

## La logística se prepara para el duro 'día después' tras el parón económico

Optimizar costes, mejorar procesos y digitalización, aspectos clave para el necesario reajuste del sector



El sector reclama medidas urgentes para atenuar el impacto del Covid-19. Foto: Puerto de Valencia PAG.10-13



**Alejandro Sánchez**  
Dir. Cad. de Suministro Aecoc

**“LA COLABORACIÓN ENTRE CARGADORES Y TRANSPORTISTAS ES ESENCIAL”**

Páginas 8-9

**OPER. LOGÍSTICOS** / 24

Aza Logistics refuerza su apuesta por el sector farma

**CARRETERA** / 27

La cántabra Transportes Arrubor amplía instalaciones

**CARRETERA** / 28

Transmaraña abrirá un nuevo almacén en su sede de Gijón

### Hipertrans proyecta desarrollar un centro logístico en Toledo

Hipertrans, compañía de transportes especiales con sede central en Madrid, proyecta poner en marcha un centro logístico para maquinaria de grandes dimensiones en Ocaña (Toledo). La empresa ha adquirido una parcela de 250.000 metros cuadrados, que cuenta con una nave de 55.000 metros cuadrados y 15 metros de altura, para desarrollar servicios de almacenaje y valor añadido. PAG 20

### La carretera crece en el País Vasco más que la media nacional

El transporte de mercancías por carretera en el País Vasco disparó su actividad a lo largo del pasado año. El tráfico con origen o destino en esta comunidad autónoma volvió a superar los 100 millones de toneladas, con un crecimiento del 6,6 por ciento, lo que supone dos puntos porcentuales por encima de la media nacional. Se trata del mejor registro de la serie histórica desde el año 2010. PAG 25

### El coronavirus asesta un duro golpe a la logística del automóvil

La producción mundial de vehículos, con una parada prácticamente total de las plantas, podría caer en torno a diez millones de unidades y el mercado tardaría cuatro o cinco años en recuperarse, según advierten diferentes analistas. La industria auxiliar de automoción y la logística analizan distintos escenarios y han solicitado a los gobiernos el apoyo para la recuperación del sector. PAG 30

Trabajamos contigo para ofrecerte soluciones cuando lo necesitas.

Somos espacio, somos futuro.

MERLIN PROPERTIES

## MESA de Redacción

**Petronieves**, siguiendo las medidas restrictivas para evitar el contagio del coronavirus, ha adaptado su oferta para facilitar la labor de los transportistas en esta difícil coyuntura. Las estaciones de servicio de la red con atención personal permiten el acceso al baño, siempre que sea posible, con excepción del horario nocturno. Además, las duchas están habilitadas en Zaisa, Zona Franca, Parets del Vallés y Nanclares, informan desde Petronieves. Incluso, añaden, cuentan con comida para llevar en Petronieves Sesrovires, San Andrés de la Barca, Zona Franca, Masquefa, Nanclares, Zaisa y Vallirana.

**Michelin y AS 24**, la red europea de estaciones de servicio, filial del Grupo Total, se unen para lanzar 'Fleet Diag 24'. Esta nueva herramienta permite una verificación automática de los neumáticos cuando los camiones pasan en las estaciones de servicio de AS 24 equipadas con el dispositivo. El objetivo de este servicio, comercializado por la filial del Grupo Total es optimizar el mantenimiento de los neumáticos gracias a los controles automatizados de la presión de aire y el desgaste de los mismos. La inspección no requiere ninguna acción del conductor o de la persona encargada del mantenimiento.

## OBITUARIO

## Federico Martín



Federico Martín, 'Fede' para todos, falleció el 3 de abril, tras luchar contra una complicada enfermedad. Afectado en el trato y muy querido en el sector del transporte por carretera, que le recuerda como "hombre emprendedor e imaginativo". No solo fue un gran empresario, expandiendo la empresa familiar Transportes Martín, creada hace casi un siglo. Su labor fue más allá. Presidió durante años lo que hoy es CETM Cisternas, uno de los puntales de la Confederación, en la que también ostentaba el cargo de vicepresidente. Además, tuvo la visión de crear un espíritu empresarial que condujo a la colaboración entre empresas. Descansa En Paz.

## JONÁS



## SE MUEVEN



Miguel Ángel Gómez

El Consejo de Administración del Puerto de Castellón nombra al capitán marítimo de la dársena, Miguel Ángel Gómez, como vicepresidente de este órgano de gobierno, en sustitución de Sebastián Pla Colomina, y a petición de este último.



Burkhard Eling

Burkhard Eling, CFO de Dachser, será el nuevo CEO de la empresa a partir de 2021. Planificó, junto a Michael Schilling y Bernhard Simon, las actividades de integración posteriores a la compra de Azkar (hoy Dachser Iberia).



Rainer Wittenfeld

LUG ha nombrado a Rainer Wittenfeld codirector gerente de la compañía de *handling* de carga aérea. Además, mantiene su posición como director gerente de Perishable-Center & Co. Betriebs KG en el aeropuerto de Frankfurt.



Hans Schäfer

Hans Schäfer, director general de ventas globales de Hapag-Lloyd, ha sido nombrado director ejecutivo principal de la región de Asia, cargo que se hará efectivo a partir del 1 de julio. Schäfer se incorporó a la compañía hace 26 años.



Robert Berganus

Imperial Logistics International ha designado a Robert Berganus para el desempeño del nuevo puesto de director general operativo de contratos logísticos. Berganus reportará directamente al CEO de la compañía Hakan Bicil.

## DEBATE

SÍ

Jaroslav Narkevi  
Ministerio de Transportes de Lituania

Ante el contexto del mercado de transporte europeo, afectado por la crisis sanitaria, Lituania, junto con los países de la UE con ideas afines como Bulgaria, Chipre, Letonia, Polonia, Malta, Rumania y Hungría, pide una paralización de la tramitación del Paquete de Movilidad hasta que termine la pandemia y se evalúe su impacto en el sector del transporte. La gran mayoría de las empresas de transporte por carretera en la UE son pequeñas y medianas empresas, especialmente vulnerables. La UE debería centrarse en apoyar a estas empresas ante la dramática situación en la que nos encontramos ahora, al igual que ayuda a las compañías aéreas modificando la legislación pertinente. En cambio, vamos a adoptar el Primer Paquete de Movilidad cuyas disposiciones, combinadas con las secuelas de la pandemia, literalmente pondrán fin a muchas empresas europeas de transporte por carretera. La escala exacta de este impacto ahora es difícil de predecir.

## ¿Se debería atrasar el Paquete de Movilidad?

NO

Julio Villaescusa  
Presidente de Fenadismar

Una vez más, los países de la UE contrarios al Paquete de Movilidad no han desaprovechado la oportunidad ante la actual crisis sanitaria que sufre toda Europa para remitir una nueva carta conjunta a las tres instituciones de la UE, Parlamento Europeo, CE y Presidencia del Consejo Europeo, exigiendo que se paralice la aprobación del nuevo Paquete de Movilidad. Resulta inexplicable que, en uno de los momentos más difíciles por los que está pasando Europa, este grupo de países aproveche la ocasión para intentar dinamitar la aprobación del Paquete de Movilidad. Es necesario aprobarlo lo más rápidamente posible. Y su posterior aplicación en España para dotar a las Administraciones Públicas de las armas legales necesarias que permitan erradicar la gravísima situación de competencia desleal que sufre el sector del transporte por carretera con la deslocalización de los camiones por parte de grandes empresas de transporte españolas en países del Este de Europa.



## OPINIÓN



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

**Director General**  
Javier Miranda Descalzo  
jmdescalzo@grupoxxi.com

**Director**  
Alfonso Alday  
a.alday@grupoxxi.com

**Fundador** F. Javier Miranda Ruiz

**Director Técnico:** José Ángel Calvo  
**Redacción:** Antonio Martínez (Subdirector)  
Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid),  
Iñaki Eguía, Alfredo Escolar

**Colaboradores:** Jonás (humor), Etayo (humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher,  
Juan Ignacio Beitia, Gonzalo Sanz, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo,  
Ramón Valdivia, Antton Pérez de Calleja, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo,  
Francisco Aranda, Pedro García, Juanjo Martínez (Fotografía)

**Publicidad:** Clara Bouza, Pilar Suárez  
**Suscripciones:** Belén Ruales  
**Edita:** Industria y Comunicación SA  
Avenida Cervantes, 51. Edificio Cervantes 10. 6ª planta  
48970 Basauri (Bizkaia)  
Teléfono: 944 400 000 / Fax: 944 400 300  
E-mail: transporte@grupoxxi.com  
**Depósito Legal:** BI-708-92

## EDITORIAL

## El sector necesita apoyo con urgencia

Todavía inmersos en plena batalla contra la pandemia, en la que el sector ha dejado constancia de su carácter estratégico, llega la hora de empezar a vislumbrar qué pasará en ese tan esperado 'día después'. No será un día, evidentemente, sino un período de regeneración, readaptación y reprogramación, seguramente a todos los niveles, del que carecemos de certezas. También será así para la logística y el transporte. Para preparar esa fase de transición de la mejor manera posible, la Administración tiene que convertirse en una herramienta clave. No hay ni puede haber excusas. El Gobierno tiene que garantizar que los mecanismos de ayuda lleguen con fluidez y rapidez a las empresas del sector, porque pese a su destacado rol durante la crisis sanitaria también está empezando a sentir en primera persona la fulgurante caída de actividad en muchos sectores económicos. Salvo en segmentos concretos, como pueden ser los vinculados a tráficos de productos de primera necesi-

dad, lo cierto es que el parón de la actividad del sector en su conjunto empieza a ser altamente preocupante. Por eso, garantizar la liquidez en el sector se antoja primordial para que pueda seguir dando respuesta a las necesidades del mercado. Así lo ha puesto de manifiesto el Comité Nacional de Transporte por Carretera. El órgano que preside Carmelo González reclama "medidas urgentes" ante una coyuntura sin parangón en la historia reciente. Entre la reivindicaciones aparecen cuestiones económicas como un marco jurídico claro para la aplicación de ERTes por causas de fuerza mayor, aplazamientos de cotizaciones de la Seguridad Social o la moratoria fiscal de IVA, IRPF y Sociedades, entre otras. Pero también otras cuestiones, como la prohibición de la carga y descarga de los conductores, así como la protección para conductores y autónomos. O se habilitan con agilidad ayudas para sostener al sector o se alcanzará un punto crítico en el que nos encontraremos sin sector al que poder salvar.

## El intermodal nacional se empantana

El tráfico intermodal nacional sigue alejado del peso específico que tenía hace la friolera de 20 años con respecto al Producto Interior Bruto (PIB). Así se refleja en el capítulo de toneladas-kilómetro, un medidor que refleja más fidedignamente la situación de este segmento de mercado desde el punto de vista modal que las toneladas totales, según han confirmado expertos del sector a este periódico. El empantanamiento del intermodal nacional se demuestra muy gráficamente con los resultados que presenta el último 'Índice UOTC', actualizado a 31 de diciembre de 2019 y que pueden leer en esta misma edición. Pese al indiscutible crecimiento de las empresas ferroviarias privadas en cuota de mercado en los últimos años, el desplome de Renfe Mercancías ha provocado que actualmente se muevan las mismas toneladas actualizadas al PIB que hace dos décadas, mien-

tras que en la variante de toneladas-kilómetro estamos incluso peor con la suma de la pública y los privados respecto a la evolución del PIB que en el año 2000. Además, este dato negativo tiene el condicionante de que no discrimina el intermodal terrestre del portuario, porque si así fuese, la situación del primero sería aún más sangrante.

UOTC no responsabiliza ni al Adif, ni a Renfe Mercancías, ni mucho menos a los operadores privados, sino que promueve este índice desde hace unos años para que sirva de toque de atención en el Ministerio de Transportes. José Luis Ábalos, y su equipo, como sucedía con los anteriores ministros del ramo, suelen hacer encendidos elogios sobre la intermodalidad y la multimodalidad, pero todo esto, a la vista de los resultados, se queda más en el terreno teórico que en el práctico. Llegó la hora de demostrarlo con hechos.

## LA ROSCA



Alfonso Alday

Si no llegan las ayudas al transporte, o llegan tan tarde como las mascarillas, no habrá sector que salvar

### En ruta

Ha pasado ya más de un mes desde la declaración del estado de alarma y aún quedan por delante semanas de confinamiento. Pero al igual que el transporte, y otros colectivos profesionales que están en primera línea, seguimos en ruta para dar cuenta de la actividad de una industria que bien merece matrícula de honor.

Dicen que somos "valientes por trabajar desde casa". Yo tengo otro concepto de lo que verdaderamente significa esa palabra. Lo que sí creo es que somos unos privilegiados.

Con un pelín de esfuerzo, y sacrificio, que es lo que toca en estos tiempos tan difíciles, hemos logrado adaptar nuestra organización interna en tiempo récord para teletrabajar. La oficina del periódico se ha convertido en la suma de los rincones más variopintos de nuestros hogares y los Consejos de Redacción *in situ* han dado paso a encuentros virtuales mediante videoconferencias. Gracias a las nuevas tecnologías, estamos más conectados que nunca y hemos podido cumplir con nuestro compromiso de seguir editando TRANSPORTE XXI. Y en abierto para todo el mundo en nuestra página web. Nuestro granito de arena en esta crisis, porque juntos es como vamos a vencer a este enemigo invisible.

Otras muchas empresas y sectores no han tenido la opción de teletrabajar desde casa. Las últimas cifras de desempleo son una clara muestra. El paro registrado en marzo se disparó un 9,3 por ciento. La mayor subida mensual de la historia. Incluso los transportistas, que siguen rodando, están empezando a sufrir en sus carnes la caída de tráficos, próxima al 50 por ciento, debido a la paralización de actividades productivas e industriales no esenciales y al riesgo de que se paralicen rutas al no poder cubrirse los retornos en vacío en esta coyuntura. Si no llegan las ayudas al transporte, o llegan tan tarde como las mascarillas, no habrá sector que salvar. Una verdadera lástima que con la que está cayendo, la improvisación siga en el ADN de los políticos.

a.alday@grupoxxi.com



## MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

*Tan solo quiero saber lo que tengo que hacer, cuando no sé lo que tengo que hacer (FMRD)*

## Diccionario

Justo un diccionario dinámico es lo que nos va a hacer falta para ser capaces de interpretar correctamente los RD, RDL, Notas Interpretativas, Aclaraciones y las rectificaciones sobre la marcha, escritas y orales que, de cada una de ellas, salen.

No le arriendo las ganancias a la Administración que nos debe administrar en estos momentos, enfrenándose a un enemigo tan letal, como desconocido e invisible. Al menos en una guerra ves al enemigo. Nos tendríamos que remontar a cien años atrás para ver otra situación similar. Por eso, llamo a filas a la ciencia y a los científicos, para que sean quienes velen y bendigan todas esas medidas que se implementan, colaborando en minimizar la confusión en la que las empresas y los ciudadanos nos vemos envueltos día a día. Incluyo también a los matemáticos y a los empresarios, de cuanto más éxito reconocido, mejor. Que sean ellos los asesores, aunque solo sean temporales. Que nos hablen claro, con transparencia y con la máxima información que sean capaces. Admitir la realidad, aunque no nos guste, es el mejor 'quitamiedos' que se ha inventado. Y eso vale en cualquier aspecto de nuestra vida, salud, sentimental, profesional, familiar y de amistad. Los operadores logísticos que completamos la cadena completa de aprovisionamiento, junto con nuestros clientes y los clientes de estos, hemos visto como en 72 horas pasábamos de *stop*, a *stand by* y luego a *go*. Ahora importa la lucha por la salud, pero no podemos olvidar la lucha contra el miedo y la lucha preventiva contra el día después, en que partiremos prácticamente de cero. Porque las tres fases van a dejar un número indecente de víctimas, en diferentes niveles de afectación, pero víctimas, al fin y al cabo. 2020 ya se ríe de 1914, 1918, 1939, 2003 y 2008, años en que el mundo fue muy duramente golpeado, porque ahora está siendo agitado, incluso sacudido y puesto boca abajo. Aclamo al más absoluto ejercicio de responsabilidad de Administración y administrados. Unos y otros, el que no sepa que se aparte, que obedezca, pero todos al mismo paso sin perder jamás el Norte. Puede ser que esta situación la hayamos provocado humanos, pero siempre habrá sido con el permiso y gobierno de la naturaleza, a ver si nos sirve de enseñanza.

mrocher@operinter.com

## COMPLEMENTARIOS



Juan Conesa, presidente de Fundación PrimaFrio, y Alejandro Díaz, rector de la Universidad Politécnica de Cartagena, han rubricado la colaboración del Grupo PrimaFrio con el proyecto de UPCT para el diseño de respiradores destinados a pacientes infectados por el coronavirus.

## EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

El Covid-19 está generando una terrible crisis económica mundial que afectará al transporte de mercancías. Es obvio que, si se producen y/o venden menos bienes, se transportarán menos cargas, lo cual podría afectar a los fletes en general

## El Covid-19 y el transporte

Desde el comienzo de la crisis sanitaria por el Covid-19, el objetivo prioritario en el ámbito del transporte de mercancías en todas sus modalidades (terrestre, aéreo y marítimo) en España ha sido garantizar el adecuado funcionamiento de las operaciones de transporte. Es decir, asegurar el necesario abastecimiento de bienes y productos, de material sanitario y farmacéutico y de protección de la salud, siendo el transporte de mercancías esencial y garantizándose en todo el territorio. Del mismo modo, se han establecido medidas para garantizar el abastecimiento y la entrega de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o correspondencia. Por último, y a los efectos de garantizar que los profesionales del transporte puedan llevar a cabo su trabajo, se han habilitado medidas para procurarles un lugar de alojamiento y servicios esenciales de comida, higiene y descanso. A diferencia de la mayoría de sectores, el transporte se considera legalmente una actividad esencial que, como tal, no ha sido temporalmente paralizada (entre el 30 de marzo y el 9 de abril de 2020) por la declaración del estado de alarma. Por consiguiente, las personas trabajadoras por cuenta ajena que realicen servicios de transporte, tanto de personas (sujetos a los ser-

vicios legalmente establecidos), como de mercancías, que se continúen desarrollando desde la declaración del estado de alarma, así como de aquellas que deban asegurar el mantenimiento de los medios empleados para ello, deberán seguir trabajando. En consecuencia, no les será de aplicación el permiso retribuido recuperable propio de las actividades no esenciales.

Ahora bien, y aun cuando parece que las medidas legales adoptadas (y que se siguen adoptando casi a diario) están siendo razonablemente suficientes para garantizar el necesario abastecimiento de bienes y productos (sobre todo de material sanitario y de alimentos) en España, es evidente que el Covid-19 está generando una terrible crisis económica mundial que indefectiblemente va a afectar al transporte de mercancías. Es obvio que, si se producen y/o venden menos bienes por la crisis económica, se transportarán menos cargas, lo cual podría afectar a los fletes en general sujetos a la ley de la oferta y la demanda. No olvidemos que el transporte (especialmente el marítimo y el aéreo) es una industria eminentemente internacional, liberalizada y globalizada y que, por desgracia, el Covid-19 es ya también una pandemia que cada día está afectando a más países y con mayor virulencia.

jesus.barbadillo@garrigues.com

## QUÉ bien

La movilización de un total de 13 organizaciones de la industria de la carga aérea española, que han decidido respaldar la campaña "Carga Aérea Ayuda Covid-19", lanzada en colaboración con la ONG Mano a Mano para captar fondos destinados a la compra, transporte y distribución de material sanitario de primera necesidad para la lucha frente a la pandemia del coronavirus. La iniciativa, que es de aplaudir, busca canalizar la inquietud solidaria de las empresas y profesionales del sector logístico, así como aprovechar su conocimiento en la importación y gestión logística. La presidenta de Mano a Mano, Pilar Hernandis, destacó "la importancia de que todo un colectivo como la industria de la carga aérea haya decidido mobilizarse en un momento tan crítico". Por su parte, Jesús Cuéllar, presidente de Foro MadCargo, una de las entidades impulsoras del proyecto, señaló que "nuestra responsabilidad como sector, como empresas y como profesionales es aportar nuestro grano de arena a este objetivo común".



Jesús Cuéllar, presidente de Foro MadCargo.

## QUÉ mal

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha decidido mantener las restricciones a diferencia, primero, de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y, posteriormente, del Servei Català de Trànsit, que han acordado suspender las prohibiciones de circulación que todavía quedaban vigentes para vehículos y conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías en general, los que transportan mercancías peligrosas y los transportes especiales mientras esté vigente el estado de alarma. Como señala la CETM, no se dan los motivos de siniestralidad y alta concentración de vehículos con los que la DGT argumentó las restricciones. Según datos del propio organismo, las medidas de confinamiento social han provocado una reducción de casi el 84 por ciento de circulaciones de turismos y de más del 40 por ciento de camiones.





**Amarre de plataforma en el puerto de Almería.** La plataforma petrolífera 'Ocean Confidence' completó a principios de abril su amarre en el puerto de Almería. Esta gran plataforma semisumergible partió del puerto de Las Palmas remolcada por el 'Alp Guard', un barco de bandera de Países Bajos. El destino final de la plataforma será Turquía.

## TRIBUNA LIBRE



Fernando J. Cascales

“Nunca tantos debieron tanto a tan pocos”. Con estas históricas palabras reconocía Churchill el sacrificio de los pilotos de la RAF y su defensa en 1940 de la amenaza nazi. Y con estas mismas

palabras me refiero a los empresarios del transporte de viajeros y de mercancías por carretera, así como a cuantos trabajan en este esencial sector, muy especialmente a los conductores

# “Nunca tantos debieron tanto a tan pocos”

Ha tenido que sufrir el mundo esta fatal pandemia global para que se valore por la sociedad la importancia de estas empresas, cuyo día a día es muy duro y constituyen uno de los principales motores de la economía. Así, si los servicios en autobús y los taxis garantizan la movilidad de las personas, las empresas de transporte de mercancías y autónomos del sector, aseguran nada más y nada menos que el abastecimiento de toda clase de productos, y entre ellos los más fundamentales.

En un entorno como el de España, de carencia de equipos de protección y de desinfección, y con unas cifras alarmantes de contagios y fallecidos, no es exagerado resaltar que el comportamiento del transporte por carretera es heroico, lo que más allá de cualquier otra consideración sobre la pandemia, su gestión pública y sus efectos, se debe de resaltar.

Cuando hoy en día tanto se habla de una liberalización incluso ilimitada o sin control del régimen concesional, me pregunto: ¿Qué hubiera sucedido si no existieran esta clase de servicios con obligaciones de servicio público -OSP-? Y cuando los costes del gasóleo suben desmesuradamente, sin que los transportistas puedan repercutir en los costes, siendo un sector claramente deflacionista, aún hay

discursos que proponen nuevos peajes e impuestos. O bien como en el momento actual, en el que las consecuencias de gestión de la pandemia dificultan hasta lo imposible que los camiones puedan regresar cargados, con lo que al ser los retornos en vacío y no subirse los precios, se está trabajando en más ocasiones de las deseables por debajo de coste.

Es por ello que siendo un sector estratégico y esencial, estas características aparecen en esta crisis más visibles que el Sol. Pero pondero que si verdaderamente se tuviera en la debida consideración al transporte por carretera, se tenían que haber decretado ya medidas específicas mucho más contundentes de ayudas a estas empresas y autónomos del sector, independientemente de su volumen de facturación. Este descomunal y épico esfuerzo debería de tener unas compensaciones que no tiene, como igualmente puedo y debo referirme a los miembros de los Cuerpos de Seguridad del Estado, militares, sanitarios y cuantos atienden día a día los servicios esenciales con riesgo de su propia vida. Primemos, pues, los sectores y actividades no solo estratégicos, sino esenciales para la vida: transporte, sanidad y seguridad. La nueva denominación del Ministerio, como de Transportes, no ha de quedarse solamente en un cambio

de nombre; han de cambiarse muchas aptitudes y demostrar con hechos las intenciones; *facta non verba* (hechos no palabras).

Es en este orden de cuestiones, que en un país con tan altísimo número de políticos, liberados sindicales, organizaciones inservibles con toda clase de subvenciones, etc., es de esperar que entre las medidas de reactivación de la economía que han de ponerse en marcha, se priorice y no suceda como hasta la fecha, en el que un porcentaje de vivos, que al final son cientos de miles, absorben de los presupuestos lo que en justicia y buena lid debiera de ir a otras atenciones. El esfuerzo ha de ser compartido y por ello ha de empezar por una drástica reducción de todo este “personal político”, que en su mayor parte en estas tristes circunstancias nadie sabe dónde está, ni qué hace.

De momento, al menos que brille el heroísmo y capacidad de sacrificio de empresarios y trabajadores del sector, que junto con los sanitarios, personal de seguridad, militares, y otros empleados de servicios básicos, están sosteniendo a nuestra patria en un momento tan difícil que no tiene antecedentes. Por todo ello termino como he empezado: “Nunca tantos debieron tanto a tan pocos”.

Fernando José Cascales Moreno es Asesor jurídico y empresarial del transporte

## LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

La salud es la prioridad absoluta de esta crisis, pero no podemos perder el foco del empleo

## Resiliencia

Quién nos iba a decir hace tan solo un mes y medio que nuestra realidad iba a cambiar tanto. Y no lo digo solamente por el confinamiento, que cada vez pesa más, o por cómo ha cambiado la forma de relacionarnos, de trabajar o por la drástica reducción del consumo y de la actividad en general. En algo más de treinta días nuestro sector ha cobrado un papel protagonista en la sociedad y la economía. El Gobierno ha reconocido a la logística como actividad esencial para garantizar el suministro, para facilitar el #QuédateEnCasa, para mantener el servicio de centros hospitalarios, farmacias y supermercados. ¿Quién nos iba a decir?

