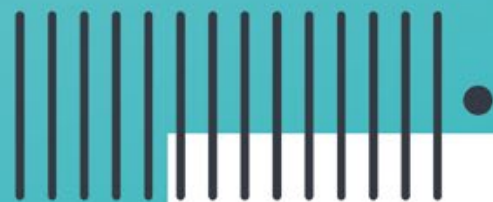


Diario del Puerto
PUBLICACIONES 2022



PULSE

El pulso del Sector Logístico
nacional e internacional





In Spain,
we **lift more**
than containers

Learn more on apmterminals.com

ÍNDICE

- 4** Tomando decisiones

MARÍTIMO

- 6** Estiba o la constante búsqueda del equilibrio
- 20** CPE, la reforma de la piedra angular de la estiba
- 30** Bajo nivel de madurez de la automatización de terminales en España
- 44** Top Estibadoras 2022
- 47** Top Navieras 2022
- 49** Top Consignatarias 2022

CARRETERA

- 53** Acuerdos del sector de la carretera: luz al final del túnel
- 63** Los ecocombustibles: ¿Realidad o ficción en el transporte por carretera?
- 68** Faltan profesionales
- 70** Top Transporte por carretera

FERROVIARIO

- 75** Plan Mercancías 30: el sueño ¿alcanzable?
- 83** Estado de los principales corredores ferroviarios de España
- 89** Top transporte ferroviario

AÉREO

- 90** La inestabilidad lastra la recuperación de la carga aérea
- 104** Digitalización y sostenibilidad: hay que estar a la altura
- 110** Cargo Community System: a por la eficiencia de los procesos logísticos
- 116** La competitividad llegará con las mejoras en los servicios handling y de inspección
- 121** Diálogo y colaboración, en el ADN de la carga aérea
- 124** El sector demanda formación especializada

- 126** Sostenibilidad, conectividad, modernización y seguridad: el futuro de la carga aérea

- 128** Top Transporte Aéreo

LOGÍSTICA

- 130** Integración vertical: entre la concentración y la calidad del servicio
- 137** Consecuencias de la integración: transitarios y consumidores afectados
- 139** La supply chain, en manos de la reindustrialización y las renovables
- 145** Vehículos: todavía por debajo de los niveles de 2021
- 147** Alimentación: expectante ante la inflación y la guerra
- 149** Sector del mueble: continúa la tendencia positiva
- 151** Químicos, entre los primeros del ranking
- 153** Cerámica, obligados a revisar los precios
- 155** Los nodos logísticos del futuro se suben al tren
- 166** TOP Operadores Logísticos
- 168** TOP Transitarias

BASES DE CONTENEDORES

- 170** Adaptarse a velocidad de vértigo
- 176** ¿Dónde está la Administración?
- 179** Promoción interna y formación, soluciones a la falta de personal
- 181** Digitalización, el gran aliado hacia la eficiencia y la sostenibilidad
- 184** Juan José Pérez, presidente de ARCE: "Cada vez hay más conciencia en la Administración del papel que jugamos los depots, pero queda camino por recorrer"

STARTUPS

- 186** Startups, claves en la revolución digital de la logística

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Bárbara Cordero, Loli Dolz, Leila Escrihuela, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega, Alba Tejera y Fernando Vitoria

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Leila Escrihuela, Alba Tejera, Jaime Pinedo, Miguel Jiménez, Bárbara Cordero, Loli Dolz, Raúl Tárrega

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mavi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Rafael Sancho, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:

sas@grupodiario.com

Es un producto de



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:



taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA

Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN

Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL

Raquel Rocafull

DISEÑO

Raúl Molina

EDITA:



DIRECTOR GENERAL

Fernando Vitoria

DIRECTORA GENERAL EDITORIAL

Magda Tatay

DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO

Miguel Jiménez

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

IMPRIME:



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS

Héctor Das

PREIMPRESIÓN

José Antonio Sánchez, José Carlos García

IMPRESIÓN

Luis Mateo, Fermín Leal

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl., Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona

Tel. 93 289 67 07 - barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4ª A

48009 Bilbao

Tel. 94 425 72 48 - bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10

28003 Madrid

Tel. 91 536 21 17 - madrid@grupodiario.com

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar

46120 Alboraya - Valencia

Tel. 96 330 18 32 - redaccion@grupodiario.com

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL: V-1807-2021

TOMANDO DECISIONES

LOLI DOLZ

Directora de Diario del Puerto Publicaciones



Las previsiones que hace unos meses comenzaban a marcar los planes de empresas del sector logístico-portuario se fueron al traste en el minuto 1 de 2022. No había sido suficiente con que el año 2020 pasara a la historia como el año de la pandemia global, ni que 2021 no supusiera la recuperación que todos esperábamos debido, entre otras cosas, a los costes en los transportes con unos fletes disparados y la falta de espacios en los buques. El 2022 tuvo que iniciar su camino bajo la sombra de la guerra de Putin y así fue.

Con la invasión de Ucrania, la economía de la Unión Europea, del continente europeo y del mundo entero se ha visto afectada. La inflación, el aumento de los costes energéticos y la falta de materias primas, el decrecimiento y, sobre todo, la incertidumbre que no ha hecho más que consolidarse con el paso de las semanas están impidiendo que las decisiones estratégicas puedan tomarse siguiendo los patrones de la tradición, de lo que se ha hecho siempre.

Por ese motivo, Diario del Puerto Publicaciones se ha propuesto elaborar PULSE, un libro en el que los expertos de cada sector nos dan sus opiniones sobre el hoy de la actividad, porque tenemos que conocer bien el momento en el que estamos para iniciar nuestro propio camino pertrechados con las mejores herramientas.

Los capítulos de PULSE se estructuran por temáticas modales en las que los periodistas de Diario del Puerto analizan junto a reconocidas voces del sector los principales hitos de actualidad de cada actividad.

El V Acuerdo Marco de la estiba, sus líneas básicas e incidencia en la actividad tienen su espacio, así como, la denuncia contra el citado Acuerdo Marco que ha presentado ASOPOINT (Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias) y que pretende la nulidad de 23 artículos.

La integración vertical de las navieras y sus efectos en el sector transitorio, los últimos acuerdos del sector de la carretera y el impacto de los costes energéticos en la actividad, la situación de los cargadores y sus demandas, la presentación del Plan Mercancías 30 y su viabilidad, el estado de los corredores ferroviarios llamados a impulsar y garantizar la competitividad futura de la economía española, la resiliencia del sector de la carga aérea y la puesta en marcha del Cargo Community System (CCS) -que, sin duda, mejorará la eficiencia de las operaciones en los centros de carga-, las realidades de las bases de contenedores o la apuesta por el talento de las startups logísticas también son desarrollados, entre otros muchos asuntos.

Cabe destacar que la publicación PULSE también incluye los ranking TOP 100 de cada uno de los modos de transporte. Los diferentes rankings están ordenados según el importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias y han sido elaborados con el software de la empresa Informa.

En conclusión, PULSE es una herramienta que pretende responder al interés de nuestros lectores. Ni más ni menos. Esperemos que así sea. Ya nos dirán.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

ESTIBA O LA CONSTANTE BÚSQUEDA DEL EQUILIBRIO



El V Acuerdo Marco, cuya vigencia se extiende hasta el 31 de diciembre de 2025, culmina la reforma de la estiba en España. 

JAIME PINEDO

Uno de los elementos que mejoran la competitividad de los puertos es la eficiencia en los servicios que en ellos se prestan. Sin embargo, razones históricas han tenido como consecuencia la existencia de numerosas normativas que limitan la competencia y la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.

Uno de los más importantes de esos servicios en que la normativa ha sido objeto de fuertes controversias y tensiones en nuestro ordenamiento y el de los estados de nuestro entorno es el de carga y descarga de mercancías, el servicio de estiba.

En efecto, el sector de la estiba portuaria ha sufrido una profunda modificación legislativa para dar cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014. Como último capítulo en este proceso, el Boletín Oficial del Estado publicó el 18 de mayo el “V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en la estiba portuaria” con el que, en principio, se culminaba el proceso de liberalización de la estiba en

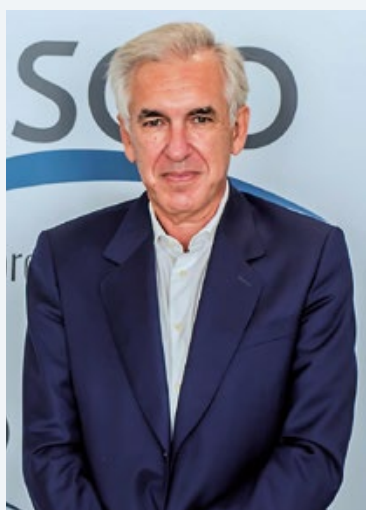
.....

El V Acuerdo Marco, vigente hasta el 31 de diciembre de 2025, tiene dos líneas básicas: el reconocimiento expreso de que la dirección y organización del trabajo corresponde a las empresas, y la garantía del empleo y ocupación efectiva del personal





Uno de los principales objetivos para la firma del acuerdo colectivo fue el de blindar al V Acuerdo Marco jurídicamente. 



Queríamos tener la mayor seguridad posible de que el convenio se ajustaba a la legislación, que era acorde a todos los requerimientos y que se avanzaba en la liberalización que se esperaba

José Luis Romero
Secretario general de ANESCO

España y se ponía fin a un largo período de turbulencias e inestabilidad en un sector esencial para la competitividad de la economía del país.

Tras la firma del convenio el 8 de abril entre la patronal ANESCO y los sindicatos Coordinadora, UGT y Comisiones Obreras, el Ministerio de Trabajo procedía a la publicación del convenio, con lo que de inmediato se producía su entrada en vigor, dando paso, hasta final de año, al traslado de los postulados del V Acuerdo a los distintos convenios locales de estiba en cada puerto.

PROCESO DE LIBERALIZACIÓN

Después de años complejos, de mucho trabajo e inseguridad jurídica, comenzaba “una nueva etapa de estabilidad con la que hacer frente a los importantes retos y desafíos que se presentan a nivel marítimo mundial”, según ANESCO, mientras que para el sindicato mayoritario Coordinadora suponía la culminación de una “negociación complicada, una lucha sindical y el compromiso inquebrantable de la comisión negociadora”.

El V Acuerdo Marco, cuya vigencia se extiende hasta el 31 de diciembre de 2025, culmina la reforma de la estiba en España y el proceso de liberalización a raíz de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) del 11 de diciembre de 2014 y adapta las disposiciones convencionales al marco jurídico español y comunitario, así como a las novedades introducidas por la anteriormente aprobada reforma normativa de los Centros Portuarios de Empleo y a la reforma laboral.

Como explica ANESCO, la negociación del V Acuerdo Sectorial Estatal fue “de extrema complejidad, puesto que se tuvo que conjugar el nuevo marco legal del sector de la estiba, con el cumplimiento de la sentencia del TJUE. Durante todo este proceso, ANESCO trabajó “para asegurar la legalidad y compatibilización de los contenidos del convenio colectivo con el marco legal”, asegura la patronal.

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado





UNA VISIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA COMPETENCIA

En su artículo "El régimen jurídico de la estiba en España: una visión desde la perspectiva de competencia" (2022), publicado en Lex Social, Revista De Derechos Sociales, María Pilar Canedo, profesora de la Universidad de Deusto y expresidenta de la Autoridad Vasca de la Competencia (AVC), sostiene que el régimen de la estiba en el ordenamiento jurídico español se ha caracterizado en la normativa reciente "por una protección de algunos trabajadores frente a otros que ha supuesto una barrera de entrada en el mercado contraria al interés general y ha uniformizado las condiciones de prestación del servicio, impidiendo la competencia, resultado discriminatorio y por lo tanto contraria al interés general y a derecho".

En su opinión, la liberalización del sector portuario podría aportar claras ventajas para el bienestar social en la medida en que permitiría la entrada de más trabajadores en la prestación de los servicios portuarios, mejoraría las condiciones de competitividad de los puertos y terminaría "con una situación de privilegio carente de justificación en nuestra sociedad".

Por lo tanto, las modificaciones normativas que se incluyan en el sistema deberían tender a conseguir "los objetivos de protección de todos los trabajadores y no solo los incumbentes en estándares equivalentes a los del resto de sectores de nuestra economía".

"Como sucede en otros procesos de liberalización, nada obsta a que la transición se realice de manera pausada y paulatina. Sin embargo, para conseguir llegar al objetivo perseguido, resulta necesario que todos los pasos que se identifiquen vayan en la dirección adecuada sin que el peso de los lobbies condicione una evolución favorable a la generalidad de la sociedad y el bienestar de los ciudadanos", dice Canedo.



María Pilar Canedo, profesora de la Universidad de Deusto, consejera de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y expresidenta de la Autoridad Vasca de la Competencia.

ESFUERZO DE LAS PARTES

Igualmente, desde ANESCO se incide "en el esfuerzo realizado por las partes, pues la búsqueda de soluciones y acuerdos siempre comporta cesiones y renunciaciones", recordando en cualquier caso "la importancia de dotar de seguridad jurídica a esta actividad económica, aportando estabilidad a las relaciones laborales, lo que contribuirá a incrementar la competitividad de los puertos españoles".

Por su parte, desde el sindicato Coordinadora, según su coordinador general, Antolín Goya, se asegura que "con esta firma no van a terminar los problemas, no vamos a encontrar la paz absoluta, pero tener unas normas claras definitivas nos dará estabilidad y nos permitirá trabajar en la consolidación de los tráficos, en la calidad y la seguridad del servicio y de los trabajadores".

Goya, quien opina que no existe ningún convenio colectivo que haya estado sometido "a este nivel de vigilancia y de presión", considera que el V Acuerdo Marco garantiza también la estabilidad y la fiabilidad de los Centros Portuarios de Empleo (CPE), "aportándoles capacidad para asegurar mercados con un modelo potente que es referente en Europa y que permite captar nuevos tráficos y consolidar los ya existentes".

SEGURIDAD JURÍDICA

Uno de los principales objetivos que ANESCO y los sindicatos se pusieron como condición en el avance de las negociaciones para la firma del acuerdo colectivo fue el de blindar al



Con el V Acuerdo Marco no van a terminar los problemas, no vamos a encontrar la paz absoluta, pero tener unas normas claras definitivas nos dará estabilidad y nos permitirá trabajar en la consolidación de los tráficos, en la calidad y la seguridad del servicio y de los trabajadores”



Antolín Goya
Coordinador general de Coordinadora

V Acuerdo Marco jurídicamente con el fin de ofrecer estabilidad al sector y a los puertos.

“Queríamos tener la mayor seguridad posible de que el convenio se ajustaba a la legislación, que era acorde a todos los requerimientos y que se avanzaba en la liberalización que se esperaba”, señala el secretario general de ANESCO, José Luis Romero, quien asegura que era necesario “aportar seguridad, tranquilidad y estabilidad para que realmente se pueda trabajar con perspectivas de futuro, en relación a los retos que tenemos y para hacer un sector cada vez más fuerte y seguro, más potente y capaz de afrontar los retos de futuro”. En este sentido, tanto el secretario general de ANESCO como el coordinador general de Coordinadora confirman su satisfacción por haber llegado a este acuerdo.

Sin embargo, la denuncia del V Acuerdo Marco presentada por ASO-PORT (Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias) ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la



En caso de disolución total o parcial de un CPE, o en caso de separación de una o varias empresas del mismo, siempre que las empresas salientes continúen su actividad en el puerto, se producirá la recolocación del personal del CPE

Audiencia Nacional, plantea nuevas dificultades interrogantes ante las que ANESCO dice estar “preparado”. Como afirma su secretario general, José Luis Romero, “cuando hemos dado el paso de firmar el acuerdo es porque lo hemos analizado profundamente con mucha seguridad. Nos hemos tomado mucho tiempo, nos hemos informado, hemos pedido informes, hemos trabajado con catedráticos y con expertos juristas. O sea, creemos que tenemos una base muy potente para decir que el V Acuerdo Marco está dentro de la legalidad”.

Aunque tanto Goya como Romero reconocen que el “el riesgo cero no existe”, afirman tener la tranquilidad de haber hecho todo el esfuerzo necesario para tomar la decisión de llegar a la firma. “Todo lo que hemos hecho ha derivado en obtener un V Acuerdo Marco con una solidez jurídica sin precedentes”, apunta el coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya.

CLAVES DEL V ACUERDO MARCO

Uno de los aspectos más destacados del V Acuerdo es que limita su ámbito personal a las empresas estibadoras y a los centros portuarios de empleo. Los Centros Portuarios de Empleo (CPE) son una realidad específica y diferenciada con respecto a las ETTs, de tal forma que patronal y sindicatos huyen del ámbito de la estiba como tal y limitan su efectividad a las empresas estibadoras y a los CPE, siempre dentro de un ámbito funcional estrictamente encuadrado en el servicio portuario de estiba tal y como se recoge en el artículo 130 de la Ley de Puertos, obviando otros ámbitos adyacentes generadores de conflictos pasados como las conocidas como actividades complementarias.

El convenio colectivo de la estiba, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025, tiene dos líneas básicas: el reconocimiento expreso de que la dirección y organización del trabajo corresponde a las empresas; y la garan-



ASOPORT, LA PIEDRA EN EL ZAPATO DEL V ACUERDO MARCO

La patronal de estiba ASOPORT (Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias) constituida en 2017 y autoexcluida de la negociación del V Acuerdo Marco, se ha erigido en una de las corrientes más beligerantes contra el V Acuerdo Marco de estiba, hasta el punto de que el 1 de julio presentó en los tribunales, concretamente ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, su denuncia contra el citado Acuerdo Marco. Cuatrecasas es el despacho que está asesorando a ASOPORT en la demanda contra el V Acuerdo. Se pretende la nulidad de 23 artículos.

ASOPORT cumplía así la advertencia reiterada en las semanas anteriores por su presidente Joaquim Coello, la última vez el 30 de junio en el transcurso del desayuno informativo de Diario del Puerto, en el que Coello mostró su rechazo al nuevo convenio de la estiba porque “no garantiza la seguridad jurídica” y porque el modelo consagrado en el V Acuerdo de Centros Portuarios de Empleo (CPE) se estaría tambaleando a las primeras de cambio por cuanto, según Coello, “va a haber numerosas salidas de empresas de los CPE y con ello estos van a desaparecer en determinados puertos”.

VÍA JUDICIAL

ASOPORT apuesta así por resolver los “desencuentros” por la vía jurídica, denunciando un V Acuerdo Marco que, como ha reiterado “incluye incumplimientos significativos con respecto de la competencia que se derivan de las resoluciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)”.

A juicio de Coello existen “fundadas esperanzas” de que el juicio en la Audiencia Nacional será rápido y se ratificarán todos los puntos de la demanda de ASOPORT, por cuanto se considera una demanda “fácil” ya que la mayoría de los puntos recurridos son, su juicio, los mismos sobre los que ya se pronunció este tribunal tras la sentencia del IV Acuerdo Marco.

La presentación de la denuncia por parte de ASOPORT se fundamenta en que la patronal considera que en dicho Acuerdo “hay incumplimientos significativos con respecto de la competencia que se derivan de las resoluciones de la CNMC”.

En primer lugar, considera que la Comisión Paritaria Sectorial “no tiene sentido en un mercado competitivo”, puesto que se obliga a las empresas competidoras a compartir procesos, métodos de trabajo y maquinaria, entre otras cuestiones.



Joaquim Coello, presidente de ASOPORT
(Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias).



Por otro lado, Asoport denuncia las limitaciones a la contratación temporal recogidas en el V Acuerdo Marco. “La obligación de que el personal sea el 66% fijo es arbitraria y ha sido superada por las prácticas del sector”, señala.

OBSTÁCULOS PARA LAS EMPRESAS

En lo referente a los sistemas de organización y distribución del trabajo, ASOPORT indica que “permanece la excesiva reglamentación, rotaciones, manos, etc., que perjudican la eficiencia del trabajo”. Asimismo, la patronal considera que lo acordado en el ámbito de la formación y la promoción de personal, “mantiene el privilegio del Centro Portuario de Empleo (CPE)”. Además, subraya que el acuerdo en formación facilita “el mantenimiento de las tutorías que permiten al sindicato dificultar la formación, para mantener el acceso a la profesión limitado por razones corporativas o familiares”. De igual forma, se denuncia que “se mantienen los obstáculos para dificultar a las empresas su separación de los centros portuarios” por el acuerdo en materia de subrogaciones.

Coello insiste en que con el V Acuerdo las empresas no tienen libertad para la organización del trabajo y recuerda que los estudios de los que dispone la patronal cifran en un 50% de más los costes laborales de estiba entre puertos españoles del tamaño de Valencia y puertos europeos como el de Amberes, lo que refuerza la diferencia de competitividad de los puertos españoles en costes.

Asimismo, el presidente de ASOPORT considera como una posibilidad real que a medio plazo existan dos convenios colectivos de estiba, uno para puertos grandes y otro para más pequeños.

tía del empleo y ocupación efectiva del personal, ambas cuestiones claves en todo el proceso de liberalización de la estiba implementado desde diciembre de 2014.

Con respecto a la potestad de dirección y organización del trabajo, el V Acuerdo Marco subraya que “es facultad exclusiva de la dirección de las empresas, que se

ejercerá con sujeción al V Acuerdo, a los convenios y acuerdos colectivos de ámbito inferior, a la legislación vigente y a los derechos de los trabajadores”.



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.





Asamblea de estibadores en el Puerto de Valencia en noviembre de 2019. 

POTESTADES PROPIAS

Según el V Acuerdo Marco, “son potestades propias de las empresas estibadoras el ejercicio de las facultades de dirección, organización y control de la actividad laboral de las

personas trabajadoras portuarias en los términos previstos en el artículo 20 de la Ley de Puertos e igualmente en el caso de que la contratación de los trabajadores portuarios se haya realizado por medio de centros portuarios

de empleo o empresas de trabajo temporal”. Entre las facultades de dirección y organización de las empresas se entiende incluida la de designar al personal necesario para realizar cada una de las actividades portuarias, aunque

El V Acuerdo limita su ámbito personal a las empresas estibadoras y a los centros portuarios de empleo. 



la modificación de las "manos" o equipos de trabajo se tramitará de forma particularizada según el Acuerdo.

En cuanto a la garantía del empleo, según el V Acuerdo para "garantizar una regulación eficiente y favorecedora de la competencia y en orden a procurar la estabilidad y calidad en el empleo de las personas trabajadoras afectadas, la ocupación efectiva del personal se realizará en los términos establecidos en el Acuerdo".

