatal y asumirá las competencias de otorgar, suspender y revocar licencias a las empresas ferroviarias.



FEBRERO

FCC sale del sector logístico

FCC Logística pasa a ser Logiters antes de ser vendida a Corpfín Capital

La constructora cierra la venta de su rama de actividades logísticas por un importe de 32 millones, lo que permitirá a FCC reducir su endeudamiento en 27 millones. La operación, sin embargo, queda lejos de las cifras manejadas inicialmente, que situaban el precio de venta en una horquilla entre los 50 y 70 millones de euros. El 10 % de la compañía pasará a manos de los actuales directivos.



ABRIL

Buytrago, en concurso

La empresa empieza a ejecutar expedientes de regulación de empleo

Desde abril, los trabajadores de Transportes Buytrago se vieron envueltos en idas y venidas con expedientes de regulación y noticias contradictorias sobre el cobro de indemnizaciones por las rescisiones de contrato, mientras la empresa vive una situación agónica que se extenderá a lo largo de todo el año.

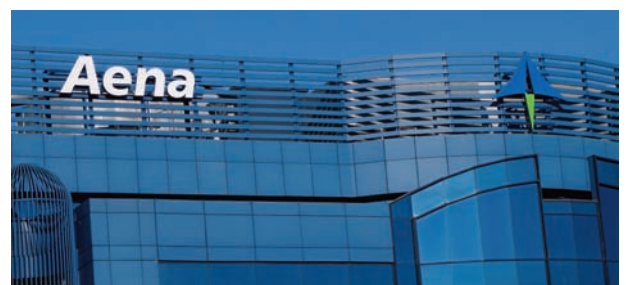
JULIO

Arranca la privatización de Aena

El Gobierno diseña una operación en dos fases

El Consejo de Ministros ha autorizado la entrada de capital privado en Aena, permitiendo en concreto a la entidad pública empresarial Enaire, antes denominada Aena E.P.E, iniciar los trámites para el proceso de entrada de capital privado en la misma.

El proceso se desarrollará en dos fases. La primera etapa de selección de un 'núcleo estable' de accionistas que podrán ad-



quirir conjuntamente hasta el 21%, pasando posteriormente las acciones restantes a una Oferta Pública de Venta (OPV).

ENERO

IV Acuerdo Marco de la estiba

A primeros de año se publica oficialmente el acuerdo alcanzado en 2013.

El Boletín Oficial del Estado publicó en enero el IV Acuerdo Marco de la Estiba, por el que se regulan las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria y que fue suscrito el pasado en julio de 2013 por la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO) y por las organizaciones sindicales Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, UGT, CCOO y CIG.

FEBRERO

Europa declara ilegal el céntimo sanitario

El Tribunal de Justicia de la UE indica que este tributo no cumple las reglas europeas de fiscalidad.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha declarado que el 'céntimo sanitario' que aplican algunas comunidades autónomas españolas es ilegal. Según su criterio, este impuesto incumple la normativa europea en materia de fiscalidad y va contra la Directiva sobre Impuestos Especiales. La sentencia tiene carácter retroactivo.



JULIO

Primeras prohibiciones del descanso semanal en cabina

El sector de fabricación de palets se mueve

Durante el mes de julio, tanto Bélgica como Francia anunciaron su intención de prohibir realizar el descanso semanal de 45 horas en las cabinas de los camiones a raíz de un vacío legal existente en el Reglamento 561/200, que regula este descanso. Fue el primer movimiento de calado para que años más tarde, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declarará contrario a Derecho la realización de los descansos semanales en cabina.

MAYO

BYD revoluciona el mercado europeo de las carretillas elevadoras

Build Your Dreams, fabricante chino de carretillas lanza al mercado europeo unas nuevas carretillas con baterías de litio que permiten recargas parciales sin efecto memoria, garantizando un total de 4.000 ciclos y doble carga diaria.



En la edición de CeMAT 2014, BYD, el mayor fabricante de vehículos de China, lanzaba una nueva gama de carretillas elevadoras que incorporan la tecnología con baterías de litio, y que constituye una novedad en el sector de los equipos de mantenimiento.

Se trata de unas baterías con tecnología propia de fosfato de litio hierro que no requieren prácticamente mantenimiento. Las baterías de litio hierro fosfato no tienen efecto memoria, admiten cargas rápidas y no son necesarios los cambios de batería. De hecho, el fabricante garantiza que, tras ocho años o 10.000 horas de operación, la batería mantiene el 65% de la capacidad de carga inicial.

Los nuevos modelos se han diseñado específicamente para el mercado europeo, pensando en conductores entre 1,8 y 1,9 m que puede darse especialmente en el norte de Europa. Incorpora palancas fáciles de accionar, cabinas completamente cerradas con climatización, y mástiles con alta visibilidad, que en lugar de tener un pistón central, posee dos pistones laterales, que permite que a cualquier altura se pueda ver perfectamente, todo ello contribuyendo al confort y a la seguridad.

BYD ha comenzado a comercializar esta nueva gama en los mercados europeos de Alemania, Holanda, Bélgica, Suiza, Reino Unido, Austria e Irlanda. En el mercado español ya están presentes desde 2017 con gran éxito de ventas.