Si hay algo que esta brutal pandemia ha dejado de manifiesto es la gran capacidad de resiliencia que tiene nuestro sector. En la crisis de 2008, la logística jugó un papel clave al hacer de palanca para virar nuestra balanza comercial hacia la exportación. Hoy, con una coyuntura de crisis sanitaria solo vista en películas de ciencia ficción, la logística se ha adaptado de una manera heroica a la reducción generalizada de la actividad, manteniendo todos los suministros con la máxima puntualidad y eficiencia. El abastecimiento se convierte en prioridad absoluta y así se ha garantizado durante todos estos días.

¡Qué buenos profesionales tenemos! Nuestras empresas y sus trabajadores están haciendo un gran esfuerzo y un ejercicio de enorme responsabilidad para mantener esa actividad esencial, a pesar de que sus operativas se han visto reducidas en un 50 por ciento. El marítimo, por ejemplo, se ha reducido un 30 por ciento; la carretera sufre descensos de hasta el 70 por ciento. Solo el comercio electrónico, considerado actividad esencial para garantizar el confinamiento, ha logrado crecer un 20 por ciento.

La salud es la prioridad absoluta, pero no podemos perder el foco del empleo, clave de nuestro sistema del bienestar, porque la gran nube gris que deja esta tormenta supone una amenaza terrible para muchas familias. Tenemos que ser capaces de desarrollar una estrategia laboral, fiscal, económica y social que facilite al máximo a las empresas la generación de empleo tras la crisis. La asfixia nos lleva a un callejón sin salida. Solo garantizando la actividad empresarial, reduciremos los litigios sociales de esta pandemia.

presidencia@unologistica.org

## TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

“Es peligroso tener razón cuando el Gobierno está equivocado” (Voltaire)

## Riesgo y peligro

Desde hace tiempo venimos ocupándonos del concepto de riesgo y su evolución y del incorrecto tratamiento que recibe en el ámbito marítimo; no se puede definir el riesgo sin mensurar el peligro; son temas ambos de enorme subjetividad y evolución constante. Un riesgo es menor cuando mayor es el control del peligro y el peligro será menor cuanto mayor sea la capacidad técnica para evitarlo. Esa exposición a un peligro depende en un alto porcentaje de la posibilidad de que dicho evento (el peligro) se produzca. Por lo tanto, el peligro como fuente del riesgo es un concepto variante y en él influyen causas tan determinantes como los factores tenidos en cuenta para evitar la producción de ese riesgo. El riesgo, como concepto, depende del peligro.

Este binomio “riesgo/peligro” es inseparable. La noción subjetiva de peligro alcanza a una noción subjetiva del riesgo: hoy no es peligroso lo que antes lo era; por lo tanto, lo que antes era una actividad de riesgo, hoy ya no lo es. El binomio riesgo/peligro, cambia con los tiempos. El “peligro” se define como “riesgo o contingencia inminente de que suceda algún mal” y el riesgo como la “contingencia o proximidad de un daño”. Contingencia, a su vez es la “posibilidad de que algo suceda o no suceda”. Hay que añadir dos conceptos que en auditoría se manejan de forma constante: lo posible y lo probable; posible, en general, es todo suceso que puede darse y probable es un suceso contingente sobre el que hay buenas razones para pensar que, razonablemente, sucederá. Por otra parte, solo lo que es probable es graduable.

Esta probabilidad depende de otro aspecto: la “vulnerabilidad”, concepto este que ha trascendido la esfera individual hablándose ya de la “vulnerabilidad social” como el riesgo de un grupo a sufrir un daño frente a una contingencia y la capacidad de evitarlo, minorarlo y/o hacerle frente.

Aparece también junto con la anterior, la vulnerabilidad política definida como la poca capacidad de un país para tomar decisiones. Estos elementos son los que se evaluarán en las más que probables reclamaciones de fuerza mayor en los distintos contratos internacionales ya que la consideración de las causas de fuerza mayor es distinta en todas las jurisdicciones.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

## SAL GORDA

El volumen de mercancías transportadas en España ha caído en torno al 40 por ciento como consecuencia de la crisis sanitaria, según expuso la secretaria general de Aeutransmer, **Nuria Lacaci**, en una jornada *online*. El CEO de OnTrutle, **Josep Gaus**, refrendó este hecho al avanzar que en su red de estaciones ha descendido un 24 por ciento el consumo de carburante por parte de los transportistas desde el 16 de marzo. A su vez, el responsable de Logística de Cunext Copper, **Raúl Rivera**, aseguró que “el transportista no encuentra cargas de retorno en Italia y Francia, donde no se mueve prácticamente un kilo, y por eso nos está repercutiendo el coste de la bajada en vacío hacia España”. En esta línea, el responsable de Transporte de Finsa, **José Manuel Torres**, señaló que el transporte por carretera hacia Europa “está incrementando los precios de manera excepcional porque no hay retornos”. Por su parte, el presidente de Aeutransmer y responsable de Logística de Celsa Group, **Carlos Castán**, afirmó que no están percibiendo por el momento una presión al alza de los precios del transporte. Para el responsable de Transporte de El Corte Inglés, **Manuel Morales**, “lo más complicado está siendo la última milla, porque depende de cada ciudad, cómo hacen su interpretación las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad”. A su vez, **Carlos Cancela**, consejero delegado de XPL Cargo, confirmó que mantienen su flota parada en la actividad de carga completa, pero siguen operando con fuerza en el caso de la palettería. Por su parte, **Luis Núñez**, responsable de Proyectos y Optimización de Gefco, reconoció que su compañía se ha visto muy afectada por la pandemia, ya que “el 70 por ciento de nuestra actividad está asociada a la automoción”. Casius

## TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

En momentos como los que nos está tocando vivir, es muy recomendable llevar, aunque no sea escrito, un “diario del encierro”, para que en nuestra retina queden fijadas las imágenes de los comportamientos de los personajes que hoy nos lideran y de sus larguísimos discursos vacíos

## Héroes, ¿por un día?

Pero tan importante como eso, es que nuestra alma pueda ir escribiendo con letra indeleble “las lecciones aprendidas”. Los aplausos de las ocho, pero sobre todo el repentino reconocimiento a esas actividades silenciosas milenarias, me traslada a la música de Manolo García y “el último de la fila” y mas concretamente a su muy premiado y aplaudido “Insurrección”.

Eureka, de repente descubren que las cadenas de suministro son esenciales para la economía de un país y por lo tanto para el bienestar de sus ciudadanos. Y se caen del guindo al sufrir en sus rojas carnes, que el abastecimiento, no es sólo centralizar las compras, sino que entran en juego más cosas, como la gestión de los proveedores y sus vínculos con las reglas del comercio internacional, la organización de los diferentes modos de transporte, su documentación, aduanas, gestión en las terminales marítimas o aéreas, y sí, finalmente entrega en destino. Todo esto existe desde que el mundo es mundo y los pueblos comerciaban entre ellos y se llama “gestión de la cadena de suministro” y “logística”.

Cantaba “el último de la fila”:

“¿Dónde estabas entonces, cuando tanto te necesité?”.

Los logísticos haciendo nuestro trabajo, los gobernantes lo llamaban Ministerio de Fomento y mas recientemente Transportes. Ahora los héroes, ¿por un día? son los repartidores, que lo son, pero para que ese momento tan esperado y necesario suceda, la logística y la gestión de la cadena tienen que funcionar como un reloj suizo. Hoy más que nunca, como decía Manolo García, “nos sentimos como halcones heridos por las flechas de la incertidumbre”. Y continuaba, “nadie es mejor que nadie, pero tu creíste vencer. Si lloré ante tu puerta de nada sirvió”.

Lo que tantas veces hemos pedido ante las puertas de los gobernantes, parece, y esa es mi esperanza, lo va a conseguir el maldito Covid-19.

No hay mal que por bien no venga ni mal que cien años dure, por eso espero que ese reconocimiento al “ultimo de la fila” sirva para definitivamente aupar a la logística a la posición que se merece en el ranking de la cadena de valor.

Me siento hoy como un halcón llamado a las filas de la insurrección.

gonzalosanzfernandez@gmail.com

## CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

No se pueden aplicar cláusulas genéricas de responsabilidad y pago del valor de la carga para superar el límite de responsabilidad

## Responsabilidad

Las cláusulas que imponen al transportista la responsabilidad por los daños a la mercancía hasta completar el total de su valor no son aplicables y tendrá derecho a limitar su responsabilidad si no se determina el límite y se percibe un sobreprecio, según una sentencia reciente del Supremo.

En 2013, Gamesa Eólica formalizó un contrato con Megabiaga para el transporte de aerogeneradores. El contrato contenía una cláusula que muchas veces imponen los cargadores, según la cual, el transportista “será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados”.

Seis meses más tarde, el vehículo de Megabiaga que transportaba una nacelle volcó por exceso de velocidad. La aseguradora de Gamesa Eólica indemnizó a esta última pagando el valor de la mercancía de 698.847 euros. Subrogándose en la posición de Gamesa Eólica demandó a Megabiaga por dicho importe. Durante el procedimiento, Megabiaga mantenía que, a pesar de la cláusula contenida en el contrato, la cantidad a pagar no podía ser superior al límite de responsabilidad de 425.999. Se ha resuelto a favor del transportista, ya que la Ley de Contrato de Transporte (LCTTM) permite un aumento del límite indemnizatorio, pero no su supresión. Es decir, lo que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista. Se fijan los requisitos para incrementar el límite de responsabilidad: “Para que la cláusula que refleje el pacto previsto en el art. 61.3 LCTTM sea válida, debe contener: (i) una mención concreta al aumento de la responsabilidad; y (ii) correlativamente, una previsión expresa y concreta sobre el aumento del precio del transporte. A lo que no es óbice que también se pacte que el porteador deba contratar un seguro de transporte, para quedar cubierto ante esta contingencia, pues queda a su cargo. E, indudablemente, el aumento del riesgo conllevará una elevación en el importe de la prima, lo que, por lo menos desde el punto de vista de los costes iniciales, agrava todavía más su posición contractual”. No se pueden aplicar, por tanto, cláusulas genéricas de responsabilidad y pago del valor de la mercancía para superar el límite de responsabilidad, será necesario señalar el límite en una cifra concreta y que se perciba un sobreprecio por el transportista.

jibeitia@sarenet.es



## OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Tenemos que estar trabajando hasta el final, para eso estamos, pero el arranque no va a ser de un momento a otro, sino lento, y no vamos a ponernos en el mismo nivel de actividad de hace 30 días”.

**Marcos Basante**  
Presidente de Astic

“El transporte está incluido claramente dentro de las actividades consideradas como esenciales”.

**María José Rallo del Olmo**  
Secretaria general de Transportes

“El transporte marítimo y la logística internacional van a tener que adaptarse al nuevo mapa comercial”.

**Mercè Conesa**  
Presidenta del Puerto de Barcelona

“La moratoria es una tirita después de un hachazo que ha causado una gran hemorragia en el colectivo (autónomos)”.

**Lorenzo Amor**  
Presidente de ATA

“Esta crisis debería acelerar la apuesta por el ferrocarril”.

**Josep Vicent Boira**  
Coordinador Corredor Mediterráneo

“Hay que prohibir de una puñetera vez que el conductor cargue y descargue”.

**José María Arnedo**  
Presidente de Atfrie

“El ‘ecommerce’ pone a las aduanas en una situación límite para fijar criterios mínimos de control y de eficiencia”.

**Alejandro Arola**  
Presidente de Grupo Arola

“Si no apoyamos desde ya al sector del transporte por carretera, nos quedaremos sin él”.

**Dulsé Díaz**  
Secretario general adjunto de CETM

EL ASCENSOR *del transporte*

**Toni Ruiz**  
Dir. general de Mango

Mango, que dirige Toni Ruiz, ha donado 10.000 mascarillas para los repartidores y personal de las naves logísticas, que ha distribuido la patronal UNO, quien ha agradecido el gesto. Aunque el transporte, la logística y el reparto de *ecommerce* son actividades económicas esenciales, faltan elementos de seguridad para los trabajadores. Por ello, esta donación supone un balón de oxígeno para los trabajadores, destaca UNO.



**Giuseppe Conte**  
Primer ministro italiano

Pese a que el transporte por carretera ha sido considerado un servicio esencial, los transportistas españoles y europeos deben asumir “normas de imposible cumplimiento para acceder a territorio italiano”, según han denunciado Fenadismer y la asociación europea UETR. Las autoridades italianas reclaman a los transportistas no nacionales que cumplimenten el denominado ‘Modelo de declaración de salud de conductor’.



**Bruno Le Maire**  
Ministro galo Economía

Bruno Le Maire ha anunciado un plan de apoyo excepcional a las empresas exportadoras francesas que responda la desaceleración económica causada por el Covid-19. Entre sus medidas está el fortalecimiento de las garantías estatales a los proyectos de exportación, el refuerzo del seguro de prospección y de crédito y más cobertura de la red internacional de asesores. Una iniciativa que podría servir de ejemplo para aplicar en España.



**Luis Aires**  
Presidente de AOP

El precio del petróleo se ha desplomado casi un 60 por ciento en los últimos meses. Esta bajada apenas tiene reflejo en el precio del combustible en España. Esta actuación perjudica al transporte, que en la actual crisis del Coronavirus, es su principal demandante. Fenadismer pide al Gobierno, que con carácter “urgente y excepcional” y mientras se mantenga el estado de alarma, se proceda a intervenir el precio final de los carburantes en España.

## AGENDA

## FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

Conferencia  
8 de julio de 2020 - Madrid  
www.aecoc.es

## SIL 2020

Conferencia y Exhibición  
15-17 de septiembre de 2020 - Barcelona  
www.silbcn.com

## GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Conferencia  
22-23 de septiembre de 2020 - Madrid  
www.gasnam.es

## BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición  
29 de septiembre-1 de octubre de 2020  
Bremen (Alemania)  
www.europe.breakbulk.com

## CONXEMAR

Exhibición  
6-8 de octubre de 2020 - Vigo  
www.conxemar.com/es

## CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición  
8-10 de octubre de 2020 - Alicante  
www.cetm.es

## SIL AMERICAS

Conferencia y Exhibición  
21-23 de octubre de 2020  
Barranquilla (Colombia)  
www.silamericas.com

## TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición  
27-29 de octubre de 2020 - Lima (Perú)  
www.tocevents-americas.com

## FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición  
20-22 de octubre de 2020 - Madrid  
www.ifema.es/fruit-attraction

## FRUIT LOGISTICA

Conferencia y Exhibición  
3-5 de febrero de 2021 - Berlín (Alemania)  
www.tocevents-europe.com

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

## aircargonews

## Certificación de los A320 para cargar los asientos

Los reguladores europeos han aprobado una modificación para los aviones de la familia Airbus A320 que permite que los asientos se conviertan en instalaciones de transporte de carga, después de un esfuerzo de desarrollo acelerado a raíz de la crisis del coronavirus. La configuración de bolsa de asiento de carga ha sido desarrollada por la firma de repuestos bálticos Colibri Aero y el especialista en diseño J&C Aero y está destinada al transporte de suministros comerciales y humanitarios. Comprende un

kit para un bloque de triple asiento que permite almacenar hasta 75 kilos de carga en cada asiento, así como otros 9 kilos debajo, lo que totaliza más de 250 kilos por bloque. J&C Aero ha señalado que el trabajo comenzó el año pasado.



## Las navieras preparan el peor de los escenarios

Según el último informe de situación del asesor de empresas portacotenedores, Sea-Intelligence, se dibuja un panorama oscuro en cuanto a la escala de pérdidas que podrían sufrir las principales navieras por efecto del coronavirus. Has-

ta principios de abril, los transportistas ya habían cancelado más de 200 viajes y se calcula que a lo largo del año 2020, el coste en pérdidas para las 15 principales empresas transportistas podría alcanzar los 6.000 millones de dólares (5.552 millones de euros). Sin embargo, el estudio plantea la posibilidad de evitar un colapso generalizado en las tarifas, lo que podría llevar a unas pérdidas globales de hasta 23.000 millones de dólares, lo que superaría las ganancias combinadas de los 15 principales operadores durante los últimos ocho años. Según los análisis, el EBITDA de las compañías a escala mundial, podría caer entre el 20 y el 30 por ciento

Seatrade  
Maritime News

## EAU permitirá cambios en las tripulaciones

Los Emiratos Árabes Unidos, EAU, han levantado algunas de sus restricciones a los cambios de tripulación, que permiten el desembarco en circunstancias especiales.

Según una circular de la Autoridad Federal de Transporte de los Emiratos Árabes Unidos que había decidido levantar gradualmente las restricciones de cambio de tripulación, lo que en la primera etapa daría prioridad a la gente de mar a bordo de buques con “circunstancias especiales”. Se dará prioridad a cuatro

categorías: la gente de mar con visas de residente en los EAU retenida en embarcaciones, la tripulación de embarcaciones de pasajeros con base en los EAU, la gente de mar que ya no está en condiciones médicas para trabajar a bordo y aquellos con casos médicos o humanitarios urgentes. También se deberán cumplir tres criterios para que un marino desembarque: que el barco en el que está a bordo haya salido de su puerto internacional 14 días antes y que el marino no haya tenido contacto con nadie fuera del barco o de los Emiratos Árabes Unidos en los últimos 14 días, que se disponga de un pasaje aéreo para la gente de mar y una declaración médica.

## ALEJANDRO SÁNCHEZ

DIRECTOR DE CADENA DE SUMINISTRO DE AECOC

# “La colaboración entre transportistas y cargadores es esencial en estos momentos”

EVA MÁRMOL. Barcelona

– **¿Cómo están respondiendo las empresas cargadoras al estado de alarma?**

– Frente al parón de numerosos sectores, en otros como la alimentación o el sanitario, tanto en fabricantes como en distribuidores, la actividad se ha multiplicado con crecimientos entre el cien y el quinientos por cien. Estos cambios bruscos en la demanda están tensionando enormemente la cadena de suministro en todos sus eslabones: fabricación, transporte, distribución y tiendas. Aunque el suministro está plenamente garantizado, estos picos son muy difíciles de gestionar y se han producido roturas de stock en algunos momentos. Las empresas están reaccionando redoblando esfuerzos en la fabricación, el aprovisionamiento y aumentando su personal en los centros logísticos y tiendas.

– **¿Y los transportistas?**

– Los transportistas están haciendo un esfuerzo enorme. No solo para dar respuesta al aumento de la demanda, ampliando servicios y horas de conducción para asegurar que la cadena continúe de forma acelerada, también por las condiciones tan difíciles en las que desarrollan su actividad. Los transportistas igualmente están sufriendo estos cambios sobrevenidos de la demanda en función del sector en el que operen sus clientes.

– **¿Se hacen las operaciones con la seguridad sanitaria adecuada?**

– Los comités de logística y transporte de Aecoc han elaborado un protocolo de actuación para prevenir el Covid-19 y su seguimiento da una seguridad adecuada a estos procesos. Nos consta que las empresas están siguiendo estos principios de actuación. La colaboración entre los cargadores y los transportistas es esencial en estos momentos tan complejos.

– **A raíz de uno de estos consejos, ha vuelto a surgir la polémica sobre las operaciones de carga y descarga, ¿los conductores tienen que hacer operaciones de carga y descarga?**

– Lo importante es que las operaciones de carga y descarga, las realice quien las realice, se hagan con las medidas de seguridad necesarias y suficientes. Si las hace un conductor, deben tomarse medidas como la desinfección de los equipos cada vez que se utilizan, la aplicación de gel desinfectante o la delimitación de zonas. En cualquier

“Países como Francia, Portugal, Italia, Reino Unido o Bélgica no han esperado a Bruselas para mejorar la productividad del transporte y sus empresas”, señala Alejandro Sánchez, director de Cadena de Suministro de Aecoc, en referencia a la implantación de las 44 toneladas en España. Los cambios bruscos de la demanda, provocados por la crisis sanitaria, “están tensionando enormemente la cadena de suministro en todos sus eslabones”.

caso, se recomienda que, en la medida de lo posible, sea el personal de almacén quien realice la operación en esta etapa.

– **¿Se está demostrando la eficacia de la cadena de suministro en su conjunto en esta crisis sanitaria?**

– En aquellos sectores donde la actividad ha seguido en marcha, la cadena de suministro está demostrando que es realmente eficaz en su conjunto. Lo que ha puesto de manifiesto esta crisis sanitaria son los riesgos que comporta la globalización de las cadenas. El transporte de mercancías a nivel mundial no se ha interrumpido, por lo que este eslabón sigue funcionando. El parón completo de la actividad industrial en países como China sí que ha actuado como efecto dominó, obligando a la paralización de

numerosas fábricas. Esta crisis sanitaria global hará que las empresas aumenten la diversificación de sus fuentes de suministro.

– **¿Las 44 toneladas siguen estando en la agenda de prioridades de Aecoc?**

– Las 44 toneladas siguen en la agenda. Son muy claros sus beneficios ilustrados por múltiples estudios, como un ahorro de un 11 por ciento en costes, es decir, 0,49 céntimo de euro por cada kilómetro que se mueve una tonelada. Y esto remunerando completamente al transportista por los mayores costes, como debe ser.

– **¿Qué otros beneficios aporta?**

Además, están los beneficios medioambientales, que darían margen al sector transporte para cumplir sus compromisos de reducción de emisiones. En términos globales, el nivel de ocupación de los vehículos ha bajado cinco puntos en 11 años en el conjunto de operaciones de transporte en España. Ello motivado por la disminución del tamaño de los pedidos y el aumento de la frecuencia de transporte. Es una pérdida del 5 por ciento en productividad para el cargador. Pero, hay ámbitos donde los vehículos van al cien por cien de ocupación. Y es ahí donde las 44 toneladas aportan.

– **Hay otro reciente estudio en sentido contrario de la Fundación Corell.**

– Desde Aecoc no compartimos ni las conclusiones ni algunos de los datos aportados en el estudio de la Fundación Corell. No es una desventaja que el ámbito de aplicación sea únicamente nacional ya que el 98 por ciento del transporte de mercancías que se mueve en España se realiza por carretera. España es prácticamente el único país europeo donde las 44 toneladas no están permitidas, cuando sí lo están en Francia, Portugal, Italia, Holanda, Reino Unido o Bélgica. Estos países no

esperaron a Bruselas para mejorar la productividad del transporte y de sus empresas.

– **¿La utilización del megacamión se ha afianzado?**

– El vehículo euromodular de 25,25 metros con capacidad para 60 toneladas ha permitido ganar el 20 por ciento de eficiencia en el transporte a sus usuarios. Actualmente, hay cientos de vehículos circulando y más de mil autorizaciones. Continuará avanzando, aunque, como todo vehículo, necesita poder completar rutas de ida y de vuelta para rentabilizarlo. Y no siempre es fácil porque su configuración no permite total flexibilidad para montar y desmontar el conjunto y ser aprovechado en otras rutas. El ‘duotrailer’ euromodular de dos semirremolques de 13,6 metros y 70 toneladas, que ya está siendo testado en piloto en España, es un vehículo más flexible y podría aportar en escenarios donde el 25,25 no entra por no tener retornos con suficiente carga.

– **¿Cómo están actualmente las relaciones de Aecoc con el CNTC?**

– Ambos nos hemos emplazado a retomar las conversaciones.

– **¿Cómo valora el funcionamiento de la distribución urbana de mercancías?**

– Como muy mejorable. Hasta hace poco, ninguna ciudad tenía la distribución urbana dentro de sus planes estratégicos. Sin embargo, a raíz de tener que controlar los niveles de contaminación en las ciudades, estas se han dado cuenta de que las mercancías suponen una parte importante de la movilidad y que las han de gestionar de manera correcta. Ello hace que cuenten con el sector privado para avanzar en nuevas hojas de ruta para lograr una mejor movilidad de personas y mercancías.

– **¿Qué opina de las zonas de bajas emisiones en Madrid y Barcelona?**

– La mayoría de ciudades europeas que no cumplen la directiva de calidad del aire están estableciendo zonas de bajas emisiones. Por lo tanto, no parecen medidas fuera de lugar. Son medidas que funcionan para el propósito que persiguen, pero tienen consecuencias no deseadas.

– **¿Qué consecuencias no deseadas?**

– Por ejemplo, la reducción de los horarios para el acceso del transporte de mercancías, la incertidumbre de en qué tecnología basarse para la inversión en renovación de las flotas de reparto o cuando los

## DUOTRAILER

Es un vehículo más flexible que entrará donde no está el 25,25 por no tener retornos con suficiente carga

## ECOMMERCE

Habría que preguntarse cuántos viajes dejan de hacer las personas que compran online

## RELACIONES CON EL CNTC

Ambos nos hemos emplazado a retomar las conversaciones



## LA ENTREVISTA



## El personaje

**Vida:** Nació en Figueres (Gerona), el 29 de julio de 1963.

**Obra:** Es licenciado en Ingeniería de Telecomunicaciones y Tecnología de la Información por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC). Ha completado su formación con un máster en Administración de Empresas. Ha desarrollado toda su carrera profesional en Aecoc. Se incorporó en 1988 como colaborador técnico de EDI. En 1989, fue nombrado director de esta área, cargo que compatibilizó, entre 1997 y 1998, con la dirección de Sistemas de Información. En 1998, asumió la dirección de Comercio Electrónico. En 2010, sumó a esta responsabilidad la dirección del departamento de Logística, donde ha impulsado buenas prácticas en las operaciones logísticas, entre otras iniciativas. Su actual denominación es director de Cadena de Suministro.