COMISIÓN PARITARIA SECTORIAL

El gran eje estructurante del V Acuerdo Marco es la Comisión Paritaria Sectorial Estatal (CPSE), por cuanto va más allá de la mera vigilancia en la ejecución del Convenio para ejercer una labor de supervisión y control en muchas de las decisiones que se toman a nivel de contratación, formación, organización del trabajo y otros

muchos ámbitos. Según lo recogido en el V Acuerdo, la CPSE queda integrada por siete representantes sindicales y siete representantes de ANESCO con una secretaría integrada por un representante sindical y otro laboral con domicilio social en las sedes de ANESCO y de Coordinadora.



Uno de los aspectos más destacados del V Acuerdo es que limita su ámbito personal a las empresas estibadoras y a los centros portuarios de empleo

Mediación y arbitraje son las funciones generales y tradicionales de la CPSE, que también cuenta con una serie de competencias específicas como son informar de todos los convenios sectoriales inferiores; conocer, ser informado e informar en los procesos de contratación de personal en los CPE; resolución de las discrepancias en materia de promoción y clasificación profesional; determinar las acciones formativas teórico-prácticas acordadas como complemento a la capacitación profesional del nuevo personal; participación en los procesos de selección de personal; participación en los procesos de recolocación de personal o intervención en los plazos de salida de las empresas de los CPE. Además, se mantiene la Comisión de Formación Sectorial como subcomisión especializada de la CPSE con amplísimas competencias en materia de formación.



**UN MUNDO DE SOLUCIONES PARA
LOS NEGOCIOS MÁS EXIGENTES.
HYSTER.**



gam

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

900 230 022
gamrentals.com



La CPSE será financiada por las empresas estibadoras mediante el pago de cuotas, liquidadas trimestralmente. El pago podrá ser delegado en los CPE. Del dinero recaudado, una parte irá a parar a los gastos comunes que se estipulen. Del resto, un 12,5% irá para Coordinadora y otro 12,5% para ANESCO por su labor de secretaría; un 37,5% irá para ANESCO como banco empresarial; y otro 37,5% para los sindicatos firmantes, en función de su representatividad: Coordinadora (86,7%), UGT (8,6%) y CC.OO. (4,5%).

DISOLUCIÓN TOTAL O PARCIAL DEL CPE

En caso de disolución total o parcial de un CPE o en caso de separación de una o varias empresas del mismo, siempre que las empresas salientes continúen su actividad en el puerto, se producirá la recolocación del personal del CPE.

Cabe destacar que se aplicará el mismo criterio si una empresa reduce de manera drástica y permanente su nivel de contratación en el CPE, pero mantiene su actividad mediante la contratación de personal por otras vías. Se asimila esta actitud con la separación del CPE.

De la misma forma, cuando una empresa transmite toda su actividad en un puerto a otra y esta segunda no va a solicitar personal al CPE, se aplicará la subrogación convencional por sucesión de empresas considerándose de igual forma la nueva empresa como



Dos terceras partes de la plantilla de los CPE y de las empresas estibadoras deberán estar contratadas bajo contratos laborales indefinidos a tiempo completo, según el V Acuerdo Marco

empresa saliente del CPE.

Todo esto supone la contratación directa e integración en plantilla del personal afectado sin alterar el sistema de mutualización del CPE. La incorporación será voluntaria. Para asegurar que la recolocación es algo "voluntario" para las empresas del CPE, las condiciones fijadas para la misma en el V Acuerdo no se aplicarán a las empresas que opten por abandonar los CPE en un plazo máximo de 2 meses desde la entrada en vigor del V Acuerdo.

RETRIBUCIÓN MÍNIMA GARANTIZADA

El V Acuerdo Marco, en línea con los convenios precedentes, establece una "garantía de percepción salarial" de 30 turnos mensuales para el personal indefinido a tiempo completo, que no se aplicará en aquellos centros

portuarios de empleo con un salario fijo por unidad de tiempo en cómputo mensual o un salario mínimo garantizado mensual.

Se establecerá un salario base por grupo profesional y se percibirán "como mínimo" dos pagas extraordinarias anuales, pudiéndose establecerse sistemas de primas o incentivos en función de la cantidad y calidad del trabajo.

Los pluses por tipos de jornada obedecerán a la siguiente tipología: jornadas ordinarias, jornadas nocturnas, jornadas de sábado y jornadas de domingos y festivos. Los horarios exactos podrán ser fijados por los convenios inferiores.

EL TRABAJADOR, DECIDE

El V Acuerdo establece que en caso de despido declarado improcedente "la opción para decidir entre la percepción de la indemnización o la readmisión en el puesto de trabajo corresponderá a la persona trabajadora, salvo que el despido fuere motivado por la condena al trabajador/a por un delito de tráfico de drogas o de contrabando".

Cuando se extinga el contrato con una empresa estibadora y la persona trabajadora mantenga suspendida su relación laboral con un CPE, el trabajador podrá optar por reingresar en el Centro. En este caso, no tendrá derecho a la indemnización por la extinción del contrato de trabajo con la empresa.



EMERGENCIA CLIMÁTICA

AYÚDANOS A PROTEGER EL PLANETA

#EmergenciaClima

 **Vicente Ferrer**



¡Necesitamos tu firma!

Más info en:
www.fundacionvicenteferrer.org



**LA LOGÍSTICA GLOBAL,
NUESTRO ADN**

Grupo
Alonso

**“ÚNETE A LA FUERZA
DEL MOVIMIENTO”**

www.grupo-alonso.com

AUTOMATIZACIÓN Y EMPLEO

En el V Acuerdo Marco se establece la garantía en el empleo frente al impacto en los puestos de trabajo que genere la automatización. Según lo pactado, las empresas estibadoras comunicarán a sus representantes legales y sindicales los proyectos de inversión que puedan incidir en la estabilidad en el empleo y en los niveles de ocupación del personal.

A partir de la información facilitada, se iniciará entre la empresa afectada y la representación sindical un proceso

de diálogo tendente a analizar las consecuencias en el empleo del proyecto empresarial y las medidas que estimen necesarias para alcanzar los objetivos de evitar, minimizar o solidarizar las consecuencias sobre el empleo y las condiciones laborales del personal afectado, agotando todas las medidas posibles de flexibilización de los tiempos de trabajo, de movilidad funcional, de supresión de intrusismo profesional para garantizar el nivel óptimo de empleo efectivo. Este compromiso ante la automatización

es tal que las partes se comprometen a no presentar EREs ni acordar despidos durante la vigencia de este Acuerdo. La única razón para ello es la caída de la actividad por debajo del 75%.

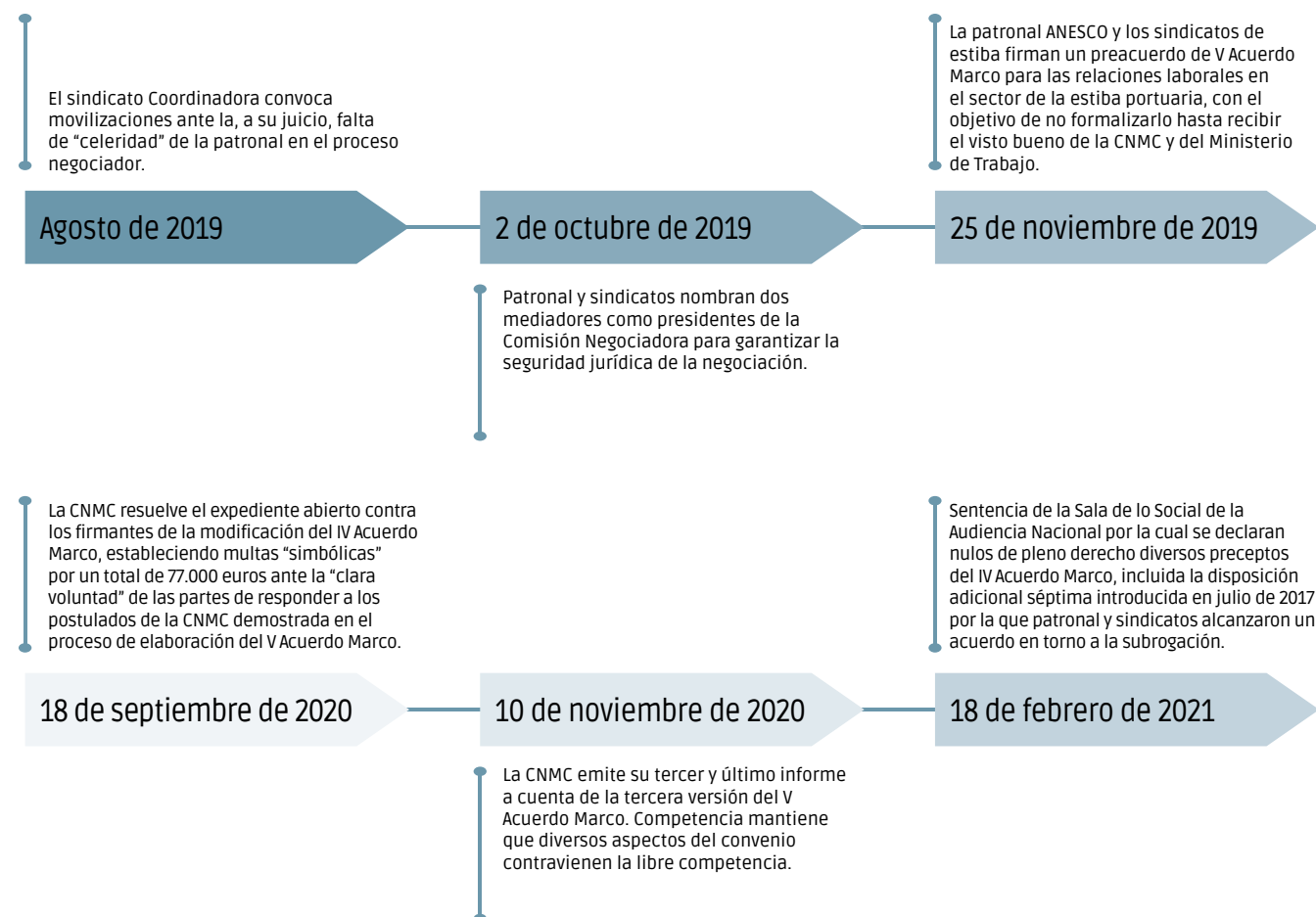
**INDEFINIDOS
A TIEMPO COMPLETO**

Dos terceras partes de la plantilla de los CPE y de las empresas estibadoras deberán estar contratadas bajo contratos laborales indefinidos a tiempo completo, según el V Acuerdo Marco. La moda-

CRONOLOGÍA DE UN ACUERDO COCINADO A FUEGO A LENTO

El V Acuerdo Marco de estiba ha protagonizado en los últimos años una travesía larga y compleja hasta su firma el 8 de abril de 2022 y su posterior publicación en el BOE, como resultado de circunstancias propias y ajenas al propio proceso de negociación colectiva.

Sin entrar en las distintas mesas negociadoras previas a los reales decretos de 2019, tras iniciarse la negociación formal en junio de ese año, fueron diversos los obstáculos que surgieron en el camino.



lidad de contratación a tiempo parcial deberá realizarse por un mínimo del 50% de la jornada ordinaria equivalente en el mismo periodo de referencia cuya duración, en todo caso, deberá ajustarse a turnos completos.

Las empresas estibadoras y los centros portuarios de empleo (CPE) deberán dar ocupación efectiva en un mínimo del 85% del nivel de empleo óptimo al personal contratado. El cómputo del porcentaje mínimo de ocupación efectiva se realizará, de forma individualizada,

por empresa estibadora y por CPE. Se entenderá por nivel óptimo de empleo de las personas trabajadoras el 100% de la jornada mínima mensual obligatoria pactada, computada por CPE y/o estibadora anualmente y a rendimiento habitual.

El ingreso de nuevo personal se producirá una vez se hayan agotado las posibilidades de promoción profesional de todas las personas trabajadoras.

Cuando en un CPE o empresa estibadora descienda la actividad del año

natural anterior y produzca un nivel de ocupación inferior al 75% del nivel óptimo de empleo, se adoptarán los acuerdos que se estimen pertinentes (amortización de puestos de trabajo, despido colectivo, suspensión temporal de los contratos, disminución de retribución, etc.), para la adecuación de las plantillas a las necesidades operativas. Cuando se prevea una reducción por debajo del 85% un tercero independiente podrá ofertar el excedente de trabajadores a otras empresas para su recolocación.



Comisión Negociadora del V Acuerdo Marco de la Estiba de Coordinadora.



Tras el primer informe, los firmantes del V Acuerdo remiten una segunda versión a la CNMC, que emite un segundo informe en el que se mantienen numerosas reservas acerca del convenio y su respeto de la libre competencia.

8 de mayo de 2020

La Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia emite un informe sobre el preacuerdo del V Acuerdo Marco en el que rechaza por anticompetitivos numerosos artículos del citado convenio.

28 de julio de 2020

16 de septiembre de 2020

Sentencia del TJUE por la cual rechaza pronunciarse sobre la cuestión prejudicial planteada por la CNMC fruto del expediente abierto contra los firmantes en julio de 2017 de la modificación del IV Acuerdo Marco en lo referente a la subrogación.

Firma del nuevo V Acuerdo Marco de Estiba.

24 de febrero de 2022

Aprobación por las Cortes de la enmienda incluida en el Proyecto de Ley de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, por la cual se completa la regulación de los Centros Portuarios de Empleo.

8 de abril de 2022

18 de mayo de 2022

Publicación en el BOE del "V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria".



Sede de Bilboestiba CPE en Santurtzi, en el Puerto de Bilbao.

CPE, LA REFORMA DE LA PIEDRA ANGULAR DE LA ESTIBA

JAIME PINEDO

La reforma normativa de los Centros Portuarios de Empleo (CPE), aprobada el 24 de febrero por el Congreso de los Diputados, supone un paso fundamental en la culminación del proceso de liberalización de la estiba, con la publicación el 18 de mayo en el BOE del V Acuerdo Marco

de estiba, por cuanto supone la piedra angular del sistema.

Algo más de siete años después de que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sentenciara contra la regulación española de la estiba portuaria, en los que se sucedieron cinco reales decretos y dos enmiendas, el Congreso de los Diputados culminaba la reforma de liberalización de la estiba

.....

Con la nueva regulación, se consagran los CPE como “empresas de propiedad conjunta de base mutualista” y se regula todos los aspectos relativos a la subrogación



CREATED BY PEOPLE
POWERED BY TECHNOLOGY



**ESTÁ DISPUESTA
A AYUDARLES:**



+34 618 254 752



SPAIN@ASSTRA.COM



El "CMA CGM Scandola" en la terminal BEST del Puerto de Barcelona. 

mediante la aprobación de la nueva regulación de los centros portuarios de empleo.

Aunque esta norma, creada para dar seguridad jurídica al marco normativo de la estiba y facilitar la firma del V Acuerdo Marco de estiba y los distintos convenios de puertos, está llamada a abrir una nueva era de estabilidad en los muelles, se enfrenta también a la opinión de quienes advierten que nace con una importante deficiencia

con respecto a las empresas de trabajo temporal. Así, la patronal de estiba Asoport alerta de no se respeta la libre competencia en la nueva normativa.

LEY DE EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

La figura de los Centros Portuarios de Empleo fue creada en el Real Decreto Ley 8/2017, de 12 de mayo por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del

servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Posteriormente, se aprobó el Real Decreto-Ley 9/2019, por el que se modifica la Ley de empresas de trabajo temporal, cuyo objetivo fue consolidar el marco de liberalización del anterior Real Decreto. Así, la reforma aprobada supone una nueva modificación de la Ley de Empresas de Trabajo Temporal, en la cual que-



Innovación para superar los límites.

Nuestro desarrollo constante nos ayudará a manejar su carga de una manera más eficiente en el futuro.
www.liebherr.com

LIEBHERR

Grúas móviles portuarias
LHM 600



 **#tuoperadordereferencia**

BERGÉ
Moved by Logistics

Somos logística

bergelogistics.com

daron regulados en 2019 los Centros Portuarios de Empleo (CPE). Con la nueva regulación, se consagran los CPE como "empresas de propiedad conjunta de base mutualista" y se regula todos los aspectos relativos a la subrogación.

Queda especificado que en estos CPE "a través de los estatutos o de un contrato marco de prestación de servicios se determinará el régimen de la puesta a disposición de trabajadores". Este punto, presente en la reforma a propuesta del Ministerio de Transportes, regularía cuestiones como las tarifas, las formas de pago o las horas de contratación.

Al respecto de la negociación colectiva, se precisa que "la negociación colectiva podrá establecer las especificaciones necesarias para el desarrollo de esta obligación, particularmente mediante orientaciones en el ámbito de la organización y distribución del trabajo, incluida la fijación de nombramientos y turnos, sistemas de rotación y otros que contribuyan a la estabilidad y calidad en el empleo y a una mayor eficiencia en la prestación del servicio".

EL DATO

86%

Estibadores de CPE. De acuerdo con el "Documento de Análisis de la Evolución de la Liberalización del Sector de la Estiba en España", elaborado por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, en 2020 las empresas de trabajo temporal en España tuvieron dado de alta un promedio de 306 estibadores, de acuerdo con los datos recabados el último día de cada trimestre. Hay que destacar que, en ese año, el conjunto del sistema portuario registró un promedio de 7.325 estibadores, de los cuales 6.289 formaron parte de las plantillas de los Centros Portuarios de Empleo, 730 formaron parte como personal propio de las plantillas de las empresas estibadoras y el resto fueron los 306 trabajadores de las ETTs. De esta forma, los estibadores de los CPE representaron el 86% del total de la plantilla de estiba en España, el personal propio de las empresas estibadoras el 10% y el personal estibador de las ETTs el 4%.

En materia de formación, se afirma que "en régimen de no exclusividad, las empresas socias del CPE colaborarán en la formación, perfeccionamiento y promoción profesional del personal del centro portuario de empleo. Para ello, las empresas pondrán a disposición de los centros portuarios de empleo de los que sean socias los nuevos medios y sistemas de trabajo para la impartición de la formación necesaria y simultánea del personal contratado por las empresas y del puesto a disposición por el centro portuario de empleo".

Durante la tramitación parlamentaria, el texto de reforma sufrió una única modificación, relativa a la exclusión de las actividades complementarias del ámbito específico de los CPE. Con la modificación que se incluyó, las tareas complementarias -que por ley no tienen consideración legal de servicio portuario, sino de servicio comercial- quedan fuera del ámbito específico de los CPE y, por tanto, no quedan contempladas para la consecución del objetivo de contribuir al mantenimiento del empleo y garantizar la ocupación efectiva del personal del centro portuario de empleo.

CSP Iberian Terminal Valencia es uno de los socios del Centro de Empleo Portuario de Valencia. 





We Deliver Value

价值·因运而生



Diamond Line, Diamond Quality!



www.coscospain.com



¿CÓMO AFECTA LA REFORMA A LOS CENTROS PORTUARIOS DE EMPLEO?

En la reforma de la Ley de Empresas de Trabajo Temporal, en primer lugar, se modifica el artículo 18 de la Ley 14/1994, de 1 de junio, detallando de forma pormenorizada la naturaleza y funciones de los centros portuarios de empleo, e incorporando medidas para la protección de las personas trabajadoras de este colectivo.

Los centros portuarios de empleo se configuran como empresas de propiedad conjunta de base mutualista, constituidas voluntariamente, con arreglo a cualquiera de las formas societarias previstas en las leyes y con respeto de la competencia efectiva entre las empresas, para satisfacer de forma óptima la necesidad común de los socios de disponer de trabajadoras y trabajadores portuarios especializados en número y capacitación suficiente para prestar de forma eficiente el servicio portuario de manipulación de mercancías.

A tal efecto, tienen por objeto social el empleo de personas trabajadoras de la estiba portuaria para su puesta a disposición, de forma temporal, de empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuarios, así como la formación de aquellos, sin perjuicio de la que pueda desarrollarse en otros ámbitos. A través de los estatutos o de un contrato marco de prestación de servicios se determinará el régimen de la puesta a disposición de personas trabajadoras.

Además, los centros portuarios de empleo también podrán contratar la puesta a disposición de su personal con terceras empresas no socias siempre que estas sean titulares de la licencia o de la autorización correspondiente. Los socios de un centro portuario de empleo podrán contratar la prestación de los servicios de estiba y de formación de las trabajadoras y trabajadores portuarios con otros operadores.

Como novedad, los socios de un centro portuario de empleo podrán transmitir su participación en el capital social a otra empresa titular de licencia del servicio de manipulación de mercancías o ejercitar el derecho de separación en los supuestos, formas y condiciones establecidas en la ley reguladora de la forma societaria bajo la cual se haya constituido el centro portuario de empleo.



Asamblea de estibadores de Estibarna, en el puerto de Barcelona.

“ACTIVIDAD MUTUALIZADA”

Los CPE, legalmente configurados como Empresas de Trabajo Temporal de régimen especial, son de facto sociedades de naturaleza mutualista, que se aprecia en el hecho de que los socios han de compartir una necesidad común como es la de disponer de trabajadores de estiba portuaria para el desarrollo de su actividad de prestación de servicios portuarios de manipulación de mercancías, y en la circunstancia de que la actividad del CPE debe estar orientada a satisfacer tal necesidad mutualista. Así, pues, las empresas estibadoras que constituyen el CPE tienen una doble cualidad como socios y al tiempo usuarios.

Esta condición de usuarios de la “actividad mutualizada” (la contratación y formación de trabajadores de estiba portuaria para su puesta a disposición de los socios y otros operadores) es la que introduce complejidad y singularidad a la negociación colectiva en este sector, y adquiere una importancia decisiva al tiempo de diseñar e interpretar las disposiciones del convenio directamente orientadas al logro del objetivo esencialmente laboral de estabilidad y calidad en el empleo.

MODELO “ATRACTIVO” Y “COMPETITIVO”

Por lo que respecta al sindicato mayoritario de estiba, Coordinadora, su coordinador general, Antolín Goya, considera que el contenido de esta última reforma “no es de nuestro pleno gusto y podemos decir que si hubiera dependido solo de nosotros lo hubiéramos hecho de otra manera. Aun así, creemos que la legislación pactada en torno a los CPE contiene los elementos esenciales para que el modelo tenga contundencia y estabilidad”.

“En todo caso, nosotros creemos de verdad que los centros portuarios de empleo son el modelo más atractivo y la vía más competitiva para el servicio de estiba en España y por esos nos acercaremos a estas empresas, si se da el caso, para intentar por la vía del diálogo hacerles ver estas ventajas, que no debemos poner en riesgo”, subraya Antolín Goya.