La gama de contrapesadas disponible a principios de 2017, se ha ampliado con una nueva serie de retráctiles, así como tractores de 5 y 25 toneladas.

Recientemente BYD ha lanzado la primera carretilla del mundo certificada ATEX con batería de hierro fosfato que sigue la nueva norma EN 1755.



JUNIO

VIAL comienza su andadura

El Proyecto VIAL -Vitoria Álava solución logística, se lanzó en 2014 con la vocación de aglutinar todas las infraestructuras especializadas, para convertir Álava en el eslabón mas importante de la cadena logística en Europa.



VIAL es la marca que identifica y aglutina a un conjunto de infraestructuras especializadas y polígonos industriales para usos logísticos, concentrados en Álava y representa la gran oferta logística del País Vasco.

El "espacio logístico más importante del norte de España" cuenta con una ubicación estratégica privilegiada, es la marca que aglutina todas las infraestructuras especializadas, polígonos industriales para usos logísticos de Álava y empresas nacionales y multinacionales que operan en la zona para ser el nexo de unión clave del transporte logístico del norte de España con Europa.

La gran oferta logística del País Vasco marca nace bajo la marca VIAL y cuenta con el impulso de las instituciones vascas, con el objetivo de reforzar el potencial logístico existente desde hace años para convertirlo en el referente logístico del norte de España y un enclave de primer nivel en el mapa logístico de Europa.

Se trata de una oferta 'flexible', adecuada a las necesidades de espacio, con grandes y pequeñas superficies, fachadas- escarpate, etc. y adecuada a las necesidades de ubicación, junto a un aeropuerto de carga como el de Foronda, el cuarto aeropuerto carguero de España, junto a una terminal de ferrocarril de mercancías, un puerto seco, y centros para transportistas, en polígonos de gran actividad industrial.

La oferta se adecua además, a las necesidades de cada actividad, con espacios específicos para la intermodalidad, para el almacenamiento, el transbordo, la distribución y cada uno de los procesos de la cadena logística.

VIAL es una oferta 'única', en un enclave privilegiado del suroeste de Europa. Con un gran potencial de generación de carga en el entorno más cercano, al asentarse en la concentración de empresas industriales más importante del norte de España, entre las que se encuentran importantes multinacionales y con una gran oferta intermodal que abarca todos los modos del transporte.

MARZO

Chronoexpres pasa a ser Correos Express

Le empresa mantendrá su identidad propia dentro del Grupo Correos.

Chronoexpres pasa a denominarse Correos Express y empieza a ofrecer una única cartera de productos de paquetería, que trabajará con dos redes de transporte distintas: la urgente de Correos Express y la red de transporte habitual de Correos.

La nueva marca de transporte urgente sustituye a la marca Chronoexpres, y se mantendrá como una empresa diferenciada e independiente dentro del grupo Correos.



OCTUBRE

Rumores de huelga en el transporte por carretera

En 2014, el sector del transporte pedía la devolución del dinero recaudado por el céntimo sanitario

A lo largo de los meses se sucedieron una serie de tiras y aflojas entre las asociaciones empresariales del sector y Hacienda. El Comité Nacional del Transporte convocó un paro en octubre que finalmente fue desconvocado cuando Hacienda se comprometió a devolver el importe íntegro de las cantidades recaudadas por el céntimo sanitario.

OCTUBRE

Competencia abre expediente sancionador a Renfe Mercancías

La CNMC ha incoado expediente sancionador contra Renfe Operadora, Transportes Ferroviarios Especiales y seis filiales por posible abuso de posición dominante y reparto de mercado.

El organismo estima que este abuso se habría llevado a cabo mediante la aplicación a empresas asociadas a AEFP de condiciones comerciales discriminatorias en relación con otros clientes en la prestación de servicios de tracción o en el alquiler de vagones.

2015

2015 se convirtió en un año de recuperación incipiente para la economía española después de una grave crisis económica.

En marzo, tuvo lugar la tragedia del avión de Germanwings. Este año también se fue estrechando el cerco sobre la familia de Jordi Pujol, con varios imputados y visitas constantes a los juzgados, en pleno desafío soberanista que el Tribunal Constitucional consiguió frenar de momento.



OCTUBRE

Ere en Adif

El Gobierno pretende sanear la estructura del gestor de la infraestructura ferroviaria.

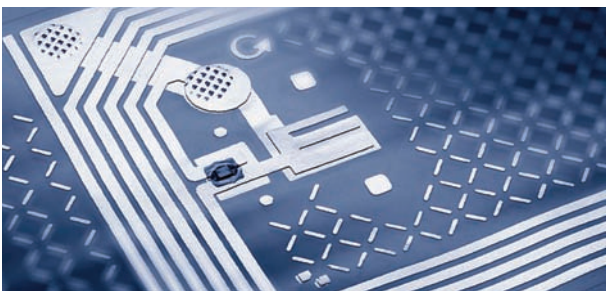
Adif ha reservado en sus presupuestos de 2015 una partida de 19,5 millones para aplicar un nuevo Expediente de Regulación de Empleo que superó los 300 trabajadores, para sanear económicamente la empresa a través de procesos de ajuste orientados a contener la deuda y reducir el gasto.

JUNIO

Inditex extiende la RFID a todas las tiendas de Zara

Tras arrancar en 2014, el grupo textil sigue apostando por esta tecnología.