**Milagros:** Trabajar en pos de la eficiencia de la cadena de suministro.

plazos de reducciones sucesivas de emisiones son más cortos que los tiempos de amortización de los vehículos. No hay actualmente una tecnología que pueda cumplir con los objetivos de emisiones de 2040 ó 2050.

**– ¿Los Ayuntamientos penalizan la distribución urbana?**

– Ninguna administración tiene como objetivo penalizar la distribución. Toman decisiones pensando en el ciudadano y, en ocasiones, por falta de datos o de entendimiento de las muchas casuísticas de la distribución, acaban penalizando la operativa. Incluso, a veces, el resultado de las medidas tomadas es contrario al esperado. No obstante, las ciudades cada vez tienen más experiencia en la gestión de mercancías.

**– ¿La distribución urbana nocturna sigue siendo anecdótica?**

– Cada vez menos si lo comparamos con la situación unos años atrás. Las administraciones cada vez tienen una visión más amplia del tema y cada vez son más conscien-

tes de que la DUM nocturna reduce el tráfico en hora punta, el tiempo de operativa y hasta un 30 por ciento las emisiones de NOx y PM.

**– ¿Qué barreras impiden hacer más operaciones de distribución urbana nocturna?**

– Por orden de importancia, las reticencias de algunos Ayuntamientos para dar permisos y la inseguridad jurídica ya que, en ocasiones, aunque se cumpla con la sonometría, si un vecino se queja, paran la operativa, así como la necesidad de inversión en equipos silenciosos y, finalmente, la dificultad de adaptar la operativa.

**– ¿Cómo compaginar el incremento de las operaciones de la última milla generadas por el e-commerce con ciudades más sostenibles?**

– Por supuesto que el e-commerce afecta porque aumenta la distribución. El reto es saber cómo asimilar este crecimiento el conjunto de la movilidad. De entrada, no tiene por qué ser peor medioambientalmente un incremento del e-commerce.

Como siempre faltan datos. Habría que preguntarse cuántos viajes dejan de hacer las personas que piden *online* o si es mejor que 15 personas se desplacen o que una furgoneta de reparto entregue a 15 domicilios. Para que las ciudades compaginen el incremento del e-commerce, a la vez que mejoran el medio ambiente, hace falta, por un lado, optimizar las operaciones al máximo y, por otro, que la tecnología acompañe para ir transformando las flotas a tecnologías más limpias.

**– El próximo congreso de Aecoc de distribución urbana, aplazado a julio, lleva por título ‘Smart Distribution’, ¿qué significa *smart distribution*?**

– Es un cambio de concepto a como entendíamos hasta ahora la distribución urbana. Hasta ahora, la Administración proponía y las empresas se adaptaban. Y las empresas protestaban ante la Administración de no poderse adaptar. Este esquema no tiene cabida en un

entorno de *smart cities*, es decir, ciudades que son amigables, innovadoras, digitales, colaborativas y sostenibles.

**– ¿Qué papel juega la distribución urbana en esta *smart city*?**

– La distribución urbana de mercancías juega un papel destacado en la movilidad urbana. Como el resto de la movilidad, debe gestionarse bajo los principios de las *smart cities*, poniendo al ciudadano en el centro y encontrando modelos sostenibles de distribución.

**– ¿Qué ciudades son pioneras en la *smart distribution*?**

– Aquellas que han puesto las mercancías como prioridad dentro de sus planes de movilidad y han ofrecido un marco normativo flexible y sistemas de colaboración con todos los agentes implicados. Algunos ejemplos son Londres, París, Estocolmo o Berlín. Barcelona también es una ciudad avanzada en este aspecto con iniciativas como el *Pacte de la Mobilitat* y proyectos como la digitalización de las zonas de carga y descarga o el *Autonomous Ready* con la DGT.

**– ¿El proyecto ‘Lean&Green’ de compromiso para reducir la huella ambiental en los procesos logísticos está dando resultados?**

– En España, hay 44 empresas comprometidas con los objetivos de reducción de emisiones que el programa establece. Son 20 más que en 2019. Son cargadores, operadores logísticos y transportistas que están poniendo en marcha medidas para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones. Y las empresas de Lean&Green ya están obteniendo resultados. Ocho compañías han alcanzado el objetivo de reducción del 20 por ciento de sus emisiones.



El tráfico intermodal nacional sigue lejos del peso que tenía respecto al PIB hace 20 años, según revela el Índice UOTC

## ► Crisis del coronavirus

# La logística se prepara para afrontar un duro 'día después' tras la 'hibernación' económica

Optimización de costes, mejora de procesos y digitalización, aspectos clave para el necesario reajuste del sector durante una recuperación que se prevé "gradual y lenta"

► La logística se prepara para afrontar un duro 'día después' una vez que finalice el período de 'hibernación' económica a causa de la pandemia. Optimización de costes, mejora de procesos y digitalización, aspectos clave para el necesario reajuste del sector durante una recuperación que todo apunta a que será "gradual y lenta".

SÁNCHEZ/MÁRMOL/ESCOLAR.Madrid

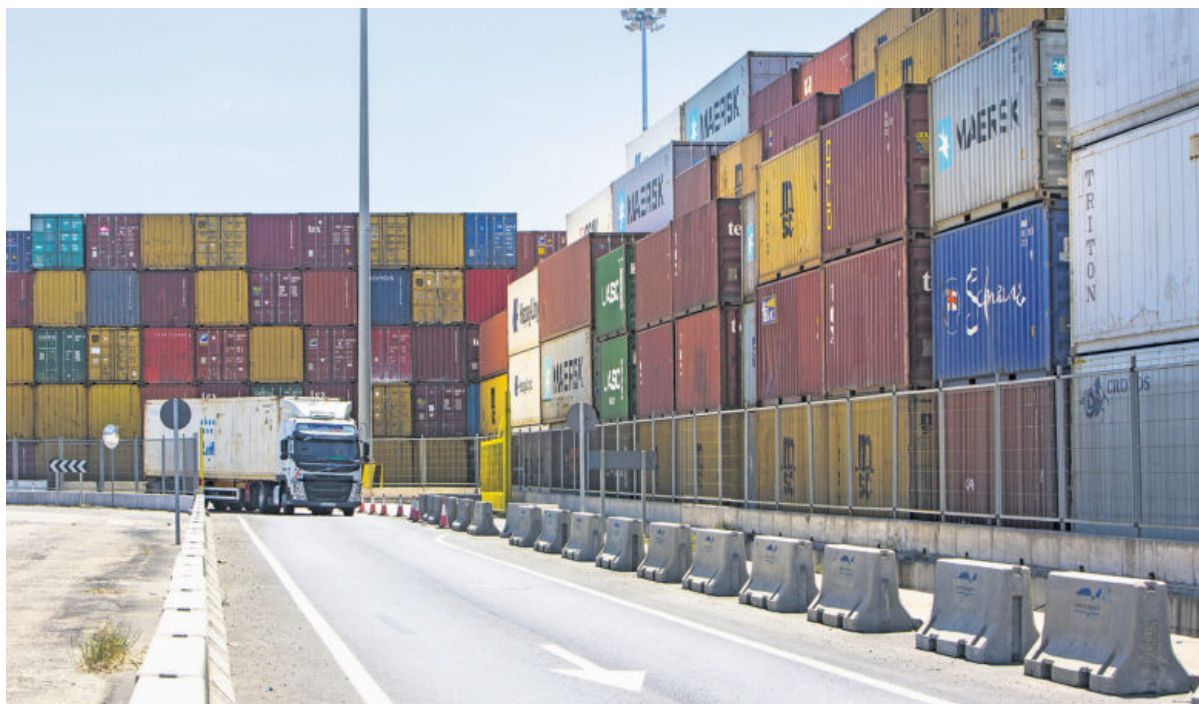
Aún inmersos en plena pandemia, en la que el sector ha dado lo mejor de sí ganándose el reconocimiento generalizado, la logística no se detiene y ya se prepara para afrontar un complicado 'día después', una vez se dé paso a la 'deshibernación' de la economía.

"La logística después de la crisis va a resentirse", señala el presidente de UNO, Francisco Aranda. "Al pasar de una etapa de crecimiento a una de retroceso, las empresas se verán forzadas a optimizarse y bajar sus costes aún más, ya no sólo por la competitividad del mercado sino también por la crisis", matiza. En este contexto, "la digitalización cobrará un papel más relevante si cabe, pues ayuda a reducir costes y a mejorar los procesos".

Para el presidente de UNO, el desempeño de las empresas y trabajadores del sector para garantizar el abastecimiento "está siendo ejemplar, pero el parón que sufre gran parte de la economía tendrá enormes consecuencias si no se adoptan ya medidas eficaces". Para ello la patronal logística reclama un conjunto de medidas que aparecen en esta misma página.

**"El parón tendrá consecuencias si no se adoptan medidas"**

Para entender mejor lo que sucederá ese 'día después', Aranda acude al ejemplo de China, donde ya parece que comienzan a salir de esta situación. En el gigante asiático, el consumo se ha reducido un 20 por ciento y las fábricas estaban al 60



El sector logístico ha pasado, a causa de la crisis sanitaria, de una etapa de crecimiento a una de retroceso.

Foto: Puerto de Valencia

por ciento de su producción, al cierre de esta edición. "Esto tendrá importantes consecuencias tanto en el ámbito nacional como internacional y hace prever también una contracción importante aquí", matiza. A nivel operativo, Aranda menciona cambios, "como que para garantizar el suministro de alimentación, se ha pasado de maximizar los flujos tensos a una apuesta por aproximar el stock a las ciudades para tener una mayor capilaridad".

Por su parte, el director de cadena de suministro de Aecoc, Alejandro Sánchez, apunta que "esta crisis sanitaria global ha puesto de manifiesto los riesgos de interrupción de las cadenas de suministro, especialmente cuando estas son largas y dependientes de unos pocos suministradores". Ante esta situación, "las empresas tendrán que revisar sus cadenas de suministro para dotarlas de mayor capacidad de resiliencia tras el Covid-19".

Durante la pandemia, los volúmenes de tráfico en el transporte de mercancías por carretera "han caído de forma muy dispar, con bajadas del 90 por ciento en el textil pero subidas del 5 al 12 por ciento en alimentación", indica Sánchez. Además, "el transporte internacio-

## UNO propone medidas

**Medidas fiscales.** La actividad del sector ha caído más de un 50 por ciento. Las empresas no pueden facturar por sus servicios pero mantienen sus gastos fijos, por lo que Estado y Administraciones deben ayudar para que las empresas sobrevivan a esta situación mediante aplazamientos fiscales, de tal manera que las empresas pueden mantener su actividad y el empleo.

**Medidas laborales.** UNO considera absurdo que empresas que están trabajando con muy poca actividad, no puedan beneficiarse de los ERTes por estar apoyando el abastecimiento de los ciudadanos, centros de salud o farmacias.

**Flexibilidad.** La asociación solicita aplazamientos en las rentas de alquiler de los centros de trabajo durante el período de alarma, para hacerlos efectivos al final del período del alquiler, prorrogándolos los meses equivalentes a la moratoria otorgada.

nal ha reducido su actividad un 50 por ciento", confirma.

Sánchez considera que "es muy aventurado" decir cuándo se recuperarán los volúmenes previos a la pandemia. "Ahora la crisis no es de

pérdida de competitividad como fue la de 2008, sino de interrupción de oferta y demanda", por lo que "cuando se venza al virus y se levanten las restricciones podrá empezar a recuperarse el mercado".

**"Esta no es una crisis de pérdida de competitividad"**

En este aspecto, el directivo de Aecoc recuerda que en anteriores crisis sanitarias como las del SARS-2003 y MERS-2015 en China, "la actividad económica se recuperó plenamente entre uno y dos meses después de la caída de contagios".

A su vez, Nuria Lacaci, secretaria general de Aeutransmer, asegura que "la actividad no va a pasar de cero a cien, sino que irá normalizándose gradualmente hasta que las ruedas del engranaje que mueve la logística vuelvan a girar con normalidad". Para ello, "será necesario un reajuste operativo", apunta. Lacaci destaca que con la crisis sanitaria "las empresas han sufrido mucho, tanto cargadores como





## Marítimo / 15

El tráfico portuario cae un 1,2% durante los dos primeros meses de este año, sin el impacto aún de la crisis del Covid-19

## El Covid-19 golpea al tráfico de carga aérea

El tráfico de carga aérea en España se desploma un 29,8% en marzo por la crisis del Covid-19, lo que deja una caída del 5,4% en el primer trimestre, según datos de Aena

transportistas". Si bien, "quizá los cargadores en mayor medida, porque en muchos casos han visto paralizada su producción durante más de un mes, mientras que el sector del transporte ha sido considerado como una actividad esencial y ha podido continuar prestando servicio". En todo caso, la secretaria general de Aeutransmer se muestra convencida de que "cuanto más grande es el desafío, más grande es la oportunidad". En este sentido, "para la logística y el transporte de mercancías se abrirán nuevas oportunidades con las que ni siquiera habíamos soñado".

### El sector puede dar paso a un nuevo esquema colaborativo

Por su parte, Jordi Espín, secretario general de Transprime, admite que "la situación actual es tan grave y excepcional que requiere la colaboración entre todos los actores". Por este motivo, "nos hemos puesto de acuerdo todos en colaborar con los conductores y fluidificar los flujos de transporte. Este es solo el primer paso de los que vendrán del nuevo esquema colaborativo", pronostica.

Para Espín, el principal reto para el 'día después' es recuperar lo más rápidamente posible los flujos de transporte, tanto domésticos como internacionales, "para ayudar a un rápido restablecimiento de la logística sin mayores disrupciones". El responsable de Transprime ase-

## El transporte por carretera pide al Gobierno "medidas de urgencia"

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, que preside Carmelo González, reclama al Gobierno "medidas de urgencia" para el sector, ante la complicada coyuntura actual, "la más grave de nuestra historia reciente".

El principal órgano de interlocución de las organizaciones sectoriales con la Administración recuerda que "el coronavirus y la cuarentena impuesta por el Gobierno para contener la expansión de la enfermedad han truncado la actividad de miles de empresas de transporte". La situación de cierre absoluto de las empresas que no se consideren esenciales, según el Real Decreto Ley 10/2020 del 29 de marzo, supondrá "que muchas empresas no puedan hacer frente a sus compromisos de pago a corto plazo". Un comunicado del Comité señala, en

este sentido, que "muchos vencimientos se van a producir en los próximos días y la Tesorería de las empresas está por debajo de cero, con facturaciones de uno y dos meses anteriores, sin cobrar y con acceso a financiación para la mayoría muy complicado, por no decir inexistente".

El director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia, señaló a TRANSPORTE XXI que de lo que se trata es que "de la misma manera que desde la UE se está dando una relevancia especial al transporte, por encima de las restricciones, se haga lo mismo en España, pues o tenemos vivo este sector ahora, o no va a ser posible revivirlo después de que pase la crisis". Valdivia defiende el mantenimiento de los puestos de trabajo porque

"esto no se enseña en dos días; por eso es bueno invertir ahora en mantener a las empresas".

Entre las reivindicaciones de los transportistas destacan la prohibición de la carga y la descarga por los conductores durante la crisis; marco jurídico claro para la aplicación de los ERTes por causas de fuerza mayor; aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social; suspensión de la cuota de autónomos en general y bonificación de la cuota de autónomos desde el primer día de la baja para los afectados por el coronavirus; o la moratoria fiscal de IVA, IRPF y Sociedades.

Según Ramón Valdivia, "el documento no es sólo una cuestión económica, queremos protección para los chóferes y los autónomos porque sin conductores no tenemos nada que hacer". Para el director general de

la patronal Astic, la situación va más allá de unas medidas de emergencia, que se han tenido que consensuar en el CNTC.

"Harían falta créditos blandos para las empresas ya, en abril, del orden del 15 por ciento de su facturación. Tienen que tener una inyección de liquidez fuerte y de forma rápida. De lo contrario, el reflotamiento parece complicado", explicó Valdivia a este periódico. Además, Astic solicita al Gobierno un cambio temporal de la normativa sobre "contratos de transporte", por la vía de urgencia, para que el desequilibrio de costes por retornos en vacío no paralice rutas de transporte. La patronal busca "repartir" entre los contratantes del servicio del transporte por carretera los perjuicios derivados de la caída del tráfico, que se sitúa ya en torno al 50 por ciento.

vera que "recuperar el tono logístico minimizando la asincronía de procesos será de vital importancia". Además, la digitalización se verá estimulada de una manera muy rápida. "Mucho más de la que habíamos adoptado hasta ahora", aventura Espín. Mientras, la directora del Consell

d'Usuaris del Transport de Catalunya, Rosa Prenafeta, incide en que "tenemos esperanzas en las exportaciones a algunos países que no han sufrido tanto la crisis", como efecto dinamizador una vez finalizado el período de confinamiento. Prenafeta reconoce que esta crisis ha provocado un cambio de procesos y

procedimientos para ser más ágiles, tanto desde el punto de vista del transporte como de la aduana. Además, la responsable del Consell coincide en que "la digitalización se acelerará" y avanza que "la recuperación será gradual y lenta, porque nos hemos acostumbrado en estos días a reducir nuestros consumos".

NUEVA LINEA

CONECTAR  
**BARCELONA**  
**Y LUXEMBURGO**  
CON TODA FACILIDAD

LUXEMBOURG  
FRANCE  
GERMANY  
SPAIN  
NORDICS

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias

Póngase en contacto con [sales@vii.com](mailto:sales@vii.com)

[www.vii.com](http://www.vii.com)

**VIA**  
Hacer del ferrocarril el mejor camino



## ► Crisis del coronavirus

# La cadena de suministro pone en valor su resiliencia en las situaciones límite

El miedo inicial al desabastecimiento dio paso a la confianza del consumidor en las redes logísticas, según una jornada del CEL

► La cadena de suministro pone en valor su resiliencia en las situaciones límite, como la provocada por la pandemia del Covid-19. El miedo inicial al desabastecimiento dio paso a la confianza del consumidor en las redes logísticas, según se puso de manifiesto en una jornada *online* organizada por el Centro Español de Logística (CEL).

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

La cadena de suministro ha demostrado su resiliencia en plena pandemia del coronavirus, según se puso de manifiesto en el marco de una jornada *online* de expertos logísticos organizada por el Centro Español de Logística (CEL).

“La complejidad de la situación ha representado el test más grande de resiliencia al que nunca pensábamos que nos podríamos enfrentar”, apuntó Ana Isabel González, directora de Logística para Clientes Globales de Procter & Gamble y presidenta del CEL. “La buena noticia es que la cadena de suministro ha redoblado los esfuerzos”, lo que le ha permitido “transmitir confianza en que el abastecimiento iba a estar garantizado y que la gente tenga esa seguridad”, señaló.

En esa misma idea incidió el experto en cadena de suministro Miguel Quintana al afirmar que “la preocupación inicial por el desabastecimiento ha desaparecido, generando una situación mucho más ordenada gracias a la confianza del consumidor en las redes logísticas y en los distribuidores”.

Por su parte, Pedro Gil, director de



La cadena de suministro ha generado seguridad a los consumidores en plena pandemia.

Transporte de DIA, reflejó el fuerte crecimiento del movimiento de mercancías de primera necesidad durante las últimas semanas, en las que se han multiplicado por dos las ventas presenciales en sus tiendas y por cinco las ventas por internet. Gil destacó la alta disponibilidad del sector del transporte y el trasvase de vehículos desde otros sectores, en los que la actividad se ha parado, hacia la alimentación. En ese sentido, el directivo llamó a la reflexión a los transportistas al mencionar que “los vehículos a temperatura dirigida pueden mover mercancía refrigerada y seca, mientras que los vehículos de seco solo pueden transportar seco”.

Pablo Segovia, Head of Logistics de Unión Fenosa Distribución, hizo hincapié que el servicio esencial que su compañía ofrece en la crisis sanitaria se ha podido desempeñar gracias a una base sólida de proveedores y fuentes de aprovisionamiento, es decir, “una estructura que garantiza el suministro”.

## DIA ha multiplicado por dos sus ventas presenciales en tienda

Xavier Farrés, director de Desarrollo de Negocio de Miebach, aseguró que la situación actual afecta a las cadenas de suministro de todas las partes del mundo. “En China se están empezando a recuperar, de manera prudente por si hay un rebrote, pero al estar el resto del mundo confinado, la mitad de su mercado está parado”, avanzó. Mientras, Manuel Yagüe, director ejecutivo de Everis NTT Data, se refirió a la gran dispersión que ha generado la pandemia, “con industrias con poca carga de trabajo y otras en las que las cadenas de suministro están supertensas”. El director de Innovación y Proyectos del CEL, Ramón García, destacó aspectos como coordinación, colaboración, transformación digital, resiliencia, personas, local versus global, agilidad y estandarización.

## Las medidas para los representantes aduaneros se quedan “demasiado” cortas

**EVA MÁRMOL. Barcelona**

El aplazamiento de la deuda aduanera, acordado por el Consejo de Ministros el pasado día 31 de marzo, es una medida que se queda corta, según el Consejo General de Colegios de Agentes y Comisionistas de Aduanas. A juicio de este colectivo, sigue habiendo riesgo de ejecución de los avales que presentan los representantes aduaneros al despachar mercancía de importación, a cuenta del pago de los impuestos que gravan esta carga por parte de sus clientes. Antes de la nueva norma, la duración del aval era de 30 días, el plazo establecido desde que se recoge la mercancía para liquidar la deuda aduanera. Actualmente, todos los importadores que hagan operaciones, entre el 1 de abril y el 30 de mayo, pueden solicitar el aplazamiento de la deuda aduanera durante seis meses.

“Se suspende temporalmente el pago de la deuda, pero el aval que presentamos queda trabado hasta que el importador la liquide”, señala Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Colegios de Agentes de Aduanas. Con una duración de la garantía de seis meses, “el representante aduanero se puede quedar sin liquidez para seguir haciendo operaciones diariamente si decide avalar”. “Esperábamos una mayor implicación del Estado”, añade Antonio Llobet. Otro punto en el que no está de acuerdo el Consejo es excluir de la prórroga de la deuda aduanera a las empresas que facturan más de seis millones de euros anualmente, “un pequeño importador puede fácilmente facturar más de seis millones en la actualidad”.

Para Feteia-Oltra, el aplazamiento de la deuda aduanera “es una de las opciones, pero hubiera resultado más efectivo generalizar el IVA en diferido”, señala Cesáreo Fernández, secretario técnico de la federación. Es decir, que este tributo no se hubiera incluido en la deuda aduanera que el representante aduanero tiene que avalar al recoger la mercancía y que directamente lo declare el importador. Hasta ahora, el IVA en diferido, una vieja reivindicación lograda por Feteia, es una opción que utilizan sobre todo las grandes multinacionales y que obliga a liquidaciones mensuales. “Lo que pedíamos ahora es que se generalizara, que siempre el importador declare el IVA en sus liquidaciones mensuales o trimestrales”, añade. Ello habría supuesto una rebaja sustancial del importe del aval al tener el IVA un gravamen del 21 por ciento.



► Crisis del **coronavirus**

# Terminales y depots se preparan ante la potencial llegada masiva de contenedores de China

“Es difícil predecir si habrá sobresaturación en puertos”, según operadores consultados

► Terminales y ‘depots’ de contenedores tienen a punto planes de contingencia ante una potencial llegada masiva de contenedores de China para unos importadores que no saben donde llevar las mercancías porque están las empresas cerradas. La organización internacional Fiata pide a los armadores que no impongan recargos por dejar los contenedores en los puertos.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Terminales y depósitos de contenedores funcionaban sin problemas de espacio, al cierre de esta edición, de acuerdo con las fuentes consultadas. Eso sí, con los planes de contingencia a punto por si llega la sobresaturación: una masiva afluencia de contenedores procedentes de China, al comenzar a reactivarse la economía en el país asiático, para unos importadores con las empresas cerradas que no saben donde llevar las mercancías. Terminales y depósitos consultados coinciden en que es impredecible si las instalaciones acabarán saturadas como pasó en los principales puertos chinos. “Los escenarios son múltiples para aventurar una sobresaturación”, señala una de las fuentes. “De faltar espacio, será

más hacia finales de abril o mayo”, añade.

“No sabemos si habrá una avalancha de contenedores procedentes de China, no sabemos si los importadores han cancelado pedidos o bloqueado compras en el exterior o no sabemos cómo absorberá el consumo los productos que lleguen”, señala otro consultado.

“Es complicado contestar si habrá saturación porque es tanta la incertidumbre que ni las navieras saben lo que pasará, ya que hay muchas variables que pueden impactar en la estancia de los contenedores”, señalan desde una de las terminales. Ante esta situación de incerteza, “la terminal tiene su plan de contingencia, siguiéndolo a rajatabla. Además, hacemos un seguimiento con los clientes. Y, de



Las terminales tienen planes de contingencia.

momento, estamos trabajando con normalidad”, añaden.

No todos los actores lo ven igual: “Si que habrá problemas, seguro, ya lo están comentado algunas navieras”, señalan desde un ‘depot’. Cuando paró la economía china, faltaban contenedores vacíos en Europa para dar salida a nuestras exportaciones, “aunque, lo conseguimos”.

## Los puertos chinos quedaron saturados de contenedores

Ahora, el problema es inverso, “empiezan a llegar contenedores llenos a los puertos españoles y europeos, pero las empresas están cerradas, con lo que ya nos están diciendo las navieras que preparemos (los ‘depots’) espacio extra porque las

terminales acabarán saturadas”, añade esta fuente. Eso sí, de darse la congestión, “habrá soluciones”, apuntan desde otra compañía.