La conversión de los Centros Portuarios de Empleo en entidades de trabajo mutualizado, cuenta también con la posición favorable de ANESCO, cuyo secretario general, José Luis Romero, destaca las ventajas económicas que aporta a las empresas la posibilidad de disponer de una fuerza laboral “preparada y formada para sus necesidades”. “Los CPE son entidades de base mutualista, en los que sus socios comparten necesidades y recursos humanos para atender sus necesidades, comprometiéndose a usar esos recursos y a beneficiarse de ello, aunque el ejercicio de dicha posibilidad genera también unas obligaciones que están establecidas en la Ley”, explica Romero.



Creemos que los Centros Portuarios de Empleo son el modelo más atractivo y la vía más competitiva para el servicio de estiba en España

Antolín Goya

Coordinador general de Coordinadora

Pero advierte de que los CPE “no son mutuas”. “No se pueden confundir con una mutua laboral o de seguros, o una cooperativa, sino que son empresas constituidas con arreglo a cualquiera de las formas societarias previstas en las leyes, según lo que se determine en sus estatutos. Lo que está mutualizado es la fuerza laboral, lo que permite que los trabajadores puedan ser puestos a disposición de las empresas que lo soliciten”.

Respecto a la creación de los CPE con una normativa muy específica, Romero opina que la Ley de Empresas de Trabajo Temporal “hubiera sido más ad hoc, aunque lo que el sector necesita es seguridad y claridad para trabajar con una visión de futuro y no con la duda de si se va a trabajar con problemas o no.”

INJECTING APPLIED ENGINEERING INTO LOGISTICS

**Safety
Training
Respect**

PEOPLE

**Care
Circularity
Renewable Energy**

PLANET

**Smarter
Business
Innovation**

PROSPERITY

**Collaboration
Circular Economy
Sustainable Solutions**

PARTNERSHIP

Storage · Repackaging · Truck cleaning · Optical Sorting · Degassing · Sieving · Demetalizing
Dedusting · Deodorizing & De-flavoring · Drying · Blending · Homogenizing

PRODUCT

commercial_spain@katoennatie.com

www.petrochemicals.katoennatie.com

La salida de las empresas de los CPE es objeto de diferentes interpretaciones.



A VUELTAS CON LA SALIDA DE LAS EMPRESAS DE LOS CPE

Para el presidente de ASOPORT, Joaquim Coello, la actual regulación de estiba y el actual V Acuerdo Marco llevará a la salida de las empresas de los CPE y a su desaparición en los puertos medianos y pequeños, “justo lo contrario de lo que pretendían, que era reforzar los CPE”. Asoport ha apostado por recomendar a sus empresas que opten por salirse de los centros portuarios de empleo, aunque Coello mantiene dudas de si se permitirá a las empresas salir de los mismos sin “incurrir en presiones laborales o sociales”.

A este respecto, el coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, sostiene que el sindicato será “muy respetuoso con los derechos de las empresas y con lo que la ley marca” y, de la misma manera, exigirá que el resto sea respetuoso con lo que se ha pactado, con lo que la ley dice y con lo que han acordado los propios centros portuarios de empleo cuando se establecieron”.

Según Goya, no queda claro que muchas empresas se puedan acoger al periodo transitorio de dos meses en las condiciones que el V Acuerdo Marco fija para abandonar un CPE, ya que algunos CPE, cuando se configuraron, ya incluyeron en sus estatutos la mutualidad, lo que obligaba a las empresas miembro a asumir unos derechos y unas obligaciones ante las que tendrían que responder las empresas cuando quisieran salir de dicha sociedad conjunta.

“La realidad es que hay muchas empresas que cuando se constituyeron en CPE asumieron la mutualidad voluntariamente, sin una norma que la regulara”, dice Goya, quien añade que estos CPE, donde la mutualización ya estaba recogida en los estatutos previamente a la

entrada en vigor de la ley, no han tenido que hacer una modificación de estatutos y no ha habido que votar en contra de los mismos, porque “las empresas ya asumieron libremente esa posición antes de entrar en vigor de la ley”.

PERÍODO DE DOS MESES

Ante este hecho, “una cosa es lo que regula la ley y otra cosa es lo que regula el V Acuerdo. La ley permite a las empresas dejar de formar parte de los CPE sin tener la obligación de pedir permiso al resto de los socios y sin tener la obligación de encontrar a otro prestador de servicios con licencia de manipulación de mercancías que le compre sus acciones”, indica.

Más concretamente, la ley señala que, en el momento de votar los nuevos estatutos al introducir el carácter mutualista, “si la empresa estaba en contra tenía un plazo de dos meses para salirse del CPE”. Pero, tal y como explicó recientemente, la mayoría de los CPE ya incluían ese carácter mutualista y, por tanto, no ha habido votación de los estatutos, por lo que el periodo de dos meses no entraba en juego. A partir de aquí, “lo que dice el V Acuerdo Marco es que, independientemente de lo que ponga en la ley, si se da una situación en la que la empresa se pone de acuerdo con los socios para salir, tiene un proceso de subrogación y lo que hemos hecho es, atendiendo al requerimiento de la CNMC, dejar un periodo para reajustar el CPE. En este periodo, si la empresa se pone de acuerdo con sus socios y encuentra a alguien que le compre sus acciones por supuesto que podrá salir”.

Andreu Cruaños, presidente de Asempleo, patronal de las ETTs. 

LAS ETTS DEMANDAN SU PLENA EQUIPARACIÓN A LOS CPE

La reforma de los Centros Portuarios de Empleo no ha encontrado un apoyo precisamente entusiasta en las empresas de trabajo temporal, cuya patronal, Asempleo, reclama una nueva modificación legal para equiparar las ETTs a los CPE y “eliminar discriminaciones”.

El presidente de Asempleo, Andreu Cruaños, expresa el deseo de las empresas de trabajo temporal de operar en los puertos “en igualdad de condiciones que los centros portuarios de empleo” y advierte en la reforma aprobada una serie de elementos discriminatorios en aspectos como la contratación temporal, el acceso a la profesión o la formación”.

A juicio de Asempleo, la reforma define para los CPE una serie de condiciones laborales, de contratación, formativas e incluso administrativas y de gestión de las cuales quedan excluidas las empresas de trabajo temporal que libremente quieren operar en un puerto de acuerdo con la senda liberalizadora marcada por la Comisión Europea y el Tribunal de Justicia de Luxemburgo.

Asempleo, según Andreu Cruaños, ya alertó de esta situación durante la tramitación parlamentaria de la reforma de los CPE, hasta el punto de que incluso se pactó una enmienda en el Senado con el Grupo Parlamentario Socialista para atender estos requerimientos, centrados, según el presidente de Asempleo, en resolver aspectos discriminatorios en favor de los CPE relativos al acceso a la profesión, la formación o la contratación de forma permanente.

Desde Asempleo se va a seguir reclamando la modificación legal, pero por la senda del “diálogo” toda vez que hay una vía “abierta” con el Ministerio de Trabajo, con el Ministerio

de Transportes y con la CNMC. “No tenemos una posición beligerante. Entendemos que la actividad laboral en la estiba debe irse normalizando. Hay derechos adquiridos que se deben respetar y debemos favorecer una transición”, afirma Cruaños.

EXTENDER PRERROGATIVAS A LAS ETTS

Asempleo persigue hacer extensivas a las ETTs las prerrogativas dadas a los CPE en cuestiones como el cálculo del número mínimo de personas con contrato de duración indefinida, la garantía financiera que los centros portuarios de empleo deberán constituir, la obligación de remitir a la autoridad laboral únicamente la relación de contratos temporales, lo relativo a no tener que hacer fijos a los trabajadores una vez se les haya contratado temporalmente durante 18 meses y, sobre todo, lo regulado en el artículo 19 en torno a los contratos de puesta a disposición de trabajadores portuarios y demás cuestiones de acceso a la formación.



La patronal Asempleo expresa el deseo de las empresas de trabajo temporal de operar en los puertos “en igualdad de condiciones que los centros portuarios de empleo”



La transformación digital de la logística y del sector marítimo deben responder a las necesidades de futuro. 

BAJO NIVEL DE MADUREZ DE LA AUTOMATIZACIÓN DE TERMINALES EN ESPAÑA

LEILA ESCRIHUELA

El futuro pasa por la transformación digital y, por supuesto, por una industria que realice una actividad sostenible. En este nuevo paradigma, la logística y el transporte no son ajenos a esta realidad que, poco a poco, va haciendo mella en las

terminales portuarias. Así pues, la tecnología pone al servicio del transporte marítimo numerosas soluciones y herramientas digitales con el objetivo de potenciar la eficiencia y la agilidad en la operativa y, paralelamente, reducir la huella de carbono.

En el caso de las terminales marítimas, la automatización se presenta

.....

Además disponer de unos sistemas TIC avanzados, es necesario también automatizar procesos y que los actores y participantes de la comunidad portuaria y de la cadena logística estén alineados

como “la opción de diseño por defecto cuando se planifica una instalación portuaria”, explica a Diario del Puerto Publicaciones Óscar Pernía, especialista en este campo y fundador de NextPort. Como resultado obtenemos la evolución de las tecnologías existentes, “tanto a nivel de equipos de manipulación como de sistemas informáticos que lo sustenten”.

Sin embargo, parece que la automatización de terminales portuarias en España no adopta una evolución progresiva, consistente y consolidada. “Los operadores se enfrentan a los retos y riesgos que conlleva la integración de distintas tecnologías para disponer del resultado esperado, tanto a nivel de productividades como de consistencia con los esquemas organizativos para la distintas competencias operativas y técnicas”, destaca Pernía.



En nuestra industria seguimos careciendo de elementos integradores y de estándares de implementación como los existentes en aeropuertos o en factorías

Óscar Pernía
Fundador de NextPort

El nivel de madurez de la automatización de terminales en España es todavía muy bajo, es decir, no termina de cuajar, teniendo en cuenta que solo dos en todo el sistema portuario cuen-

tan con cierta automatización - es el caso de Total Terminal International Algeciras (TTIA) en el Puerto de Algeciras y la terminal de Hutchison Ports BEST en el Port de Barcelona - y que

Pérez y Cia
group

Over 165 Years in Shipping

CHINA | COLOMBIA | COSTA RICA | PANAMA | PORTUGAL | THE CARIBBEAN | SPAIN

Logos of shipping lines and partners:

- ZIM
- X-PRESS FEEDERS
- ROLL GROUP
- GSLINES
- Spliethoff
- SARJAK
- SWIRE SHIPPING
- CHIPOLBROK
- EuroAfrica SHIPPING LINES
- Multiport
- BIMCO
- IATA
- AEO
- EUROPEAN PORTAL

grupoperezycia.com

perezycia

EN DETALLE**LOS EXTRAS**

La automatización de las terminales portuarias aporta diferentes beneficios a la operativa, como puede ser:

- 1** Eliminación de emisiones por parte de la maquinaria y más eficiencia energética, mediante la electrificación de equipos de manipulación.
- 2** Trazabilidad fiable de la carga y control de los niveles de estrés de la maquinaria, lo que extiende su ciclo de vida y rendimiento.
- 3** Proporción de una base digital de datos para una mejora continuada de procesos
- 4** Las tareas satélite, como la manipulación de twist-locks, tendrán que ser automatizadas para evitar los frecuentes accidentes y colocar la mano de obra cualificada en la monitorización de los sistemas que realizaran la tarea.
- 5** Integración de la maquinaria y el personal, de modo que la manipulación puede ser sistematizada y el proceso puede ser optimizado en tiempo real.
- 6** La automatización del patio de almacenamiento y las puertas de entrada permite una mayor seguridad preventiva y seguridad para la carga al no necesitar personal en la entrega o recepción, ni en torno a los bloques.



Es necesario que la tecnología en los puertos y terminales responda a los desafíos y obstáculos que tienen que ser resueltos y superados de forma inmediata en la cadena de suministro oceánica

una tercera está en camino, la futura terminal norte del Puerto de Valencia.

En un panorama donde la digitalización está cobrando cada vez más protagonismo, la automatización parece que se convertirá en una necesidad cuyo objetivo es aumentar la eficiencia en todo el proceso de la terminal y que permitirá al sistema portuario seguir compitiendo a nivel internacional y mantener una posición de referencia en el Mediterráneo y en Europa.

De hecho, a pesar de que el nivel de penetración de la automatización de terminales en España es muy humilde, los proyectos ya instalados en el país gozan de cierto prestigio a nivel internacional y, tal y como apuntan algunos profesionales, también se han convertido en la base para el desarrollo de proyectos similares en el extranjero.

"Queda mucho por hacer. Al respecto de la integración de sistemas, sigue siendo muy complicado adquirir distintas soluciones de distintos proveedores y hacerlas funcionar como un sistema integrado", explica Óscar Pernía. Además, añade, "la colaboración con los proveedores de maquinaria y de sistemas es clave, pero en nuestra industria seguimos careciendo de elementos integradores y de estándares de implementación como los existentes en aeropuertos o en factorías".

De este modo, "integración y estandarización deben unirse en el requisito base que tiene la automatización, que no es otro que utilizar la digitalización como pre-requisito desde el punto de vista del diseño y extenderse a lo largo del ciclo de vida de la instalación portuaria". En este sentido, cabe recordar que una terminal automatizada consiste en abordar un proyecto de mejora continua que se prolonga en el tiempo de la concesión y que puede rondar entre los 35 y los 50 años. "Esta mentalidad y metodología debe funcionar de forma integral en los planes operativos y de mantenimiento", incide Pernía.

HOMOGENEIZACIÓN, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

En esta línea, contar con un marco de concienciación e implementación alineado entre instituciones, operadores y proveedores es clave, sobre todo, apuntan diferentes expertos, teniendo en cuenta que la automatización es una herramienta esencial para garantizar la seguridad de la actividad y que, además, contribuye de manera significativa en la descarbonización del sector.

Por ello, además disponer de unos sistemas TIC avanzados, es necesario también automatizar procesos y que los actores y participantes de la comunidad portuaria y de la cadena logística estén alineados. Así, un elemento que impactaría de manera positiva en esta evolución hacia la automatización es la homogeneización de los procesos de trabajo y de los intercambios de documentación en todos los puertos español-



La automatización portuaria ofrece beneficios como una mayor agilidad y seguridad en las operaciones.





TRANSPORTE INTEGRAL

24/7 365





TRANSPORTE TERRESTRE

PALLETS LOGISTICA

INTERMODAL

ALMACENAJE CONTENEDORES



977 845 780



AVENIDA ALUMINI, S/N 43470 LA SELVA DEL CAMP, SPAIN

▶ MÁS INFO: INFO@TRANSPAIS.ES

EN DETALLE

APOSTAR POR LA AUTOMATIZACIÓN

En todo este entramado existen numerosas variables que cabe tener en cuenta a la hora de apostar por la automatización portuaria (formación, inversión, tecnología adecuada, etc.) pero se debe poner el énfasis, como apunta Óscar Pernía, en:

- 1 La gestión del cambio, el planteamiento inclusivo para los esquemas organizativos y la inclusión de nuevas competencias y perfiles, así como la mentalidad de los equipos de gestión al respecto de la perseverancia y el planteamiento de evolución gradual y mejora continua.
- 2 La integración, no solo de los sistemas. En general el establecer la digitalización como un prerequisite para la evolución de procesos, sistemas y datos que subyacen en la automatización para que los resultados sean los esperados y persistan en el tiempo.
- 3 Las tecnologías de automatización de procesos y automatización de decisiones han adquirido una madurez que, bien planteadas, supondrán beneficios muy importantes no solo para las instalaciones portuarias que lo utilicen, sino también para la conexión de las mismas en la cadena de suministro, en ese objetivo de dejar de ser cajas negras para la logística marítimo-portuaria.



Contar con un marco de concienciación e implementación alineado entre instituciones, operadores y proveedores es clave



Integración y estandarización deben unirse en el requisito base que tiene la automatización



Las terminales deben involucrarse de forma más directa e introducir elementos catalizadores de cambio que sin duda necesitarán startups para pensar desde ángulos no obvios

Óscar Pernía
Fundador de NextPort

les, por lo que proyectos como SIMPLE se convierten en fundamentales.

Tal como explica el cofundador de NextPort, el tema organizativo es recurrente, es decir, la integración de la gestión del cambio en el proyecto de automatización, lo cual es complicado cuando el proyecto es de migración desde una tecnología manual en operación, lo que se conoce como brown-field. "La evolución en los esquemas organizativos, la orientación a los procesos y la cualificación tecnológica son claves, y existe un progreso y una aceptación muy positivas tanto desde las empresas como desde los sindicatos", explica.

En esa línea, y a nivel personal pero basado en una experiencia contrastada internacional, añade Óscar Pernía, "los equipos de gestión en instalaciones portuarias disponen de una experiencia incuestionable, pero se encuentran desafiados por el cambio que supone la automatización". Del mismo, afirma, "falta conciencia al respecto de los plazos para conseguir los resultados esperados, la inversión y la perseverancia necesarias para continuar mejorando de forma gradual en base a expectativas que también deben ser gestionadas de forma pragmática desde el principio".

FORMACIÓN, COMÚN DENOMINADOR

Si la sostenibilidad y la digitalización son dos elementos que están en boga, la formación en logística es otra figura que está ocupando su rol en el tablero del presente y del futuro del sector. “La formación es clave como elemento catalizador del cambio, estos son aplicables a la automatización en particular, pero en general para cualquier evolución tecnológica”, explica Óscar Pernía, cofundador de NextPort, quien hace referencia a la cualificación al respecto de nuevos medios de manipulación, como el control remoto, la utilización de nuevos sistemas informáticos y las nuevas competencias como pueden ser el análisis de datos en el control y monitorización de operaciones.

Por ello, y como ya viene demandando el sector, existe la necesidad de contar con programas formativos y especializados que integren tanto contenido práctico e impacto tangible en el conocimiento a todos los niveles. Una de estas formaciones es la conocida FP Dual que, poco a poco, va cobrando más protagonismo en la oferta formativa del país. De este modo, podrían cubrirse los perfiles

operativos, tecnológicos y de mantenimiento, pero también la evolución en los equipos de gestión que necesitan un reciclaje significativo al respecto de las metodologías y las prácticas que han venido utilizando durante décadas y que necesitan evolucionar.

“El potencial de la automatización estará siempre ligado a esquemas integrales de formación y de transformación inclusiva de las organizaciones. En general esto es un reto para cualquier proyecto, pero en particular en España carecemos de programas formativos especializados y prácticos al respecto”, alerta Pernía.

.....

Pernía: “El potencial de la automatización estará siempre ligado a esquemas integrales de formación y de transformación inclusiva de las organizaciones”



ertransit

Smile Logistics

Imagina la agilidad y tranquilidad que aporta una relación de confianza que integra transporte, aduanas, almacenaje, soluciones sectoriales, tecnología, cumplimiento medioambiental, experiencia, una actitud positiva y servicios de logística global.

ertransit.com



EL MOMENTO DE LAS STARTUPS

Cierto es que la transformación tecnológica está ofreciendo un amplio abanico de soluciones, pero, sin embargo, los proveedores de equipos de manipulación y de sistemas informáticos necesitan, como apunta Óscar Pernía, “aire fresco para innovar y llevar a cabo evoluciones continuas en sus productos”, tanto desde un punto de vista tecnológico y de integración.

“Cada proyecto en el que he participado para automatizar terminales ha supuesto la introducción de innovación, que principalmente debe venir del lado del operado. En este sentido las terminales deben involucrarse de forma más directa e introducir elementos catalizadores de cambio que sin duda necesitarán startups para pensar desde ángulos no obvios o triviales”, añade.

Además, en áreas nuevas como el tratamiento de datos, ya sea Ingeniería de Datos o Ciencia del Dato, el sector todavía no ha alcanzado una madurez óptima. Esto deja en evidencia que “los proveedores de equipos de manipulación y sistemas informáticos necesitan claramente ayuda para que la automatización y la transformación digital de los procesos vayan de la mano”.

El acceso, la utilización y la explotación de la inmensa cantidad de datos, en la mayoría de los casos de fuentes muy distintas, que proporciona una terminal automatizada “necesitan ser manejados con capacidades que las startups que están surgiendo tienen como su componente de base y que son necesarias para habilitar nuevas tecnologías como la Inteligencia Artificial”, asegura Pernía.

NEXTPORT

Moffatt & Nichol es una firma global de ingeniería portuaria con base en California y es propietario de NextPort. Con esta marca, NextPort, la compañía comenzó a operar en España con esta nueva entidad que será la marca global de la ingeniería en materia de tecnología e innovación, pero también en materia de I+D+i canalizando la conexión con las Universidades. En el territorio español, la startup ha comenzado a trabajar desde principios de este año 2022 y la inversión principal hasta ahora se ha llevado a cabo en el Puerto de Algeciras y en el Puerto de Valencia.

El enfoque prioritario para la marca se centra en desarrollar nuevas soluciones innovadoras para puertos, fusionando las tecnologías de Gemelo Digital e Inteligencia Artificial para transformar las operaciones portuarias. De este modo integra la cadena de decisión (conectando sistemas involucrados y fuentes de datos) y haciendo las operaciones más eficientes, seguras, sostenibles y resilientes. Uno de los puntos clave de partida es el extenso conocimiento y experiencia de Moffatt & Nichol con simulación y optimización en puertos y terminales.

La nueva marca refleja la determinación de Moffatt & Nichol para invertir en talento y creatividad en España, combinando un know-how y experiencia muy extensos en el sector, con nuevas competencias como la Ingeniería del Dato y la Ciencia del Dato. Asimismo, cabe destacar la colaboración con la Universidad, atrayendo de vuelta y reteniendo talento en España, para resolver los problemas tan importantes que tenemos que abordar en la industria portuaria, en la cual hay una gran urgencia para generar cambio y evolución.

SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD

“Una terminal automatizada proporciona consistencia, al respecto de la predictabilidad en los rendimientos”, explica Óscar Pernía. Esto conlleva a “una productividad repetible 24 x 7 cuando los sistemas operan adecuadamente y las cadenas de decisión sistematizadas se digitalizan en la conexión de la instalación portuaria con su entorno y la cadena de suministro.

Otros beneficios repercuten en la densificación, en lo que respecta a la capacidad de manipulación, y también a la seguridad de las operaciones en la terminal, ya que minimiza la exposición de los operarios a posibles accidentes. Por otro lado, “la evolución tanto en la electrificación, por ende, la emisión de agentes contaminantes supone un avance determinado al respecto de hacer las operaciones más sostenibles y apoyar la descarbonización en la logística portuaria”, afirma.