Inditex arranca en 2015 un plan para extender el uso de la radiofrecuencia a todas las 1.500 tiendas de su principal enseña, Zara, con vistas a implantar la RFID también en otras marcas del grupo textil a partir de 2016.



NOVIEMBRE

El fondo Miura Private Equity adquiere Sor Ibérica

El movimiento implica que las dos familias fundadoras abandonen el fabricante de semis.

La firma de capital riesgo con sede en Barcelona, Miura Pri-

vate Equity, se ha hecho con el 90% del capital de la valenciana Sor Ibérica, con sede en Alzira, especializada en la fabricación de semirremolques para el transporte frigorífico, lo que implica la salida del accionariado de la empresa las familias Suñer y Martinavarro, que permanecían en el capital desde su fundación hace 45 años.

ABRIL

XPO Logistics adquiere Norbert Dentressangle

El operador norteamericano salta el charco para hacerse con la francesa.

XPO Logistics ha adquirido la compañía francesa de logística y transporte Norbert Dentressangle por 3.240 millones, en una operación que culminará en el segundo semestre de 2015.



JULIO

Barloworld Logistics pasa a ser Atrian Supply Chain

Barloworld pasa a operar como una división de Atrian Technical Services.

La filial española de Barloworld Logistics ha cambiado oficialmente su denominación social por la de 'Atrian Supply Chain' este mes de julio, con lo que el operador ya está integrado oficialmente en la compañía Atrian Technical Services (ATS), perteneciente al fondo de inversión PHI Industrial, y ha

JUNIO

VGP aterriza en el mercado español

El desarrollo de VGP en el mercado español, comienza en junio de 2015, de la mano de Joan Lacosta, director general de GSE.



El grupo VGP comenzó su andadura europea en 2002 gracias a Jan Van Geet, CEO y máximo accionista del grupo, logrando una exitosa trayectoria en Centroeuropa y, muy especialmente, en Alemania, donde la filosofía y el formato de negocio de VGP le proporcionan un rotundo éxito con el desarrollo de una veintena de parques logísticos.

Su formato ágil, de empresa familiar, así como la implantación en el mercado alemán, llevan a Jan Van Geet a plantearse la expansión al sur de Europa, concretamente a España, donde la crisis financiera de 2008 y el frenazo a nuevos desarrollos en el sector inmologístico, aunados al potencial de crecimiento resultante, le llevan a focalizar su idea de expansión en el mercado español.

El desarrollo de VGP en España se produce de la mano de Joan Lacosta, por entonces director general de país en GSE, en junio de 2015.

La primera gran operación se realiza en San Fernando de Henares, con la compra de 22 ha de suelo, y, en diciembre de 2016, se cierra la compra del parque de Mango en Lliçà d'Amunt, con otros 150.000 m² de suelo en dos parcelas, con entrega del primer edificio prevista para octubre de 2018. En mayo de 2017 se lanza la primera nave en especulativo, de 23.000 m², en San Fernando de Henares, con gran éxito de comercialización, y una segunda nave de 40.000 m², cuya construcción comenzará este próximo mes de junio.

Por otra parte, VGP ha alcanzado un acuerdo con la empresa DSV, para hacer un desarrollo llave en mano de una nave de crossdocking de 12.500 m² que se entregará a finales de 2018. Un balance muy satisfactorio en la corta trayectoria en España, que ha permitido multiplicar por cuatro el volumen de construcción en 2018.

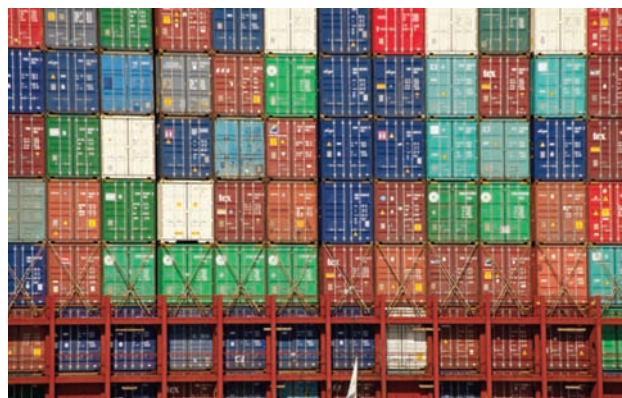
empezado a operar como una división de la misma.

AGOSTO

FedEx se lanza a por TNT

La norteamericana se hace con TNT tras varios intentos

La norteamericana Federal Express ha llegado a un acuerdo para comprar a su competidor holandés TNT Express por 4.400 millones de euros en efectivo, lo que ayudaría a la compañía de Memphis a expandir su presencia en Europa. Anteriormente, UPS también intentó esta misma compra sin éxito.



NOVIEMBRE

Concentración en el transporte marítimo de contenedores

Las cinco navieras más importantes de todo el mundo copan casi la mitad del tráfico mundial de contenedores

Actualmente, las tres navieras con mayor peso en el transporte marítimo de contenedores, Maersk, MSC y CMA CGM, alcanzan una cuota de mercado del 38%. Si, además, se incluyen las dos siguientes, Hapag-Lloyd y Evergreen, la cuota de mercado sube hasta el 48%, cuando una década antes la penetración de estas cinco navieras era del 37%. El dato implica una tendencia hacia la concentración en este segmento.