Al margen de si habrá o no saturación, ya se están desembarcando contenedores que se quedan más de lo normal en las terminales. Y con ello llega el problema de quién asume el sobre coste de dejar el contenedor almacenado destinado a una empresa que está cerrada por fuerza mayor. La organización internacional Fiata ha hecho un llamamiento público a los armadores para que “no impongan recargos” ante una situación “que se encuentra fuera de la esfera de control del importador”. Por su parte, el puerto de Barcelona estableció una tarifa plana de estancia de los contenedores llenos de importación en las dos terminales de contenedores, BEST y APM Terminals Barcelona, fijada en dos euros por TEU y día, del 31 de marzo al 13 de abril.





**MARÍTIMA del PRINCIPADO**  
www.marprin.com

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

AGENTES MARÍTIMOS  
AGENTES DE ADUANAS  
OPERADORES PORTUARIOS



## ► Índice UOTC

# El tráfico intermodal nacional sigue lejos del peso que tenía respecto al PIB hace 20 años

Pese al repunte en los últimos ejercicios, gracias al impulso de las empresas privadas, la actividad está peor en términos relativos en toneladas-kilómetro que al inicio del siglo.

► El tráfico intermodal nacional sigue aún lejos del peso que tenía respecto al PIB hace 20 años. El Índice UOTC permite comprobar que pese al repunte en los últimos ejercicios, gracias al impulso de las empresas ferroviarias privadas, la actividad está peor en términos relativos en toneladas-kilómetro que al inicio del presente siglo.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El tráfico intermodal nacional sigue todavía lejos del peso que tenía respecto al Producto Interior Bruto (PIB) a principios de siglo.

Así lo refleja el último 'Índice UOTC', actualizado al cierre del último trimestre de 2019, que elabora desde hace años la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) y al que ha tenido acceso este periódico (ver cuadros).

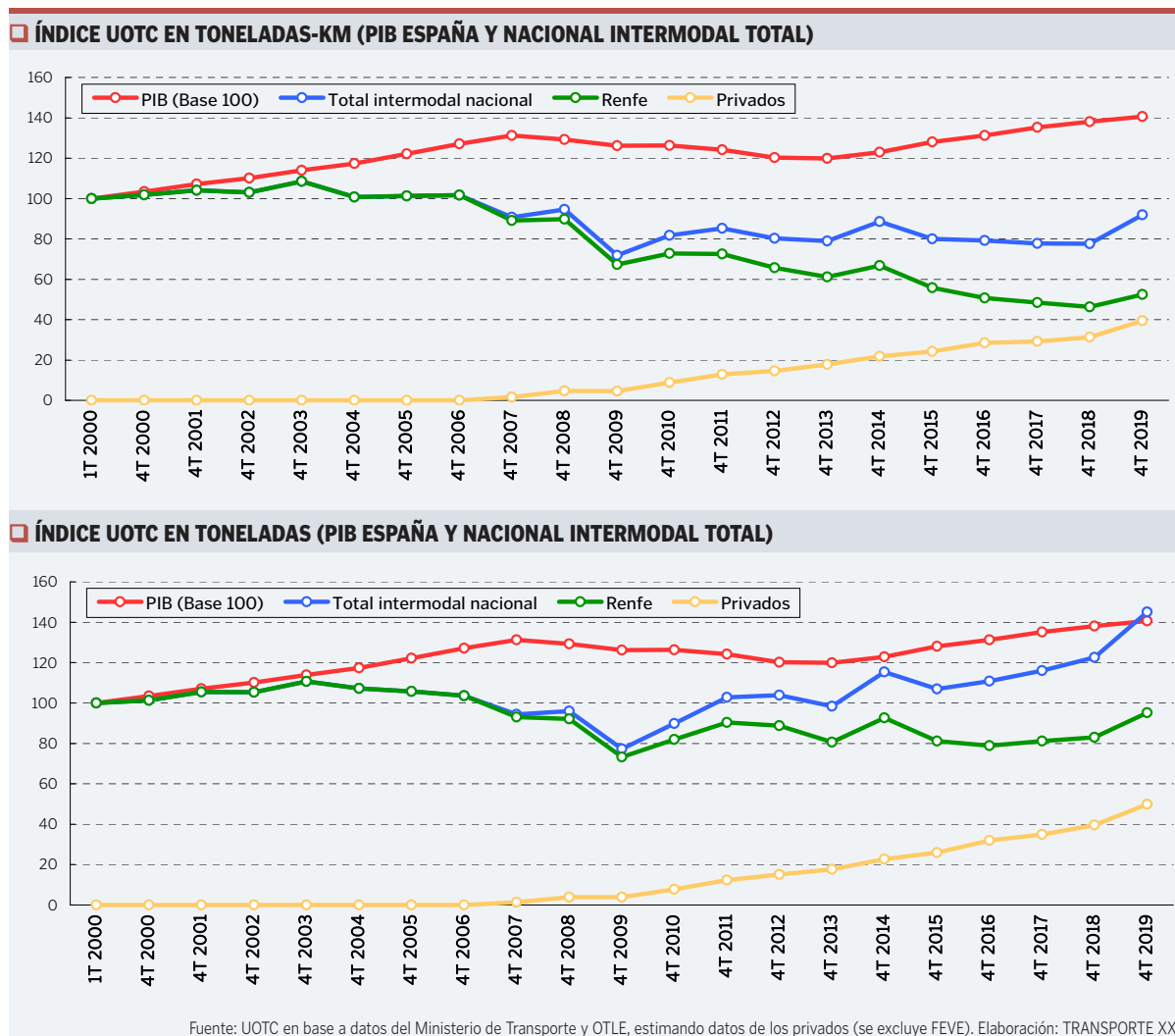
"Lo que dice el índice es que estamos igual que hace 20 años en toneladas, es decir, movemos las mismas toneladas actualizadas con el PIB que hace 20 años", señala Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC, a TRANSPORTE XXI.

Por su parte, "en toneladas-kilómetro, la situación es mucho más evidente". Pese a que los privados tienen una participación más alta en el mercado, la actividad de Renfe Mercancías ha bajado, "con lo que estamos lejos del PIB", advierte Pérez Millán. La consecuencia es que "la suma de ambos volúmenes, los de los privados y Renfe, no llega conjuntamente a lo que se hacía hace 20 años", lamenta.

Las toneladas-kilómetro (TKs) ayudan a entender mejor la verdadera evolución del transporte ferroviario de contenedores. "Realmente es mejor indicador de tu participación modal hablar en términos de toneladas-kilómetro que en toneladas", confirman fuentes del sector.

Por ejemplo, "un tráfico de 60 kilómetros a efectos de participación modal es menos efectivo que un tráfico de 1.000 kilómetros, aunque ambos muevan las mismas toneladas". En definitiva, "no es que mida la eficiencia del transporte, pero sí

**"Si solo se evaluaran los tráficos terrestres, la situación sería más desoladora todavía"**



que refleja mejor lo que está sucediendo en el mercado", añaden.

En la práctica, mientras que en toneladas totales, el intermodal nacional logró equilibrar el incremento del PIB la friolera de 20 años después, en el caso de las toneladas-kilómetro aún se mantiene alejado. De hecho, el gap entre los tráficos por toneladas-kilómetro y la evolución del PIB sigue siendo muy similar al que se alcanzó entre finales de 2009 y principios de 2010, cuando los volúmenes del transporte intermodal tocaron fondo, según refleja el 'Índice UOTC'.

Además, hay que tener en cuenta que el índice no segrega por mercados, sino que contempla también los tráficos intermodales ligados al transporte marítimo, "porque si solo estuvieran contabilizados los puramente terrestres la situación sería más desoladora todavía". En todo caso, "este índice lo pusimos en su día en marcha para lla-

mar la atención de la Administración", quiere dejar claro Pérez Millán. Por tanto, "no se trata de una crítica o una queja hacia el Adif, Renfe Mercancías o las empresas ferroviarias privadas, sino un toque de atención para el Ministe-

## El 'Índice UOTC' "es un toque de atención para el Ministerio"

rio de Transportes, que no puede cerrar los ojos a la realidad", matiza. "Con el índice queremos ofrecer una visión clara de lo que está pasando con el intermodal nacional", insiste el presidente de UOTC. En esta línea, es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el que tiene la responsabilidad de impulsar la intermodalidad

y la multimodalidad, "porque así lo reconocen ellos mismos continuamente, aunque me temo que no se ha hecho nada o casi nada en los últimos 20 años".

A la vista de lo que está sucediendo en el mercado, UOTC va a seguir insistiendo en la necesidad de que se ponga en marcha una Unidad Intermodal en el seno del Ministerio de Transportes, una vieja reivindicación de esta patronal. Si bien, "no es solo idea de UOTC, sino que también es apoyada por la Comisión de Intermodalidad y por el Consejo Nacional de Transportes, que la han hecho suya", afirma Pérez Millán. La iniciativa liderada por UOTC ha ido recibiendo el respaldo de transportistas, operadores ferroviarios, puertos, etc. En los últimos tiempos, "por lo menos da la sensación que en el Ministerio ya tienen claro que esta es una petición de todo el sector", concluye el presidente de UOTC.



## MARÍTIMO

# El tráfico portuario cae un 1,2% hasta febrero, sin el impacto aún del Covid-19

Transportes avanzó una bajada de actividad del 30%, solo en la última semana de marzo

ALFONSO ALDAY. Madrid

Los puertos españoles, que mantienen su actividad con aparente normalidad para garantizar el transporte de mercancías, declarado "servicio esencial" durante la emergencia sanitaria, continúan con la tendencia negativa de los últimos meses.

Las 28 autoridades portuarias movieron 43,2 millones de toneladas en febrero, sin incluir tráfico local, pesca y avituallamiento, lo que supone una caída del 0,9 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior. Eso sí, un descenso menos acusado que el 1,5 por ciento registrado en enero, según el último informe publicado por Puertos del Estado.

En el acumulado anual, el recorte del tráfico se sitúa en el 1,2 por ciento, con un movimiento de 88,3 millones de toneladas. Es decir, el sistema portuario español ha perdido más de un millón de toneladas en dos meses. Un dato "preocupante", reiteraron a este periódico fuentes del sector, teniendo en cuenta que la evolución no recoge aún el impacto de la pandemia, que se dejará notar en las estadísticas de marzo y siguientes. La propia secretaria general de Transportes, María José Rallo del Olmo, avanzó un descenso del tráfico del 30 por ciento, solo en la última semana de marzo como consecuencia del Covid-19.

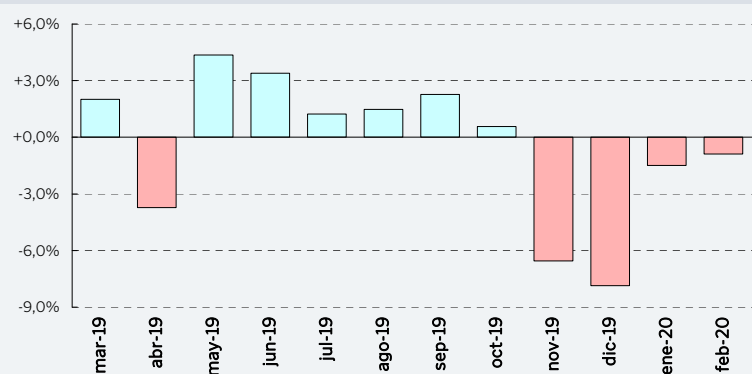
## El movimiento de contenedores baja un 1,4% hasta febrero

La estadística de Puertos del Estado revela que la descarbonización del modelo energético en España, para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero marcado por la UE, sigue pasando una gruesa factura en la evolución del tráfico portuario. En el conjunto del año móvil (de marzo de 2019 a febrero de 2020), el tráfico registra ya una ligera caída del 0,4 por ciento, con un movimiento de 551 millones de toneladas, tras cuatro meses continuados en negativo (ver gráfico adjunto).

En los dos primeros meses de este año, el buen comportamiento de la

mercancía general, que aumentó un 3,8 por ciento hasta febrero, y de los graneles líquidos, un 2,8 por ciento más, no logró compensar el desplome de los graneles sólidos, que acumulan un recorte del 21 por ciento, debido, fundamentalmente, a la caída

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES



Evolución entre marzo de 2019 y febrero de 2020. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI

de productos energéticos como el carbón o el mineral de hierro.

El tráfico de contenedores tampoco ha logrado enderezar el rumbo. Los puertos españoles movieron cerca de 2,8 millones de TEUs entre enero y febrero, lo que supone un recorte

del 1,4 por ciento. La mayor caída corresponde a los flujos de importación y exportación, un 4,1 por ciento menos, mientras que el transbordo, que representa el 55 por ciento del tráfico de contenedores, registró un leve descenso del 0,8 por ciento.

## OEA

### Operadores Económicos Autorizados

**Empresas de servicios a las Empresas**

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

**Transporte Internacional de Mercancías**

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

	<p><b>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L.</b> Camí del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com <a href="http://www.calsina-carre.com">www.calsina-carre.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> OEA</li> <li><input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach</li> <li><input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL</li> <li><input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez</li> <li><input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>
	<p><b>AIRPHARM SA</b> Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com <a href="http://www.airpharmlogistics.com">www.airpharmlogistics.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Outsourcing</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
	<p><b>BERNARDINO ABAD SL</b> Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es <a href="http://www.bernardinoabad.com">www.bernardinoabad.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
	<p><b>ADYCO ADUANAS SL</b> Avda. de la Cañada 62 Recinto Seguro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid) Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214 E-mail: direccion@adycoaduanas.com <a href="http://www.adycoaduanas.com">www.adycoaduanas.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Agentes OEA</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> </ul>
	<p><b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b> Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es <a href="http://www.finismar.es">www.finismar.es</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Consignaciones</li> <li><input type="checkbox"/> Estiba</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> </ul>
	<p><b>CASINTRAS GRUPO</b> Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com <a href="http://www.casintra.com">www.casintra.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros</li> <li><input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> </ul>
	<p><b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com <a href="http://www.salvatlogistica.com">www.salvatlogistica.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>
	<p><b>COMA Y RIBAS SL</b> Obardors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com <a href="http://www.comayribas.com">www.comayribas.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>



El e-commerce es el sector que tira de la carga aérea en el aeropuerto de Barcelona, al margen de vuelos sanitarios

## La terminal de Can Tunis se estrena en flujos regulares superando las 3.000 UTIs en 2019

Las instalaciones catalanas del Adif, todas concesionadas, recuperan tráficos al sumar 197.904 UTIs y un avance del 8,3% en comparación con 2018, cuando retrocedieron

EVA MÁRMOL. Barcelona

Las principales terminales ferroviarias del Adif en Cataluña, concesionadas todas a riesgo y ventura, registraron un tráfico global de 197.904 UTIs el año pasado, el 8,3 por ciento más que en el ejercicio precedente. Recuperan así la actividad perdida en 2018, que prácticamente cayó en la misma proporción (-8,4 por ciento).

Una de las principales novedades del pasado ejercicio ha sido el estreno de la terminal de Can Tunis, ubicada en los accesos al puerto de Barcelona, en tráficos regulares, gracias a la autopista ferroviaria de VIIA, suspendida temporalmente por la situación actual. Un total de 3.474 UTIs pasaron por la terminal gestionada por UTE Sefemed, controlada por Grupo Alonso, de acuerdo con los datos facilitados por el Adif.

### VIIA estaba a punto de poner la sexta frecuencia

VIIA empezó a operar en febrero del año pasado la autopista ferroviaria entre Barcelona y Luxemburgo por el corredor en ancho de vía internacional (UIC). Poco antes de la pandemia, "estábamos a punto de arrancar la sexta frecuencia", señala Miguel de Sanjuan, director de Desarrollo de Negocio de VIIA. Se trata de "una suspensión provisional que obedece a concentrar todos los recursos humanos y técnicos en Le Boulou (junto a la frontera española) para garantizar una operativa con normalidad", además de responder a la lógica bajada de la demanda. Desde Le Boulou, la filial de SNCF mantiene tres frecuencias diarias con Luxemburgo, una con el puerto de Calais, donde los remol-



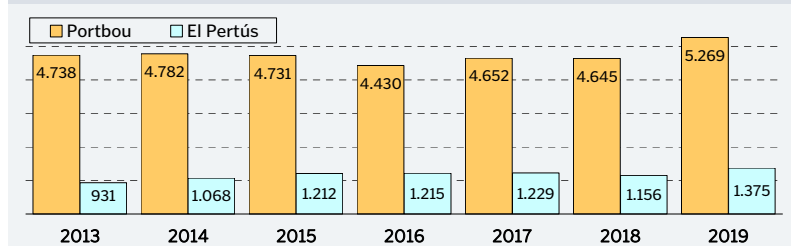
VIIA ha aportado el primer tráfico regular a Can Tunis.

#### EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS EN LAS PRINCIPALES TERMINALES DE CATALUÑA

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	% 19/18
Barcelona-Morrot	60.335	60.032	58.181	53.425	62.642	74.502	63.518	+0,5%
Portbou	46.773	39.208	45.630	38.600	40.334	47.606	37.539	+19,3%
Constantí	44.814	45.107	50.465	48.348	47.279	47.056	37.182	-0,6%
Granollers	21.661	19.634	24.829	21.335	22.278	15.793	17.287	+10,3%
Tarragona	20.847	18.824	13.278	13.386	11.022	14.177	10.097	+10,7%
Can Tunis (*)	3.474	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>197.904</b>	<b>182.805</b>	<b>192.383</b>	<b>175.094</b>	<b>183.555</b>	<b>199.134</b>	<b>165.623</b>	<b>+8,3%</b>

(\*) Sin actividad ferroviaria hasta operar VIIA. Datos en UTIs. Fuente: Adif. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

#### EVOLUCIÓN DE LAS CIRCULACIONES POR LOS PASOS FRONTERIZOS



Circulaciones en ambos sentidos. Fuentes: Adif y Línea Figueras Perpignan. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ques suben al barco para cruzar el canal de la Mancha con destino al mercado británico, y la extensión a Macon. La terminal de Morrot (Barcelona), la principal catalana en actividad,

cerró el pasado ejercicio con un volumen de 60.335 UTIs, prácticamente los mismos flujos que en 2018 (+0,5 por ciento). "Fue un año en que se registraron numerosas incidencias con trenes atrasados por las lluvias del pasado otoño y las protestas en Francia", señalan fuentes de la concesionaria, que es la misma de Can Tunis, ya que ambas instalaciones se adjudicaron en un solo paquete.

A pesar de las incidencias en la red ferroviaria francesa, la terminal de Portbou, la principal peninsular en tráficos internacionales y segunda catalana, registró una actividad de 46.773 UTIs, el 19,3 por ciento más

#### El cambio de color

##### La autopista ferroviaria de VIIA

ha cambiado de color, como señalan desde el propio operador, en un fiel reflejo de la situación actual: remolques de lona, que transportan piezas de automoción y otros productos industriales, prácticamente han desaparecido ante el parón industrial. Los remolques frigoríficos y cisternas han pasado a ser los reyes de la autopista ferroviaria.

##### Línea Figueras Perpignan (LFP)

sigue garantizando el normal funcionamiento del corredor en ancho de vía internacional "adaptándonos a los horarios y a las realidades del terreno para facilitar el paso de los trenes", señalan fuentes del operador. Sigue habiendo tráficos, pero con modificaciones diarias, lo que hace difícil prever con antelación los trenes que circularán.

que en el ejercicio precedente. La instalación donde se hace el cambio de vía del ancho ibérico al internacional, o a la inversa en los flujos de importación, creció en línea con el corredor en UIC. La actividad de esta línea aumentó el 18,9 por ciento, eso sí, un crecimiento que fue la mitad de lo previsto por la concesionaria, Línea Figueras Perpignan (LFP), debido a las incidencias en la red ferroviaria francesa, según ya señaló TRANSPORTE XXI en una anterior edición.

### Portbou, la principal en flujo internacional, creció el 19,3%

Otras dos terminales crecieron dos dígitos el año pasado, la de Granollers (Barcelona), con un tráfico de 21.661 UTIs y un avance del 10,3 por ciento, y la de Tarragona Mercaderies, con 20.847 UTIs y un crecimiento del 10,7 por ciento. El Adif adjudicó recientemente la gestión de Tarragona Mercaderies a la UTE formada por Transportes Portuarios, anterior concesionaria, y APM Terminals Spain Railway. La otra terminal en Tarragona del Adif, Constantí, mantuvo prácticamente la misma actividad al registrar un volumen de 44.815 UTIs (-0,6 por ciento).



www.traldisporta.com



## AÉREO

## El ecommerce, el sector que tira de la carga aérea al margen de vuelos sanitarios

EVA MÁRMOL. Barcelona

Al margen de los vuelos sanitarios, el *ecommerce* es una de las escasas actividades que están generando operaciones de carga en el aeropuerto de Barcelona. Eso sí, una actividad que nada tiene que ver con la registrada hace solo unas semanas. Y ante la anulación de los 47 destinos intercontinentales regulares que conectaban El Prat con el mundo (al cierre de esta edición), las únicas compañías que “operan con cierta normalidad son las integradoras UPS, DHL y FedEx”, señaló Jaume Adrover, director general de GPA, consultora de desarrollo aeroportuario de la Cámara de Comercio de Barcelona, en el marco de una jornada virtual sobre el impacto del coronavirus en El Prat. Los únicos vuelos regulares de largo radio que han quedado en el enclave son las conexiones cargueras de Turkish y Emirates, al margen del corredor sanitario abierto por DSV entre Shanghái y Barcelona, operado por Air China, y de conexiones chárter.

La anulación de los vuelos de pasajeros ha provocado una caída en picado de la capacidad, lo que se ha traducido, a su vez, “en un importantísimo incremento de precios”, añadió Javier Enebral, consultor en GPA, durante la jornada organizada por BCL. El precio no es el único problema, la situación actual ha puesto de manifiesto “la falta de coordinación y transparencia en operaciones de carga”, mientras que las reglas están más claras en el transporte de pasajeros, añadió.

### Las integradoras, las únicas que operan con cierta normalidad

Para Francisco Rizzuto, responsable de carga para Europa occidental de IATA, “las reglas de juego han cambiado para toda la industria y cómo se va mover la industria en el futuro porque el virus ha llegado para quedarse”. Rizzuto hizo hincapié en las trabas burocráticas para que los organismos competentes consideren “viva la carga aérea y como industria crítica para el movimiento de un material crítico”. En el mundo, más de 40 aerolíneas ha transformado alrededor de 200 aviones de pasajeros para transportar mercancías.

En cuanto al futuro que espera a la carga aérea cuando salgamos de

esta, “es complicado predecir la afectación”, señaló Jaume Adrover. Lo que sí está claro es que la recuperación de los tráficos de carga en El Prat pasa por “recuperar las conexiones intercontinentales”.

## MARÍTIMO

## El servicio ferropuerto de granel desde Tarragona alcanzará las 180.000 toneladas al ampliar frecuencias

El servicio ferroviario regular de graneles sólidos desde el puerto de Tarragona a Zuera (Zaragoza) ha ampliado la periodicidad pasando de tres a cinco frecuencias semanalmente. Esta periodicidad supone un movimiento semanal de 4.500 toneladas de cereales y sus derivados, lo que se traduce en un flujo de unas 180.000 toneladas en 2020. El servicio, gestionado por el nuevo operador ferroviario Go Transport, transporta cereales para el fabricante de piensos Alendi. Los principales cereales que se mueven en esta operativa son maíz, trigo y centeno, procedentes sobre todo de Asia y Latinoamérica, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. Go Transport transportó alrededor de 40.000 toneladas en los primeros cuatro meses de vida del servicio en 2019, según publicó TRANSPORTE XXI en una anterior edición.



Port de Barcelona

## Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)



## Barcelona Air Cargo / Flash

### EMIRATES SIGUE OPERANDO PARA LA CARGA EN EL MERCADO ESPAÑOL

Emirates, representada por Gen-Air como agente general de carga (GSA), ha pasado a cubrir el mercado español únicamente con vuelos de mercancías a través de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Mediante su filial Emirates Sky-Cargo, opera cuatro vuelos semanales entre Dubai, su *hub*, y Madrid con un avión de pasajeros, B777, que ha adaptado a las mercancías. La unidad tiene capacidad para transportar 40 toneladas de carga. Además, la aerolínea árabe tiene una quinta conexión semanal con el aeropuerto madrileño cubierta por un avión carguero, el B777F, con una capacidad para 100 toneladas. En cuanto a las conexiones con el aeropuerto de Barcelona, donde ofrecía vuelos diarios de pasajeros, la oferta es un carguero semanal, también B777F. La capacidad de carga total de los vuelos de Emirates en el mercado español es de 360 toneladas semanalmente. En estas conexiones, la importación es material sanitario procedente de China. En exportación, "destacan productos farmacéuticos y productos perecederos como fruta y verdura", señala un comunicado de Emirates SkyCargo. Emirates es una de las principales aerolíneas en actividad carguera de la red de Aena con un tráfico total de 68.108 toneladas de mercancías movidas en 2019.