El transporte de mercancías marítimo sigue en auge a nivel internacional.



Excellence in
maritime, logistics
and port operations
services



www.noatum.com
info@noatum.com





LAS PERSONAS SON PARTE DE LA AUTOMATIZACIÓN PORTUARIA

Actualmente, y según los expertos, el grado de madurez de la automatización en la maquinaria portuaria es alto de manera que, siguiendo esta línea, la tendencia global será la de dar valor a la experiencia de las personas como parte importante de los procesos automatizados y la de diferenciarse a través del papel que jugarán las personas en todos los procesos de automatización.

De hecho, la combinación efectiva de digitalización y automatización supondrá una evolución exponencial para los puertos y terminales que incorporen las mismas. Así pues, de una manera sincrónica y gradual, el camino se dirige a entornos de trabajo más estandarizados, pero la tecnología tendrá que flexibilizar sus capacidades de adaptación y customización para cubrir distintos modelos. Por otro lado, a medida que la tecnología sea más accesible y la experiencia de implementación madura,

se observarán más desarrollos en terminales de medio o pequeño tamaño, las cuales potenciarán su competitividad y su interconectividad con la cadena logística-portuaria". Respecto al largo plazo, la madurez en la tecnología hardware y el progreso cuántico con las capacidades de conectividad, como con 5G o IoT, y de análisis de datos, como con Inteligencia Artificial, dispondrán de nuevos horizontes para una industria portuaria digital y altamente automatizada.

De este modo, el progreso de los puertos y las terminales se alineará con la evolución en los buques y en los contenedores que pasarán a disponer capacidades avanzadas de autonomía en navegación y enrutado, y que se verán integrados con las soluciones en puertos y terminales, en una integración end-to-end de la cadena de suministro oceánica.

A pesar de que el futuro se prevé interesante en este aspecto, es necesario que la tecnología en los puertos y terminales responda a los desafíos y obstáculos que tienen que ser resueltos y superados de forma inmediata en la cadena de suministro oceánica a nivel internacional, como pueden ser la competitividad o sostenibilidad. Asimismo, a estos retos se suman los problemas de congestión que se pro-

ducen para soportar y hacer frente a la demanda del comercio mundial, lo cual necesita un nuevo esquema operacional donde la digitalización tiene un rol principal.

INNOVACIÓN Y FORMACIÓN

Por otra parte, la innovación y la formación son dos elementos que cobran una importancia vital en este nuevo paradigma que se presenta ante

el transporte marítimo. Por una parte, cabe recordar que el sector logístico trabaja para impulsar su transformación digital, lo cual va unido a la innovación que, en consecuencia, viene de la mano del nacimiento de numerosas startups que ofrecen soluciones tecnológicas al respecto. A ello, y de manera paralela, la formación es cada vez un elemento fundamental para hacer el salto cualitativo que reclama el sector

en cuanto a esta transformación digital y, por ende, a la automatización de las terminales.

INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA: RUMBO A SEGUIR

Con los proyectos que se llevaron a cabo en Algeciras y Barcelona hace una década, el sistema portuario español marcó un hito muy importante y dibujó, en lo que respecta a las terminales semiautomáticas, el camino a seguir para nuevos proyectos, lo que se conoce como el greenfield.

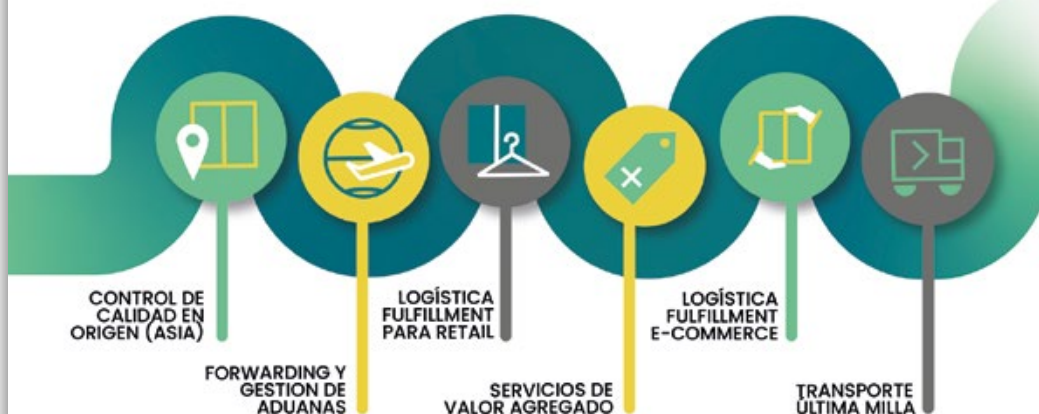
“La tecnología desde entonces ha evolucionado y proyectos en fase de diseño, como la Ampliación Norte del Puerto de Valencia, van un paso más allá al utilizar las nuevas tecnologías y aumentar tanto el grado de automatización como la integración de la instalación portuaria con el Puerto y la cadena de suministro”, opina Óscar Pernía.



El transporte de mercancías marítimo sigue en auge a nivel internacional. 



¡DÉJALO EN NUESTRAS MANOS!



Mira nuestro vídeo
www.logisfashion.com

Tu Partner Logístico Internacional

LAS CIFRAS

El Puerto de Róterdam abandera la primera posición en la automatización de las terminales, hito que se produjo en la década de los 90 y que marcó un momento revolucionario en la actividad logístico-portuaria. En un artículo publicado en marzo de 2020 en la página web piernext.portdebarcelona.cat, Javier Garrido, investigador en el Centro de Innovación y Transporte (CENIT) y doctorando del Port de Barcelona, explicaba que “entre 1990 y 2010 el crecimiento ha sido lineal y en la última década el incremento ha sido exponencial”. No obstante, añade, “a pesar del fuerte empuje tecnológico de automatización mundial se evidencia un pequeño declive desde 2017 que podría conducir a un crecimiento más moderado hasta 2030”.

Asimismo, Garrido apunta a datos de la UNCTAD que reflejan que solo el 1% de las terminales portuarias, a nivel mundial, están completamente automatizadas, mientras que las semiautomatizadas alcanzan el 2%.

“Australia encabeza el listado con tres de sus seis terminales totalmente automatizadas. En segundo y tercer lugar están Holanda y Corea del Sur, con cuatro terminales cada una. Es importante destacar que las cuatro terminales de Holanda, situadas en el puerto de Rotterdam, están completamente automatizadas. Esto sitúa a los Países Bajos como líder a nivel europeo y mundial”, explica en su artículo Javier Garrido.

Aunque la automatización de procesos y la automatización de decisiones de momento no tienen un protagonismo notable, “son parte clave de la evolución en los modelos operativos en instalaciones portuarias”. Y, por ello, existen numerosas terminales que invierten en tecnología de posicionamiento o reconocimiento automático, sistemas de cita previa para transporte terrestre o control remoto de maquinaria. “Estas evoluciones establecen la digitalización como pre-requisito a la automatización, como hemos enfatizado, a través de la conexión de procesos, sistemas y datos para mejorar la productividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad de las operaciones”, concluye el experto.

La tendencia global será la de dar valor a la experiencia de las personas como parte importante de los procesos automatizados





El buque "CMA CGM Tenere" escala en la terminal de TTI Algeciras en el puerto de Algeciras.



ALGECIRAS: EARLY ADOPTER

LEILA ESCRIHUELA

Con un proceso iniciado en 2010 con la implantación pionera de una terminal semiautomatizada en el Estrecho de Gibraltar, el Puerto de Algeciras se comenzó a postular como un "early adopter" de la automatización en el entorno del sur de Europa y el Mediterráneo.

Esta iniciativa liderada por TTI Algeciras supuso la semilla de numerosos proyectos en otras zonas alrededor del mundo y que impulsó al puerto algecireño con la finalidad de estar siempre "a la vanguardia de las nuevas tecnologías y la automatización", explica Daniel Serrano, responsable de Automatización y Desarrollo de TTIA. Del mismo modo que la terminal, prosigue, trabaja conti-

nuamente en la mejora de los sistemas de automatización desde su puesta en marcha.

Para este año, TTI Algeciras está sumergida en "la mejora global del patio automático, que es una de las piezas clave de nuestro modelo operativo", especifica Serrano. A ello se añade, respecto a sistemas de automatización, "la completa actualización del GOS (Gate Operating System) con la cual "buscamos ir un paso más allá en cuanto a la automatización de los sistemas de puerta, especialmente teniendo en cuenta el know-how acumulado durante más de 10 años".

Por otra parte, la terminal trabaja en diferentes proyectos, como las actividades orientadas a alinear las capacidades de la terminal con el crecimiento de los tráficos de productos refrigerados.

"Debemos apostar fuertemente por una gestión ejemplar de las cargas refrigeradas ya que para nuestros clientes se trata de un servicio estratégico", señala Daniel Serrano.

En referencia a sistemas de IT, y teniendo en cuenta el hardware que da soporte a todos los sistemas de automatización, TTIA contempla una inversión importante en cuanto a infraestructuras informáticas, específicamente en data center y communication.

Todas estas acciones y proyectos se enmarcan en un plan de actualización completa de los sistemas de automatización y de automatización de procesos, con el objetivo de "mantener TTIA como una de las terminales de referencia mundial en cuanto a automatización de operaciones portuarias".



Imagen de la terminal Hutchison Ports BEST en el Port de Barcelona. 

BARCELONA: REDUCCIÓN DE EMISIONES

LEILA ESCRIBUELA

En el Port de Barcelona, la terminal de Hutchison Ports BEST se convirtió en la primera terminal de contenedores semiautomatizada de la compañía, uno de los proyectos de desarrollo portuario más avanzado tecnológicamente de España y del sur de Europa.

Esta apuesta de la terminal coincide con su Plan de Sostenibilidad, cuyo objetivo principal es la lucha contra el cambio climático. De hecho, “elegir que una mercancía pase por

BEST tiene consecuencias positivas directas sobre el planeta porque se reduce el 50% de las emisiones directas de CO₂”, aseguran.

Paralelamente, el uso de equipos eléctricos y la eficiencia energética de los medios automatizados de la terminal permiten reducir la mitad de las emisiones directas de CO₂ gracias a la elevada capacidad productiva de BEST, aproximadamente un 50% más rápida que las terminales convencionales.

A ello se suma la reducción de tiempos de espera y, por tanto, de

emisiones, gracias a la digitalización de gran parte de los procesos de BEST mediante un sistema de puertas 100% digital y automático.

Por otra parte, a los avances tecnológicos de BEST se suma su apuesta por la intermodalidad y el ferrocarril como parte de su estrategia medioambiental. De este modo, la terminal ofrece conexiones viarias y ferroviarias con la principal red de carreteras y ferrocarriles de España y de Europa, además de una potente red de conexiones marítimas con los puertos más importantes.



Imagen aérea del Puerto de Valencia. 

VALENCIA: APUESTA POR LAS ENERGÍAS RENOVABLES

LEILA ESCRIHUELA

La ampliación de la Terminal Norte del Puerto de Valencia se presenta como un motor económico para el impulso de la economía valenciana y nacional en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

De este modo, y según definen desde la Autoridad Portuaria de Valencia, será la terminal “más moderna y sostenible del mundo, modélica con el medioambiente” y el origen de la electricidad será 100% de fuentes

renovables, lo que permitirá el suministro eléctrico a los barcos en puerto y, además, realizará una apuesta por el ferrocarril.

Se trata de una infraestructura que atraerá una inversión privada de 1.021 millones de euros, generará 5.000 puestos de trabajo y ejercerá un efecto tractor tecnológico para el ecosistema de innovación valenciano.

Concretamente y según vela el proyecto de TIL, el 98% de la energía necesaria para el funcionamiento de la terminal será eléctrica procedente de fuentes renovables y el 2% restante

de la maquinaria está previsto el uso del Hidrógeno verde.

La terminal, que tendrá capacidad para atender a buques de 24.000 TEUS, una línea de atraque de 1.970 metros y un muelle equipado con 22 grúas portainer, contará también con un patio equipado con 100 grúas automáticas y 154 vehículos AGV.

Asimismo, la terminal ferroviaria tendrá seis vías de mil metros cada una y tres grúas pórtico. A ello se suma el sistema de puertas, que contará con capacidad para atender 1,5 millones de TEUs anuales.

TOP ESTIBADORAS 2022

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	FERTIBERIA, SA	479.284	528.776	-9,36	-10.074	9.502	n.s.	41.831	-7.236
2	COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, SA	231.663	377.559	-38,64	-91.761	-14.071	n.s.	-67.314	-96.250
3	APM TERMINALS ALGECIRAS SA*	231.585	231.585	n.d.	n.d.	3.730	n.d.	n.d.	n.d.
4	NAVIERA ARMAS SA	150.964	189.566	-20,36	-105.144	19.417	n.s.	-23.836	-102.527
5	TERMINAL CATALUNYA SA	143.014	151.438	-5,56	28.190	29.199	-3,46	49.058	21.112
6	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA SA	121.658	107.117	13,58	24.902	18.969	31,28	41.040	18.804
7	ERSHIP SAU	114.476	120.650	-5,12	16.437	14.682	11,95	22.635	14.177
8	BERGÉ MARÍTIMA SL	100.591	120.619	-16,60	1.288	-484	n.s.	5.601	772
9	APM TERMINALS VALENCIA, SA*	83.098	83.098	n.d.	n.d.	3.721	n.d.	n.d.	n.d.
10	TOTAL TERMINAL INTERNATIONAL ALGECIRAS SA	77.731	74.069	4,94	4.840	5.941	-18,53	12.413	3.614
11	APM TERMINALS BARCELONA SL*	74.573	74.573	n.d.	n.d.	-4.290	n.d.	n.d.	n.d.
12	BOLLORÉ TRANSPORT LOGISTICS SPAIN SA	47.374	49.094	-3,50	2.593	2.933	-11,59	2.247	2.025
13	CSP IBERIAN BILBAO TERMINAL SL	44.666	57.685	-22,57	420	5.472	-92,32	9.290	1.158
14	SERVICIOS DE TRANSPORTES DE AUTOMÓVILES Y MERCANCÍAS SA	37.645	49.452	-23,88	-633	1.448	n.s.	577	-911
15	OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, SA*	32.224	32.224	n.d.	n.d.	-4.313	n.d.	n.d.	n.d.
16	CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA SA	28.624	34.774	-17,69	267	1.090	-75,49	2.176	168
17	EUROPORTS IBÉRICA TPS SL	21.537	27.658	-22,13	-3.345	5.006	n.s.	683	-2.507
18	PORTSUR CASTELLÓN SA	20.710	17.047	21,49	1.814	924	96,46	4.297	1.358
19	ESTIBADORA ALGEPOSA SA	20.016	19.766	1,27	38	-36	n.s.	879	99
20	AUTOTERMINAL SA	19.424	26.301	-26,15	-240	1.340	n.s.	3.294	-242
21	APM TERMINALS MANAGEMENT (BARCELONA) SL*	18.265	18.265	n.d.	n.d.	1.090	n.d.	n.d.	n.d.
22	TERMINALES MARÍTIMAS DE VIGO SL	16.628	15.181	9,54	1.075	489	119,56	2.259	809
23	COMA Y RIBAS SL	15.764	18.001	-12,42	628	705	-10,87	380	570
24	TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE SA	14.330	17.316	-17,25	-13.260	-846	n.s.	-8.320	-12.971
25	NOATUM TERMINAL CASTELLÓN SA	12.594	12.836	-1,89	-702	-338	n.s.	2.404	-533
26	APM TERMINALS CASTELLÓN SA*	12.183	12.183	n.d.	n.d.	-1.833	n.d.	n.d.	n.d.
27	CARGORED CANARIAS SL	8.980	8.114	10,66	609	14	4.270,74	773	536
28	TERMINAL PORT NOU SA	8.480	11.181	-24,15	-1.333	-658	n.s.	-422	-1.307
29	ECS360 SL*	8.292	8.292	n.d.	n.d.	-60	n.d.	n.d.	n.d.
30	SEVITRADE SL	8.129	6.765	20,17	1.658	885	87,45	3.083	1.310
31	ERGRANSA, SA	8.047	9.139	-11,95	-42	620	n.s.	607	-37
32	NOATUM TERMINAL TARRAGONA SA	7.790	8.923	-12,71	-1.162	-765	n.s.	488	-1.181
33	ALGEPOSA HUELVA SL	7.769	9.279	-16,28	290	748	-61,20	1.892	217
34	NOATUM UECC TERMINAL PASAJES SL	7.616	8.994	-15,31	1.658	2.527	-34,40	2.389	1.256
35	TERMINAL DE CONTENEDORES DE TENERIFE SA	7.414	8.996	-17,59	-13.616	-13.032	n.s.	-11.488	-13.619
36	CARGAS Y DESCARGAS VELASCO SA	7.021	6.717	4,52	271	606	-55,30	570	216
37	PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA SL	6.206	6.126	1,31	10	56	-82,05	212	13
38	ERSHIP CÁDIZ SA	6.203	6.071	2,18	897	791	13,34	1.233	673

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
39	NAVARRO Y BORONAD SL	6.040	5.946	1,58	13	17	-25,81	215	2
40	NOATUM TERMINAL POLIVALENTE SANTANDER SL*	5.769	5.769	n.d.	n.d.	472	n.d.	n.d.	n.d.
41	YILPORT HUELVA SL	5.539	5.055	9,59	-36	148	n.s.	778	-20
42	INTERSAGUNTO TERMINALES SA	5.365	4.807	11,59	-1.644	-1.198	n.s.	-394	-1.644
43	AGENCIA MARÍTIMA CONDEMINAS MÁLAGA SA	5.093	4.848	5,07	-136	105	n.s.	136	-206
44	SERVICIOS PORTUARIOS PUERTO DE ALGECIRAS SL*	4.609	4.609	n.d.	n.d.	49	n.d.	n.d.	n.d.
45	CARBÓN PUERTO OPERACIONES PORTUARIAS SA	4.544	4.895	-7,18	690	-6	n.s.	1.385	526
46	FLETAMENTOS CÁDIZ SL	4.522	4.194	7,84	458	343	33,59	718	343
47	TERMICAR VIGO SL	4.357	4.131	5,48	1.151	862	33,59	1.226	863
48	TERMINAL PORTUARIA ESCLUSA SL	4.065	3.440	18,16	555	406	36,68	805	427
49	CONTENERFRUT SA	3.875	4.068	-4,74	26	-101	n.s.	162	26
50	PORTUARIA LEVANTINA SA	3.794	4.599	-17,50	-496	-418	n.s.	-464	-485
51	EUROPORTS TPS PORT SPAIN SL	3.765	1.693	122,45	1.280	-6.492	n.s.	3.645	1.602



	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
52	COMPAÑÍA GADITANA DE CONTENEDORES, SL	3.475	1.848	88,08	-305	-466	n.s.	-64	-305
53	HIJO DE JOSE MARIA MASQUES SA	3.396	6.571	-48,31	21	62	-65,62	49	16
54	CISNA SL	3.274	2.380	37,56	38	32	16,69	739	28
55	AGENCIA MARÍTIMA CONDEMINAS CÁDIZ SA	3.260	4.155	-21,53	77	231	-66,73	294	57
56	ALFACARGO SHIPPING AND LOGISTICS SL	3.143	2.804	12,08	100	154	-34,57	191	73
57	TERMINAL DE GRANELES AGROALIMENTARIOS DE SANTANDER SA*	2.886	2.886	n.d.	n.d.	-740	n.d.	n.d.	n.d.
58	DAVILA REEFER TERMINAL SL	2.782	3.350	-16,95	351	418	-16,00	247	320
59	ESTIBADORA SEVILLANA SL	2.675	2.417	10,69	-18	170	n.s.	393	-63
60	TERMINAL MARÍTIMA DE ARRECIFE SA	2.446	2.937	-16,70	41	73	-43,85	392	39
61	BERGÉ MARÍTIMA NORTE SL*	2.284	2.284	n.d.	965	2.273	-57,56	22	946
62	AGENCIA MARÍTIMA PORTILLO CÁDIZ SL	2.187	3.429	-36,22	-33	360	n.s.	236	-32
63	BOLUDA MARITIME TERMINALS SA	2.095	2.377	-11,84	578	-815	n.s.	278	739
64	ESTICARGO SL	1.999	2.445	-18,25	171	600	-71,47	201	128
65	MARBECA SA	1.579	1.731	-8,77	114	122	-6,66	179	95
66	CARGAS Y ESTIBAS PORTUARIAS SL	1.567	1.826	-14,17	-63	5	n.s.	-42	-63
67	TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA SL	1.518	1.469	3,33	160	91	76,08	554	160
68	TERMINAL MARÍTIMA DE FUERTEVENTURA SL	1.308	1.218	7,44	-34	-89	n.s.	36	-25
69	GRAMELCAN SL	1.244	1.496	-16,83	49	145	-66,67	414	47
70	CABEZA MARÍTIMA SL	1.223	1.621	-24,55	21	83	-74,71	39	16
71	SILOS DE LEVANTE SA	1.220	934	30,66	32	22	47,19	-28	24
72	CESA ALICANTE SA	1.018	1.162	-12,44	-34	91	n.s.	-33	-26
73	TERMINAL MARÍTIMA DE AVILÉS AIE	997	1.063	-6,27	9	89	-89,88	189	9
74	PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA GROUP SL	670	269	149,45	6	19	-70,88	6	5
75	ESTIBADORA PUERTO BAHÍA SA*	517	517	n.d.	n.d.	12	n.d.	n.d.	n.d.
76	FRIGORÍFICOS DE CASTELLÓN SA	493	1.324	-62,81	-437	-116	n.s.	-342	-370
77	SERVICIOS MARÍTIMOS ADUANEROS HUELVA SL	350	612	-42,75	75	136	-44,45	105	56
78	GESPORT ATLANTIC SL	286	322	-11,09	36	658	-94,54	18	34
79	NOATUM TERMINALS SLU	274	286	-4,19	-2.002	-1.660	n.s.	-2.216	-1.590
80	LA LUZ MARKET SL	203	7.910	-97,43	-273	-880	n.s.	-187	-533
81	TERMINAL POLIVALENTE DEL PUERTO DE CÁDIZ SA	191	11	1.560,75	15	-88	n.s.	15	11
82	ESTIBADORA DE LANZAROTE SL	94	179	-47,36	11	110	-90,20	36	8
83	MANIPULACIÓN PORTUARIA DE CARGAS SA*	12	12	n.d.	n.d.	-215	n.d.	n.d.	n.d.