JULIO

Multa de Competencia en el transporte frigorífico

El organismo regulador estima que se ha producido fijación de precios en el sector.

La CNMC ha sancionado con un total de 8,85 millones de euros a 12 empresas del mercado de transporte de frigoríficos por carretera y a la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (ATFRIE) por una sujeta fijación de precios en el mercado de transportes frigoríficos de mercancías por carretera que se llevó a cabo de forma continuada entre 1993 y 2012.

ABRIL

Nueva normativa europea de pesos y dimensiones

La norma contempla rediseño de la cabina y el exceso de pesos y dimensiones cuando contribuya a la eficiencia del transporte y la seguridad vial.

El Consejo de la Unión Europea ha dado el visto bueno, en su reunión de viernes 20 de abril, a las modificaciones en la Directiva 96/53/CE por la que se regulan los pesos y dimensiones en el transporte por carretera a nivel comunitario.

Para ser adoptada, la nueva normativa tenía que ser aprobada por Consejo y Parlamento europeos, organismo que ya se había mostrado conforme en la votación celebrada el 10 de marzo, y que ahora ha quedado ratificada y entrará en vigor 20 días después de su publicación en el Diario Oficial de la UE.

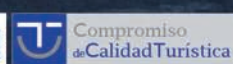
Según la nueva directiva, los vehículos industriales podrán exceder los límites de longitud y peso actuales con la finalidad de mejorar la eficiencia del transporte, mediante un ahorro sustancial en el consumo de combustible, y la seguridad vial.

FEBRERO

A vueltas con la estiba

La reforma del régimen laboral de la estiba provoca tensiones en los puertos españoles.

En febrero, Coordinadora planteó una huelga que luego desconvocó tras negociaciones de última hora al máximo nivel para adaptar el régimen laboral de los trabajadores del sector de manipulación de mercancías en los puertos. A lo largo del año, las partes intercambiaron propuestas sin que se llegase a un acuerdo definitivo que aclarase la situación, con lo que se llegó a un impasse.





2016

En 2016, Artur Mas propone a Carles Puigdemont como su relevo en la presidencia de la Generalitat de Cataluña. Pedro Sánchez fracasa en su intento de acceder a la presidencia del Gobierno en un Parlamento fracturado. Mariano Rajoy sería nuevo presidente del Gobierno después de la repetición de las elecciones generales. 2016 fue el año también de los 'Papeles de Panamá'.

NOVIEMBRE

Íñigo de la Serna, nuevo ministro de Fomento

Rajoy elige al alcalde de Santander para tomar las riendas del departamento.

El hasta entonces alcalde de Santander, Íñigo de la Serna, fue el elegido para ser el nuevo ministro de Fomento. Se trata de una de las seis caras nuevas que se incorporan al Gobierno de Mariano Rajoy. De la Serna da el salto al Gobierno tras haber ejercido como alcalde de Santander desde el año 2007.



ENERO

Europa aprueba la compra de TNT por FedEx

Tras fracasar el anterior intento de UPS, FedEx acaba haciéndose con TNT.

La Comisión Europea ha dado luz verde a la compra de TNT Express por parte de FedEx, según han anunciado ambas compañías. Después de realizar una exhaustiva investigación, la CE ha llegado a la conclusión de que la operación de compra "no plantea ningún problema de competencia".

ENERO

300 años de Correos

El operador celebra su tercer centenario centrada en su transformación digital.

Correos conmemora este año los 300 años de su constitución en 1716 como servicio postal mientras trabaja en su conversión en 'e-Correos', un operador del negocio y el comercio digital, para sortear el descenso que registra la tradicional actividad de envío de cartas.

JUNIO

ID Logistics compra Logiters

El operador francés continúa así su procesión de expansión a nivel internacional.

ID Logistics y el fondo de capital privado Corpfm Capital han firmado un acuerdo por el cual ID Logistics adquiere el 100% de Logiters, compañía que gestiona actualmente más de 50 plataformas logísticas con 750.000 m² de capacidad, cuenta con 3.300 empleados y ha obtenido unos ingresos de 250 millones de euros en 2015.



ABRIL

GLS adquiere ASM

La alemana potencia su presencia en España a través de esta adquisición.

La filial española de GLS, perteneciente al holding del Correo británico Royal Mail, ha adquirido la empresa española de paquetería express ASM Transporte Urgente, por un precio de 71 millones de euros.

Con esta adquisición, GLS Spain aumenta de forma significativa su tamaño y envergadura, lo que le permitirá ofrecer un servicio integral tanto a nivel nacional como internacional.

JULIO

Multa europea a los fabricantes de camiones

La Comisión Europea cree que en el sector ha existido un cártel.

La Comisión Europea ha impuesto una multa de 2.930 millones de euros a los fabricantes de camiones MAN, Volvo, Renault, Daimler, Iveco y DAF, por participar durante 14 años en un cártel de precios.

El organismo europeo impone la mayor multa por prácticas anticompetitivas de su historia al considerar "inaceptable" que estas multinacionales del sector, que representan nueve de cada diez camiones producidos en Europa, "hayan formado parte de un cártel en lugar de haber competido unos contra otros".