### TRES OPERADORES EN PROCESO DE OBTENER EL CERTIFICADO CEIV PHARMA

Actualmente, tres operadores están en proceso para obtener la certificación CEIV Pharma de IATA que garantiza la calidad de los procesos en el transporte de productos farmacéuticos a temperatura controlada. Se trata de Swiftair, aerolínea española especializada en carga aérea, así como de las



**Operaciones.** Las operaciones en el aeropuerto de Barcelona todavía subieron el pasado mes de febrero, el 1,3 por ciento más, hasta los 22.992 despegues y aterrizajes, en comparación con el mismo mes de 2019. Con el cierre de fronteras, las operaciones en la instalación catalana habían disminuido el 95 por ciento, hasta el 26 de marzo, respecto al mismo periodo del pasado año.

transitarias Aduanas Pujol Rubio (APR) y Transcoma Logistics, de acuerdo con la información facilitada por IATA. Las tres están en

proceso de obtener el certificado para operar en el aeropuerto de Barcelona. El Prat canaliza alrededor del 40 por ciento de la carga aérea en productos farmacéuticos y químicos del total del sistema aeroportuario de Aena. Actualmente, España cuenta

con un total de 16 empresas certificadas, ocho para operar en el aeropuerto de Madrid y otras tantas en el de Barcelona. La mayoría son grandes multinacionales con la doble certificación para ambos aeropuertos: DB Schenker, DHL y Kuehne + Nagel, así como las terminales de carga Swissport Cargo Services y WFS. Además, tienen la certificación de IATA las compañías Tiba, Air Express Cargo y Alaire en Barajas y Airpharm, Total Freight e Ibercándor en El Prat. En el mundo hay un total de 291 empresas con el CEIV Pharma, que IATA lanzó en el año 2014, y otras 75 están en proceso de obtenerlo. De este total, 127 están en Europa. España es el tercer país europeo compartiendo puesto con los Paí-

ses Bajos, que también cuenta con 16 operadores certificados, por detrás de Bélgica (22) y Alemania (19).

### EL PESO DEL TRÁFICO DOMÉSTICO BAJA A UNA TERCERA PARTE EN 10 AÑOS

El peso del tráfico doméstico en la actividad carguera del aeropuerto de Barcelona se ha reducido a una tercera parte en la última década, mientras que se ha disparado el internacional, de acuerdo con el análisis que ha realizado TRANSPORTE XXI a partir de las estadísticas de Aena. Los vuelos nacionales cerraron el pasado ejercicio con un volumen de 6.227 toneladas transportadas, lo que supone el 3,4 por ciento respecto al total de 182.659 toneladas de tráfico que registró la instalación. En 2010, los flujos domésticos sumaron 11.025 toneladas, es decir, el 10,6 por ciento del total. Y ello ha supuesto que el mercado español ha pasado de ser el segundo para la instalación catalana, únicamente por detrás del alemán, a ser el octavo durante el periodo analizado. En cambio, el tráfico internacional ha seguido ganando

peso en la última década, pasando de una cuota del 89,4 por ciento en 2010, hasta las 93.255 toneladas, al 96,6 por ciento, con 176.432 toneladas, en 2019. En la última década, el tráfico de mercancías ha crecido el 75,2 por ciento en El Prat.

### CRECE CUATRO PUNTOS LA CUOTA DEL AVIÓN CARGUERO EN 2019

Las mercancías que despegan y aterrizan en las pistas del aeropuerto de Barcelona se mueven sobre todo en las bodegas de los aviones de pasajeros, con una cuota de las aeronaves de carga pura que oscila entre el 19 por ciento y el 22 por ciento durante los últimos años. Sin embargo, el peso del avión carguero creció cuatro puntos en 2019 al pasar de una cuota del 22 por ciento en 2018 al 26 por ciento el año pasado, según recoge el último Observatorio del Tráfico Aéreo de Barcelona, que elabora periódicamente la Cámara de Comercio de la ciudad. La cuota del avión carguero era 20 puntos superior, del 46 por ciento, diez años antes.



## POLÍTICA

### Medidas para mitigar el impacto económico a los inquilinos de Cimalsa

El departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat preparaba un conjunto de medidas para mitigar el impacto económico del estado de alarma al cierre de esta edición. Las acciones contempladas afectan a empresas públicas como Cimalsa, que promueve plataformas intermodales y centros de transporte. Entre las medidas barajadas, propone la suspensión, hasta junio, de la actualización de las cuotas de mantenimiento y gestión, así como la flexibilización de las condiciones de pago de estas cuotas a partir del mes de abril para los inquilinos de las plataformas que gestiona. Para aquellas empresas que hayan interrumpido sus actividades como consecuencia de la crisis sanitaria, contempla la bonificación de dos meses (abril y mayo).

## SERVICIOS

### El mercado logístico catalán retrocede el 52% en el primer trimestre

El mercado logístico catalán ha registrado operaciones con un total de 108.000 metros cuadrados contratados durante el primer trimestre del año, lo que supone una bajada del 52 por ciento respecto al volumen registrado en el mismo periodo de 2019, según Savills Aguirre Newman. Este retroceso se debe a que durante el pasado ejercicio se contabilizaron dos grandes operaciones, la de Decathlon en la ZAL del puerto de Barcelona y la de DSV en Molins de Rei, que impulsaron el mercado "de manera excepcional". Sin estas dos operaciones y antes del estado de alarma, la evolución "hubiera sido positiva", destaca un comunicado de la consultora.

## OJO AVIZOR



Eva Märmol

La actividad ha caído el 38,9 por ciento en los centros logísticos. Hay operadores que han echado el cierre y otros disparan su actividad

## Hasta los colores

El departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat ha lanzado un visor sobre la evolución de diversos indicadores de servicios básicos en relación con los efectos del Covid-19. Entre estos servicios básicos, ha incluido la movilidad del transporte de mercan-

cías en las autopistas y autovías catalanas, así como la actividad que registran los centros de transporte y plataformas intermodales que gestiona la empresa pública Cimalsa, además de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona.

El visor recoge la evolución diaria, de la última semana y un histórico de las últimas semanas de cada indicador. En cuanto a la actividad logística, empezó con una mínima caída de la actividad del 2,5 por ciento el 20 de marzo en comparación con el mismo día del año pasado.

La curva de bajada llegó al 21,1 por ciento menos cuatro días después. Tocó suelo (hasta la fecha) al retroceder el 45,7 por ciento el 31 de marzo, cuando ya estaba paralizada toda la actividad no esencial. Desde entonces, ha ido remontando ligeramente hasta llegar a un descenso del 38,9 por

ciento el 3 de abril, el último día analizado al cierre de esta edición.

Esta caída de la actividad da la impresión de que la logística en general no resulta tan extremadamente mal parada como otros sectores económicos por la pandemia. No obstante, esta menor afectación es el resultado de una media: hay operadores que han tenido que echar la persiana siguiendo los pasos de sus clientes y otros que han disparado su actividad al estar relacionada con los servicios esenciales.

Otro indicador de los tiempos que vivimos, hasta la autopista ferroviaria ha cambiado de colores, como bien señalan desde VIIA. Los remolques de lona con piezas de automoción y otros productos industriales han bajado para dejar sitio en exclusiva a frigos y cisternas.



In Memoriam / **JOAQUIM TOSAS**

## Pensando en grande

**MERCÈ CONESA**

Hacia años que nos conocíamos y hace pocos meses tuve la oportunidad de mantener una larga conversación con él con motivo del 150 aniversario del Port de Barcelona. En ese encuentro pude captar que la imagen que yo tenía de Joaquim Tosas era cierta: era un hombre de ideas claras, una persona enérgica con un conocimiento muy transversal del mundo que, con toda seguridad, había adquirido a través de una de sus pasiones: viajar.

Esta visión suya del mundo lo ayudó, sin duda, a la hora de fijar las directrices de un puerto que a mediados de los años 90 se jugaba su futuro. La planificación realizada por Joaquim Tosas, con la ayuda de los directivos de la época, fue tan acertada que los diferentes presidentes del Port de Barcelona que hemos llegado tras él hemos continuado el mismo camino que se inició con el Plan Delta. Este hecho ha dado coherencia, sin duda, a la actuación del Port de Barcelona a lo largo de los años. Y la seguirá dando en los próximos tiempos para que nuestros planes de futuro se basen en el itinerario que siguieron los presidentes anteriores a mí y que, como he dicho, se inició durante la presidencia de Joaquim Tosas. Quien fue presidente del Port de Barcelona entre los años 1996 y 2004 fue el artífice de una visión comercial innovadora en esta institución, necesaria en un momento decisivo para impulsar la gestión público-privada que se mantiene hoy en día y que ha sido, sin duda, una de las claves del éxito de este puerto. En esta nueva visión comercial la Autoridad Portuaria se convierte en promotora de la Comunidad Portuaria y, en mi opinión, el hecho de trabajar todos juntos alrededor de una misma mesa -donde todo el mundo es relevante- para consensuar los objetivos de futuro es imprescindible.

El nuevo enfoque comercial impulsado durante la presidencia de Joaquim Tosas se propició con las misiones comerciales, herramienta que aún hoy en día es uno de los rasgos distintivos del

Port de Barcelona. Y también se desarrollaron nuevas líneas de negocio en las que, hoy, este puerto es referencia mundial, como son los cruceros.

Pero no sólo eso. Joaquim Tosas también fue uno de los primeros en ver la importancia del Corredor Mediterráneo. De hecho, en mi conversación con él con motivo del 150 aniversario del Port de Barcelona me decía, convencido, si tuviéramos el Corredor Mediterráneo totalmente operativo y



con plena capacidad para dar servicio al centro de Europa, como ellos y algunos más habían previsto ya hace 25 años, hoy el Port de Barcelona sería un *hub* logístico más importante de lo que ya es.

Aunque sus inicios profesionales fueron como ingeniero, que a él le gustaba recordar, Joaquim Tosas desempeñó en diferentes sectores durante su vida profesional. Durante muchos años estuvo

ligado a la política, siempre con el deseo de servir a la sociedad y al país -fue director general de Transportes y secretario general del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, entre otros-.

Aunque el año 1996 fue cuando accedió a la presidencia del Port, ya desde 1980 había sido consejero de esta entidad. Él decía que por eso lo habían nombrado, por el conocimiento acumulado que tenía. Seguramente, sin embargo, su nombramiento como presidente fue fruto de la energía y la claridad de ideas que siempre mostraba. Y no sólo al frente del Port de Barcelona sino también en todos los cargos que ocupó durante su larga trayectoria profesional que, recordemos, no se limitó únicamente al terreno portuario, sino que incluyó, entre otros, la sanidad, llegando a ser secretario general del departamento de Sanidad del Govern de Catalunya.

Un buen amigo de Joaquim Tosas me decía, cuando conocí la noticia de su muerte, que contemplando desde la cima de Montjuïc la zona portuaria podemos vislumbrar una parte de su huella. Él fue un enamorado del Port, lo tenía entre ceja y ceja y de ahí que le diera un empuje que, por encima de lo que debe ser un puerto, lo elevó a monumento a la prosperidad de Barcelona.

Joaquim Tosas decía que debemos pensar en grande y, por lo tanto, ahora que nos ha dejado, el mejor homenaje que le podemos hacer es seguir haciendo de este puerto, que él tanto amaba, un auténtico motor generador de oportunidades y empleo, creando prosperidad para

contribuir al bienestar de todos los ciudadanos. Joaquín hacía del pragmatismo virtud y solía sentenciar: "Si quieres algo, pídelo". Y eso es lo que yo pido para el Port de Barcelona. Lo mismo que él hubiera pedido. Descanse en paz.

con plena capacidad para dar servicio al centro de Europa, como ellos y algunos más habían previsto ya hace 25 años, hoy el Port de Barcelona sería un *hub* logístico más importante de lo que ya es.

Aunque sus inicios profesionales fueron como ingeniero, que a él le gustaba recordar, Joaquim Tosas desempeñó en diferentes sectores durante su vida profesional. Durante muchos años estuvo

Mercè Conesa es presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona

**#ESTE  
VIRUS  
LO  
PARAMOS  
UNIDOS**

DETENER EL CORONAVIRUS ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS.  
SI TE PROTEGES TÚ, PROTEGES A LOS DEMÁS.

**WWW.MSCBS.GOB.ES**



## Renfe paraliza contratos de alquiler

Renfe Alquiler de Material Ferroviario ('Rosco') congela los contratos de alquiler de locomotoras y vagones a los operadores privados durante la pandemia del Covid-19

# Hipertrans proyecta un centro logístico para maquinaria de grandes dimensiones en Toledo

La compañía ha adquirido una parcela de 250.000 m<sup>2</sup>, que cuenta con una nave de 55.000 m<sup>2</sup> y 15 metros de altura, para realizar servicios de almacenaje y valor añadido

► Hipertrans proyecta poner en marcha un centro logístico para maquinaria de grandes dimensiones en Ocaña (Toledo). La compañía ha adquirido una parcela de 250.000 metros cuadrados, que cuenta con una nave de 55.000 metros cuadrados y 15 metros de altura, para desarrollar servicios de almacenaje y valor añadido.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Hipertrans, compañía de transportes especiales con sede central en Algete (Madrid), proyecta la puesta en marcha de un nuevo centro logístico para maquinaria de grandes dimensiones de todo tipo de industria.

Para ello, la firma ha adquirido una parcela de 250.000 metros cuadrados en Ocaña, localidad toledana limítrofe con la provincia de Madrid. La instalación cuenta con una nave de 55.000 metros cuadrados y 15 metros de altura, según ha avanzado a TRANSPORTE XXI el consejero delegado de Hipertrans, Juan Gatnau. El nuevo almacén 'gigant stock' de Hipertrans "representa una nueva etapa, puesto que ampliamos la actividad que veníamos haciendo centrada en el transporte" y ofrecerá todo tipo de servicios de valor añadido, como pueden ser mantenimiento, pintura, preparación de equipos, montaje, etc. "Poner en marcha unas instalaciones de estas dimensiones es todo un reto y nuestro planteamiento es ir abriéndolo por fases", apunta Gat-



Imagen de archivo de un transporte especial realizado por Hipertrans.

nau. Así, para la primera fase ya cuentan con diversos clientes de la industria en cartera. No obstante, "el problema es que nos hemos encontrado de frente con

## La crisis del Covid-19 retrasará su puesta en marcha

la crisis del coronavirus y esto nos puede hacer retrasar los planes iniciales", lamenta Gatnau. Precisamente en este contexto de crisis sanitaria, Hipertrans mantendrá en torno al 20 por ciento de acti-

vidad al cierre de la presente edición, centrado fundamentalmente en la operativa relacionada con Defensa, ofreciendo apoyo a la Unidad Militar de Emergencia (UME), así como transporte especial para la industria primaria. Sin embargo, en determinados sectores de actividad de la compañía como el aeronáutico y el aeroespacial la actividad es nula. De hecho, Transportes Cifuentes, propiedad de Hipertrans, que centra su actividad en esos dos sectores mencionados mantiene parada su actividad al cien por cien desde hace varias semanas. "El transporte tiene el rol de servicio esencial, pero somos un mero eslabón. Si tu cliente cierra, no puedes hacer nada", señala Gatnau.

## Hipertrans Andina invierte 5 millones de euros en flota

Hipertrans Andina, filial chilena de Hipertrans, asumió una inversión de 5 millones de euros el pasado año destinada a reforzar su flota de transporte con tractoras y equipos modulares, según ha confirmado a TRANSPORTE XXI el consejero delegado de Hipertrans, Juan Gatnau. "Chile es un mercado en el que estamos creciendo mucho y en el que estamos apostando con fuertes inversiones", reconoce Gatnau. Hipertrans Andina destinó la citada inversión a incorporar siete tractoras 8x6, una tractora 8x8 y cinco conjuntos modulares para transporte de cargas de 200 toneladas cada uno de ellos. Pese a que al cierre de esta edición se estaba iniciando la suspensión temporal de actividad de las principales áreas mineras de aquel país por efecto de la pandemia, restringiendo su operativa a un escaso 5 por ciento, "estoy convencido de que en cuanto pase la crisis se va a relanzar con fuerza la actividad minera, porque la industria mundial necesita materias primas", prevé Gatnau. Hipertrans Andina dispone también de un centro logístico de 60.000 metros cuadrados en Antofagasta (Chile) para maquinaria de grandes dimensiones.

## EL TÚNEL



Carlos Sánchez

A Cabify no le ha parecido disuasorio que la mitad de la flota de transporte de mercancías esté cogiendo polvo por falta de actividad

## Buscar los atajos

La Comunidad de Madrid ha requerido a Cabify para que deje de prestar y publicitar su nuevo servicio de envíos y le ha advertido de posibles sanciones. Parece que la amenaza no ha tenido mucho éxito, al menos inicialmente, según se denuncia desde el sector. La

"brillante" idea de la multinacional del sector de los viajeros para "echar una mano" en tiempos de coronavirus ha sido la apuesta por poner su flota de coches a repartir paquetería en sus maleteros. A Cabify no le ha parecido disuasorio ni la amenaza de la Administración regional ni que la mitad de la flota de transporte de mercancías de Madrid esté ahora mismo cogiendo polvo en sus campas por falta de actividad por culpa de la pandemia. Siendo mal pensados, este servicio puntual podría cumplir perfectamente el papel de "piloto" para testear el mercado. Si la cosa funciona, si se cumplen los parámetros marcados, se tira adelante y que salga el sol por Antequera. Ya lo demostraron en el caso de los viajeros y las mercancías pueden suponer otra pica en Flandes. La maniobra de Cabify sigue los pasos de la que puso en marcha en su día Amazon, con un servi-

cio muy similar, utilizando los maleteros de los coches de particulares para repartir paquetería en la capital. El sector ya ha denunciado que estas prácticas representan una clara competencia desleal. Por un lado incumplen flagrantemente la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), como les ha advertido la propia Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. Pero es que, además, puede que incumplan también las normativas laboral y de Seguridad Vial, por lo que pasarían a estar bajo el foco del Ministerio de Trabajo, a través de la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social, así como de la Dirección General de Tráfico. Hay inventos que revolucionan la sociedad, otros que vienen a aportar algo, pero lo que no tiene sentido es inventar lo ya inventado buscando atajos.



## Mercamadrid superó los 3 millones de tm

La plataforma alimentaria Mercamadrid superó el pasado año los 3 millones de toneladas comercializadas y generó un movimiento de más de 4 millones de vehículos

## Iberia impulsa corredor aéreo sanitario

Iberia, Grupo Oesía y Fenin operan desde finales de marzo un corredor aéreo con China para el transporte de mascarilla y equipos de protección para hospitales

# Merlin sobrepasa los 600.000 m2 de naves en desarrollo en la zona centro

Invertirá 350 millones en ocho proyectos en Madrid y su área de influencia, que alcanzarán una rentabilidad del 8% sobre coste

► Merlin Properties sobrepasa los 600.000 metros cuadrados de naves logísticas en desarrollo en la zona centro peninsular. La inmobiliaria tiene previsto destinar una inversión de más de 350 millones de euros en ocho proyectos en Madrid y su área de influencia, que alcanzarán una rentabilidad media del 8,1 por ciento sobre coste.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), alcanzaba los 636.049 metros cuadrados de naves logísticas en desarrollo en Madrid y su área de influencia a fecha 31 de diciembre de 2019.

La compañía mantiene en desarrollo un total de ocho naves en la zona centro peninsular, en el marco de sus planes 'Best II' y 'Best III', según contempla el último informe de gestión de la compañía.

Estas instalaciones logísticas representarán una inversión de 357,9 millones de euros para Merlin Properties, que en conjunto, prevé desarrollar 588.459 metros cuadrados en nueve naves en el 'Plan Best II' y 509.423 metros cuadrados en el

### ACTIVOS LOGÍSTICOS EN DESARROLLO DE MERLIN EN MADRID Y ZONA CENTRO

Complejo	Superficie bruta alquilable (M2)	Inversión (millones de euros)	Yield sobre coste
Madrid-San Fernando II	34.224	21,7	8,9%
Guadalajara-Azuqueca II	98.757	54,7	8,1%
Guadalajara-Azuqueca III	51.000	30,1	7,7%
Guadalajara-Cabanillas Park I F	20.723	10,8	7,9%
Guadalajara-Cabanillas Park II	210.678	114,2	8,1%
Toledo-Seseña	28.731	15,5	7,7%
Guadalajara-Cabanillas Park I Ext.	92.994	56	6,8%
Madrid-San Fernando III	98.942	54,9	9,3%
<b>Total</b>	<b>636.049</b>	<b>357,9</b>	<b>8,1%</b>

Desde 31 de diciembre de 2019. Fuente: Plan Best II y Plan Best III de Merlin Properties. Elaboración: TXXI.

'Plan Best III'. La firma invertirá 328,4 y 316,5 millones de euros, respectivamente, en la ejecución de los dos conjuntos de actuaciones. Los nuevos proyectos en desarrollo alcanzarán un *yield* o rentabilidad media sobre el coste del 8,1 por ciento, según recoge el citado informe (ver cuadro).

El área del Corredor del Henares concentra prácticamente todos los

**Merlin sumará más de un millón de m2 de naves con sus planes 'Best II' y 'Best III'**

proyectos en desarrollo de Merlin Properties en el centro peninsular, con la única excepción de una nave que se ejecutará en Seseña (Toledo). Al margen de las actuaciones en el centro peninsular, la firma está desarrollando proyectos en Valencia, Sevilla y Zaragoza dentro del país, así como en Lisboa (Portugal). Merlin alquiló el pasado año 2019 una nave en Pinto (Madrid) a Media Markt, otra en Ribarroja (Valencia) a Dachser y una tercera en Sevilla a Amazon. Además, continúa el proceso de construcción de la nave de Azuqueca II, alquilada a Carrefour, y la de Seseña, que está parcialmente alquilada a Carreras.

## CARRETERA

### WanaTruck decide impulsar el acceso gratuito del sector al CMR electrónico

**C. SÁNCHEZ. Madrid**

WanaTruck, la nueva plataforma tecnológica que apuesta por digitalizar la gestión entre cargador y transportista, ha decidido poner a disposición de las empresas cargadoras y transportistas el acceso al e-CMR de manera gratuita durante los meses de abril y mayo. De esta manera, la plataforma tecnológica quiere contribuir a agilizar la operativa en el sector durante los meses que se prevén de mayor impacto de la actual pandemia.

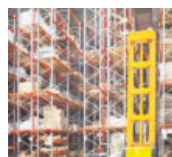
WanaTruck considera que el uso del documento de control en formato electrónico (e-CMR) es "uno de los primeros pasos para llevar a cabo la tan necesaria digitalización del sector", señalan desde la compañía. Esta herramienta supone "un ahorro en tiempo y costes para las empresas", al tiempo que mejora la comunicación entre cargadores, transportistas y clientes", matizan. Además, el uso de la documentación de control o CMR en formato electrónico "previene el contagio por Covid-19 debido a la eliminación del intercambio habitual de la documentación en formato papel durante el proceso de carga y descarga". Las empresas interesadas en probar esta tecnología pueden solicitarlo a través de la web de WanaTruck.

**Por no tener que pensar en ellos, puedes olvidar que los necesitas.**



ESPECIALISTAS EN DISEÑO, FABRICACIÓN Y DESARROLLO DE TRAILERS PORTUARIOS

**fabrisem**



La compañía Aza Logistics reforzará su apuesta por el sector farmacéutico con la puesta en marcha de nuevas instalaciones

## TMG, Noatum y Portsur afrontan su mecanización en Castellón

Las tres terminales de graneles del puerto buscan mejorar la eficacia de su operativa y el tratamiento a buques de gran porte

► TMG, Noatum y Portsur afrontan su mecanización completa en el puerto de Castellón, con una inversión superior a los 37 millones. Las tres terminales de graneles buscan aumentar la eficiencia de su operativa y el tratamiento a buques de gran porte, al tiempo que mejorarán la protección ambiental en la manipulación de las mercancías.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Castellón**

TMG, Noatum y Portsur, las tres terminales de graneles del puerto de Castellón, afrontan su mecanización completa. La inversión, que supera los 37 millones de euros, permitirá aumentar la eficiencia de su operativa y el tratamiento a buques de gran porte en la dársena valenciana, al tiempo que mejorarán la protección ambiental en la manipulación de las mercancías.

La terminal TMG, ubicada en el Muelle de la Cerámica, invertirá 10,9 millones de euros en la construcción de dos almacenes de 2.700 metros cuadrados cada uno, dentro de una parcela de 16.500 metros cuadrados. El proyecto, que podría estar completado en un plazo de 10 meses, incluye nebulizadores y un sistema de mecanización (tolvas, cintas transportadoras y torres de transferencias) para la descarga y su almacenamiento.

En segundo lugar, la terminal de Noatum, ubicada en el Muelle de la Cerámica, realizará una inversión de 11,8 millones de euros en la construcción de una nave de hormigón



El puerto de Castellón movió 7,1 millones de toneladas de graneles sólidos en 2019 (-4,4%).

cerrada de 5.950 metros cuadrados para el almacenamiento de graneles sólidos. El proyecto incluye el traslado del faro, nebulizadores y un sistema de mecanización.

### La inversión de las tres terminales supera los 37 millones

Por su parte, en la dársena sur, la terminal Portsur levantará una nave de hormigón cerrada de 7.137 metros cuadrados para el depósito de graneles sólidos. La instalación dispondrá de cinco silos horizontales cubiertos y absorberá una inversión de 2,5 millones de euros. Asi-

mismo, la instalación tiene prevista la prolongación de su muelle en 202 metros hacia el norte con la formación de una explanada asociada de 16.500 metros cuadrados de superficie, con una inversión de 11,9 millones de euros.

Con el desarrollo de estos proyectos, junto al compromiso de operar durante las 24 horas del día, lo que supondrá un 50 por ciento más de tiempo de trabajo que en la actualidad, las tres terminales de graneles confían en poder atraer nuevos tráfico al puerto de Castellón, superando el actual techo de los 7,4 millones de toneladas logrados en 2018.