(*) En las empresas señalizadas con un asterisco se ha incluido el importe neto de la cifra de ventas del último año disponible (2019).

TOP NAVIERAS 2022

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	REPSOL TRADING SA	5.244.930	8.590.258	-38,94	267.013	303.373	-11,99	119.667	209.613
2	NAVANTIA SA SME	1.088.804	1.213.178	-10,25	-185.304	-176.262	n.s.	-130.295	-144.887
3	BALEÁRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS SA	288.163	375.847	-23,33	-17.273	30.265	n.s.	54.838	-17.267
4	COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, SA	231.663	377.559	-38,64	-91.761	-14.071	n.s.	-67.314	-96.250
5	BOLUDA LINES SA	160.511	161.217	-0,44	-1.641	-5.482	n.s.	7.042	-1.644
6	NAVIERA ARMAS SA	150.964	189.566	-20,36	-105.144	19.417	n.s.	-23.836	-102.527
7	EMPRESA NAVIERA ELCANO, SA	142.650	153.571	-7,11	-12.454	1.053	n.s.	-9.460	-12.732
8	FRED OLSEN SA	139.871	194.791	-28,19	10.643	15.968	-33,35	32.562	10.515
9	ERSHIP SAU	114.476	120.650	-5,12	16.437	14.682	11,95	22.635	14.177
10	FLOTA SUARDIAZ SL	63.862	72.839	-12,32	-11.635	-15.865	n.s.	-8.096	-11.607
11	MARGUISA SHIPPING LINES SL	49.166	50.700	-3,02	164	329	-50,36	842	129
12	BOLLORÉ TRANSPORT LOGISTICS SPAIN SA	47.374	49.094	-3,50	2.593	2.933	-11,59	2.247	2.025
13	J.S.V. LOGISTIC SL	40.411	46.269	-12,66	767	980	-21,67	2.978	558
14	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA SL	40.157	67.860	-40,82	1.321	1.929	-31,53	3.333	1.004



	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
15	W E C LINES ESPAÑA SL	39.876	38.517	3,53	2.425	-401	n.s.	2.504	2.069
16	A PÉREZ Y CIA SL	35.876	39.276	-8,66	3.030	3.111	-2,60	478	2.868
17	ARKAS SPAIN SA	34.933	38.903	-10,21	3.110	3.128	-0,56	3.235	2.239
18	MAERSK SPAIN SL	30.805	30.923	-0,38	346	46.368	-99,25	509	238
19	CONTENOSA SA	29.920	28.045	6,69	1.317	1.196	10,16	1.646	982
20	VAPORES SUARDIAZ SUR ATLÁNTICO SL	25.152	23.702	6,12	330	585	-43,61	488	254
21	DISTRIBUIDORA MARÍTIMA PETROGÁS SL	24.769	25.711	-3,66	225	-503	n.s.	6.218	181
22	HAMILTON Y COMPAÑÍA, SA	22.585	45.665	-50,54	602	2.406	-74,99	492	514
23	COSCO SHIPPING LINES SPAIN SA	21.890	20.246	8,12	1.327	1.295	2,47	1.509	957
24	NISA MARÍTIMA SA	20.933	21.505	-2,66	403	267	50,97	437	302
25	CMA-CGM	15.581	13.916	11,96	827	526	57,09	1.021	614
26	MARÍTIMA ALISEA SL	15.460	17.760	-12,95	322	789	-59,10	338	241
27	HAPAG LLOYD SPAIN SL	15.144	14.062	7,70	279	277	0,83	505	142
28	EVERGREEN SHIPPING SPAIN SL	14.697	15.558	-5,53	5.031	5.439	-7,51	5.064	3.771
29	AGUNSA EUROPA SA	12.456	19.199	-35,12	687	371	85,32	951	558
30	NAVIERA TAMARAN SA	12.147	16.361	-25,76	-65	70	n.s.	-53	-49
31	MERTRAMAR SA.	9.635	11.172	-13,76	294	584	-49,63	259	293
32	NAVIERA MURUETA SA	7.701	7.833	-1,68	21	1.049	-98,03	3.150	21
33	NOATUM UECC TERMINAL PASAJES SL	7.616	8.994	-15,31	1.658	2.527	-34,40	2.389	1.256
34	BERNHARD SCHULTE CANARIAS SA	6.901	7.008	-1,53	687	701	-2,09	2.375	687
35	NAVIERA SICAR SL	5.250	4.908	6,97	-202	248	n.s.	279	-214
36	CONSIGNACIONES Y GRANELES DEL SUROESTE SA	5.033	4.457	12,92	455	291	56,53	803	341
37	HAMBURG SUD IBERIA SA	4.867	5.357	-9,14	-303	3.819	n.s.	125	-158
38	WAVE SHIPPING SL	4.293	4.170	2,96	205	110	86,00	235	154
39	NAVIERA GALDAR SA	2.279	2.506	-9,06	-89	162	n.s.	325	-89
40	DE POLI TANKERS SPAIN SA	2.178	2.722	-19,99	370	1.042	-64,51	451	220
41	HISPAFRÍO SA	1.644	1.960	-16,13	813	958	-15,13	807	623
42	BRITTANY FERRIES SANTANDER, SL*	1001	1.001	n.d.	n.d.	10	n.d.	n.d.	n.d.
43	SEVEN SEAS LOGISTICS SL	949	963	-1,38	43	54	-20,69	46	32
44	HOEGH AUTOLINERS SPAIN SL	594	659	-9,87	26	19	34,97	37	20
45	MLB SPAIN M. LAUTERJUNG BEFRACHTUNG SL	83	443	-81,19	-9	24	n.s.	-5	-9

(*) En las empresas señalizadas con un asterisco se ha incluido el importe neto de la cifra de ventas del último año disponible (2019).

TOP CONSIGNATARIAS 2022

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	EXOLUM CORPORATION SA	470.232	556.975	-15,57	232.846	343.231	-32,16	267.668	179.021
2	BALEÁRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS SA	288.163	375.847	-23,33	-17.273	30.265	n.s.	54.838	-17.267
3	COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA SA	231.663	377.559	-38,64	-91.761	-14.071	n.s.	-67.314	-96.250
4	NAVIERA ARMAS SA	150.964	189.566	-20,36	-105.144	19.417	n.s.	-23.836	-102.527
5	TERMINAL CATALUNYA SA	143.014	151.438	-5,56	28.190	29.199	-3,46	49.058	21.112
6	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA SA	121.658	107.117	13,58	24.902	18.969	31,28	41.040	18.804
7	ERSHIP SAU	114.476	120.650	-5,12	16.437	14.682	11,95	22.635	14.177
8	BOLUDA TOWAGE SPAIN SL	113.211	52.689	114,87	80.543	22.584	256,64	103.282	75.650
9	MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO SAU	103.386	127.700	-19,04	2.686	6.266	-57,13	2.661	2.222
10	BERGÉ MARÍTIMA SL	100.591	120.619	-16,60	1.288	-484	n.s.	5.601	772
11	KALEIDO LOGISTICS SL	95.617	69.559	37,46	5.159	1.467	251,76	6.348	3.833
12	TOTAL TERMINAL INTERNATIONAL ALGECIRAS SA	77.731	74.069	4,94	4.840	5.941	-18,53	12.413	3.614
13	YANG MING (SPAIN) SL	73.074	67.364	8,48	3.094	4.263	-27,42	3.148	2.321
14	PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL	57.857	72.111	-19,77	590	2.261	-73,90	5.033	435
15	BOLUDA TOWAGE SL	55.952	27.991	99,89	3.196	1.464	118,24	39.881	7.835
16	MARTICO SL	48.262	45.431	6,23	4.061	3.331	21,89	4.085	3.312
17	J.S.V. LOGISTIC SL	40.411	46.269	-12,66	767	980	-21,67	2.978	558
18	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA SL	40.157	67.860	-40,82	1.321	1.929	-31,53	3.333	1.004
19	A PÉREZ Y CIA SL	35.876	39.276	-8,66	3.030	3.111	-2,60	478	2.868
20	ARKAS SPAIN SA	34.933	38.903	-10,21	3.110	3.128	-0,56	3.235	2.239
21	MAERSK SPAIN SL	30.805	30.923	-0,38	346	46.368	-99,25	509	238
22	CONTENOSA SA	29.920	28.045	6,69	1.317	1.196	10,16	1.646	982
23	SERVICIOS AUXILIARES DE PUERTOS SA	29.616	31.288	-5,34	-1.876	-1.971	n.s.	-1.966	-1.406
24	ROMEY Y COMPAÑÍA SA	27.279	30.135	-9,48	-120	-12	n.s.	-126	-92
25	SOLUCIONES INTEGRALES MARÍTIMAS SL	26.220	29.314	-10,55	67	67	0,09	67	50
26	EUROPEAN SUPPLY CHAIN SERVICES S.L.	25.733	32.349	-20,45	448	365	22,74	304	326
27	GALIGRAIN SA	24.420	30.739	-20,56	-505	2.550	n.s.	4.450	-739
28	GLOBELINK UNIEXCO SL	23.789	24.351	-2,31	1.429	2.129	-32,88	1.167	1.145
29	ALVARGONZÁLEZ SA	23.561	24.509	-3,87	5.690	11.030	-48,41	4.674	4.091
30	HAMILTON Y COMPAÑÍA SA	22.585	45.665	-50,54	602	2.406	-74,99	492	514
31	PORTSUR CASTELLÓN SA	20.710	17.047	21,49	1.814	924	96,46	4.297	1.358
32	ESTIBADORA ALGEPOSA SA	20.016	19.766	1,27	38	-36	n.s.	879	99
33	TOTAL FREIGHT WORLDWIDE SL	19.960	17.111	16,65	76	536	-85,79	138	57
34	SOBRINOS DE MANUEL CÁMARA SA	19.079	18.079	5,53	-85	592	n.s.	703	-80
35	BILADU SA	18.097	33.132	-45,38	848	1.393	-39,18	869	677
36	MODAL TRADE EUROPA SL	17.220	4.083	321,72	550	67	716,88	565	415
37	SEA LINE CARGO SL	17.087	14.639	16,73	69	289	-76,09	107	52



	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
38	TERMINALES MARÍTIMAS DE VIGO SL	16.628	15.181	9,54	1.075	489	119,56	2.259	809
39	SUARDIAZ ATLÁNTICA SL	16.529	19.258	-14,17	1.985	-1.163	n.s.	2.057	1.489
40	ALFASHIP SHIPPING AGENCY SL	16.212	12.317	31,62	603	598	0,82	772	534
41	LA LUZ SA TERMINAL DE CONTENEDORES	16.086	19.702	-18,36	-716	423	n.s.	1.279	-165
42	BERGÉ LOGÍSTICA SL	15.982	16.433	-2,74	3.975	2.928	35,77	904	3.752
43	CMA-CGM	15.581	13.916	11,96	827	526	57,09	1.021	614
44	HAPAG LLOYD SPAIN SL	15.144	14.062	7,70	279	277	0,83	505	142
45	CEFERINO NOGUEIRA SA	14.591	14.973	-2,55	779	296	163,38	-155	831
46	ACSM SHIPPING CO SL	14.588	21.013	-30,58	366	713	-48,68	1.461	316
47	AUXILIAR MARÍTIMA DEL SUR SA	14.500	15.514	-6,54	3.498	4.164	-15,98	3.333	2.621
48	CONSIGNACIONES EUROPEAS MARÍTIMAS SA	14.474	19.666	-26,40	70	188	-62,60	154	44
49	TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE SA	14.330	17.316	-17,25	-13.260	-846	n.s.	-8.320	-12.971
50	ALFASHIP MARITIME SERVICES S.L.	14.055	13.838	1,57	286	82	247,89	307	221
51	MANUPORT LOGISTICS ESPAÑA SL	13.823	13.929	-0,76	171	301	-43,23	195	128
52	SERTOSA NORTE SL	13.778	14.658	-6,00	825	1.775	-53,50	723	653
53	INCARGO SL	13.655	20.721	-34,10	-277	103	n.s.	-25	-277
54	CONSIGNATARIOS DE BARCOS DE SANTANDER SA	12.796	13.373	-4,32	30	152	-80,32	270	22
55	NOATUM TERMINAL CASTELLÓN SA	12.594	12.836	-1,89	-702	-338	n.s.	2.404	-533
56	AGUNSA EUROPA SA	12.456	19.199	-35,12	687	371	85,32	951	558
57	EPS CONTAINER LINE SL	12.322	8.651	42,43	419	79	427,89	464	310
58	BOLUDA TERMINAL MARÍTIMA DE TENERIFE SL	12.212	13.232	-7,71	70	1.252	-94,39	860	437
59	T S BORTESI SL	12.020	7.788	54,34	472	401	17,64	563	354
60	RHENUS AIR & OCEAN SA	11.792	12.046	-2,11	683	1.397	-51,13	801	527
61	SERVEIS MARÍTIMS PORT EIVISSA SL	11.405	18.400	-38,02	256	6.067	-95,78	9.294	186
62	GRIMALDI TERMINAL BARCELONA SL	11.294	13.638	-17,19	94	414	-77,38	1.889	70
63	MANIPULADORA DE MERCANCÍAS SL	10.613	12.435	-14,65	-833	982	n.s.	17	-624
64	INTEGRATED SERVICE SOLUTIONS GLOBAL FORWARDING SPAIN	10.400	7.761	33,99	240	363	-34,04	290	182
65	TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA SL	10.254	15.031	-31,78	-122	287	n.s.	1.127	-91
66	MERTRAMAR SA	9.635	11.172	-13,76	294	584	-49,63	259	293
67	AAGE HEMPEL CRAME SL	9.396	10.796	-12,96	-13	-221	n.s.	-1.000	262
68	TERMINAL MARÍTIMA DEL GUADALQUIVIR SL	9.309	10.300	-9,62	1.091	2.141	-49,05	2.070	833
69	CARALB MARÍTIMA SA	9.235	9.900	-6,72	39	200	-80,55	64	30
70	SLP SA (EXTINGUIDA)	9.212	11.164	-17,48	48	3.471	-98,61	1.107	29
71	REMOLCADORES Y BARCAZAS DE LAS PALMAS SA	9.022	13.353	-32,43	-1.974	1.021	n.s.	-1.564	-1.477
72	AGENCIA MARÍTIMA BLÁZQUEZ SA	8.835	9.078	-2,68	379	258	46,92	494	283
73	JCV INTERCONTAINER SL	8.819	8.152	8,19	878	722	21,47	779	740
74	TERMINAL PORT NOU SA	8.480	11.181	-24,15	-1.333	-658	n.s.	-422	-1.307
75	ECO MARÍTIMA SA	8.296	8.253	0,52	-13	161	n.s.	-11	-10

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
76	GRIMALDI LOGÍSTICA ESPAÑA SL	8.290	8.846	-6,28	653	1.122	-41,82	668	509
77	CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS SLP	8.154	8.631	-5,53	1.544	1.643	-6,03	1.710	1.156
78	TRANSLEVANTE SA	8.113	8.129	-0,20	570	484	17,94	653	429
79	OREY SHIPPING SL	8.082	9.095	-11,13	-44	76	n.s.	-17	-44
80	AGENCIA MARÍTIMA DAVIMAR SA	8.080	11.810	-31,58	332	719	-53,78	405	249
81	B Y S CARGA GENERAL SL	7.819	n.d.	n.d.	1.608	0	n.s.	2.178	1.191
82	ALGEPOSA HUELVA SL	7.769	9.279	-16,28	290	748	-61,20	1.892	217
83	Y LANTIMAR YACHTING SL	7.747	2.453	215,77	141	298	-52,87	147	100
84	SIMÓN MONTOLÍO Y CIA SA	7.505	6.165	21,74	177	181	-2,12	189	133
85	IBÉRICA MARÍTIMA TARRAGONA SA	7.437	8.144	-8,68	59	-23	n.s.	83	39
86	TERMINAL DE CONTENEDORES DE TENERIFE SA	7.414	8.996	-17,59	-13.616	-13.032	n.s.	-11.488	-13.619
87	EBRO MARÍTIMA SL	7.228	10.044	-28,04	217	435	-50,22	255	174
88	BERGÉ TRANSPORTE INTERMODAL SLU	7.205	7.971	-9,61	658	943	-30,23	744	491
89	NEKO SHIP SUPPLY SL	6.993	6.238	12,10	4	40	-90,80	58	0
90	CONSIGNACIONES MARÍTIMAS Y LOGÍSTICA SL	6.897	5.912	16,66	-239	22	n.s.	-206	-196
91	TERMISUR EUROCARGO SA	6.651	7.411	-10,25	13	62	-78,57	40	7
92	NAVINORTE SA	6.546	8.699	-24,75	-1.070	-73	n.s.	276	-1.100
93	REPASA TARRAGONA SL	6.536	9.078	-28,00	3.048	2.337	30,46	2.446	2.411
94	SEA CARRIERS SL	6.454	6.931	-6,88	111	321	-65,45	282	81
95	OCIBAR MARINA TARRAGONA SL	6.424	1.320	386,64	1.173	-31.340	n.s.	2.338	11.625
96	OPERADOR INTEGRAL DE VEHÍCULOS SL	6.345	7.256	-12,55	-749	549	n.s.	-542	-728
97	BOLUDA CARGO INT'L SL	6.256	6.216	0,64	137	-253	n.s.	152	124
98	CONSIGNACIONES ASTURIANAS SA	6.224	7.554	-17,60	227	169	34,42	434	155
99	NAVARRO Y BORONAD SL	6.040	5.946	1,58	13	17	-25,81	215	2
100	ITALMAR 3000 SL	5.984	3.984	50,21	965	46	1.976,71	938	965

PortTarragona Terminal

Situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

CONEXIÓN CON EUROPA

- En el centro de la península
- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Entrada en funcionamiento prevista en 2023

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

Plataforma de Recuperación, Transformación y Resiliencia

PortTarragona Terminal GUADALAJARA-MARCHAMALO

Port Tarragona

La carretera logró en diciembre unos acuerdos históricos que garantizan su supervivencia. 



BÁRBARA CORDERO
MIGUEL JIMÉNEZ

El sector de la carretera ha vivido en los últimos meses una serie de situaciones que, sin duda, han obligado a la Administración y al resto de la sociedad a comprender el importante papel de los transpor-

tistas en la economía del país. Todo comenzó el 10 de noviembre de 2021, cuando el departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) decidió en su reunión plenaria convocar varios días de "cese de actividad" entre las 24 horas del día 19 de diciembre y las 24 horas del 22 de diciembre, en

plena Campaña de Navidad, ante el incumplimiento de los Acuerdos de Julio20 firmados con el anterior secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura García. En un comunicado, el organismo advirtió que "solo un cambio radical y urgente por parte del Gobierno y clientes podría evitar este conflicto".

ACUERDOS DEL SECTOR DE LA CARRETERA: LUZ AL FINAL DEL TÚNEL



Las asociaciones de transportistas denunciaban en ese momento el "estado de abandono por parte del Gobierno de España al sector del transporte de mercancías por carretera, tras varios años de negociación alrededor del paquete reivindicativo del 20 de febrero del 2020".

Las empresas de transporte también hacían responsables a los carga-

dores, a los que acusaron de "absoluta falta de sensibilidad en la presente coyuntura económica" y de "aprovecharse de la posición de dominio que le concede la vigente regulación del contrato de transporte de mercancías por carretera", el cual, advertían, "está provocando incluso un enorme problema de falta de conductores profesionales,

ante el trato degradante e inhumano en las condiciones en las que realizan su trabajo".

FALTA DE SINTONÍA

El paro patronal convocado por el sector del transporte por carretera del 20 al 22 de diciembre era el resultado de más de dos años de falta de sintonía entre el CNTC y el Ministerio de Transportes.

En noviembre de 2019 el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) lanzó su primer ultimátum: si el Gobierno no atendía de inmediato sus peticiones procedería a partir del 15 de enero de 2020 a convocar un paro patronal. En julio de 2020 sucedió lo mismo. El sector anunció con los mismos motivos un paro patronal a partir del día 27. Y en noviembre de 2021 se volvió a la misma situación.

A lo largo de este periplo, en febrero de 2020, el CNTC dejó por escrito su decálogo de reivindicaciones, invariables durante todo este proceso. A ellas respondió por primera vez Transportes con los Acuerdos de Julio20, una batería de compromisos que debían concretarse en la Mesa Tripartita -formada por asociaciones de cargadores, Ministerio y CNTC-, donde nunca hubo

Los transportistas denuncian desde hace años el "estado de abandono por parte del Gobierno de España al sector del transporte de mercancías por carretera, tras varios años de negociación alrededor del paquete reivindicativo del 20 de febrero del 2020"





Desde noviembre de 2021 hasta junio de 2022, la sala de reunión del MITMA ha sido testigo de importantes avances para la carretera. 

sintonía ni con los cargadores ni con la metodología de negociación impuesta por la secretaria general de Transportes. El fracaso de dicha mesa y la dimisión de la anterior directora general de Transportes, Mercedes Gómez, dificultaron aún más la ejecución de unos acuerdos a los que desde el Ministerio se les dio una nueva interpretación en el Plan Impulsa, con cuyo borrador no estaba de acuerdo un Comité que exige volver a lo pactado en 2020.

En noviembre de 2021, el sector dijo "¡Basta ya!" y volvió a poner sobre la mesa la opción de un paro patronal que finalmente no tuvo lugar. Ante esta llamada, el MITMA respondió convocando al CNTC a una primera reunión de negociación el 19 de noviembre. La reunión, que tuvo una duración de tres horas y media, fue convocada por la secretaria de Estado, Isabel Pardo de Vera, y a ella asistieron también, por parte de la Administración, la secretaria general de Transporte, María José Rallo, y el director general de Transporte Terres-

tre, Jaime Moreno, acompañado de los subdirectores generales.

Dicho encuentro se saldó con la promesa por parte del Ministerio de presentar un paquete de medidas efectivas que, posteriormente, serían discutidas con el propio sector, cuyas principales exigencias para desconvo- car el paro versaban, en primer lugar, sobre la creación de un acuerdo formal con el Gobierno; es decir, un compromiso firme por escrito.

En segundo lugar, se exigía el establecimiento de acuerdos concretos, ya que no se aceptarían meras declaraciones de intenciones ni futuribles, sino medidas legislativas precisas y claras que tengan una aplicación que responda en cualquier caso a su intención original.