ENERO

Merlin a por los activos inmologísticos de Saba

Tras tiras y aflojas esta importante operación por la que Saba se desprendía de sus activos inmobiliarios acabó fructificando.

Saba ha formalizado el acuerdo definitivo con Merlin Properties para la venta de su división de parques logísticos por un importe de 115 millones de euros.

En la transacción se incluyen los activos de Cim Vallès en Barcelona y Lisboa Norte en Portugal, así como las participaciones en el Parque Logístico de la Zona Franca de Barcelona, Sevisur en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Sevilla, y Arasur en Álava.

JUNIO

¡GSE está de vuelta en el mercado español!

La constructora lleva más de 40 años especializado en el diseño y la construcción inmobiliaria y en España, donde está presente desde 1998, ha construido más de 900.000 m².



GSE ha sido de las pocas constructoras especializadas en proyectos llave en mano para el sector logístico que han sobrevivido a la crisis. Para resistir en un entorno hostil en estos años, han sido claves tanto su experiencia en otros mercados, como su diversificación geográfica con ocho filiales internacionales, especializadas en varios sectores, como el Logístico, Industria, edificios de Actividad o Terciario.

GSE lleva más de 40 años especializado en el diseño y construcción inmobiliaria y cuenta con 350 colaboradores de los que 200 son ingenieros de 16 nacionalidades distintas.

Tres de cada cuatro clientes de GSE en España son promotores o inversores y el resto corresponden a usuarios directos en propiedad, en una tendencia que ha ido consolidándose en la última década, en particular en el sector logístico, donde los operadores han preferido dedicar sus recursos a su propia actividad, para operaciones de crecimiento orgánico o externo, y no a la promoción directa de sus propias naves.

Tras dos años y medio con un gran nivel de inversión en activos existentes, el mercado ha vuelto a demandar nuevas instalaciones "a medida" e incluso para desarrollo especulativo, como consecuencia de la falta de activos de 'clase A'.

Los clientes de GSE saben de su capacidad de movilización y acompañamiento en sus proyectos, y saben que también pueden confiar en un grupo sólido, tanto a nivel financiero como de seguros y garantías.

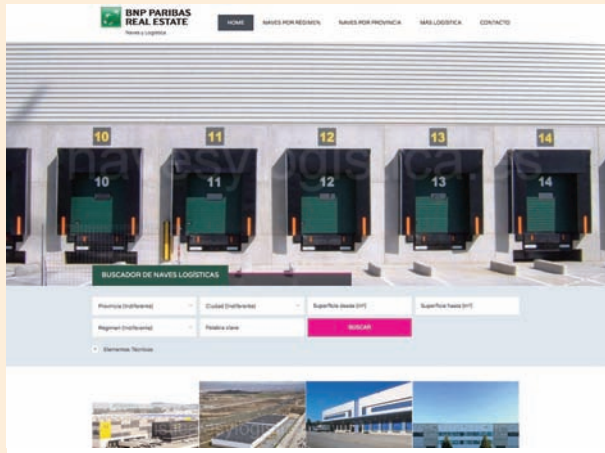
En España, GSE lleva desde el año 1998, habiendo construido más de 900.000 m², de los que un 58% corresponden a proyectos "llave en mano" y un 42% para multi-inquilinos "en especulativo".

En un momento en el que aparecen nuevos actores, GSE apuesta nuevamente por la experiencia de sus profesionales y coloca a GSE como un actor que entiende el llave en mano como un compromiso total y duradero con sus clientes.

MARZO

BNP Paribas presenta su nueva web con la oferta en activos logísticos para el mercado español

El nuevo espacio web (www.navesylogistica.es) que permitirá a los profesionales acceder a una amplia oferta de naves logísticas de manera ágil.



BNP Paribas Real Estate, en lo que será una de las grandes apuestas de la consultora inmobiliaria para el ejercicio 2016, refuerza su departamento de Logística con el desarrollo y lanzamiento de una nueva página web de naves logísticas en España.

Se trata de una iniciativa pionera en España, que a través de este nuevo portal dirigido a los usuarios y operadores logísticos, nace con el objetivo de cubrir un segmento en la oferta de naves para el sector logístico, que está experimentando un importante desarrollo en el mercado español, y que se convertirá en una de las actividades clave en el negocio de consultoría de la firma.

El objetivo principal de BNP Paribas Real Estate con este portal será ofrecer a sus clientes un espacio profesional y especializado en el que buscar, publicar, destacar y posicionar sus inmuebles más exclusivos dentro del territorio nacional. Se plantea por lo tanto, como un escaparate no solo para estos clientes si no para atraer a nuevos interesados en productos del sector.

Por el momento, los productos que se ofrecen en la web se ubican en Madrid, Barcelona y Valencia en un primer momento, aunque al tratarse de un desarrollo que está en una primera fase, existe la posibilidad de su adaptación a los posibles nuevos requerimientos por parte de los clientes y visitantes del portal.

En opinión de Jean Bernard Gaudin, director Nacional del Departamento Industrial y Logístico de BNP Paribas, supone "una gran oportunidad para consultar las ofertas logísticas destacadas de una forma rápida, cómoda e intuitiva".



SEPTIEMBRE

Nueva plataforma de Lidl en Alcalá

Las instalaciones son las más avanzadas de la empresa en toda Europa.