Por último, el puerto de Castellón planea invertir 20 millones de euros en la construcción de la futura estación intermodal.

recuperando la normalidad durante mayo y junio, el movimiento total del puerto disminuirá un 4 por ciento como máximo". En este sentido, resaltó que China ya ha recuperado más de un 80 por ciento su capacidad industrial por lo que este tráfico retornará en las próximas cuatro o cinco semanas a la dársena valenciana.

A su juicio, considera clave dar con una rápida solución sanitaria al Covid-19 para reducir su impacto económico en España, que puede rondar entre 150.000 millones de euros y 250.000. Martínez también ha demandado una acción coordinada simultánea entre todas las administraciones para sacar adelante

## MARÍTIMO

### Gimeno Logística Portuaria instala un almacén inteligente para sector cerámico

**I. EGUIA. Castellón**

Gimeno Logística Portuaria ha puesto en marcha en el puerto de Castellón un almacén inteligente, con una superficie de 2.000 metros cuadrados, destinado al acopio de graneles para la industria cerámica.

IoTens, división del Grupo Gimeno especializada en soluciones integrales de *hardware* y *software* de Internet de las Cosas (IoT), ha desarrollado este proyecto que permite optimizar el sistema de almacenaje, al calcular en tiempo real parámetros como el volumen de material acumulado en un espacio físico determinado.

"Mediante un algoritmo de modelado dinámico 3D, alimentado por sensores inteligentes, hemos conseguido calcular en tiempo real la cantidad de material cerámico que gestiona el almacén", ha explicado Ignacio Llopis, managing director de IoTens. Además, reitera un "importante ahorro de tiempo, costes y de emisiones de CO<sub>2</sub>" entre las ventajas de esta tecnología para el control de *stock*.

IoTens ha colocado 20 sensores inteligentes en el almacén, colocados estratégicamente a una altura de 25 metros, que miden constantemente las distancias entre el techo, las paredes y el suelo para recopilar en tiempo real información sobre la angulación, la densidad del material y el volumen de carga almacenada y transformar esos datos en cálculos precisos.

La información de los sensores junto a un algoritmo inteligente genera unos indicadores que se transmiten de forma instantánea al sistema informático de IoTens.

## MARÍTIMO

### Valencia esquiva en marzo el impacto del Covid-19 en la carga en contenedor

**IÑAKI EGUIA. Valencia**

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, aseguró que durante el mes de marzo la actividad en la dársena no sufrió un fuerte impacto por el coronavirus. Según los datos facilitados por la entidad, el tráfico de contenedores se redujo un 4 por ciento en el tercer mes de este año, siendo los TEUs vacíos los más afectados, con un 16 por ciento de descenso.

En el webinar organizado por la Fundación Valenciaport sobre "Coronavirus y economía, entender la crisis", Martínez afirmó que el Covid-19 ha repercutido "en la modificación de algunos tráfico en las últimas semanas. Las cargas siderúrgicas han sido sustituidas por los productos agroalimentarios o sanitarios".

El presidente de la entidad auguró que "si la actividad económica va

todos los planes de inversión que estén lo suficientemente maduros de manera que se pueda arrastrar a la inversión privada. En este contexto enmarcó el desarrollo de las infraestructuras portuarias como el desarrollo de la terminal norte de Valencia. "Con esta medida de impulsar la inversión pública se evitará el cierre de empresas, que fue la principal consecuencia que tuvo la crisis financiera de 2008".

El presidente explicó que es previsible que la crisis ocasionada por el coronavirus provoque una caída del PIB en el primer y segundo trimestre de 2020 que puede superar el 11 por ciento, y a los que seguirá una suave recuperación.



## Grúas El Campello crece con carga pesada

La compañía alicantina, centrada desde 1996 en los portes de construcción, ha diversificado su actividad con las cargas pesadas para empresas industriales

## Nueva plataforma de Seur en Alicante

La empresa de paquetería prevé poner en marcha a partir de este verano su plataforma logística en Monforte del Cid con cerca de 17.000 metros cuadrados de almacenes

# El puerto de Valencia reducirá deuda para viabilizar su ampliación norte

Planea reducir 113 millones de euros en cuatro años que darán un colchón financiero para abordar la obra de la nueva terminal

► El puerto de Valencia seguirá acometiendo un fuerte proceso de reducción de deuda para lograr viabilizar la financiación de su ampliación. La Autoridad Portuaria, que preside Aurelio Martínez, planea reducir 113 millones de euros en cuatro años que darán un colchón financiero para abordar las obras de su nueva terminal.

### ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia continuará acometiendo en los próximos cuatro años un fuerte proceso de reducción de su deuda bancaria a largo plazo con el objetivo de lograr viabilizar la financiación de su ampliación.

El objetivo es reducir en 113 millones de euros el actual endeudamiento para dejar la cifra en alrededor de 250 millones en el ejercicio 2023, con una amortización anual en el entorno de los 28,4 millones. Es la 'hoja de ruta' trazada por la entidad portuaria, que podría optimizarse si se decide realizar alguna amortización extraordinaria, como las que acometió el puerto por valor de 8,6 y 29,3 millones de euros en 2015 y 2016, respectivamente.

El organismo necesita reducir su grado de apalancamiento, lo que permitiría tener un mayor colchón financiero para poder abordar con garantías de rentabilidad las obras de los muelles de la ampliación norte.

Su presupuesto está estimado en 350 millones de euros, si bien Aurelio Martínez, presidente de la Auto-



Francesc Sánchez, director general, y Aurelio Martínez, presidente del puerto de Valencia.

ridad Portuaria de Valencia, estima que "el coste total no superará los 280 millones, después de que se reduzcan algunas obras, por lo que el nivel de nuevo endeudamiento no estará por encima de los 30 millones, incluso ni eso".

### En los próximos tres años, el puerto prevé invertir 275 millones

El proceso de reducción de la deuda, que ya lleva años en marcha, es uno de los objetivos prioritarios del presidente del puerto, que se encontró con una importante carga financiera cuando llegó en verano de 2015 a la presidencia de la Autori-

dad Portuaria. Cuatro años después, el puerto ha acometido un importante esfuerzo financiero, amortizando a un ritmo superior a los 25 millones de euros anuales.

El alto ritmo de amortización del endeudamiento tiene como objetivo poder adaptarse a los requerimientos de Puertos del Estado para aplicar una política tarifaria competitiva, aparte de lograr colocar a la rada en una mejor posición a la hora de afrontar las inversiones previstas. El grueso del plan es la ampliación norte de la dársena, que añadirá un tráfico de 5 millones de TEUs anuales, mientras que la tercera dársena de Sagunto queda como el futuro a largo plazo de la entidad. En los próximos tres años, el puerto prevé invertir 275 millones, con un fuerte compromiso con la intermodal y la logística.

## TRANSITARIOS

### Across Logistics pone en marcha un nuevo centro de distribución en Valencia

#### A.MARTÍNEZ. Valencia

La empresa transitaria Across Logistics refuerza su actividad con la puesta en marcha de una nueva plataforma de distribución en Valencia, según confirmaron fuentes de la constructora Alcalans, del Grupo Soler Durá. La compañía se ha encargado de levantar el edificio de estructura prefabricada de hormigón para la sociedad Bullmon Investments, matriz del *forwarder*.

La instalación está ubicada en el polígono industrial Casanova de la localidad valenciana de Ribarroja del Turia sobre una parcela de 4.370 metros cuadrados. La transitaria venía operando en la zona con un almacén ubicado en el sector trece del polígono de La Reva.

La plataforma servirá como depósito y almacén de mercancías entre las que habrá productos químicos. Para este tipo específico de carga, de acuerdo el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos (APQ), la nave dispondrá de una zona compartimentada con una superficie de alrededor de 500 metros cuadrados.

Con las nuevas instalaciones, Across Logistics dispondrá de un sistema de seguridad pasivo que permite albergar productos químicos peligrosos sin necesidad de instalar medidas de protección contraincendios costosas, según explicó la constructora Alcalans. La plataforma dispone de 5 muelles de carga con una edificabilidad de 3.627 metros cuadrados. Across Logistics, con sede central en Barcelona, está especializada en la intermediación de tráficos marítimos, terrestres y aéreos.

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

## BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Suscripción  
anual  
**161,92 €**  
IVA incluido

### FORMA DE PAGO

(Al recibo de la factura)

- Cheque adjunto   
Transferencia bancaria   
Recibo domiciliado

IBAN

### Deseo suscribirme por un año a TRANSPORTE XXI

(21 ediciones + libros + suplementos)

Nombre del titular .....

Nombre empresa .....

CIF ..... Actividad .....

Domicilio .....

Teléfono ..... Email .....

## OPER. LOGÍSTICOS

## Aza Logistics reforzará su apuesta por el farma con nuevas instalaciones

El operador contempla destinar la mitad de la plataforma de 24.000 m<sup>2</sup> que abrirá en 2021 en Sagunto a esta actividad

►Aza Logistics reforzará su apuesta por el farma con la puesta en marcha de nuevas instalaciones. La compañía valenciana, que dispone de 5.000 metros cuadrados adaptados al sector sanitario, contempla destinar la mitad de la plataforma de 24.000 metros cuadrados que abrirá en el año 2021 en Sagunto al desarrollo de esta actividad.

## IÑAKI EGUÍA. Valencia

Aza Logistics está reforzando su capacidad logística para atender la demanda del sector farmacéutico. La empresa valenciana, con sede en Almussafes, dispone de 5.000 metros cuadrados de instalaciones adaptadas para el almacenamiento y custodia de los productos sanitarios y farmacéuticos.

Una gran parte de esta superficie se localiza en el nuevo complejo puesto en marcha este año en Cheste. Además, el operador del grupo Aza proyecta dedicar a este sector la mitad de la plataforma de 24.000 metros cuadrados que abrirá el próximo ejercicio en Sagunto.

Los sectores de farma y cosmética generaron el 20 por ciento del negocio del operador Aza Logistics durante el pasado año, según destacaron a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía.

La alimentación es la principal actividad, con el 40 por de los ingresos, seguida de la automoción, con otro 30 por ciento, mientras que los pro-



Instalaciones de almacenamiento del operador Aza Logistics.

ductos químicos y de limpieza completaron el 10 por ciento restante, añadieron los mismos interlocutores.

### Farma y cosmética generan el 20% de las ventas del operador

Aza Logistics maneja una previsión de crecimiento en el sector farmacéutico de entre el 15 y el 20 por ciento. Sin embargo, con el parón de la crisis del coronavirus contempla reducir el aumento a cerca de un 10 por ciento, reconocieron las

mismas fuentes.

La empresa valenciana cuenta con un técnico farmacéutico en plantilla, responsable de inspeccionar y verificar el cumplimiento del certificado GDP de buenas prácticas de distribución para el sector farmacéutico. Aza Logistics también tiene el registro sanitario de la Generalitat Valenciana.

La compañía, con una cifra de negocio de 4,47 millones de euros en 2018, ofrece distribución nacional a través de su red de transportistas que opera con una veintena de vehículos pesados. Además, como agentes IATA, el operador está capacitado para llevar a cabo envíos aéreos y poder así adaptarse a las necesidades de cada situación.

## MARÍTIMO

## Las terminales portuarias del puerto de Valencia tendrán ancho UIC en 2021

## A.M. Valencia

Todas las terminales del puerto de Valencia tendrán ancho UIC en 2021. Esa es la previsión que se maneja desde la Autoridad Portuaria, que va a activar un ambicioso plan de obras en los próximos 18 meses para duplicar las actuales vías de ancho ibérico e implantar un tercer hilo en toda la red ferroviaria de la rada.

La primera instalación que quedará adaptada será la terminal de CSP Spain en el Muelle Principe Felipe, cuyas modernización permitirá operar trenes de 750 metros de longitud, disponiendo de dos vías con ancho mixto, para trabajar trenes internacionales con Europa.

En una segunda fase, el puerto acometerá la modernización de las vías y accesos a las terminales en los Muelles de Poniente y Levante, donde se encuentra ubicada la terminal de APM Terminals, filial del grupo Maersk. En esta instalación, que sí está preparada para trenes de 750 metros, el puerto implantará ancho mixto, internacional e ibérico, así como en las vías generales de circulación hasta el Espigón del Turia. El puerto prevé que en la zona norte haya 10 circulaciones diarias por sentido y dos desde el Muelle de Levante.

Por otro lado, el ancho mixto se implantará en la vía general doble entre este espigón y el ramal de acceso a la futura terminal ferroviaria de la ampliación norte, donde TIL explotará una terminal pública de contenedores. Con posterioridad se ejecutarían los accesos hasta las terminales de Grimaldi y Ford en el Dique del Este.

## FERROCARRIL

## Transfesa estrena tren frigorífico con Londres y suma 2.000 m<sup>2</sup> en Valencia

## C.SÁNCHEZ/I.EGUÍA. Valencia

Transfesa Logistics ha puesto en marcha una nueva conexión ferroviaria frigorífica exprés para transportar productos de primera necesidad desde España hasta el Reino Unido. La ruta, que da inicio en las terminales de Valencia y Murcia y finaliza en Londres, transporta productos de alimentación, sanitarios y de higiene, según ha informado la compañía.

El tiempo de tránsito de la nueva conexión será de 72 horas. El operador, que completa así su oferta de servicio con una nueva conexión

destinada al suministro de perecederos, en la que se utilizarán cajas frigoríficas, desarrollará estas operaciones por medio de un tren diario. Para tal fin, la firma ha incorporado una caja más ligera, de tipo UNIT 45, que permite mover en torno a 30 contenedores por tren. “De esta forma, se puede incluir más producto y ampliar la capacidad de cada operativa”, apuntan desde la compañía.

El CEO de Transfesa Logistics, Bernd Hullerum, afirma que la nueva conexión “es otro paso en el desarrollo de nuestros corredores



Imagen de la conexión ferroviaria que opera Transfesa entre España y Reino Unido.

internacionales, ampliando así servicios a un segmento estratégico”. En este contexto, la compañía está adaptando su operativa a las necesidades prioritarias de la logística en

plena pandemia por el coronavirus, por lo que acaba de inaugurar también un almacén de 2.000 metros cuadrados en Valencia para productos de alimentación.

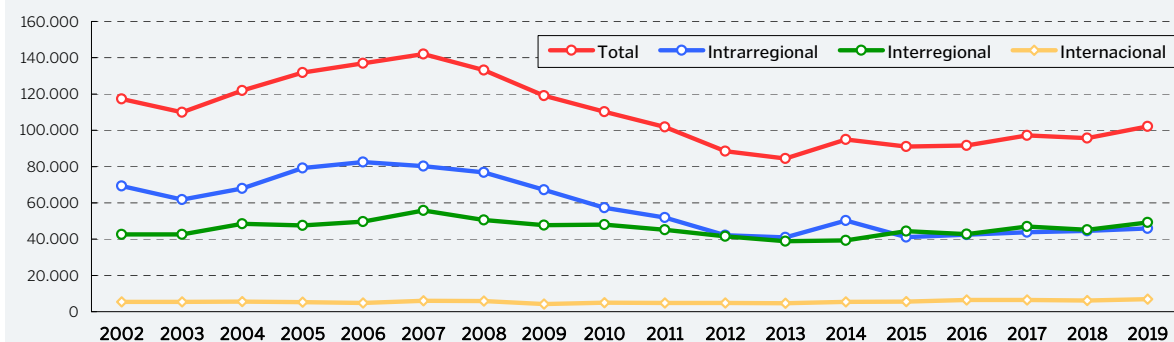


# País Vasco


**Marítimo / 26**

La Autoridad Portuaria de Pasaja activará un conjunto de medidas para atenuar el impacto de la crisis del Covid-19

## TONELADAS TRANSPORTADAS, SEGÚN TIPO DE DESPLAZAMIENTO, CON ORIGEN O DESTINO EN PAÍS VASCO



Datos en miles de toneladas. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Fuente: TRANSPORTE XXI.

## El transporte por carretera crece por encima de la media nacional

El tráfico de mercancías con origen o destino en el País Vasco supera los 100 millones de tm en 2019, con un avance del 6,6%

► El transporte de mercancías por carretera en el País Vasco disparó su actividad en 2019. El tráfico volvió a superar los 100 millones de toneladas, con un crecimiento del 6,6 por ciento con respecto al ejercicio anterior, lo que supone dos puntos porcentuales por encima de la media nacional, según los últimos datos hechos públicos por el Ministerio de Transportes.

**ALFONSO ALDAY.** Bilbao

El transporte de mercancías por carretera en el País Vasco disparó su actividad durante el pasado año, después del pequeño bache en el camino de la recuperación que tuvo lugar en 2018.

La carga transportada por vehículos pesados con origen o destino en la comunidad autónoma volvió a superar la barrera de los 100 millones de toneladas. Se trata del mejor registro de la serie histórica desde el año 2010, con un crecimiento del 6,6 por ciento con respecto al ejercicio anterior, dos puntos porcentuales por encima de la media nacional, según los últimos datos hechos públicos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Una progresión estrechamente vinculada al buen comportamiento de la industria siderúrgica, un buen termómetro para pulsar el estado de salud de las empresas de transporte por carretera en el País Vasco, según apuntaron fuentes del sector consultadas por TRANSPORTE XXI. Eso sí, la cifra de 2019 se sitúa aún muy lejos de los 142 millones de toneladas del año 2007, antes del estallido de la crisis económica, el pico máximo de actividad.

El mayor crecimiento porcentual vino de la mano de los flujos internacionales, que representan el 6,7 por ciento del total. En concreto, aumentaron un 12,4 por ciento durante el pasado, hasta los 6,8 millones de toneladas, repartidos prácticamente al 50 por ciento entre importaciones (3,1 millones de toneladas) y exportaciones (3,8 millones de toneladas).

Por su parte, los desplazamientos interregionales, el grupo más numeroso con 49,2 millones de toneladas, más del 48 por ciento del total, aumentaron un 9 por ciento, mientras los intercambios intrarregionales, con un peso del 45 por ciento,

registraron un avance del 3,3 por ciento, hasta alcanzar los 45,9 millones de toneladas.

Las previsiones de cara a este año son “moderadamente optimistas”, dentro de la excepcionalidad que supone el estado de emergencia sanitaria por la expansión de la pandemia del Covid-19. “El año arrancó bien, con una importante carga de trabajo en enero y febrero,

### En 2019, el transporte internacional aumentó un 12,4%

y solo a finales del pasado mes de marzo se empezó a notar una ligera caída de la actividad”, explicaron a este periódico los mismos interlocutores, tras insistir en que “no se

## Estructura del sector

### Los datos del registro general

hasta el pasado 2 de marzo, recogidos en la página web del Ministerio de Transportes, revelan que el País Vasco cuenta con un total de 5.756 empresas, es decir, 110 menos que a finales del pasado año, lo que supone un recorte del 1,8 por ciento.

El número de autorizaciones de transporte público de vehículos con tracción propia también registró un leve descenso del 0,7 por ciento en el mismo período, un recorte más acusado en el segmento de ligeros (-1,7 por ciento), que en el de vehículos pesados (-0,2 por ciento).

### Las empresas de transporte por carretera

del País Vasco alcanzaron en el año 2017, último ejercicio con datos disponibles al cierre de esta edición, una cifra de negocio de 1.392 millones de euros, lo que supone el 7,7 por ciento del total de las ventas del sector en España. Encabeza el ranking la empresa Dachser Spain, con una facturación de casi 319 millones en dicho ejercicio, seguida de San José-López, con unos ingresos de 102,78 millones.

puede dar aún el año por perdido; hay margen para recuperar”.

En este sentido, las mismas fuentes recordaron que no se ha producido el cierre total de la industria, al suavizar el Gobierno de Pedro Sánchez el decreto inicial aprobado que obligaba a la paralización de las actividades “no esenciales”, permitiendo mantener una producción mínima, por ejemplo, a industrias importadoras y exportadoras que tienen que cumplir contratos internacionales. “En el País Vasco hay muchas empresas exportadoras con pedidos en el exterior, por lo que mantienen su producción, aunque hayan bajado el ritmo a un 60 por ciento”, explicaron las mismas fuentes. De hecho, empresarios consultados por este medio confían en que la caída de la actividad no supere el 10 por ciento, “como mucho”, a lo largo de este año, “en función de la evolución del coronavirus”.

**CONSIGNACIONES TOROYBETOLAZA**

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs

Avilés | Bilbao | Gijón | Pasajes

---

Port of Bilbao  
Espigón 3- Vizcaya Norte s/n. 48980 Santurce -Spain  
Tel. +34 94 425 26 00. e-mail: [consignaciones@torobe.com](mailto:consignaciones@torobe.com)  
[www.torobe.com](http://www.torobe.com)

**Transportistas esperan que la caída de actividad este año no supere el 10%**

## MARÍTIMO

# Puerto de Pasaia apoyará a empresas y usuarios por la crisis del coronavirus

La dársena prepara un conjunto de medidas para mantener la actividad, que se ha reducido un 2,5% en el primer trimestre

► La Autoridad Portuaria de Pasaia, que preside Félix Garcíandía, prepara un conjunto de medidas para apoyar a las empresas y usuarios ante el impacto de la crisis del Covid-19. La dársena guipuzcoana cerró el primer trimestre con una caída del tráfico del 2,5 por ciento, aunque espera recuperar a lo largo del año parte del volumen perdido.

ALFONSO ALDAY. Pasajes

La Autoridad Portuaria de Pasaia se suma a la larga lista de puertos que pondrán en marcha iniciativas dirigidas a mantener la actividad del puerto, que se ha reducido como consecuencia de la crisis del coronavirus. En concreto, prepara un conjunto de medidas para “atenuar el impacto negativo de las obligaciones de pago que tienen que soportar las empresas y flexibilizar determinadas obligaciones del ámbito portuario”. Así lo anunció, a través de una nota, el presidente de la entidad, Félix Garcíandía.

La dársena guipuzcoana arrancó el año con buen pie, tras registrar un aumento del tráfico del 4,7 por ciento en enero. Sin embargo, la tendencia cambió en febrero, cuando perdió cerca de 40.000 toneladas, lo que supuso un descenso del 14,1 por ciento. En el acumulado anual hasta marzo, la caída se sitúa en el 2,5 por ciento, con un movimiento de



El puerto de Pasaia espera recuperar este año una parte significativa del volumen perdido.

772.756 toneladas. Un dato que, según el propio presidente del organismo portuario, “hay que considerar como un reflejo del buen trabajo que se está desarrollando a pesar de la complicada coyuntura de las

## El puerto flexibilizará obligaciones de ámbito portuario

últimas fechas, tanto desde el punto de vista comercial como operativo”. En este sentido, Garcíandía subrayó que la siderurgia, el automóvil, el sector papelero o agroalimentario

mantienen su volumen durante el primer trimestre. Por el contrario, la estadística refleja un descenso en graneles sólidos, como la chatarra, la madera o los cereales, que en total suponen un recorte de 20.000 toneladas. “El objetivo para el próximo semestre es recuperar una parte significativa del volumen perdido, a medida que se produce la mejora de esta coyuntura negativa”, apuntó Garcíandía. Llegados a este punto, el máximo responsable de la entidad recordó el proyecto de transformación de la dársena, presentado a principios de este año, que está dirigido a mejorar la accesibilidad y maniobrabilidad de los buques, así como al aumento de la capacidad de los muelles.

## MARÍTIMO

## La caída del tráfico en el puerto de Bilbao se agravará en abril

El puerto de Bilbao mantiene un alto nivel de actividad pese a la crisis del Covid-19, si bien se prevé que la caída del tráfico se agravará este mes, cuando entró en vigor la ‘hibernación’ económica. “En abril notaremos las consecuencias del cierre de la industria no esencial a lo que se unirá que Semana Santa es tradicionalmente una época de menor tráfico porque muchos barcos y empresas no suelen trabajar en festivo”, advirtió el presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala. De momento, el puerto movió 8,5 millones de toneladas en el primer trimestre, lo que supone un recorte del 4,6 por ciento. “Esperábamos una caída, si bien el retroceso ha sido menor del que en principio se podía prever”, apuntó Barkala.

## MARÍTIMO

## El grupo Erhardt constituye la sociedad Erhardt Off Shore

El grupo Erhardt refuerza su estructura con la creación de la sociedad Erhardt Off Shore, cuyo objeto social es la realización de actividades de logística de equipos, buques de apoyo y gestión de tripulaciones. Con un capital de 3.000 euros, arrancó operaciones en marzo. Fuentes de Erhardt avanzaron a este periódico que dará apoyo a Bermeo Off Shore, empresa del grupo que opera en el puerto vasco de Bermeo, con unas ventas de 1,96 millones en 2018.

## MARÍTIMO

## Balenciaga habilitará una segunda grada de construcción en Guipúzcoa

JESÚS GALINDO. Bilbao

Astilleros Balenciaga cumplirá cien años de su constitución en 2021. Un aniversario que parece haber actuado de espoleta para el diseño y lanzamiento de un plan de crecimiento que supondrá la puesta en servicio de una ‘segunda línea’ de construcción de buques en sus instalaciones de Zumaia (Guipúzcoa).