En tercer lugar, el CNTC exigía medidas de aplicación inmediata. Es decir, no quería compromisos a largo plazo, sino que los problemas que durante tantos años asedian al sector

EN DETALLE

REIVINDICACIONES HISTÓRICAS DE LA CARRETERA

Las principales reivindicaciones del sector de la carretera se centran en la carga y la descarga; la tarificación de las infraestructuras; la regulación del régimen de módulos; las 44 toneladas; el gasóleo profesional; ayudas al abandono y a la formación; áreas de descanso seguras; la aprobación de una ley que permita la sostenibilidad de la carretera.

podieran ser resueltos de manera inmediata.

Por último, el sector demandaba un acuerdo completo, es decir, el CNTC había elaborado un decálogo de demandas que se consideraban de urgente resolución y que no eran ni negociables, ni intercambiables, ni objeto de compensación. Se quería que el Gobierno diese respuesta a las distintas exigencias y que no por dar satisfacción al sector en algunas de ellas las patronales se viesen forzadas a renunciar a otras.

Finalmente, el 1 de diciembre, el Ministerio de Transportes remitió su propuesta al Comité Nacional y fue discutida de manera conjunta en la sede del Ministerio al día siguiente. El resultado ya es conocido: el presidente del CNTC, Carmelo González Sayas, transmitió a los responsables del MITMA el rechazo íntegro del



El Ministerio de Transportes tuvo que enfrentarse en marzo a una nueva amenaza de paro indefinido a partir del 14 de marzo, esta vez por iniciativa de Plataforma Nacional

documento propuesto por Transportes. Desde el Comité se aseguró que la propuesta del Ministerio "no solo no responde a lo solicitado por el sector, sino que incluso es más restrictivo que el compromiso asumido por el anterior secretario de Estado, Pedro Saura, el pasado 23 de julio".

El CNTC, en su momento, percibió falta de voluntad de llegar a un acuerdo por parte del Gobierno, por lo que invitó a realizar una nueva propuesta, la cual fue presentada y rechazada nuevamente el 9 de diciembre. El CNTC subrayó la necesidad de que el Gobierno materializara sus compromisos por la vía de un Real Decreto Ley.

A solo una semana de la fecha del paro, MITMA y CNTC tuvieron su cuarto encuentro sin ningún acuerdo a la vista. Como medida de presión, los transportistas adelantaron las movilizaciones y el 15 de diciembre iniciaron

Tu partner estratégico en **logística inteligente**

Más de 30 años de experiencia y 250 especialistas **para que tu negocio llegue a todo el mundo**



www.airpharmlogistics.com





El 15 de diciembre de 2021 los transportistas realizaron una marcha lenta delante de la sede del MITMA.



marchas lentas en las principales ciudades españolas. Como "una llamada de atención", tal y como señaló el secretario general de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer), Juan José Gil, en declaraciones a Diario del Puerto, una treintena de camiones y furgonetas una marcha lenta desde Ifema hasta la entrada del Ministerio de Transportes, en el Paseo de la Castellana, para reflejar ante la sociedad su "situación crítica" y hacer presión ante el Gobierno para que redacte un plan que contenga "medidas efectivas" para el sector, el cual aseguraba que su mayor deseo era poder desconvocar el paro.

17 DE DICIEMBRE: FECHA CLAVE

Tras un par de reuniones más, en las que no se llegaron a puntos en común, pero en las que se detectaron "avances significativos", el 17 de diciembre este Diario dio la noticia de que CNTC y Transportes habían alcanzado un principio de acuerdo y, por ende, se suspendía el paro.

• • • • •
Plataforma Nacional, que había amenazado con la reactivación del paro suspendido en abril a partir del 30 de junio, decidió no cesar la actividad tras haber obtenido unos resultados en contra muy ajustados en las asambleas celebradas el 26 de junio por todo el territorio nacional

La principal medida que recoge este acuerdo es la prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga, reivindicación histórica del sector en beneficio de las condiciones laborales de sus trabajadores.

Asimismo, según informaba la nota de prensa conjunta de las asociaciones de transporte, también se había conseguido reducir a la mitad los tiempos de espera, a partir de los cuales el transportista tendrá derecho a una indemnización, así como el trato a dispensar a los conductores en los centros de carga y descarga.

Igualmente se consiguió el compromiso de incorporar de forma imperativa en la Ley, la cláusula de estabilización del precio del gasóleo en los contratos de transporte, sin posibilidad de pacto en contrario. "Otra reclamación que el sector lleva años persiguiendo para equilibrar las relaciones de los transportistas con los clientes", señalaron los transportistas.

Junto a estas medidas de enorme calado, se lograron otros compromisos por parte del Ministerio, como no implantar peajes al transporte pesado sin el consenso del CNTC.

En cuanto al posible aumento de la capacidad de carga de los camiones, el compromiso fue que cualquier modificación se hará de forma progresiva y solo en determinadas especialidades del transporte, siempre con la participación del CNTC, medida adoptada en aras de la sostenibilidad y eficiencia y como manifestación del compromiso del sector del transporte con la mejora del medioambiente.

ACUERDOS DE SAN LÁZARO: UN HITO PARA LA CARRETERA

El acuerdo alcanzado el 17 de diciembre, bautizado por el director de Diario del Puerto, Miguel Jiménez,

La principal medida que recogen los acuerdos del 17 de diciembre la prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga

como "Acuerdos de San Lázaro", fue calificado por sendas partes de "histórico", puesto que se trata del primer acuerdo de este calado entre el Ministerio de Transportes y el CNTC que se logra sin la ejecución de un paro patronal. Por primera vez en 20 años, para lograr un acuerdo tan relevante no hizo falta paralizar el país.

Una de las claves esenciales de los Acuerdos de Navidad de 2021 del sector del transporte de mercancías por carretera es que el Ministerio de Transportes se comprometió a aprobar antes del final de febrero de 2022 un real decreto ley (RDL) con un total de ocho compromisos, a saber: transposición de la directiva de trabajadores desplazados; prohibición de la carga y descarga; obligatoriedad de la revisión del precio del transporte en aplicación de la cláusula del combus-

¿Busca plataforma
logística en
Valencia?

35 m
CAMPA
MANIOBRAS

BREEAM
EXCELENTE

12,45 m
ALTURA

44
MUELLES

SUPERFICIE: 30.961 m²

PROMUEVE **nederval**

963 38 54 84
www.inmoking.com

 **INMOKING**

Vea la ficha
completa del
inmueble aquí.



tible; reducción a 1 hora del tiempo máximo de espera para no incurrir en indemnización; ampliación de medios para la inspección; creación de un código de buenas prácticas; creación de un estándar para zonas de carga y descarga; y modificación de los pesos y dimensiones máximos.

Dicha normativa fue finalmente aprobada el 1 de marzo por el Consejo de Ministros y publicada en el BOE el día 2, recogiendo en ella los puntos comprometidos con un más que elevado grado de cumplimiento de todos y cada uno de los aspectos pactados:

1. Carga y descarga. A partir de 7,5 toneladas de MMA. En el RDL se prohíbe la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga, pero con las siguientes condiciones:

- » Sólo afecta la prohibición a los conductores de vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA. Por tanto, no afecta la prohibición a los vehículos de menos de 7,5 toneladas.
- » Además, para los vehículos pesados de más de 7,5 t se establecen las siguientes excepciones donde no rige la prohibición, tal y como se establecía en los Acuerdos de San Lázaro:
 - a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.
 - b) Transporte en vehículos cisterna.
 - c) Transporte de áridos o con vehículos basculantes o provistos de grúa para carga y descarga.
 - d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.
 - e) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.



El 14 de marzo dio comienzo el paro convocado por Plataforma Nacional con la presencia de piquetes. 

» Además, para cumplir la excepción comprometida para el transporte de paquetería y similares, en el RDL se exceptúa también la prohibición en el caso del "transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según lo que se determine reglamentariamente, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona". Se entenderá por transporte de carga fraccionada "aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares".

» El Gobierno también cumple su compromiso con respecto a la facturación del servicio. Por un lado, siempre que se acuerde por escrito que la carga y descarga la hará el porteador, la nueva ley obliga "al pago de un suplemento con respecto al precio del transporte". En segundo lugar, dicho suplemento "deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte".

Sin embargo, por lo que se refiere a que las nuevas actividades de transporte puedan ser exceptuadas de la prohibición de la carga y descarga por el conductor, nada dice el RDL del compromiso recogido en los Acuerdos de San Lázaro de que fuera siempre "previo informe del CNTC".

Tampoco se recoge en el real decreto ley el compromiso de que se incluyera una disposición transitoria de 6 meses para formar en la carga y descarga al personal necesario distinto al conductor.

Nada se esboza en el RDL tampoco sobre la posibilidad de un régimen sancionador por incumplimiento de esta nueva normativa de carga y descarga.

2. 44 toneladas. En lo que respecta a las masas y dimensiones, en el real decreto ley aprobado el 2 de marzo el Gobierno se limita a cumplir métricamente lo comprometido en los Acuerdos de San Lázaro.

De esta forma, traslada al real decreto ley una disposición adicional cuarta por la que se fija un mandato para la modificación del reglamento general de vehículos con prácticamente la misma redacción que la recogida en los acuerdos del 17 de diciembre.

El nuevo texto legal en el siguiente:
 "En el plazo de 9 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto ley se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, de conformidad con los siguientes criterios:

- a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares, incluyendo en el reglamento los denominados 'Eco Combi' o 'Duo Tráiler'.
- b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.

c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes".

- 3. Tiempos de espera. Tal y como se recogió en los Acuerdos de San Lázaro de 17 de diciembre de 2021, el real decreto ley establece el nuevo plazo de una hora a partir del cual el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Con respecto al compromiso de analizar la viabilidad de que se disponga la aplicación por terceros del criterio de referencia establecido legalmente para el cálculo de la indemnización, el Gobierno ha decidido incluir en el nuevo real decreto ley aprobado el martes una disposición adicional séptima por la cual se establece que "cuando fuese necesario valorar el perjuicio que ocasiona a un porteador tener paralizado el vehículo con el que se dedica a la realización profesional de transportes por carretera, como consecuencia de cualquier circunstancia que no le sea imputable, se utilizará como un criterio de referencia el establecido en el artículo 22.3 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías".

- 4. Estándar zonas de carga. Los Acuerdos de San Lázaro fijaban el estable-

T Grupo
Torres
 DESDE 1915

ALGECIRAS - BARCELONA - MADRID - PORTUGAL - VALENCIA - ZARAGOZA



MÁS DE 100 AÑOS DE EXPERIENCIA

200 CABEZAS TRACTORAS
 250 SEMIRREMOLQUES

WWW.TRANSTORRES.NET



CNTC convocó paro patronal durante los días clave de la Campaña de Navidad de 2021. 

cimiento de una nueva disposición legal para la creación de un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga.

Pues bien, el nuevo RDL no crea el estándar. Lo que recoge es que el Ministerio de Transportes elaborará el estándar, sin fijar plazo para dicha elaboración/creación.

Según el RDL, el estándar será sometido a informe de las Comunidades Autónomas, del Comité Nacional de Transporte por Carretera, del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y de las asociaciones más representativas de cargadores. Los titulares y/o explotadores de las zonas de carga y descarga podrán voluntariamente certificar el cumplimiento de dicho estándar dentro de su sistema de gestión de calidad que tuvieran implantado.

5. Cláusula del combustible. El nuevo real decreto ley cumple con exactitud con los Acuerdos de San Lázaro en materia de la cláusula de revisión de los precios del gasóleo.

Ante toda variación del precio del combustible, pasa a ser obligatoria la revisión automática del precio del

transporte, de tal forma que el pacto en contrario se considerará nulo.

La revisión se activará en el umbral del +/-5%, permitiendo pacto en contrario solo para reducir este umbral.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada.

La fórmula de revisión de precios será siempre la establecida por la Administración en las condiciones generales de contratación.

A partir de ahora, además, dicha cláusula de revisión del precio no sólo se referirá al gasóleo, sino que estará en función del coste de todos los distintos combustibles de automoción utilizados en el transporte de mercancías por carretera.

Por último, también se cumple con los Acuerdos al establecerse un periodo transitorio de 6 meses para la adaptación de los contratos vigentes a las nuevas condiciones recogidas para la cláusula del combustible.

6. Inspección. En su modificación del artículo 33 de la LOTT, el real decreto ley cumple con el compromiso de los Acuerdos de San Lázaro de reforzar la inspección para la lucha contra la competen-

cia desleal, de tal forma que recoge que "el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá encargar a organismos públicos y a sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, la ejecución de actuaciones propias de la Inspección en cuanto a la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos de la ordenanza de transporte terrestre".

AMENAZA: ENTRA EN JUEGO PLATAFORMA

Tras haber conseguido alcanzar un acuerdo histórico con el CNTC, el Ministerio de Transportes tuvo que enfrentarse a una nueva amenaza de paro indefinido a partir del 14 de marzo, esta vez por iniciativa de Plataforma para la Defensa del Transporte de Mercancías, organización que ya fue a paro en 2009.

La crisis coyuntural vivida desde principios de año y que afecta de manera directa al aumento del precio de los combustibles, propició, entre otras cuestiones, la convocatoria de este nuevo paro que sí llegó a término y puso en jaque durante 20 días a toda la actividad económica del país.

De forma paralela y ante el convencimiento de que con quien tenía que negociar era con el CNTC porque es "la organización que representa legítimamente a los transportistas", el Ministerio de Transportes inició una ronda de negociaciones con el Comité Nacional y las asociaciones que lo conforman con el objetivo de paliar las consecuencias de la crisis derivada de la guerra de Rusia contra Ucrania. En este sentido, Raquel Sánchez envió una carta al presidente del CNTC, Carmelo González, en la cual oficializaba el compromiso por parte del Ministerio de "acelerar la implantación de las

medidas no legislativas del Acuerdo del 17 de diciembre”.

NUEVO ACUERDO DEL TRANSPORTE

Tras varios días de negociación, el MITMA y CNTC alcanzaron un nuevo acuerdo de medidas urgentes en la madrugada del 24 de marzo. Hablamos de un acuerdo con medidas que suman más de 1.050 millones de euros en ayudas y que se concretan de la siguiente manera:

1. Bonificación mínima de 20 céntimos por litro de combustible, de los cuales 15 céntimos proceden del presupuesto público y un mínimo de 5 céntimos los aportarán las petroleras. Se aplica al gasóleo, gasolina, gas y adblue. Esta bonificación supone más de 600 millones de euros para el sector del transporte.
2. Ayudas directas por un importe de 450 millones de euros para las empresas de transporte de mercancías y de viajeros en función del tipo de vehículo. La cuantía es de 1.250 euros por camión, 950 euros por autobús, 500 euros por furgoneta y 300 euros por vehículo ligero (taxis, VTC y ambulancias). La cuantía tiene un límite de 400.000 euros por empresa.
3. Ampliación del plazo de vencimiento de los créditos avalados por

el ICO hasta 8-10 años. Ampliación del periodo de carencia de los créditos avalados por el ICO en 6 meses y nueva línea de crédito avalado por el ICO con 12 meses de carencia.

4. Se duplica el presupuesto para las ayudas al abandono a la profesión de transportista, que pasa de 10 a 20 millones de euros en 2022.
5. El compromiso de que antes del 31 de julio el MITMA presentará al CNTC un texto de proyecto de ley para aplicar al sector del transporte de mercancías por carretera los principios de la ley de la cadena alimentaria para asegurar una utilización justa de la subcontratación y la rentabilidad del trabajo en el sector, para posteriormente presentarlo al Consejo de Ministros.
6. Se aprueba la devolución mensual del gasóleo profesional, en lugar de trimestral. Desde abril se puso en marcha un sistema de devolución anticipada mensual con regularización anual.
7. Céntimo sanitario: Se acelera la devolución reforzando los medios para ello.

Fue gracias a la aprobación de este paquete de medidas urgentes el 29 de marzo que los transportistas que habían preferido cesar su activi-

dad empezaron a retomarla. A pesar de que Plataforma aseguraba que retomaría la actividad cuando fuese “económicamente viable”, la pérdida de fuelle de los piquetes derivó en que el 2 de abril la organización decidiese suspender el paro “temporalmente” tras haberlo acordado así en la celebración de su Asamblea Nacional.

LA LUCHA CONTINÚA...

A pesar de las medidas aprobadas y ya puestas en funcionamiento, la inquietud ante una nueva convocatoria de paro en el transporte por carretera creció en junio ante el precio desbocado del gasóleo y el despertar de Plataforma tras tres meses adormecida.

Adelantándose a las posibles tensiones, el MITMA presentó al CNTC antes del plazo acordado, el 31 de julio, el borrador de la Ley de la Cadena de Transporte, necesaria para evitar que el sector de la carretera trabaje a pérdidas.

Sin embargo, y a pesar de valorar positivamente este borrador, el Comité Nacional exigió al Ministerio de Transportes un nuevo paquete de ayudas económicas directas al sector del transporte que ayudasen a paliar la situación actual. Además, el organismo advirtió de que, en el caso de no obtener una respuesta adecuada y proporcionada “el CNTC tomará las medidas que considere oportunas”.

En concreto, el CNTC solicitó



AVANZA
logistics

MEJORANDO EL TRANSPORTE

VALENCIA - BARCELONA - MADRID - ZARAGOZA - ALGECIRAS
info@avanzalogistics.com | www.avanzalogistics.com



El alza del precio de los carburantes propició la aprobación en marzo de un paquete de medidas urgentes, que ha sido renovado hasta finales de año. 

la prórroga hasta final de año de la bonificación mínima de 20 céntimos por litro de combustible acordada el pasado 24 de marzo y, lo más importante, que a esto se añada una nueva bonificación de otros 20 céntimos al transporte profesional, en este caso no directamente en surtidor sino a través de un mecanismo equivalente al de la devolución del gasóleo profesional, que incluiría a los vehículos de hasta 7,5 toneladas de MMA.

En segundo lugar, el CNTC acordó solicitar una nueva ayuda directa durante un trimestre para las empresas de transporte de mercancías en función del tipo de vehículo, que ascendería a 1.250 euros por camión y 500 euros por furgoneta.

En tercer lugar, solicitó la corrección de la cláusula de actualización del precio del transporte en función del precio de los combustibles,

incluida en las Condiciones Generales de Contratación, pasando de un 30% a un 40%, incluyendo en esta medida al gas.

De manera inminente, el MITMA se comprometió a presentar dicho paquete y, además, el Gobierno celebró un Consejo de Ministros de urgencia el 25 de junio para prorrogar hasta finales de año las medidas adoptadas en los acuerdos del 24 de marzo.

Asimismo, Plataforma Nacional, que había amenazado con la reactivación del paro suspendido en abril a partir del 30 de junio, decidió no cesar la actividad tras haber obtenido unos resultados en contra muy ajustados en las asambleas celebradas el 26 de junio por todo el territorio nacional.

Según explicó su presidente, Manuel Hernández, la clave para no reactivar el paro fue que horas antes del día de la votación el portavoz

de Transporte en el congreso de los diputados convocó a Plataforma a una reunión urgente donde se le entregó el borrador del Real Decreto-Ley que prohíbe la contratación a pérdidas en el transporte y donde se les propuso que entrasen a ser parte implicada del desarrollo de la Ley.

De momento, la carretera está a salvo y respaldada por la iniciativa de un Ministerio que, por primera vez, parece escuchar las necesidades del sector. Sin embargo, y a pesar de que a fecha 29 de junio, momento en el que se está editando este reportaje, no parece que haya elementos distorsionadores que puedan volver a poner al sector de la carretera al límite, es necesario analizar la evolución del precio de los combustibles, así como la aprobación de la Ley de la Cadena de Transporte para determinar el futuro próximo de la carretera.

Soluciones "door-to-door" para toda la cadena de suministro

- Agente de aduanas
- Transporte marítimo, aéreo y terrestre
- Almacenaje y logística

90 **BADENES LOGISTICS** **Descubre cómo podemos ayudarte**

Rail sider
RAILSIDER GROUP AND RAILSIDER MEDITERRANEO

- Diseño, organización, gestión y control de todos los procesos de la cadena de suministro.
- Envío de la mercancía por ferrocarril, marítimo y carretera.
- Aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, ruptura de cargas, operaciones complementarias de llenado/vaciado de contenedores.

Camí dels rols, s/n • Eje Mediterráneo • Terminales sur
46500 Sagunto - Valencia • Tel. 962 655 705 • railsagunto@railsider.com



La Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles se creó en 2021. 

LOS ECOCOMBUSTIBLES: ¿REALIDAD O FICCIÓN EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA?

BÁRBARA CORDERO
MIGUEL JIMÉNEZ

Otra de las principales problemáticas a las que se enfrenta el sector del transporte de mercancías por carretera es a la renovación de las flotas.

Desde Europa y en España se han aprobado diferentes programas para con-

seguir emisiones cero para 2050 y neutralidad climática para 2030. En concreto, en el marco del Pacto Verde Europeo, la Comisión Europea lanzó el pasado 14 de julio de 2021 lo que se ha denominado "Objetivo 55" (en inglés "Fit for 55"), un ambicioso paquete de normativas para lograr una reducción de las emisiones de CO₂ en el continente del 55% antes de 2030 y con respecto a 2019.

La clave es que estos objetivos ya no son aspiraciones ni ambiciones, sino obligaciones establecidas en la primera Ley Europea del Clima, que crea nuevas oportunidades para la innovación, la inversión y el empleo, según la Comisión Europea. Hay que destacar que el transporte es un eje esencial en el nuevo paquete "Objetivo 55", ya que hablamos de un sector responsable del



TRANSPORTE POR CARRETERA SEGURO, SOSTENIBLE Y CONECTADO

La cuarta línea de la convocatoria de ayudas por 460 millones de euros para la digitalización y descarbonización del transporte que publicó el MITMA en el BOE el 29 de abril, incluido en el Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y financiada con cargo a los fondos europeos Next Generation, cuenta con 56,5 millones de euros de presupuesto. Entre las cuatro medidas de esta línea, destaca la M9 de "Acciones de apoyo a la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras", para la cual se destinan tres millones de euros; y la M10 de "Acciones de apoyo a la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles: disminución de huella de carbono y sonorreductores", para la cual el Gobierno destina 8,5 millones de euros.

29% de las emisiones globales, de ahí la focalización en el mismo y que sea esencial para conseguir los objetivos propuestos.