El centro logístico tiene una superficie construida de 71.800 m². Junto a una zona de almacenaje convencional con capacidad para 10.000 palets y cámaras de frío de varias temperaturas, de +18°C a -26°C, que ocupan 12.000 m². También dispone de una zona logística equipada con sistemas automatizados que incluye un silo de 40 m de altura y capacidad para más de 50.000 palets.

ABRIL

Llega el primer megacamión a España

Acotral es la empresa pionera en la introducción de estos vehículos.

La empresa malagueña Acotral, interproveedor de transporte de Mercadona, que ha venido defendiendo en los últimos años en todos aquellos foros y reuniones en los que ha participado, la conveniencia de permitir la circulación de los megacamiones, ha sido la primera empresa de transporte en poner en circulación un camión de 25,25 metros y 60 toneladas por las carreteras españolas, en un servicio comercial.



ABRIL

La potencia del e-commerce

Alibaba se hace con el primer lugar en ventas al por menor en internet.

El gigante chino Alibaba, compañía de ventas al por menor a través de internet, ha superado al grupo estadounidense de superficies comerciales Walmart en volumen anual bruto de mercancías vendidas. La empresa acapara en este momento las tres cuartas partes del mercado chino.

2017

2017 fue el año en que Donald Trump relevó a Barack Obama como presidente de los Estados Unidos y Emmanuel Macron hizo lo propio con François Hollande.

Las Ramblas de Barcelona sufrieron un grave atentado terrorista yihadista en pleno proceso separatista.



ENERO

Primera operación con CMR electrónico en Europa

Primafrío es el encargado de realizar el primer trayecto de Europa en el que se utiliza el e-CMR.

El nuevo documento sustituye a la antigua carta de porte en papel que los cargadores y transportistas han utilizado tradicionalmente. Los cuerpos y fuerzas de seguridad de toda Europa podrán controlar la información de los vehículos de transporte, y seguir a los camiones en tiempo real por toda Europa a través de dispositivos móviles.



ENERO

Hacienda ordena la devolución del céntimo sanitario

El Gobierno cumple a regañadientes lo estipulado por el Tribunal Supremo.

En total, el Estado debe devolver más de 13.000 millones de euros por el Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, contrario a la normativa comunitaria recogida en la directiva 92/12/CEE.

FEBRERO

Fomento nombra coordinador para el Corredor Mediterráneo

El ingeniero catalán Juan Barios Baquero ha sido el elegido para este puesto.

Baquero, quien fuera jefe de la demarcación de carreteras del Estado en Cataluña, ha sido nombrado coordinador del Corredor Mediterráneo por el Ministerio de Fomento.

Las autonomías por las que discurre la infraestructura habían solicitado en varias ocasiones la introducción de esta figura, con el fin de que les informara de la evolución de la infraestructura.

ABRIL

Entra en servicio las nuevas alianzas de las navieras

La integración de las navieras marca el camino hacia una nueva etapa en transporte marítimo.

El 1 de abril de 2017 comienzan a operar THE Alliance, Ocean Alliance y 2M, lo que marca una nueva etapa en el sector del transporte marítimo de mercancías.

Las navieras se concentran para operar redes conjuntas. Mientras THE Alliance agrupa a Hapag-Lloyd, K Line, Mitsui O.S.K. Lines, NYK Line y Yang Ming, Ocean Alliance reúne a Cosco, Evergreen y OOCL. Por último, 2M integra a Maersk y MSC, aunque han iniciado una cooperación estratégica con HMM.





ABRIL

El puerto de Ferrol acoge la primera operación en la Terminal de Contenedores del puerto exterior

MacAndrews ha descargado 90 contenedores vacíos y ha cargado 20 con productos del sector forestal, con destino a Polonia.



La Terminal de Contenedores de Ferrol, situada en el Puerto Exterior de Ferrol, ha acogido el jueves 6 de abril su primera operativa con la llegada del buque Enforcer procedente del puerto británico de Tilbury, que ha recalado en la dársena auxiliado por el remolcador Ibazábal 5.

En concreto, se han descargado 90 contenedores vacíos para próximas operaciones de carga de mercancía, y se han cargado 20 contenedores con productos del sector forestal, con destino a Polonia.

Para realizar estas maniobras en la embarcación, que cuenta con capacidad para 750 TEUs, se han utilizado las dos grúas de muelle con las que cuenta la terminal, así como cuatro grúas de patio RTG y dos Reach-Staker.

La naviera MacAndrews, que ha recibido la aprobación para la prestación del servicio de consignación de buques en la instalación portuaria, se ha estrenado en la terminal con esta escala, como paso previo al comienzo de un servicio semanal permanente de contenedores dentro de su línea Scan Baltic, para enlazar el noroeste de España con Escandinavia, Polonia y el Reino Unido.

Casi un año después, en mayo de 2018, MacAndrews ha puesto en marcha el servicio semanal hacia Canarias y el norte de Europa con una línea regular con dos escalas semanales en la terminal de contenedores Yilport del puerto exterior de Ferrol.

La puesta en marcha de este servicio permitirá mejorar los tiempos de tránsito y reducir los costes del transporte terrestre.

La terminal de contenedores de Ferrol es una de las de mayor calado del Atlántico europeo.