El proyecto, que cuenta con apoyo financiero del ‘Reindus’ del Ministerio de Industria, contempla la habilitación de la zona del carro de varadero del astillero como grada de construcción naval. Este salto manufacturero conllevará la ejecución de inversiones en la moderni-

zación de la zona, con la introducción de equipos de elevación y con la adaptación de una nave de almacén, sita entre ambas gradas. La operación también requerirá el desembolso en la adquisición de nuevo equipamiento para las labores de fabricación de los bloques y la generación de nuevos empleos. Inicialmente, el objetivo de Astilleros Balenciaga es contar con la nueva grada de construcción el próximo verano. Su entrada en servicio supondrá un gran salto estratégico en los campos industrial y comercial, como han señalado sus responsables a este periódico. En primer lugar, contarán con



Balenciaga tiene actualmente en cartera tres unidades, que entregará de forma escalonada.

capacidad para abordar dos proyectos de construcción a la vez y romper las restricciones comerciales que sufren actualmente y que supone el deber renunciar a proyectos en licitación por coincidencia de fechas en grada.

Otro aspecto destacado será la obtención de sinergias manu-

feras por un mejor aprovechamiento de la capacidad y mayor flexibilidad operativa.

Las virtudes del nuevo esquema naval ya han aflorado con la captación de un pedido de dos buques para el sector de la eólica offshore para un armador europeo que se construirán al mismo tiempo.



# España Norte


**Carretera / 28**

La compañía de transporte Transmaraña reforzará su operativa logística con una nave de 8.000 m<sup>2</sup> en su central de Gijón



Imagen de las instalaciones de la empresa cántabra Transportes Arrubor.

## Transportes Arrubor amplía sus instalaciones de Cantabria

El operador añade 1.200 metros cuadrados de almacenes en su plataforma situada en la Ciudad del Transporte de Santander

IÑAKI EGUIA. Santander

Transportes Arrubor ha ampliado sus instalaciones de la Ciudad del Transporte de Santander con la incorporación de 1.200 metros cuadrados de almacenes y cuatro muelles de carga. El operador cántabro agilizará su operativa de paquetería, grupaje y carga completa como delegado regional de los grupos Transaher, TSB Trans, Transportes Gallastegui, DB Schenker, Tolosa y Pardo y Rhenus Logistics.

La ampliación de Transportes Arrubor, que dedica 1.500 metros cúbicos de estanterías de paletización, se añade a los 1.600 metros cuadrados de almacenes y 280 de oficinas con los que operaba anteriormente. La nueva superficie posibilita reforzar sus actividades de almacén de tránsito, consolidación, *sobre-stock* y depósitos, *buffering*, *cross-docking*, logística inversa así como tener más espacio para imprevistos de fuerza mayor.

TRANSPORTES ARRUBOR SL						
	2017	2016	%17/16	2015	2014	2013
Cifra de negocio	3,55	3,19	+11%	3,01	2,58	1,80
Ebitda	0,25	0,20	+24%	0,18	0,12	0,10
Resultado del ejercicio	0,02	0,02	+0%	0,05	0,00	0,01
Total activo	1,92	1,61	+19%	1,23	1,09	0,83
Patrimonio neto	0,13	0,11	+23%	0,08	0,03	0,03

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI. Nota: No hay datos disponibles posteriores a 2017.

### Transportes Arrubor

La compañía de transporte de mercancías por carretera, con sede en Camargo, opera como delegado regional en la provincia de Cantabria de los grupos Transaher, TSB Trans, Transportes Gallastegui, DB Schenker, Tolosa y Pardo y Rhenus Logistics.

Fundada en el año 1994, la cántabra Transportes Arrubor gestiona una flota de 60 vehículos propios y subcontratados en exclusiva.

La compañía de transporte de mercancías por carretera, fundada en 1994 por los hermanos Setién Rodríguez, inició su actividad con un pequeño almacén y tres vehículos que operaban exclusivamente en Cantabria. En 2004 entraron en la actividad de la paquetería industrial y seis años más tarde, incorporaron su primer camión destinado al transporte de cargas completas. Actualmente, gestiona una flota de 60 vehículos propios y subcontratados en exclusiva.

CARRETERA

## La creación de empresas en Asturias avanza a menor ritmo que en España

I.EGUIA. Oviedo

Asturias tenía registradas 2.982 empresas de transporte por carretera a principios de este año, un 1,9 por ciento más que al inicio de 2019, un menor dinamismo que la media del conjunto nacional, cuyo crecimiento fue del 2,7 por ciento.

El número de operadores en la región asturiana en 2019 se ha

situado en 190, cinco más que en el año anterior, según se recoge en un informe de la patronal asturiana Asetra, que destaca que los cambios normativos en las condiciones de acceso al mercado han favorecido la creación de nuevas empresas. La organización también señala que el tráfico de mercancías en 2019 creció un 3,1 por ciento. La patronal

encuadra estos datos en un contexto en el que la economía regional ha crecido por quinto año consecutivo. "El incremento del consumo, cierta recuperación de la construcción, el buen comportamiento del sector servicios y especialmente el impulso de las exportaciones" han sido los principales vectores del alza de la actividad, señala el informe. Por el contrario, "el sector industrial ha mostrado claros síntomas de deterioro por problemas específicos que afectan a importantes empresas, así como por el gran retroceso de la producción eléctrica basada en el carbón", según el mismo informe.

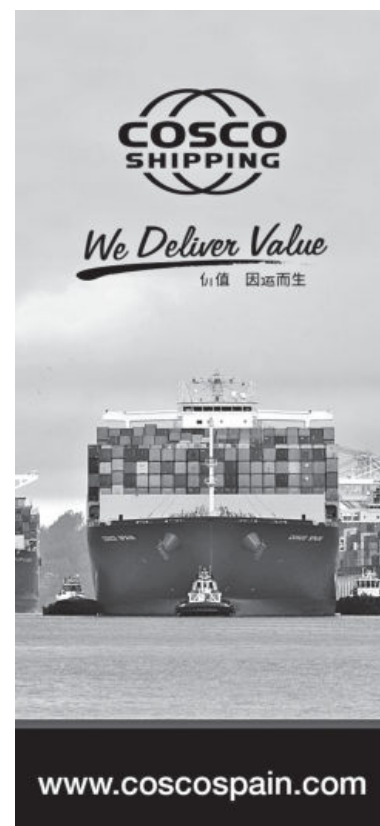
CARRETERA

## Logística Vilalba moderniza la flota incorporando 10 camiones de GNL

I.EGUIA. Vilalba

Logística Vilalba, empresa de transporte de cargas completas para rutas nacionales e internacionales, ha modernizado su flota de camiones con la incorporación de una decena de vehículos propulsados por gas natural licuado (GNL). La compañía, con sede en Lugo, opera con una flota de más de 20 cabezas tractoras y 15 plataformas tautliner para sus servicios de transporte nacional e internacional con cargas completa. La adquisición de los camiones Iveco de GNL, que ofrecen una autonomía de hasta 1.600 kilómetros, se desarrolla conforme a la apuesta de Logística Vilalba hacia un transporte de mercancías por carretera más sostenible junto con una conducción eficiente y segura. La compañía gallega dispone de 10.000 metros cuadrados de instalaciones destinadas a los servicios de depósito, manipulación, preparación de pedidos, y control de *stocks*.

Logística Vilalba conforma un grupo con Ferrolterra Mensajerías, que presta los servicios de mensajería y paquetería de Tipsa, Tourline Express y Pall-Ex en sus delegaciones de Vilalba, Ferrol, Lugo y Orense, y con la sociedad que explota la estación de servicio de Vallibria, en Martiñán (Lugo).



www.coscospain.com

## CARRETERA

# Transmaraña reforzará su operativa logística con un almacén de 8.000 m2 en su sede central de Gijón

La compañía asturiana de transporte por carretera prevé abrir la nave a finales de año

► La compañía Transmaraña está inmersa en un proyecto para ampliar su operativa logística con un almacén de 8.000 metros cuadrados en su base central, localizada en el polígono de Porceyo, en Gijón. La nueva nave, que se añade a la actualmente operativa de 10.000 metros cuadrados, estará adaptada para mercancía general.

## ÑAKI EGUIA. Gijón

Transmaraña está desarrollando un proyecto para ampliar su operativa logística con la construcción de un almacén, con una superficie de 8.000 metros cuadrados, en su parcela de 27.000 metros cuadrados situada en el polígono de Porceyo, en Gijón. La nueva nave, que se añade a la actualmente operativa de 10.000 metros cuadrados, estará adaptada para albergar mercancía general muy diversa.

La compañía asturiana de transporte de mercancías por carretera contempla poner en funcionamiento su segunda nave en Gijón a partir de finales de este año.

El almacén dispondrá de seis puentes grúa de hasta 20 toneladas, carretillas elevadoras de hasta 5 toneladas, muelle de carga y estanterías industriales para el almacenaje de una amplia gama de mercancía general.

El inmueble en construcción refor-

## Transmaraña, en cifras

**La compañía gijonesa**, fundada en 1998, ha triplicado sus ingresos entre 2012 y 2018, para situarlos en este último ejercicio en 5,7 millones de euros.

**Su sede central** se extiende en una parcela de 27.000 metros cuadrados situada en el polígono de Porceyo, en Gijón. En estas instalaciones tiene una nave de 10.000 metros cuadrados y está construyendo una segunda de 8.000 metros cuadrados. En Gijón también tiene otro pabellón de 2.500 metros cuadrados en Tremañes.

**La delegación en León** se ha puesto en marcha durante este año. El complejo, en una parcela de 10.000 metros cuadrados en Villadangos del Páramo, tiene una nave de 2.000 metros cuadrados.

**Transmaraña** ha incorporado su primera cabeza tractora a GNL a su flota de más de medio centenar de vehículos.

zará la actividad logística que desarrolla actualmente en el almacén de 10.000 metros cuadrados que tiene Transmaraña en su sede central de Porceyo, así como en su pabellón localizado en Tremañes (Gijón), con 2.500 metros cuadrados de superficie y carretillas elevadoras de hasta cinco toneladas.

El nuevo proyecto, que forma parte de los planes de expansión de la empresa de transporte por carrete-



Transmaraña dispone de 27.000 metros cuadrados en el polígono de Porceyo, en Gijón.

## TRANSMARAÑA SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	5,70	4,80	+19%	3,95	3,42	2,94
Ebitda	1,38	0,97	+42%	0,69	0,66	0,67
Resultado del ejercicio	0,57	0,26	+117%	0,09	0,15	0,30
Total activo	9,22	7,58	+22%	6,82	6,23	2,69
Patrimonio neto	1,88	1,31	+43%	1,05	0,96	0,81

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ra, se suma a la apertura durante este año de su delegación en Villadangos del Páramo (León). Este complejo, localizado en una parcela de 10.000 metros cuadrados próxima a los cerca de las plataformas logísticas de Decathlon y Mercadona, tiene 2.000 metros cuadrados de nave, 200 metros cuadrados de oficinas, 20 muelles de carga y está equipado con puentes grúa y carretillas elevadoras.

## APUESTA POR EL GNL

Por otra parte, Transmaraña, en su apuesta por la sostenibilidad, ha incorporado en los últimos meses su primera cabeza tractora a gas con el fin de analizar sus ventajas. La compañía asturiana dispone de una flota con 41 cabezas tractoras, todas con localizador GPS; medio centenar de semirremolques; ocho camiones rígidos; y siete furgonetas.

La compañía, con sede en Gijón, ofrece los servicios de transporte

nacional e internacional, mercancías especiales, peligrosas, paletizada, abastecimientos de cercanías y distribución.

## Transmaraña alcanzó una facturación de 5,7 millones en 2018

Entre sus clientes se encuentran empresas del sector industrial, operadores logísticos, fabricantes del sector de alimentación, cadenas de supermercados, etc.

Transmaraña, fundada en 1998, ha registrado un crecimiento continuado de su volumen de negocio durante los últimos años. El transportista asturiano ha triplicado sus ingresos de 2012 a 2018, tras situarlos en 5,7 millones de euros, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

## MARÍTIMO

## El tráfico del puerto de Ferrol cae un 32% hasta marzo por el carbón

La Autoridad Portuaria de Ferrol ha cerrado el primer trimestre con un tráfico que ronda los 2,4 millones de toneladas, un 32,2 por ciento menos respecto al mismo periodo de 2019. La causa del desplome es el proceso de transición energética que ha eliminado 1,5 millones de toneladas de carbón que se manipularon en el primer trimestre del pasado año. Esta tendencia descendente continuará hasta julio. José Manuel Vilariño, presidente de la entidad portuaria, avanzó que los tráficos hasta marzo, excluido el carbón, crecieron un 18 por ciento. Sin embargo, alertó por el impacto del coronavirus en los próximos registros.

## CARGADORES

## GSV solicita a la ZFS una nave de 4.000 metros cuadrados en Citrasa

Global Steel Wire (GSV) ha solicitado al Consorcio de la Zona Franca de Santander el otorgamiento de una autorización, concesión, arrendamiento y/o convenio para ocupar una nave de 4.000 metros cuadrados de superficie en la Ciudad del Transporte de Santander (Citrasa). La compañía del grupo Celsa, con sede en el polígono industrial Nueva Montaña de Santander y dedicada a la fabricación del alambrón de acero, proyecta destinar la nueva instalación localizada en Citrasa al almacenamiento y acondicionamiento de mercancías no peligrosas que entren o salgan a través del puerto de Santander.

## OPER. LOGÍSTICOS

## Gefco refuerza su capacidad en Vigo con un almacén para PSA

Gefco amplía su capacidad en Vigo con el alquiler de un almacén de 1.200 metros cuadrados. La Zona Franca de Vigo ha alquilado el espacio en la nave 2, situada en Bouzas, al operador para que refuerce su capacidad de suministrar piezas y componentes al grupo de automoción PSA. La operación se desarrolla en un contexto en el que la planta de PSA en Vigo paralizó su producción el 18 de marzo a consecuencia del coronavirus. Sin embargo, el aprovisionamiento de suministros a través del puerto gallego continúa, y el almacén alquilado a Gefco permitirá disponer de mayor stock para reanudar las líneas de montaje de vehículos.



## Andalucía distribuye mascarillas al sector

La Consejería de Fomento de la Junta ha iniciado el reparto de 150.000 mascarillas quirúrgicas, de las 60.500 se destinan al transporte de mercancías por carretera

## Travelport supera las 1.500 UTIs en la terminal de Jerez en 2019

El grupo consolidó el tren semanal entre Madrid y el puerto de Cádiz, con tracción de Renfe, lanzado en mayo del pasado año



El tren entre Madrid y el puerto de Cádiz movió una media de 50 contenedores semanales.

► El operador Tratansa, que forma parte del Grupo Travelport, logró superar las 1.500 UTIs en su primer año en la terminal ferroviaria de Jerez, gestionada por Concasa. Un registro fruto de la consolidación del tren semanal entre Madrid y el puerto de Cádiz, con tracción de la pública Renfe Mercancías, lanzado en mayo de 2019.

### ANTONIO MARTÍNEZ. Jerez

El operador ferroviario Tratansa, perteneciente al Grupo Travelport, superó en 2019 las 1.500 UTIs, con una media de 50 contenedores semanales, en la terminal de Jerez de la Frontera, que gestiona el operador portuario Concasa.

Un registro, alcanzado en su primer año en el nodo intermodal andaluz, fruto de la consolidación del tren semanal entre Madrid y el puerto de Cádiz para tráficos que embarcan en los buques de la naviera Trasmediterránea a Canarias.

El servicio ferroviario, con tracción de Renfe Mercancías, se lanzó en

mayo del pasado año. La actividad del tren se realiza en fin de semana, ya que el convoy llega los sábados por la mañana a la terminal de Jerez. Los contenedores se trasladan en camión hasta la terminal polivalente de Concasa donde suben al buque de Trasmediterránea que conecta con las Islas Canarias.

Tras la llegada a Cádiz, el tren parte los sábados de vuelta con destino a Madrid con carga procedente del puerto. Entre los principales clientes del tren está el operador Bernardino Abad y la naviera Trasmediterránea, a través de sus divisiones de transporte terrestre.

El nuevo servicio intermodal vadeó la crisis que vive la rada gaditana ante la fuerte competencia de puertos como Sevilla y Huelva por el tráfico de Canarias.

La terminal de Jerez está siendo explotada por Concasa a través de una subrogación realizada por la Autoridad Portuaria de Cádiz, ya que la entidad fue la adjudicataria del concurso del Adif. Concasa realiza la prestación del servicio de carga y descarga de UTIs a las empresas ferroviarias y operadores que lo soliciten, lo que supone extender su actividad portuaria en el entorno de la dársena gaditana.

La instalación dispone de una superficie de playa de vías para uso logístico de 12.500 metros cuadrados, así como dos vías sin electrificar (vía 8 de 595 metros y vía 10 de 555 metros) en las que se pueden realizar operaciones de manipulación de contenedores.

### MARÍTIMO

## El granel líquido impulsa el tráfico del puerto de Cádiz en febrero

El puerto de la Bahía de Cádiz ha mejorado su actividad durante el mes de febrero, alcanzando un crecimiento del 15,83 por ciento, gracias a que ha duplicado el movimiento de graneles líquidos, pasando de las 36.500 toneladas en 2019 a las 74.898 toneladas en febrero de este año. Los graneles sólidos, con una caída del 25,08 por ciento, los contenedores, con un 10,10 por ciento menos, y la mercancía general, con recorte del 14,32 por ciento, son las actividades en las que más ha bajado el puerto gaditano. En cuanto al tráfico portuario gestionado, en términos generales, el puerto mejoró un 16,04 por ciento en el período analizado.

### MARÍTIMO

## APM Terminals Algeciras incorpora ozonizadores para la limpieza

APM Terminals Algeciras incorporará 65 generadores de ozono como refuerzo de las labores de limpieza de sus instalaciones. Adquiridos con una inversión de 40.625 euros y facilitados por mediación de la empresa Kalmar, los generadores de ozono son el sistema más efectivo para la eliminación de todo tipo de microorganismos, según destacan desde la compañía, a través de un comunicado. APM Terminals Algeciras también ha reforzado su plantilla con 67 trabajadores que se unirán a las labores de desinfección, de grúas, vehículos, vestuarios, tornos, más todo el equipamiento, tanto en el patio como en oficinas, que se utiliza en cada turno.

### MARÍTIMO

## Puerto de Algeciras aprueba medidas para paliar el impacto del coronavirus

### ALFREDO ESCOLAR. Algeciras

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, que preside Gerardo Landaluce, ha aprobado medidas económicas urgentes entre clientes, proveedores y usuarios del puerto, para paliar los problemas derivados de la crisis del Covid-19.

Entre las medidas adoptadas, se destaca la agilización de los plazos de pagos a proveedores, ampliación

de los vencimientos de los plazos de liquidaciones de tasas o la concesión de aplazamientos en los pagos. Al mismo tiempo, se aumentarán los plazos legales de facturación y notificación de facturas y liquidaciones. Además, se va a posibilitar llevar a cabo modificaciones en los títulos de ocupación de dominio público portuario, en cuanto al periodo de exigibilidad adelantado

de las tasas de ocupación y actividad. Por último, se modificará o se suspenderá temporalmente el número de los tráficos mínimos exigidos en el ejercicio de 2020.

El presidente de la entidad portuaria ha transmitido su agradecimiento a todos los trabajadores del puerto y ha recordado que su actividad "está considerada como esencial en el actual estado de alarma". En este sentido, el presidente del comité de empresa del Centro Portuario de Empleo de Algeciras, José Antonio González ha señalado a TRANSPORTE XXI, que no se han solventado por completo los problemas de falta de seguridad ante el

coronavirus que llegaron a paralizar la estiba el día 1 de abril por ausencia de equipos suficientes para atender estas labores. "Queremos seguir trabajando y nos gustaría tener los EPIs necesarios para sentirnos seguros. Es lo único que reclamamos. Aunque se han mejorado las cosas, el miedo es libre y los finales de mes son peores que el inicio", explicó González. De los casi 1.800 trabajadores del puerto de Algeciras, a primeros de mes han llegado a estar de baja más de 400 empleados por distintas circunstancias, entre las que se encuentran los permisos, vacaciones, bajas médicas y atención a familiares.

## CDB Leasing encarga ocho graneleros

La división de alquileres del Banco de Desarrollo de China, CDB Leasing, ha encargado tres graneleros *ultramax* de 63.000 toneladas al fabricante New Dayang Shipbuilding

# El coronavirus asesta un duro golpe a la línea de flotación de la logística de automoción

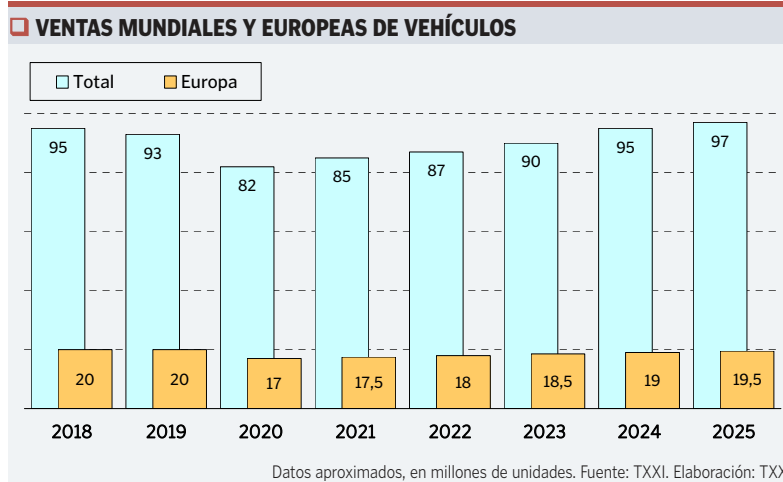
Analistas estiman un descenso próximo al 12% en las ventas mundiales de automóviles y vehículos industriales en 2020, lo que supondría cerca de 10 millones de unidades

► La producción mundial de vehículos podría caer en torno a diez millones de unidades y el mercado tardaría cuatro o cinco años en recuperarse, según advierten diferentes analistas. La industria auxiliar de automoción y la logística analizan distintos escenarios y han solicitado a los gobiernos el apoyo para la recuperación del sector.

ALFREDO ESCOLAR. Bruselas

La cadena de suministro en la logística mundial ha soportado una retracción importante, a causa de los efectos de la pandemia en las fábricas; el mantenimiento de la producción y el consumo de productos básicos sostiene esta cadena, al menos a medio gas. Sin embargo, uno de los sectores que ha sufrido un parón casi absoluto es el de la logística de automoción.

La parada prácticamente total de las plantas de vehículos ha arrastrado al cierre de las empresas de miles de proveedores de piezas, sistemas y recambios que también han dejado de emplear la cadena logística. Distintos analistas calculan una caída en las ventas mundiales de automóviles y vehículos industriales en 2020 en torno a un 12 por ciento, lo que supondría una cantidad cercana a los 10 millones de unidades. Para el caso de Europa, los analistas de IHS Markit o Ultima Media, estiman una caída en las ventas proporcionalmente superior, próxima al 13 por ciento, lo que significaría quedarse por debajo de los 15,5 millones de vehículos en 2020,



cuando el pasado año se alcanzaron casi 18 millones.

La recuperación de esta situación se prolongará varios años, según algunos analistas, como Insight Partners, que no prevén que se alcancen los niveles de producción y ventas de 2018 hasta el 2025 ó 2026. Según los medios consultados, esta ralentización en la recuperación se producirá por el efecto prolongado de la crisis global, pero también se verá influida por la indecisión o la posible bajada en la inversión para

## Europa podría perder la venta de 2 millones de vehículos

## El sector español prepara un plan de choque

“El cierre de las 17 plantas de producción automovilística en España y el descenso del 95 por ciento en la actividad de los talleres han provocado que la actividad productiva de los fabricantes de componentes se haya visto fuertemente afectada, con cierres de plantas y solicitud masiva de ERTES”. Así lo puso de manifiesto María Helena Antolín, presidenta de la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto),

tras apuntar que “estamos ya preparándonos para los distintos escenarios y elaborando un plan de choque dinámico para distintos escenarios de recuperación”. Antolín adelantó que, junto con la asociación de fabricantes de vehículos Anfac y la patronal de los concesionarios Faco-nauto, “se está elaborando un plan de choque con medidas para la reactivación del sector, que se presentará al Gobierno próximamente”.

A lo largo de 2018, últimos datos oficiales, se transportaron en España poco más de 2 millones de vehículos por carretera, tanto para la exportación, como para la importación. El ferrocarril, por su parte, se hizo cargo de casi 790.000 vehículos y 533.000 toneladas de componentes. Por último, los puertos españoles movieron 3,28 millones de vehículos, de los que poco más de 2 millones fueron para la exportación.

una producción automotriz orientada al nuevo paradigma de electromovilidad. Tal como avanzan algunos analistas, solo las políticas gubernamentales de apoyo a la industria y a la cadena logística, además de una clara planificación de los fabricantes, podrá posibilitar una recuperación más ágil. Según un comunicado de la Asociación Logística Europea (ELA), “la logística ha demostrado ser un factor decisivo para el sistema de producción europeo, incluso durante el choque de la crisis”. Sin embargo, para la ELA una de las consecuencias “podría ser un paso atrás en las iniciativas ambientales para la cadena de suministro, ya que la atención se centrará en la recuperación empresarial”.

### SERVICIOS

#### El operador SSA Marine encarga a Kalmar 36 tractores de terminal

SSA Marine ha realizado un encargo a Kalmar, división de la empresa finlandesa Cargotec, para el suministro de 36 vehículos tractores de terminal, del modelo Ottawa T2. El pedido se especifica en dos contratos. El primero proveerá de 12 vehículos para la Terminal Internacional Manzanillo (MIT) que la compañía opera en Panamá. El segundo contrato se destina a suministrar 24 equipos para la terminal SSA México, en Colima (México). Los tractores, con entrega calculada en el tercer trimestre de 2020, se destinarán en ambos casos al transporte de contenedores desde el muelle al patio.