La primera gran propuesta es la

creación de un nuevo Fondo Social para el Clima, que contribuirá a mitigar los costes para los colectivos más expuestos al aumento de los precios de los combustibles fósiles durante

la transición energética. ¿De dónde saldrá el dinero de ese fondo? Del nuevo comercio de derechos de emisión que se propone para el sector del transporte por carretera, que se empezará a aplicar a partir de 2026.

Ante estos objetivos medioambientales, los transportistas se enfrentan al reto de renovar sus camiones y/o furgonetas de manera inminente sin contar con los recursos para ello. Como ya es sabido, el 80% de las empresas de transporte por carretera son pequeñas o pertenecen a autónomos, por lo que su capacidad de inversión es reducida, una problemática que entra en conflicto con la urgencia de proteger el medio ambiente.

El vicepresidente ejecutivo de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), Ramón Valdivia, y el secretario general de la Confederación Española de Trans-

EUROPORTS

Uno de los mayores operadores portuarios de Europa

34

Terminales marítimas

3.000

Empleados dedicados

700k

m³ almacenaje para graneles líquidos

4,8

Millones de toneladas en capacidad de almacenaje

5

Terminales fluviales y plataformas logísticas

62

Millones de toneladas anuales manipuladas



Encuétranos en
Euroports Spain

Muelle de Castilla s/n 43004 | Puerto de Tarragona
Teléfono: 977 22 22 19 | commercial@europortsiberica.com
www.euroports.com



porte de Mercancías (CETM), José M. Quijano, apuntan que el principal problema de la transición energética es la incertidumbre en las inversiones y señalaron la necesidad de que todos los países europeos cuenten con la misma normativa, con el objetivo de proteger las exportaciones que se realizan desde España.

Por ello, diferentes voces han solicitado al Gobierno y a Europa que se contemplen los ecocombustibles como solución neutral hasta disponer de las infraestructuras y los recursos necesarios para electrificar las flotas o hasta que el hidrógeno verde sea una realidad.

¿QUÉ SON LOS ECOCOMBUSTIBLES?

En un contexto de proliferación de políticas para reducir el porcentaje de emisiones de CO₂ y alcanzar la neutralidad climática,

el transporte, responsable en 2019 del 29% de estas a nivel mundial en términos de CO₂ equivalente, se enfrenta al reto de las energías alternativas, que implican fuertes inversiones en nuevos vehículos y en nuevas redes de distribución, siempre con la incertidumbre de

garantizar las potencias adecuadas para cada tipo de transporte. En este contexto existe una fuerte corriente que defiende la producción y consumo creciente de biocombustibles, combustibles obtenidos mediante el tratamiento físico o químico de biomasa o de residuos orgánicos.

EN DETALLE

¿CÓMO FUNCIONAN LOS ECOCOMBUSTIBLES?

Cuando los biocombustibles se queman en un motor de combustión se libera dióxido de carbono a la atmósfera. Este es absorbido de nuevo por las plantas, que lo transformarán en biomasa, siendo el balance neto de CO₂ en este proceso cero. Esto significa que, aunque la generación de emisiones continúe, no se agregarán nuevas a la atmósfera.



EccoFreight
SUSTAINABLE LOGISTICS

**LOGÍSTICA
SOSTENIBLE**
Desde 2014
www.ecco-freight.com

MADRID C/ Orense 70, 7º izq. 28020 Madrid 912 049 565	VALENCIA C/ Dr. J.J. Dómine, 1-6º Ofc. 3, 46011 Valencia 963 328 235	SEVILLA C/ Balbino Marrón, 6-8 Edf. Viapol 1º Ofc. 13 41018 Sevilla +34 955 673 561
--	---	--



El uso de ecocombustibles genera un proceso de economía circular neutro en emisiones. 

En julio de 2021 se configuró la Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles, formada por 28 asociaciones “para defender e impulsar el uso de esta alternativa dentro de las políticas de movilidad y generación de energía, desde el respeto a la neutralidad tecnológica y el apoyo al desarrollo industrial y a la competitividad en España”.

Esta Plataforma defiende la utilidad de estos combustibles líquidos bajos en carbono, ya que permiten alcanzar los objetivos de neutralidad climática al prescindir el petróleo para la generación del carbono y el hidrógeno, dos elementos químicos necesarios para que el motor de combustión interna funcione.

En su lugar, los ecocombustibles emplean residuos agrícolas, forestales y urbanos, así como CO₂ capturado e hidrógeno renovable. De esta forma, se genera un proceso de economía circular que hace que los ecocombustibles

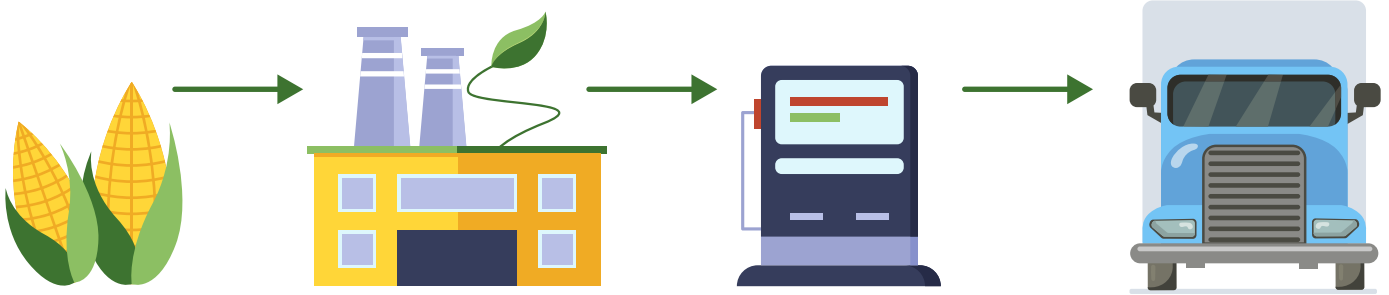


Los ecocombustibles prescinden del petróleo para la generación del carbono y el hidrógeno y, en su lugar, emplean residuos agrícolas, forestales y urbanos, así como CO₂ capturado e hidrógeno renovable.

sean neutros en emisiones y, por tanto, positivos para el medio ambiente.

En este sentido, desde la Plataforma se pone de manifiesto que esta es la única alternativa real a los combustibles tradicionales, puesto que la tracción eléctrica no se va a implementar de manera consistente hasta el medio o largo plazo y supone una inversión de gran envergadura para empresas y ciudadanos. “Que la movilidad se restrinja a una sola energía, prohibiendo el motor de combustión, impactará económicamente y en el derecho a la movilidad de la ciudadanía, en especial de las rentas más bajas”, apuntan.

En esta línea, “los ecocombustibles se configuran como motor de la economía y como garantía del suministro”, al preservar los puestos de trabajo de la industria petrolífera y al poder obtener las materias primas necesarias en España o en Europa, reduciendo así la dependencia energética de terceros.



UNA REALIDAD

Actualmente, los biocombustibles ya están presentes en los carburantes convencionales. Concretamente, tienen una penetración del 10% sobre el total de las ventas de combustibles, según explican

desde la Plataforma para los Eco-combustibles. Los biocombustibles garantizan el mantenimiento de las actuales motorizaciones de vehículos por lo que se logra una apuesta por la sostenibilidad más “sostenible”, permitiendo a los transportistas pre-

servar su flota y, a su vez, proteger el medio ambiente. Para 2030 se quiere alcanzar una cuota mínima de energía renovable en el transporte del 28% y en este objetivo la relevancia de los biocombustibles para el ámbito de la movilidad es notable.

Ecco logistics 360°

ADVANCED TECHNOLOGY FOR SUSTAINABLE FORWARDING

CALCULA, REDUCE Y COMPENSA
Emisiones CO₂ en el transporte de mercancías

www.eccolog360.com



La solución a la escasez de chóferes pasa por hacer la profesión más atractiva para jóvenes y mujeres. 

FALTAN PROFESIONALES

BÁRBARA CORDERO
MIGUEL JIMÉNEZ

A la inestabilidad política y a la incapacidad del sector del transporte de mercancías por carretera de responder de manera inmediata a los objetivos de movilidad sostenible, se suma el problema de la escasez de conductores.

Según la consultora Transport Intelligence en España faltan unos 15.000 y, a nivel mundial, el 24% de los puestos de conductores profesionales no se cubren, según indica la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU).

Asimismo, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), Ramón Valdivia, apunta que “solo uno de cada cuatro conductores en España es menor de 50 años, así que en una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional y esto en un país con una tasa de paro juvenil del 38%, la mayor de la OCDE. Entre todos, tenemos que hacer más atractiva esta profesión”.

Entre las principales razones que explican la ausencia de conductores profesionales destaca que la profesión ya no es atractiva: conducir un camión requiere

• • • • •

El fomento de la intermodalidad, la formación profesional y la mejora de las condiciones laborales se configuran como las palancas de la transformación del sector de la carretera hacia un mayor atractivo para las nuevas generaciones

pasar muchas horas fuera de casa y, en muchas ocasiones, dormir en áreas de servicio poco seguras y poco confortables y, por si fuera poco, la remuneración salarial no compensa todo el esfuerzo. Además, hay una carencia formativa en este sector y adquirir los permisos para conducir un camión requiere de una inversión importante que, a día de hoy, no cuenta con ayudas.

ATRAER A JÓVENES Y A MUJERES

La secretaria general del MITMA, María José Rallo, señaló durante la inauguración de la II Jornada "La FP de los conductores profesionales: esencial para que el mundo siga en movimiento", celebrada en el mes de abril en Madrid, que para atraer a jóvenes y a mujeres a esta profesión se deben "mejorar las condiciones laborales; mejorar el prestigio social de la profesión; y contar con un sistema de formación ambicioso. Siempre partiendo de una base clave: que todos sepan que existe la posibilidad de desarrollar una carrera profesional sólida en este sector, algo para lo que el trabajo de los orientadores en los institutos es fundamental".

Por su parte, Luis Miguel Soto, CEO de AT Academia del Transportista, señaló en esta misma jornada que "la FP de los conductores actual parte del gran error de base de no incluir dentro de su plan de estudios la obtención de los diferentes permisos de conducir, obligando a un esfuerzo complementario de formación y económico en otros ámbitos, alejando a los estudiantes de la vía de



"Solo uno de cada cuatro conductores en España es menor de 50 años, así que en una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional y esto en un país con una tasa de paro juvenil del 38%"

la FP y dejando al sector del transporte huérfano de talento joven", y añadió que "la formación de nuestros conductores debe alinearse con los grandes retos del transporte del siglo XXI, en el que las empresas reclaman nuevas competencias ligadas a la digitalización, la eficiencia, la sostenibilidad y los avances tecnológicos".

Para favorecer el acceso a la profesión a los 18 años, Soto recalcó las cuatro acciones que la Administración debería de llevar a cabo: "Eliminar el requisito de tener previamente el permiso de conducir para obtener el Certificado de Profesionalidad (CP); convalidar la autorización CAP sin examen a los que la finalicen el CP; crear una red capilar de centros que impartan FP de Conductores; y facilitar la obtención del permiso de conducir en el ámbito de la FP, como ya sucede con las escuelas y organismos

militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil".

Asimismo, en la jornada "Drivers Shortage. El reto de la falta de conductores en una nueva economía logística", celebrada en el marco de la tercera jornada del Salón Internacional de la Logística (SIL), se puso de manifiesto la necesidad de otorgar protección social a los conductores para atraer a nuevas generaciones. Para solventar esta situación, los ponentes de la jornada señalaron que es fundamental, en primer lugar, ofrecer unas condiciones dignas; asegurarle al conductor que va a tener una remuneración justa que atienda al tiempo de trabajo y no a los kilómetros; y que se limiten las funciones que no sean propias del chófer, como la carga y la descarga.

Durante la celebración de la jornada también se puso de manifiesto que el desarrollo del ferrocarril supondría un alivio en el volumen de carga que asume hoy en día la carretera, ya que se transvasaría al tren y, con ello, se necesitarían muchos menos transportistas. Sin embargo, los ponentes señalaron el retraso en el desarrollo del ferrocarril y afirmaron que, por ello, el problema de la carretera no se puede solventar a corto plazo.

Por tanto, el fomento de la intermodalidad, la formación profesional y la mejora de las condiciones laborales se configuran como las palancas de la transformación del sector de la carretera hacia un mayor atractivo para las nuevas generaciones.




MELFI MARINE CORP. S.A.

Canadá - Cuba
México - Panamá
Colombia

Part of the  Garland Group

VALENCIA
Av. del Puerto, 302 - 1.4
46024 Valencia - España
Tel.: +34 960 075 820
email: vlc@ocidenave.com

BARCELONA
C/ Agricultura, 14 - Baixos. Local 3
08320 El Masnou - Barcelona - España
Tel.: +34 932 553 670
email: bcn@ocidenave.com







www.ocidenave.com

TOP TRANSPORTE POR CARRETERA

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS SPAIN SA	371.523	237.274	56,58	17.293	-10.027	n.s.	29.775	11.079
2	COMPAÑÍA LOGÍSTICA ACOTRAL SA	286.430	290.562	-1,42	602	1.929	-68,76	9.679	495
3	TRANS SESÉ SL	260.205	293.189	-11,25	124	4.639	-97,32	1.668	14
4	CARRERAS GRUPO LOGÍSTICO SA	219.706	212.446	3,42	18.902	12.347	53,09	26.619	14.761
5	STEF IBERIA SAU	193.909	206.996	-6,32	10.697	9.414	13,63	11.266	8.616
6	TRANSPORTES AGUSTÍN FUENTES E HIJOS SL	158.368	154.254	2,67	5.028	6.485	-22,47	13.515	3.662
7	MARCOTRAN TRANSPORTES INTERNACIONALES SL	148.185	172.598	-14,14	-2.027	3.181	n.s.	10.501	-1.568
8	CEVA FREIGHT ESPAÑA SL	131.527	123.272	6,70	2.120	1.702	24,59	2.150	1.546
9	FEDEX SPAIN SLU	120.402	130.353	-7,63	3.114	2.869	8,53	4.540	2.213
10	TRANSPORTES EL MOSCA SA	118.334	127.391	-7,11	1.013	2.622	-61,38	1.532	738
11	MEDLOG SPAIN LOGISTIC SL	113.071	117.225	-3,54	741	378	95,84	1.436	553
12	LOGESTA GESTIÓN DE TRANSPORTE SA	112.237	114.096	-1,63	4.871	5.452	-10,66	5.292	4.144
13	CAT ESPAÑA LOGÍSTICA CARGO SLU	105.705	121.319	-12,87	-1.376	-408	n.s.	-1.232	-1.374
14	LUIS SIMOES LOGÍSTICA INTEGRADA SA	104.642	114.553	-8,65	-197	-3.618	n.s.	2.206	-234
15	HERMES LOGÍSTICA SA	104.124	54.746	90,19	-9.612	-616	n.s.	-5.209	-9.547
16	TRANSPORTES MAZO HERMANOS SA	103.720	105.080	-1,29	1.779	1.666	6,74	12.956	1.363
17	GRUPO TRANSONUBA SL	103.465	98.268	5,29	2.019	1.802	11,99	1.727	1.505
18	ALFIL LOGISTICS SA	103.073	113.430	-9,13	1.567	3.672	-57,32	2.313	1.245
19	GEODIS RT SPAIN SA	103.037	109.941	-6,28	-87	409	n.s.	1.723	-143
20	TRANSPORTES CALSINA Y CARRE SL	96.186	99.853	-3,67	2.226	1.331	67,21	3.773	2.170
21	TRANS X TAR SL	93.896	97.373	-3,57	463	554	-16,43	2.402	341
22	TRANSPORTES BOYACA SL	93.868	101.354	-7,39	3.671	4.734	-22,46	4.224	2.686
23	SERTRANS CATALUNYA SA	89.713	97.780	-8,25	5.312	755	603,94	5.630	4.652
24	SABETRANS SL	88.607	50.508	75,43	9.183	2.473	271,39	15.329	6.868
25	TRANSPORTES GRUPO CALICHE SL	87.320	78.011	11,93	2.712	1.504	80,27	3.606	2.082
26	DHL FREIGHT SPAIN SL	81.699	85.910	-4,90	455	2.421	-81,20	779	344
27	GRUPO TRANSAHER SL	81.388	84.631	-3,83	588	154	282,66	1.825	436
28	AGENCIA TRANSPORTES TROTA SA	79.432	77.090	3,04	3.537	803	340,27	5.740	2.633
29	CEVA LOGISTICS ESPAÑA SL	78.628	81.556	-3,59	-2.696	-1.895	n.s.	-1.626	-2.016
30	MOLINERO LOGÍSTICA SL	72.607	75.042	-3,25	2.145	1.764	21,61	5.399	1.586
31	SAN JOSÉ LÓPEZ SA	68.581	96.705	-29,08	-6.548	-3.734	n.s.	-3.789	-6.544
32	TRANSINTERCANO SL	68.331	63.052	8,37	9.473	2.716	248,77	12.333	7.067

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
33	TRANSEGRE SL	65.619	64.538	1,68	5.658	2.334	142,40	9.927	4.242
34	TAISA LOGISTICS 1960 SAU	59.435	69.074	-13,95	2.950	3.558	-17,10	3.670	2.210
35	SOCIEDAD MERIDIONAL EJERCICIO DE TRANSPORTE SMET SA	58.199	70.173	-17,06	2.095	2.501	-16,23	3.119	1.570
36	BREOGAN TRANSPORTE SAU	56.604	76.252	-25,77	-4.734	-1.601	n.s.	-3.476	-3.732
37	DISFRIMUR SL	56.289	59.360	-5,17	683	464	47,17	4.317	555
38	SINTAX LOGÍSTICA SA	55.393	94.216	-41,21	205	6.116	-96,65	-2.900	527
39	T D N SAU	53.042	61.903	-14,31	-2.053	-7.979	n.s.	-1.701	-2.053
40	TRANSERVETO SL	52.930	52.041	1,71	3.177	2.178	45,84	6.910	2.367
41	LOGINTEGRAL 2000 SA	49.244	70.308	-29,96	-416	-366	n.s.	-411	-574
42	TRADISA LOGICAUTO SL	49.028	73.975	-33,72	-2.613	1.010	n.s.	-1.757	-2.091

INFORMA
Business by Data

cesce

Vive la experiencia INFORMA

La mejor información para tomar
las mejores decisiones.

En INFORMA contarás con la experiencia de la mayor red
de información empresarial del mundo y con nuestros
"Informas", los más completos y actualizados.

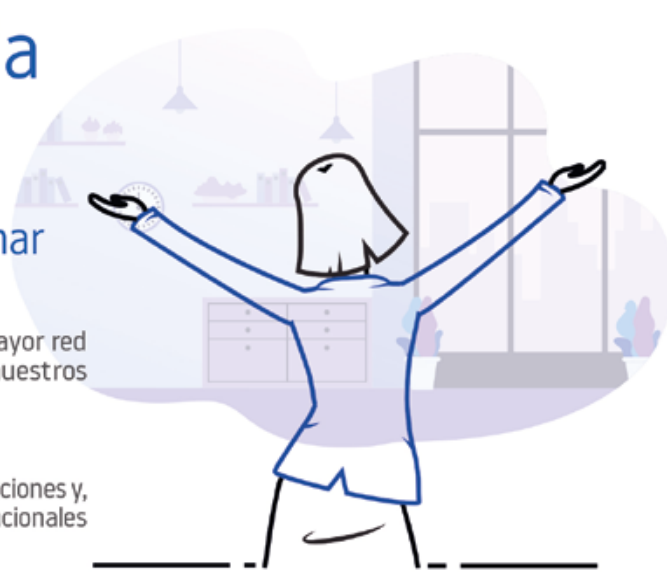
¿Quieres vivir la experiencia INFORMA?