Yilport Ferrol, perteneciente al Grupo Yildirim, adquirió en 2015 esta instalación, que en la primavera de 2017 acogió la primera operativa, realizada también por MacAndrews.

MAYO

Publicado el Real-Decreto de reforma de la estiba

La norma ha generado una gran polémica y deja a los puertos al borde del conflicto.

En medio de grandes tensiones entre los estibadores, el Gobierno y la patronal por la negociación de la reforma de la estiba, Fomento publica el 13 de mayo el nuevo Real Decreto, convalidado poco después por el Congreso.

La decisión abre una nueva brecha con los trabajadores, que deben negociar con Anesco el V Acuerdo Marco del sector.



DICIEMBRE

Plan estratégico para Renfe Mercancías

Los planes de Fomento incluyen la privatización de la mano de un socio logístico.

Renfe ha cerrado 2016 con pérdidas de 33 millones de euros y ha perdido en su filial de mercancías un 30% del mercado del transporte de carga en tren desde 2005.



AGOSTO

Tesla Semi, ¿mito o realidad?

Durante 2017 se sucedieron los pedidos de este novedoso camión eléctrico y semiautónomo.

Tesla presentó un vehículo que pretende revolucionar las operaciones de transporte de mercancías por carretera. A la presentación sucedieron multitud de anuncios de empresas

que han reservado unidades del nuevo camión, como Pepsi, Girtelka o UPS, entre otras

NOVIEMBRE

Joint venture de CBRE y Montepino

Ambas empresas crean una sociedad conjunta para el desarrollo de activos logísticos

CBRE Global Investors y Montepino han creado una joint venture para desarrollar y gestionar una cartera de activos prime dentro del ámbito logístico en las principales zonas geográficas de España. Con esta iniciativa, concentrada inicialmente en el mercado madrileño, CBRE afianza su estrategia de crear activos core en mercados de oferta limitada



ENERO

Medway conecta el puerto de Sines con Madrid

El sector de fabricación de palets se mueve

En enero se ha puesto en marcha la circulación del primer tren de contenedores de Medway, actual denominación del operador portugués CP Carga adquirido por MSC Rail en el año 2016, con conexión entre el puerto de Sines y Madrid, con un convoy de 29 vagones, 61 TEUs y una longitud de 527 metros.

JUNIO

Crisis en la estiba

La huelga de junio supuso la división de las empresas estibadoras.

El mes de junio de 2017 se aventuraba difícil para el sistema portuario español después que los sindicatos señalaran el día 2 de junio que los estibadores irían finalmente a la huelga, después de no haber logrado un acuerdo con la patronal Anesco 24 horas antes. La propuesta de la patronal no convenció a los sindicatos y en la huelga, los trabajadores no secundaron los paros en las terminales de aquellas empresas que, dejando a un lado el posicionamiento de la patronal, habían aceptado sus condiciones.

JUNIO

TSB cumple 50 años

El operador ha puesto en valor sus primeros cincuenta años de actividad.



TSB, operador especializado en el sector de paquetería industrial, transporte y logística, celebraba en el mes de junio en sus instalaciones de Castellbisbal, un acto para conmemorar los 50 años de la empresa.

Pere Cristóbal, consejero delegado de TSB, junto al director comercial Joan Serra, pasaron revista a los 50 años de actividad, que se inició en 1967 bajo la denominación comercial de Transabadell, con tráficos locales.

En las décadas de los '70 y '80 se acomete el desarrollo de la estructura nacional, con las primeras corresponsalías. Se abre el centro de Madrid y más adelante en Bilbao, de forma que el aumento de los volúmenes, traen consigo los primeros corresponsales en exclusiva.

Ya en los '90 se produce el primer cambio generacional en la gestión de la empresa, para acometer la primera reestructuración a partir del 2000, con el rediseño de la gestión y la apertura de delegación propia en Valencia, llegando a 2008 en que se alcanzan los 90 millones de facturación y se comienzan las primeras líneas de tráfico internacional.

El segundo punto de inflexión, llegaría en 2010, con la apuesta por la calidad como eje central, que se proyecta en el actual plan estratégico de la compañía, que apuesta por ganar cuota en los tráficos con Europa, que a día de hoy suponen un 10% del total, con el objetivo de llegar al 20% y por la implantación de un modelo de gestión FQM basado en la calidad.

La estructura actual con una plantilla de más de 1.000 empleados, 52 delegaciones en la península, 18 centros de almacenaje, de los que cinco son APQ y uno, el de Camarma de Esteruelas en Madrid, con grado Seveso, una flota de 900 vehículos, 8 millones de puntos de entrega y más de 3 millones de envíos realizados en el último año, dan idea de la evolución de este medio siglo de actividad.

El operador ha cerrado 2017 con una cifra de ventas de 160 millones de euros, que se inscribe en el crecimiento sostenido de los últimos años del 8% respecto al año anterior y con una previsión de aumento del 10% en este próximo periodo.



NOVIEMBRE

Puertos del Estado cumple 25 años de un "modelo novedoso y de éxito"

La actual regulación del sistema portuario se basa en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en sus modificaciones de 1997 y del 2003.