### FERROCARRIL

#### Energía eléctrica 100% verde para trenes de CFL Cargo Deutschlands

CFL Cargo Deutschlands, subsidiaria del Grupo CFL, ha aplicado a toda la flota de sus trenes electricidad limpia proveniente de fuentes 100 por ciento renovables. Las 3.250 rutas de esta compañía que circulan en Alemania comprarán electricidad verde certificada, con lo que se pretende ahorrar la emisión de 19.000 toneladas de CO2 a la atmósfera, en comparación con la mezcla promedio de la electricidad alemana. El operador mantiene buena parte de sus rutas entre Alemania y Europa central, por lo que el uso de electricidad verde ha implicado una inversión importante en logística sostenible.

### MARÍTIMO

#### Hapag-Lloyd apuesta por la digitalización durante el Covid19

Hapag-Lloyd ha lanzado una campaña, dirigida a sus clientes, para remarcar las capacidades y ventajas del uso de los canales telemáticos para el mantenimiento de la cadena logística, a pesar de las restricciones que impone la pandemia. La campaña de “capacidades digitales” difunde las herramientas de las que dispone la naviera alemana, accesibles desde cualquier parte y sin restricciones horarias. Además de la contratación y el seguimiento de los portes, también es posible realizar otras tareas complejas como la obtención de cartas de porte o la obtención de garantías de envío.



## Davies Turner mejora las expectativas

Los servicios del operador británico entre China y el Reino Unido, a través del Express China Rail, han completado la ruta en 17 días e incluyen dos contenedores de grupaje

## EL-AL adapta sus aviones para carga aérea

La compañía israelí El-AL Airlines han transformado sus Boeing-777 para permitir transportar contenedores de carga normalizados en su cabina de pasajeros

# El transporte marítimo rediseña sus rutas ante la bajada de la demanda

‘THE Alliance’ retira líneas y reposiciona buques a escala global, lo que afectará a la operativa de varios puertos españoles

► Durante las primeras semanas de abril, la alianza naviera ‘THE Alliance’ está generalizando el reposicionamiento de líneas de buques portacontenedores en todo el mundo. Las rutas desde Asia hacia Europa y América son las más afectadas. Algunas de las rutas suprimidas afectarán a varios puertos mediterráneos en España.

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

La alianza ‘THE Alliance’, formada por las navieras Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming y HMM, ha reposicionado diferentes servicios y retirado buques en sus trayectos por la caída del mercado, a consecuencia de la pandemia del coronavirus y como sistema de gestión de las capacidades y volúmenes de carga. Esta decisión implica que, para el mes de abril, más de una treintena de buques viajarán en vacío en sus rutas de Asia, Mediterráneo y Norte de Europa (12 buques), Transpacífico con la costa Oeste y la costa Este por Panamá y Suez (16 buques) y en los recorridos transatlánticos (4 buques).

Este reposicionamiento de los buques irá acompañado de una nueva estrategia para el cumplimiento de los requerimientos de carga que, ahora, se encuentran trastocados, según el consorcio. ‘THE Alliance’ ha comunicado que “los ajustes en nuestros servicios se basan en las



‘THE Alliance’ está formada por las navieras Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming y HMM.

exigencias actuales del mercado. A pesar de los cambios, mantendremos las cadenas de suministro y ofreceremos alternativas”.

## El rediseño de rutas afecta a Valencia, Barcelona y Algeciras

La reducción de viajes o el reposicionamiento en vacío en el sector, causó en la primera semana de abril la retirada del mercado de más de un centenar de buques o

líneas de varias compañías y es posible que se anuncien en breve más interrupciones de servicios.

En España, las interrupciones de la alianza naviera ‘THE Alliance’ afectan a las escalas de varios servicios en los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona.

Por otra parte, aunque de forma efectiva, la naviera surcoreana HMM compartía rutas y estrategia con el consorcio naviero desde principios de este año, se ha hecho oficial, desde el 1 de abril, la incorporación como miembro de pleno derecho al grupo para todos sus servicios combinados entre los puertos de América, Asia y Europa.

## MARÍTIMO

### El precio del petróleo permite diseñar rutas de contenedores sin pasar el canal de Suez

ALFREDO ESCOLAR. Madrid

El precio del combustible actual está permitiendo a algunas compañías planificar fletes entre Asia y el Norte de Europa pasando por el cabo sudafricano de Buena Esperanza, en lugar de pagar las tasas del Canal de Suez. Las más 3.000 millas náuticas que se añaden a la ruta más común podrían ser compensadas por el derrumbe del precio del petróleo en más de un 64 por ciento entre enero y abril. De hecho, en la primera semana de este mes, el combustible VLSFO (bajo en azufre) se pagaba a un precio inferior al combustible IFO 180 o IFO 380, de niveles medios de azufre y más habituales en el *bunkering* mundial.

Para poder llegar a ser efectivo este tipo de ruta, los remitentes y los destinatarios deberían aceptar un tiempo de viaje alargado en una semana aproximadamente y, además, contar con que el tramo adicional que rodea África por el Sur se realice a una velocidad superior a la media realizada en la ruta por el canal, aunque se consuma más combustible. Algunos analistas, como Bunker World, creen que el aumento del tiempo en este trayecto se podría compensar con el empleo de algún buque más, de los que se mantienen inactivos. Manteniéndose la actual situación, las navieras podrían ahorrarse millones de euros al año. El canal de Suez ya ha aplicado varias rebajas en sus peajes en los últimos meses.

## MARÍTIMO

### La bajada de los combustibles podría implicar el relajo de las inspecciones

A. ESCOLAR. Madrid

La caída del precio de los combustibles ha tenido la positiva consecuencia de acercar el diferencial del precio entre los fuelóleos de alto contenido en azufre (HSFO) con los de muy bajo contenido (VLSFO). Una coyuntura que ha permitido a los operadores cumplir más cómodamente con las restricciones del IMO 2020 al aprovecharse de unos precios de *bunkering* más accesibles para los combustibles bajos en azufre y, por tanto, reflejarlo en sus tarifas. Sin embargo, esta misma situación, unida a la crisis del coro-

navirus que ha llevado aparejado un descenso en el personal disponible en los puertos, podría generalizar un relajo en los controles a los buques sobre el tipo de combustible que portan. Tal ha sido el caso del Reino Unido, que informó recientemente haber suspendido los controles de los buques para comprobar el cumplimiento de las regulaciones de combustible, según las directrices de la OMI 2020 y los criterios del MARPOL, en su anexo VI. La justificación de esta suspensión son las medidas aplicadas en el país para reducir el movimiento de personas



La nueva normativa IMO 2020 entró en vigor el pasado 1 de enero.

tras la pandemia del Covid-19. Aparte de los requisitos de la OMI 2020, el convenio internacional de prevención de contaminación, MARPOL, es el que establece las accio-

nes que cada Estado debe llevar en materia de inspección y que, de generalizarse el caso británico, pondría en peligro la verificación de las normas establecidas.

# Los Clasificados del Transporte en España



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

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

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

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

**TRANSPORTE AEREO** ..... 130  
 AGENTES DE CARGA AEREA ..... 1301  
 LINEAS AEREAS ..... 1302

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

**ANDALUCIA**

**1113**  
**TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**CANARIAS**

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

**1004**  
**ESTIBADORES**

**Este puede ser su espacio**

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

Infórmese llamando al teléfono:  
**944.400.000**

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

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

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

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

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

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

**1401**  
**CONTENEDORES**

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

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

**1010**  
**ARMADORES**

**CATALUÑA**

**1003**  
**TRANSITARIOS**

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

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

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

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

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

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

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

**ASTURIAS**

**Este puede ser su espacio**

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

Infórmese llamando al teléfono:  
**944.400.000**

**1404**  
**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**

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

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

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

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

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

**1005**  
**AMARRADORES Y REMOLCADORES**

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

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

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

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

**ARAGON**

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

**1003**  
**TRANSITARIOS**

**1101**  
**CARGAS FRACCIONADAS**

**1110**  
**TRANSPORTE INMEDIATO**

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

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

**CASTILLA-LEON**

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

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

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

**1002**  
**NAVIERAS**

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

**1102**  
**CARGAS COMPLETAS**

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

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

**BALEARES**

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

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

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

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

**1105**  
**CISTERNAS**

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**1003**  
**TRANSITARIOS**

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

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

**1106**  
**CONSOLIDADORES MARITIMOS**

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

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

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

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

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

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



# Los Clasificados del Transporte en España

1107

**MUDANZAS / MUEBLE NUEVO**

**TRALLERO INTERNACIONAL**  
Mudanzas Internacionales  
Guardamuebles  
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur  
Tel.: 93 421 75 00 / Fax: 93 431 14 64  
08908 L' Hospitalet de Llobregat

**MUDANZAS CASA ROJALS SA**

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

1404

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

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

1407

**SEMI-REMOLQUES****HERMANOS MONTULL SA**

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

**COM. VALENCIANA**

1001

**CONSIGNATARIOS****COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

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

**MENERA DE CONSIGNACIONES**

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

**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

1002

**NAVIERAS****ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

**TRANSITARIOS****TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLASENCIA SA**

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

**MARTIN E HIJOS SL**

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

1004

**ESTIBADORES****VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

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

**MARITIMA VALENCIANA SA**

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

1006

**CONSOLIDADORES MARITIMOS****IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

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

1101

**CARGAS FRACCIONADAS****TRANSPORTES BUYTRAGO**

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

1103

**TIR-GRUPAJES****OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

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

1104

**FRIGORIFICOS****TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

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

1105

**CISTERNAS****TRANSPORTES DONDERIS SL**

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

1401

**CONTENEDORES****TRANSPORTES VICENTE BRULL**

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

**CHEMA BALLESTER SA**

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

**GALICIA**

1001

**CONSIGNATARIOS****PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

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

**FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA**

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

**MARITIMA CONSIFLET SA**

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

**P & J CARRASCO SL**

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

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANSPORTES CORUÑESES SA**

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

**MADRID**

1002

**NAVIERAS****ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

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

1003

**TRANSITARIOS****SCHENKER ESPAÑA SA**

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

1102

**CARGAS COMPLETAS****CENTRO TIR SA**

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

**LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA**

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

1202

**MENSAJERIAS****DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

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

1111

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

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

NAVARRA

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANS-OTAMENDI SA**

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

PAIS VASCO

1001

**CONSIGNATARIOS****MARITIMA CANDINA SA**

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

**E. ERHARDT Y CIA. SA**

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

**IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)**

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

**GREEN IBERICA SA**

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

**CONTENEMAR BILBAO SA**

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

1005

**AMARRADORES Y REMOLCADORES****AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA**

Manuel Calvo, 24  
Teléfono: 94 496 25 11  
Fax: 94 496 77 35  
48920 Portugalete (Bizkaia)

**CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA**

Muelle Tomás Olabarrí, 4 - 5ª  
Teléfono: 94 464 51 33  
Fax: 94 464 55 65  
48930 Las Arenas (Bizkaia)

1102

**CARGAS COMPLETAS****686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao  
Edificio EX TMB  
Tel.: 94 462 33 19  
Fax: 94 462 61 19  
48980 Santurtzi (Bizkaia)

1203

**TAXIS INDUSTRIALES****ALVA TRANSPORTES T. SL**

Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B  
Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24  
Móvil: 670 43 09 06  
20300 Irun (Gipuzkoa)

1404

**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION****EXPORTLAN TERMINAL SL**

Refravigas, 4 - Pabellón 6  
Tel. 946 366 180 / Fax: 944 383 010  
E-mail: exportlan@exportlan.es  
48508 Zierbena (Bizkaia)

**CEDIS SL**

Avda. Cervantes, 51  
Tel. 94 440 72 09 / Fax: 94 426 10 22  
E-mail: info@cedis.net  
www.cedis.net  
48970 Basauri (Bizkaia)

**ALDIGASA**

Polígono Ind. Jündiz - Lermendabide, 8  
Antigua Nave Azkar  
Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45  
01195 Vitoria (Alava)

1416

**SERVICIOS LEGALES****ABOGADOS ELCANO**

Soluciones legales  
Marítimo - Aéreo - Carretera  
Transporte en general  
Teléfono: 94 410 27 44  
48008 Bilbao (Bizkaia)

## Este puede ser su espacio

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

Infórmese llamando al teléfono:

# 944.400.000



# Tecnología & negocios

## Visual Trans integrará su solución para transitarios en DataPorts

El proyecto europeo permitirá avanzar hacia la interconexión de datos en los puertos digitales en tiempo real, con 'blockchain'

► La compañía Visual Trans, especializada en el desarrollo de *software* empresarial, integrará su solución para transitarios en DataPorts. El proyecto europeo, cofinanciado por la CE, permitirá avanzar hacia la interconexión de datos en los puertos digitales del futuro en tiempo real, gracias a la utilización de la tecnología 'blockchain'.

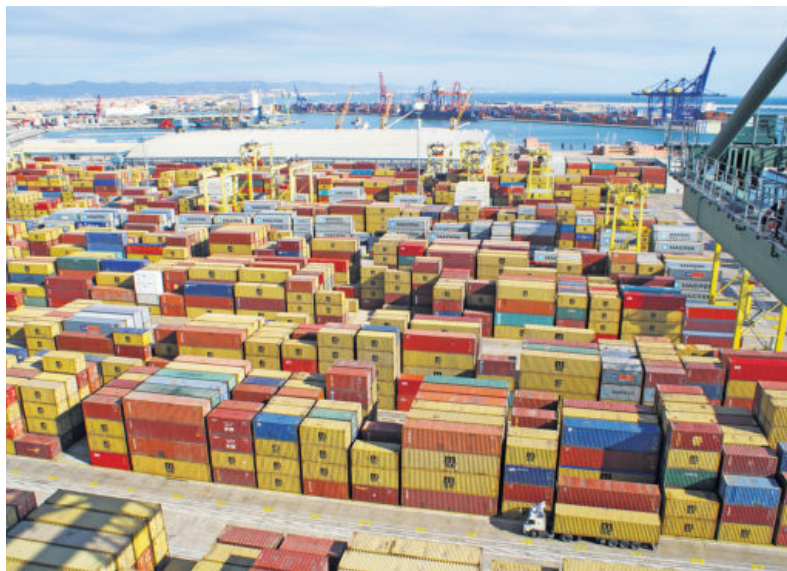
**ALFONSO ALDAY. O Porriño**

Visual Trans integrará su solución *software* para transitarios en el proyecto europeo DataPorts (*A Data Platform for the Cognitive Ports of the Future*), cuyo objetivo es facilitar la interconexión de datos en los puertos digitales del futuro.

"Se trata de una plataforma con un entorno seguro, con todas las regulaciones y condiciones de uso necesarias y arreglos prácticos para un intercambio y comercio de datos confiables".

Así lo ha destacado, a través de un comunicado, la compañía especializada en el desarrollo de *software* para transitarios, consignatarios, agentes de aduanas y operadores logísticos, tras poner el foco en el aprovechamiento de los datos que se generen digitalmente en los puertos, al permitir conectar y compartir información para el seguimiento de la trazabilidad de las mercancías.

"Estamos seguros de que el proyecto impulsará la transición de los puertos marítimos europeos de lo conectado y lo digital a lo inteligente y cognitivo, y la creación de un



En el caso del puerto de Valencia, se conectarán datos de diferentes fuentes.

sistema aún más confiable y eficiente para desarrollar negocios en Europa y reforzar el mercado único europeo", subrayó Pablo Cruz, coordinador de la compañía Visual Trans.

### El proyecto DataPorts está cofinanciado por la Comisión Europea

El proyecto europeo DataPorts, cofinanciado por la Comisión Europea a través del programa H2020, está coordinado por el Instituto de Tecnología Informática, con la participación de la Fundación Valencia-

port. En el caso del puerto de Valencia, se conectarán datos de diferentes fuentes, como el Port Community System, la plataforma 4.0 de la dársena, un sistema de seguimiento de contenedores, un Port Management Systems y la solución para transitarios proporcionada por Visual Trans.

La compañía especializada en el desarrollo de *software* empresarial recuerda, en este sentido, que con la aplicación de tecnologías basadas en servicios cognitivos, como la Inteligencia Artificial, todo el sector participará "activamente" en la creación de soluciones "big data" para disponer de datos en tiempo real "de una forma segura", gracias a la utilización de la tecnología 'blockchain'.

### MARÍTIMO

## La agencia marítima Colmar asumirá la representación de HMM en Portugal

TRANSPORTE XXI. Oporto

La agencia marítima Colmar, participada por el grupo español Sea&Ports y la francesa Bolloré, ha sido designada para asumir la representación del Grupo Hyundai Merchant Marine en Portugal, a través de la nueva marca HMM Agency PT. La nueva agencia dará respuesta a la demanda de servicios relacionados con el lanzamiento de los megabuques de 24.000 TEUS del gigante coreano, así como para optimizar el uso de las instalaciones de TTI Algeciras, una de las mayores inversiones portuarias privadas acometidas en la Península Ibérica, según destacan desde Colmar. Este movimiento responde a la estrategia del Grupo HMM, que a partir de este mes se ha incorporado a la alianza naviera 'THE Alliance'.

### SERVICIOS

## Grupo HAM amplía su flota de transporte con la incorporación de 11 tractores GNL

TRANSPORTE XXI. Barcelona

Grupo HAM refuerza su apuesta por el GNL con la adquisición de 11 nuevas tractoras propulsadas por gas natural licuado. El grupo incorpora estos vehículos a la flota propia de Transportes HAM, empresa de transporte por carretera especializada en productos inflamables y criogénicos. Los vehículos cumplen con la normativa ADR, informan desde Grupo HAM, que continuará ampliando y renovando su flota de GNL.

### MARÍTIMO

## Carmelo Martínez Rodríguez, agente de WEC Lines en Melilla

La empresa Carmelo Martínez Rodríguez ha sido designada como agente oficial de WEC Lines para el puerto de Melilla, según adelantó a este periódico José Luis Martínez Lázaro, de la empresa consignataria. La naviera, especializada en el tráfico con las islas y Marruecos, mantiene un servicio regular que enlaza los puertos de Barcelona y Valencia con Melilla, Nador y Casablanca. Se trata de una línea decenal, que ofrece carga en contenedor, al tiempo que permite el embarque de todo tipo de unidades de 20 y 40 pies, High Cube (HC) y Palletwides (PW), Flats y Opentop.

### EXPRESS

## Tipsa prioriza el uso del sistema de pago instantáneo en los reembolsos

La empresa de transporte urgente Tipsa, siguiendo las recomendaciones de la patronal UNO y los sindicatos UGT y CCOO, dentro de las medidas de prevención contra el coronavirus, priorizará el uso del sistema de pago instantáneo Bizum en todos los reembolsos que realicen sus repartidores, quedando las transacciones con dinero en metálico limitadas a casos excepcionales. Desde la compañía apuntan que una vez superado el estado de alarma, normalizarán las transacciones con dinero en metálico, si bien prevén que "el uso de Bizum irá más allá de la coyuntura actual".

### OPER. LOGÍSTICOS

## AGRO Merchants consolida su apuesta por las energías limpias

AGRO Merchants, en el Top 5 mundial de operadores de almacenamiento frigorífico, consolida su apuesta por el uso de energías limpias en sus instalaciones de España y Portugal, lo que permite reducir de forma considerable sus emisiones de CO2. Los emplazamientos de AGRO en Oporto y Lisboa ya llevan dos años funcionando con energía limpia, mientras que sus instalaciones en Algeciras y Barcelona se abastecieron con electricidad limpia el pasado año. AGRO se asoció con Axpo Iberia, un proveedor certificado de energía verde que opera en toda la cadena de suministro de energía.





Los conductores no tendrán que bajarse del camión durante la carga con el albarán digital.

## CARGADORES

# El grupo CLH comienza a implantar en Madrid los albaranes digitales

La nueva operativa permite gestionar toda la documentación de la carga de cisternas

► CLH ha puesto en marcha su nuevo sistema de albaranes digitales en su instalación de almacenamiento de carburantes situada en Villaverde (Madrid). La nueva operativa permite gestionar toda la documentación asociada a las operaciones de carga de los camiones cisterna a través de la aplicación móvil e-CLH.

### IÑAKI EGUIA. Madrid

CLH ha iniciado su nuevo sistema de albaranes digitales en su instalación de almacenamiento de carburantes situada en Villaverde (Madrid). La nueva operativa permite gestionar toda la documentación asociada a las operaciones de carga de los camiones cisterna a través de la aplicación móvil e-CLH. “A través de esta nueva herramienta, el conductor puede descargarse los datos fiscales, comerciales y de transporte en su móvil o tablet, e ir actualizándolos a medida que realiza la entrega del combustible”, explica el responsable de Sistemas Logísticos de CLH, José Luis Romero.

El nuevo sistema simplifica el posterior proceso de distribución de la carga al disponer el conductor de toda la información en su dispositivo. También ayuda a evitar errores humanos y a garantizar una mayor fiabilidad de la información.

Todos los datos se envían en tiempo real a los sistemas informáticos del grupo CLH permitiendo que la información esté centralizada, actualizada y accesible. Esta inmediatez también reduce el riesgo fiscal, porque agiliza la respuesta a los requerimientos de información que pueden solicitar las diferentes administraciones.

El grupo CLH contempla ir desplegando progresivamente los albaranes digitales al resto de las plantas de almacenamiento de carburantes. Además, en paralelo irá ampliando sus funcionalidades.

Los conductores no tendrán que bajarse de sus camiones en sus operativas de carga en las instalaciones de CLH y, una vez que se detengan en la zona de impresión, el proceso arrancará automáticamente.

El nuevo albarán digital también permitirá que el destinatario, los transportistas y los operadores petrolíferos reciban automáticamente una copia digital en sus sistemas. Este proceso evita retrasos o extravíos en el envío de los documentos y facilita el control y tratamiento de esta información, destacan desde CLH. Además, añaden, simplificará las tareas diarias, porque no habrá que escanear copias en papel, ni será necesario archivarlas físicamente, ya que, tras las recientes reformas normativas, el albarán digital tiene plena validez legal ante los organismos públicos.

## CARRETERA

### Palibex lanza un servicio LTL para el mercado del gran consumo

Palibex estrena servicio de grupaje y carga fraccionada, dirigido principalmente a la distribución de mercancías para el gran consumo, como respuesta a las necesidades del mercado por la crisis del Covid-19. La nueva solución de transporte, “Palibex LTL”, consiste en el envío de grupajes para lotes de más de 5 palets, lo que ayudará a las empresas a canalizar sus envíos de mayor tamaño. El consejero delegado de la compañía, Jaime Colsa, destacó a través de una nota que “la red ha decidido adaptarse a este nuevo panorama y empezar a mover lotes más grandes que los que caracterizan al sector de la palettería para poder atender a las empresas que se están encontrando con dificultades para dar salida a sus productos”.



## SERVICIOS

### Siport21 analiza la ampliación del muelle de cruceros de Tarragona

La compañía marítimo-portuaria Siport21 ha analizado la viabilidad náutica del proyecto del muelle Baleares del Puerto de Tarragona, que permitirá el acceso de buques de crucero de grandes dimensiones, en su fase I, y de grandes graneleros, en su fase II de construcción. El objetivo del proyecto fue analizar la ampliación del puerto, desde el punto de vista de la seguridad, accesibilidad náutica y afectación de las operaciones actuales y futuras a la nueva infraestructura. Los estudios técnicos también analizaron las condiciones máximas de operatividad y permanencia de los buques de estudio atracados en el nuevo muelle, incluyendo los efectos de paso de los barcos.



## SERVICIOS

### AR Racking equipará el nuevo centro inteligente de Thyssenkrupp

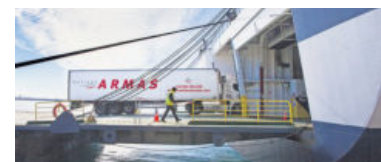
Thyssenkrupp Elevator confía en AR Racking, especializada en el diseño, fabricación e instalación de soluciones de almacenaje industrial, para equipar su nueva instalación localizada en San Fernando de Henares (Madrid). Se trata del primer almacén inteligente de piezas de repuesto para el mantenimiento y reparación de ascensores para clientes en España, Portugal e Italia. Con una superficie de 6.853 metros cuadrados, el almacén *Smart Data* combina el sistema de paletización convencional, estanterías dinámicas, el sistema de media carga, bobineros y estanterías cantiléver, según destacaron a través de un comunicado desde AR Racking, que forma parte del Grupo Arania.



## MARÍTIMO

### Grupo Armas transporta más de 13.000 camiones en el estado de alarma

Naviera Armas Trasmediterránea ha transportado durante el estado de alarma, y hasta el pasado 1 de abril, más de 13.000 camiones o, lo que es lo mismo, alrededor de 150.000 toneladas en mercancías, según destaca el grupo en un comunicado. La naviera ha transportado desde la Península a Baleares más de 8.000 camiones y casi 90.000 toneladas. Además, entre islas se movilizaron más de 30.000 toneladas de mercancías. En cuanto al transporte a Canarias y entre las islas del archipiélago, las cifras alcanzadas rozaron los 2.500 camiones y casi 27.000 toneladas. Y, por último, a Ceuta y Melilla, la naviera transportó 3.000 camiones, lo que supone cerca de 32.000 toneladas de mercancías.





# Valenciaport donde todo conecta



Con una ubicación estratégica inmejorable en la nueva era digital, **Valenciaport** conecta todas las cosas: el Hinterland más potente de la Península Ibérica, más de 1000 puertos en el mundo, los operadores líderes del sector, las infraestructuras y equipamientos más avanzados, la innovación, la calidad, la tecnología, la sostenibilidad, pero, sobre todo, las personas.