En noviembre se cumplían 25 años de la publicación oficial de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que entró en vigor en diciembre de 1992 y que vino a sustituir a un modelo de gestión portuario en el que coexistían tres modelos diferenciados.

Así, por un lado los puertos de Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia disponían de un régimen de autonomía y estaban gestionados por unos organismos públicos denominados Puertos Autónomos. El resto de puertos de interés nacional, hasta un total de 23 puertos, se gestionaban de forma más centralizada, a través de las Juntas de Obras de los Puertos que dependían del entonces Ministerio de Obras Públicas. Por fin, un órgano centralizado en Madrid, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, englobaba al conjunto restante de puertos que ni siquiera tenía personalidad jurídica propia.

En la actualidad la regulación de la estructura y la gestión del sistema portuario se basa en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en sus modificaciones de 1997 y del 2003. Hoy en día, el Sistema Portuario español de titularidad estatal está formado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control corresponde al Ente Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

Puertos del Estado celebró este aniversario con un concierto que tuvo lugar en la sede de la Fundación Albéniz de Madrid al que asistieron la mayor parte de los presidentes de todas las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general, el propio presidente de Puertos del Estado, el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y el ministro de Fomento.

DICIEMBRE

El Tribunal de Justicia de la UE acaba con el descanso semanal en cabina

Prohíbe la realización del descanso semanal de al menos 45 horas en cabina a través de una sentencia hecha pública en diciembre.

Para el máximo organismo judicial europeo "el Reglamento de la Unión que armoniza las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera contiene manifiestamente la prohibición de que los conductores tomen los períodos de descanso semanales normales en el vehículo". Según el Tribunal, "una cabina de camión no parece constituir un lugar de descanso adaptado a períodos".

ABRIL

Colonial y Axiare aprueban su fusión

Los consejos de administración de Colonial y Axiare han informado esta semana a la CNMV que han aprobado el proyecto común de fusión de ambas entidades.

Con este paso, el movimiento empresarial queda pendiente de la aprobación de las juntas de accionistas de ambas compañías, algo que parece cantado, ya que Colonial tiene el 86,86% del capital social de la socimi Axiare. La operación implicará la extinción de Axiare mediante su disolución sin liquidación y la transmisión en bloque de todo su patrimonio a Colonial.



JUNIO

STEF se hace con Transports Badosa

STEF Iberia ha adquirido el 100% de Transports Badosa, empresa gerundense especializada en el grupaje a temperatura controlada.

De esta forma, se posiciona en Gerona y refuerza su actividad de grupaje, que se establece como uno de los pilares de su desarrollo actual en España.

2018

2018 es un año inestable para España. Pese a que la crisis económica parece, más o menos, superada, nuevas convulsiones territoriales y políticas sacuden el país.



ENERO

Peajes en Guipúzcoa

Tras su entrada en vigor en enero, la Justicia los declara ilegales en abril.

Desde enero, las nuevas tasas afectan a los vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA dedicados al transporte de mercancías que circulan por la A-15 que une Navarra y Guipúzcoa entre el enlace de Bazkardo en Andoain y el enlace con la AP-8 y la GI-41 en Astigarra, así por la N-1 entre el enlace sur de Andoain y el enlace norte de Andoain y entre el límite con Navarra en Echegarate y el enlace sur de Idiazábal, pese a que en abril, el El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco los declaró ilegales.

JUNIO

Unipost echa el cierre

El administrador concursal sigue trabajando.

Poco a poco, los plazos de los expedientes de regulación de empleo de Unipost se han ido cumpliendo, a la espera de que el administrador concursal decida el cierre y proceda a vender los bienes de la sociedad.

FEBRERO

Transportes Souto en concurso

Antes, la empresa gallega intentó un acuerdo con los acreedores.

Transportes Souto parece abocada a la liquidación, después de solicitar el concurso de acreedores ante la imposibilidad de alcanzar un acuerdo con sus acreedores..



MARZO

Multa a diez paqueteras

Competencia detecta pactos de "no agresión".

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha descubierto a través de inspecciones en las sedes de varias compañías y la comprobación de miles de correos electrónicos y de mensajes de Whatsapp que diez empresas de mensajería y paquetería han constituido diversos cárteles para repartirse los clientes empresariales entre sí por medio de acuerdos de comercialización.

MARZO



GLS integra Redyser como filial de ASM

La alemana potencia su presencia en España a través de esta adquisición.

la alemana General Logistics Systems B.V. (GLS), que, a su vez es la división de paquetería en Europa de Royal Mail, el operador postal británico, ha adquirido el total de las acciones de la empresa de paquetería urgente Redyser Transporte por 16,5 millones de euros.

Con esta operación, así como con la adquisición de ASM Transporte Urgente efectuada en junio de 2016, GLS Spain, filial de la paquetera germana en España, ampliará su oferta en el territorio español y fortalecerá su posición en el segmento de la paquetería urgente

Mantenemos
nuestro
espíritu digital...



... por eso

A partir de ahora, los MONOGRAFICOS
los va a tener también al alcance de la mano

- Información y análisis en profundidad
- Triple difusión
revista digital
en formato web y ... en edición impresa
- Programación ampliada para 2018

**NUEVA
EDICION
IMPRESA**
¡SUSCRIBASE!

cadena de suministro

Información Just In Time ¡En cualquier sitio, en cualquier momento!