Solicita una demostración gratuita de nuestras soluciones y,
además, 2 Informas Financieros de las empresas nacionales
que tú elijas completamente gratis. **Infórmate.**



www.informa.es
clientes@informa.es
902 176 076

dun & bradstreet
WORLDWIDE NETWORK



	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
43	SENDING TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN SAU	48.701	36.340	34,01	3.244	2.020	60,56	3.710	2.416
44	SOMEVA SL	47.814	37.762	26,62	1.184	575	106,00	1.537	-424
45	TRANSPORTES GARCIA DE LA FUENTE SL	47.167	52.462	-10,09	-3.390	-1.997	n.s.	-1.667	-3.417
46	DELGO OPERADOR DE TRANSPORTE SL	46.470	36.006	29,06	1.063	149	613,71	3.673	768
47	TRANSPORTES ARNIELLA SA	45.702	45.649	0,12	3.692	4.197	-12,03	5.776	2.786
48	AUTRANSA SL	45.609	44.138	3,33	1.576	1.290	22,14	3.625	1.206
49	HNOS SESÉ ASENSIO SL	45.464	54.141	-16,03	-1.434	387	n.s.	2.436	-967
50	GALADTRANS 2009 SL	45.420	47.106	-3,58	604	292	106,97	872	471
51	FERCAM TRANSPORTES SAU	44.855	53.070	-15,48	138	765	-82,00	1.098	102
52	PAÑALÓN SA	44.726	56.163	-20,36	501	121	314,28	2.384	355
53	TRANSDINA CARGO XXI S.L.	44.235	n.d.	n.d.	4.464	n.d.	n.d.	4.738	3.356
54	CASTILLO TRANS, SA	43.847	47.164	-7,03	1.377	1.234	11,58	1.536	1.136
55	TRANSPORTES LA FAMA SA	43.478	34.557	25,81	4.979	3.925	26,84	5.651	3.728
56	OLANO SEAFOOD IBÉRICA SA	43.242	44.010	-1,74	1.100	-1.005	n.s.	1.775	973
57	EXPLOTACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES SL	43.161	42.458	1,66	18	-68	n.s.	1.198	23
58	EUROPE TRANSPORT LOGISTIC SL	42.798	42.080	1,71	400	414	-3,22	438	307
59	TUDEFRIGO SL	42.346	37.458	13,05	778	87	794,54	2.612	642
60	A T NOUTRANSPORT SL	41.911	37.530	11,68	1.184	944	25,38	1.956	894
61	TRANSBIDASOA, SA	41.839	48.704	-14,10	72	-1.028	n.s.	660	49
62	TRANSPORTES EUROCRUZ SL	41.751	42.600	-1,99	819	1.051	-22,04	2.191	614
63	ACASERVI SA	41.150	52.326	-21,36	-5.381	-2.894	n.s.	-5.320	-5.613
64	OPERADOR DE TRANSPORTES TRANSNORIEGA SL	39.940	28.158	41,84	513	420	22,21	3.024	353
65	CAMPILLO PALMERA SL.	39.584	44.166	-10,38	738	203	263,85	2.996	541
66	DHL PARCEL BARCELONA SPAIN S.L. (EXTINGUIDA)	39.334	111.241	-64,64	1.239	-12.021	n.s.	1.963	898
67	TRANSBIAGA-TRANSPORTES USABIAGA SL	38.719	42.645	-9,21	475	5.368	-91,16	7.156	1.644
68	PALLETWAYS IBERIA SL	38.549	36.901	4,46	2.289	2.769	-17,33	2.379	1.714
69	TRANSPORTES PENADES E HIJOS SL	38.514	37.171	3,61	2.156	877	145,86	5.234	1.627
70	FURGO TRAYLER SL	37.913	38.903	-2,55	1.009	635	58,91	5.437	760
71	TRANSPORTES GARCÍA VILLALOBOS SA	37.799	34.471	9,65	832	1.623	-48,76	1.510	619

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
72	DHL PARCEL MADRID SPAIN SL (EXTINGUIDA)	37.650	89.396	-57,88	1.359	-10.413	n.s.	2.034	1.013
73	SERVICIOS DE TRANSPORTES DE AUTOMÓVILES Y MERCANCÍAS SA	37.645	49.452	-23,88	-633	1.448	n.s.	577	-911
74	ECHEMAR SL	36.809	39.777	-7,46	3.078	671	358,72	7.072	2.287
75	CASINTRA S.C.	36.644	40.615	-9,78	-112	2	n.s.	125	-46
76	PROMOCIÓN EXPORTACIÓN Y SERVICIOS SA	36.427	35.694	2,05	473	121	291,10	522	364
77	GRUPO LOGÍSTICO ARNEDO SL	35.998	34.526	4,26	-2.360	1.058	n.s.	-1.665	-1.774
78	CONTANK SA	35.935	37.520	-4,22	1.907	2.328	-18,08	2.592	1.466
79	NUPPEC LOGÍSTICA SL	34.803	29.935	16,26	2.726	620	339,58	3.995	2.050
80	PAÑALÓN HML SL	33.699	39.822	-15,38	291	-178	n.s.	2.675	199
81	TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA SA	33.053	33.820	-2,27	812	826	-1,72	904	608
82	TRANSPORTES J CARBÓ SL	32.470	37.708	-13,89	537	656	-18,12	1.074	402
83	LOGISLAND SA	32.465	27.173	19,48	62	-348	n.s.	775	47
84	CONTRATAS Y TRANSPORTES SALGAR SL	31.989	27.406	16,72	249	171	45,48	712	171
85	TRANSPORTES A MARTÍN SL	31.973	36.526	-12,46	172	2.166	-92,08	3.053	137
86	TOQUERO EXPRESS SL	31.785	47.052	-32,45	-2.332	-406	n.s.	-756	-1.972
87	OPERADORES LOGÍSTICOS DEL MEDITERRÁNEO SA	31.770	30.340	4,72	263	39	578,08	974	197
88	CAPITRANS SL	31.629	32.897	-3,85	2.955	1.366	116,35	4.281	2.239
89	FRANCISCO PÉREZ RODRÍGUEZ SA	31.552	27.846	13,31	434	154	182,50	2.665	254
90	TRANS CATALÁ SL	31.096	36.564	-14,95	-1.033	685	n.s.	-235	-809
91	LODISNA SL	30.879	34.674	-10,94	646	327	97,36	2.520	717
92	INMUEBLES Y LOGÍSTICA SA	30.689	32.634	-5,96	296	464	-36,30	540	295
93	GLOBAL SPEDITION SL	30.656	27.610	11,03	1.763	3.370	-47,67	2.984	1.348
94	TRANSITALIA 2004 SL	30.569	33.307	-8,22	389	425	-8,41	554	290
95	ARA VINC SL	29.839	25.694	16,13	1.251	396	215,62	1.703	812
96	ARALOGIC SL	29.769	30.139	-1,23	642	183	250,23	2.633	412
97	AGENCIA DE TRANSPORTES SAN BARTOLOMÉ SL	29.378	26.293	11,73	1	751	-99,82	90	1
98	TRANSPORTES GARCÍA SA	29.274	26.215	11,67	893	815	9,59	1.512	700
99	MARTÍNEZ MARCOS SL	29.264	29.711	-1,51	2.660	2.569	3,55	4.114	2.100
100	BALTRAN	28.971	29.251	-0,96	201	94	114,82	2.031	178

PLAN MERCANCÍAS 30:



EL SUEÑO ¿ALCANZABLE?

MIGUEL JIMÉNEZ
BÁRBARA CORDERO

Tras presentar el 14 de octubre a operadores ferroviarios y a clientes el primer borrador del Plan Mercancías 30, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) dio a conocer el 7 de junio la versión final de dicha estrategia, que se ha convertido en la principal esperanza del ferrocarril en España.

El documento definitivo mantiene un total de 29 medidas, tal y como se recogía en el primer borrador, que se concretan en una inversión total de 8.442 millones de euros, una cifra sin precedentes que busca el milagro de recuperar la competitividad del ferrocarril y lograr poco a poco que incremente su cuota de mercado si bien el plan no establece en su versión final un objetivo concreto al respecto. De este total, 5.469 millones de euros se destinan a apartaderos, gálibos, capacidad, autopistas y digitalización; 903 millones a ayudas; y 2.070 a terminales.

“NO ES SUFICIENTE”

Sin embargo, la versión definitiva del Plan Mercancías 30 no logra despertar el entusiasmo entre los usuarios y operadores de transporte. Diario del Puerto ha pulsado la opinión de algunos de los representantes de sus más destacados usuarios, como son las asociaciones UOTC-ASTIC y CETM



La intención del MITMA es ampliar la cuota de mercado del ferrocarril del 4% al 10% para 2030.





Uno de los objetivos del Plan Mercancías 30 es potenciar la multimodalidad e interoperabilidad. 

Multimodal, cuyos presidentes han mostrado su escepticismo acerca del impacto inmediato del Plan en el peso del ferrocarril en la logística española.

Según Juan Castellet, presidente de CETM Multimodal, "si nos preguntamos si este plan va en la dirección

adecuada, la respuesta es 'sí', rotundamente. Ahora bien, ¿este plan es suficiente? Absolutamente no".

"Este plan es más de lo mismo", asegura el presidente de CETM Multimodal, quien destaca que, de los 8.442 millones de euros de inversión previs-

tos, más del 80% van para infraestructuras, "lo que no digo que no haga falta, pero sus efectos van a ser a muy largo plazo".

De la misma manera, el presidente de UOTC-ASTIC, Antonio Pérez Millán indica que, a la luz del Plan

EN DETALLE

HITOS A ALCANZAR

Los objetivos del Plan Mercancías 30 son: eliminar o minimizar los cuellos de botella; apoyar con recursos económicos y financieros al sector ferroviario; aumentar las prestaciones de las terminales de mercancías; potenciar la multimodalidad e interoperabilidad con las autopistas ferroviarias; impulsar la I+D+i asociada a la cadena logística; y generar certidumbre en el sector privado, para acometer inversiones en material móvil.



El documento definitivo contempla 29 medidas que se concretan en una inversión total de 8.442 millones de euros.

Mercancías 30, “pensar que la cuota de mercado va a pasar del 3,6% al 10% parece bastante ridículo”.

“Es positivo que se ponga en marcha el plan y parece que en esta ocasión viene acompañado de una dotación presupuestaria más elevada que otras veces, entre otras razones por los fondos Next Generation. Ahora bien, a la hora de la verdad hay muy poco dinero destinado a los usuarios del ferrocarril, que hemos quedado al margen de este plan”, lamenta Pérez Millán.

La principal reivindicación de los operadores intermodales es, por tanto, que el Plan Mercancías 30 no es suficiente para impulsar a corto plazo el ferrocarril en España. Para el presidente de UOTC-ASTIC, la alta inversión en infraestructuras prevista ofrece la posibilidad de lograr una transformación a largo plazo. Ahora



Es positivo que se ponga en marcha el plan y parece que en esta ocasión viene acompañado de una dotación presupuestaria más elevada que otras veces [...], pero a la hora de la verdad hay muy poco dinero destinado a los usuarios del ferrocarril, que hemos quedado al margen de este plan

Antonio Pérez Millán
Presidente de UOTC-ASTIC

bien, “esto no va a cambiar la dinámica del ferrocarril ahora mismo. Son necesarios incentivos directos para lograr subir mercancías al tren, porque además los incentivos que reciben los operadores ferroviarios deberían ser repercutidos en sus tarifas, pero es algo que no está nada claro”.

“Las ayudas de 60 millones además no son ni siquiera un 1% del total del presupuesto”, subraya Pérez Millán, quien lamenta que “no se ha escuchado la voz del sector” al rechazar destinar ayudas en ámbitos concretos de la cadena ferroviaria para lograr que nuevos usuarios utilicen el tren.



LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Transportamos
semirremolques
en tren
por Europa



VIIA

www.viia.com





Para las Autopistas Ferroviarias, el MITMA destina 384,3 millones de euros.



APARTADEROS, GÁLIBOS, CAPACIDAD, AUTOPISTAS Y DIGITALIZACIÓN = 5.469 MILLONES

El Plan Mercancías 30 contempla 14 acciones concretas centradas en Infraestructuras (6), Gestión de Capacidad (3), Autopistas Ferroviarias (2) y Digitalización (3) con un presupuesto de 5.0469 millones.

INFRAESTRUCTURAS: 5.068 MILLONES

- » 1. Contempla la ampliación de vías de apartado para permitir la circulación de trenes de mercancías de 740 metros, según lo indicado en el Reglamento (UE) 1315/2013. La inversión asciende a 404,6 millones.
- » 2. Se centra en la modernización y mejora de la señalización y de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, que permitirán dotar a la red ferroviaria de mayor capacidad y fiabilidad para la circulación de trenes de mercancías. 750,4 millones de euros.
- » 3. Contempla actuaciones progresivas de electrificación de las líneas ferroviarias de mercancías sin electrificar, así como la renovación de los distintos elementos del sistema de electrificación en las líneas ya electrificadas. Se destinan 823 millones de euros.
- » 4. Adecuación de Gálivos. Se desarrollarán actuaciones de adecuación de gálivos en los corredores prioritarios para servicios de Autopista Ferroviaria definidos en la Acción AF1. El presupuesto está incluido en los costes I3 y AF1.
- » 5. Contempla actuaciones en la red ferroviaria en el entorno de grandes ciudades, donde los tráficos de mercancías comparten la capacidad con tráficos de viajeros. El objetivo de esta acción es ampliar la capacidad y mejorar las prestaciones de los servicios ferroviarios de mercancías en el entorno de las grandes ciudades, con un presupuesto de 1.682,6 millones de euros.
- » 6. Otras actuaciones como la rehabilitación, renovación o mejora de líneas, que aumenten la eficiencia de la red y hagan más competitivo el transporte ferroviario de mercancías frente a otros modos. El coste es de 1.407,4 millones de euros.

GESTIÓN DE CAPACIDAD: 0,2 MILLONES DE EUROS

- » 1. Comprende la revisión de los planes de transporte, permitiendo incrementar la capacidad en las líneas con tráficos de mercancías más saturadas. Para ello, desde el Gobierno se propone elaborar un mapa de capacidad, definir planes de capacidad por líneas principales, establecer prioridades para tráficos de mercancías específicos y cooperar entre los distintos agentes. Su coste es de 100.000 euros.
- » 2. Acción para que las empresas ferroviarias (EEFF) y candidatos vinculados con el transporte ferroviario de mercancías afectados por los efectos de las restricciones temporales de capacidad significativas, debido a actuaciones sobre la infraestructura (obras de conservación o mejora) puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario. Esta acción pretende minimizar los perjuicios en la cadena logística. Su coste se incluye en la ayuda número 10.
- » 3. Esta acción consiste en la mejora de la coordinación entre los distintos administradores de infraestructuras en el acceso y expedición de tráficos ferroviarios con los puertos. Se estima un coste de 100.000 euros.

AUTOPISTAS FERROVIARIAS: 384,3 MILLONES

Las acciones de este bloque tienen por objetivo impulsar la implantación de servicios de Autopistas Ferroviarias (AF), de ancho ibérico y estándar, en aquellos corredores que, por su interés para el sector logístico y de transporte, sean sostenibles económica y ambientalmente.

- » 1. Su finalidad es ofertar Corredores disponibles para servicios de AF, mediante su publicación en la Declaración sobre la Red, facilitando información del gálibo normalizado de la infraestructura y del gálibo permitido para la AF. Tras definir estos corredores, se llevará a cabo un análisis y diagnóstico de cada uno de ellos, programando y ejecutando las actuaciones necesarias en las infraestructuras ferroviarias y terminales intermodales y que, una vez finalizadas, se pondrán a disposición del sector con los gálibos permitidos para servicios de AF. El coste del análisis de gálibos de los distintos corredores de AF se ha estimado en un total de 4,2 millones de euros y el coste de las actuaciones en la infraestructura ferroviaria y en las terminales se estima en 380 millones de euros.
- » 2. Creación de una oficina de apoyo y asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de autopista ferroviaria. Entró en funcionamiento a principios de 2022 y cuenta con un presupuesto de 100.000 euros.

DIGITALIZACIÓN: 16,9 MILLONES

- » 1. Esta acción contempla la digitalización y optimización en procesos de planificación y gestión de capacidad de infraestructura ferroviaria. Consiste en la estandarización y digitalización de la mensajería que se intercambian administradores de infraestructura (AI) y empresas ferroviarias (EEFF) para asignar los planes de transporte de las EEFF a la capacidad de infraestructura disponible (planificación y gestión de surcos). El coste de la Acción D1 se estima en 12,8 millones de euros.
- » 2. Se trata de la digitalización y optimización en procesos de circulación ferroviaria y consiste en la estandarización y digitalización de la mensajería que se intercambian administradores de infraestructura (AI) y empresas ferroviarias (EEFF) en relación con la información de composición y situación del tren. El ámbito de la Acción D2 es la RFIG y parte de las medidas señaladas se desarrollan en los proyectos IRAIL y SIMPLE. Parte del coste de esta acción se incluye en la acción D1 y en la D3 y, además, se destinan 100.000 euros adicionales.
- » 3. Esta acción contempla la digitalización y optimización en procesos logísticos y de transporte intermodal y consiste en habilitar la plataforma SIMPLE para la integración digital de información y procesos logísticos y de transporte que tienen lugar en cadenas de suministro donde participa el ferrocarril junto a otros modos de transporte. Por tanto, esta acción se desarrolla a través del proyecto SIMPLE y cuenta con un coste de 4 millones de euros.



El Plan Mercancías 30 contempla 61 millones de euros en ayudas para la compra y renovación de vagones. 

AYUDAS: 903 MILLONES DE EUROS

El Gobierno ha puesto en marcha un programa de 903 millones de euros en ayudas públicas centradas en el periodo 2021-2024 para impulsar la recuperación de los tráficos ferroviarios de mercancías en España. Dichas ayudas, que podrán ser directas, fiscales o financieras, están enfocadas al uso óptimo de las infraestructuras, al impulso de la eficiencia, a la sostenibilidad ambiental y al impulso de la innovación.

12 MILLONES PARA EL ERTMS

» Esta ayuda, está destinada a la implantación de equipos embarcados en material rodante que permitan la interoperabilidad con el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). Estas ayudas están dirigidas a empresas ferroviarias, públicas o privadas, así como a titulares de vehículos ferroviarios.

61 MILLONES PARA LA COMPRA Y RENOVACIÓN DE VAGONES

» La acción consiste en otorgar ayudas para la compra y renovación de vagones dirigidas a empresas privadas, públicas y/o prestadoras del servicio ferroviario. Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

8 MILLONES (EN ESTUDIO) PARA LAS RESTRICCIONES TEMPORALES DE CAPACIDAD

» La propuesta consiste en el otorgamiento de ayudas a las EEFF y candidatos vinculados con el transporte ferroviario de mercancías por los efectos de restricciones temporales de capacidad debidas a actuaciones sobre la infraestructura.

CANON: 113,24 MILLONES ANUALES

» Esta acción contempla las ayudas para sufragar los cánones por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Esta medida ya está implantada y el plazo de los Convenios vigentes es de cinco años (2021-2025).

97 MILLONES PARA LA COMPRA Y RENOVACIÓN DE LOCOMOTORAS

» La acción consiste en el otorgamiento de ayudas para la compra y renovación de locomotoras dirigidas a empresas, públicas o privadas, prestadoras de servicios de transporte ferroviario de mercancías, así como a empresas propietarias de material rodante, incluidas las locomotoras de última milla o maniobras. Esta ayuda será de aplicación a la adquisición, directa o por medio de operaciones de leasing financiero, o a la remotorización de locomotoras de transporte de mercancías propulsadas por energías alternativas. La intensidad de esta ayuda será del 40% de los costes subvencionables.

ECO-INCENTIVOS: 60 MILLONES DE EUROS

» La acción consiste en el diseño e implementación de un esquema de ayudas al transporte ferroviario de mercancías basadas en la consecución de un mérito socioambiental medido como reducción de costes externos. Los beneficiarios podrán recibir ayudas correspondientes a los tráficos de 2022 (a presentar las solicitudes en 2023) y la duración de las mismas abarcará inicialmente a los tráficos hasta 2024, pudiendo extenderse hasta 2026.

75 MILLONES PARA TERMINALES

» Esta ayuda está destinada a la construcción, adaptación o mejora de terminales de carga privados y sus conexiones a la red ferroviaria. El objetivo es facilitar la conexión de aquellas instalaciones industriales cuyas mercancías tienen un alto potencial para ser transportadas por ferrocarril, promoviendo así la transferencia modal desde la carretera. Esta acción se aplicará a inversiones destinadas a la ejecución de nuevos cargaderos ferroviarios de titularidad privada, o a la mejora de los existentes, así como su adaptación al ancho estándar.

23,7 MILLONES PARA LA DIGITALIZACIÓN

» Las ayudas 6, 7 y 8 contemplan la digitalización del transporte ferroviario. La 6 se destina a la implantación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y Unidades de Transporte Intermodal (UTI). La 7 consiste en el otorgamiento de ayudas para implantar tecnologías para la comunicación con el sistema SIMPLE e incentivar el desarrollo por terceros (startups) de nuevas funcionalidades en el entorno SIMPLE. Por su parte, la 8 consiste en habilitar ayudas que faciliten a los gestores de terminales ferroviarias la adaptación tecnológica necesaria para optimizar los procesos que tienen lugar en el nodo, incluyendo la digitalización de los sistemas de gestión, así como su adaptación al entorno SIMPLE.



info@acrosslogistics.com
www.acrosslogistics.com

BCN VLC MAD RTM HKG SZX HGH DXB

ACROSS THE WORLD AND OVER TO YOU // GLOBAL LOGISTIC SOLUTIONS



La estrategia del MITMA pretende reforzar las conexiones ferroviarias con los puertos. 

TERMINALES: 2.070 MILLONES

La versión final del Plan Mercancías 30 contempla cinco acciones en el ámbito de las terminales ferroviarias de mercancías con una inversión total de 2.070 millones de euros. Estas son:

1 CONEXIONES FERROVIARIAS CON LOS PUERTOS

» Se contempla una inversión de 1.600 millones de euros a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y de la mano de los pertinentes convenios entre Adif y los puertos.

2 ACTUACIONES EN TERMINALES INTERMODALES Y LOGÍSTICAS ESTRATÉGICAS

» Se busca conformar una red de nodos logísticos estratégicos a partir de las terminales de La Llagosta, Can Tunis, Fuente de San Luis, Vicalvaro, Valladolid, Majarabique, Jundiz y PLAZA. Se contempla una inversión de 360 millones de euros.

3 ACTUACIONES EN OTRAS TERMINALES INTERMODALES PRINCIPALES

» Se quiere actuar en otras terminales principales de acuerdo con los intereses de sectores como el siderúrgico, el químico o la automoción. Se contempla una inversión de 110 millones de euros.

4 MODELOS DE GESTIÓN DE TERMINALES

» Adif ya está implementado su nuevo modelo de gestión, explotación y concesión de sus terminales de mercancías, potenciando la relación público-privada y ampliando los plazos concesionales. No hay inversión asignada a esta medida.

5 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

» Dada la ubicación de muchas terminales intermodales, se busca diversificar sus servicios para que también sean utilizadas como plataformas para la distribución urbana de mercancías.



La línea Bobadilla-Algeciras se contempla tanto en el Corredor Mediterráneo como en el Cantábrico. 

ESTADO DE LOS PRINCIPALES CORREDORES FERROVIARIOS DE ESPAÑA

BÁRBARA CORDERO

El Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo estableció una serie de corredores europeos de mercancías para aumentar la competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte.

Estos corredores europeos de mercancías constituyen asimismo la espina dorsal de las Redes Transeuropeas de Transporte definidas en los Reglamentos UE 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 sobre

las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de Diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo "Conectar Europa".

Las actuaciones planificadas por Adif en los principales corredores ferroviarios, Atlántico y Mediterráneo, integrados en la Red Transeuropea de Transporte, se orientan, por un lado, a mejorar la eficiencia y fiabilidad de la red existente y su adaptación a los estándares europeos, principalmente relacionados con la electrificación, la implantación de ERTMS, la consideración del ancho de vía y

más capacidad para los tráficos de mercancías. Según explican fuentes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a Diario del Puerto, "Adif trabaja para promover la intermodalidad y avanzar en la creación de un espacio europeo ferroviario único e interoperable para consolidar la consecución de un sistema ferroviario mallado que favorezca la cohesión territorial, conectado intermodalmente, con tiempos competitivos y disponibilidad de servicios".

Por otro lado, desde Adif explican que, en el ámbito de nuevas infraestructuras, las actuaciones se centran en aquellas que están ya en desarrollo, con el objetivo de finalizar los

Tramo San Vicenç - Nudo Vilaseca del Corredor Mediterráneo. 

CORREDOR MEDITERRÁNEO

El Corredor Mediterráneo, que conecta en diferentes puntos a otros seis Corredores Europeos de Mercancías discurre a lo largo de más de 7.000 kilómetros de la ruta Almería – Valencia / Algeciras / Madrid – Zaragoza / Barcelona – Marseille – Lyon – Torino – Milano – Verona – Padova / Venezia – Trieste / Koper – Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Zahony. En la parte española, conecta desde Andalucía hasta Cataluña y la frontera francesa.

El Corredor Mediterráneo se configura con la construcción de nuevas líneas y la mejora y adaptación al ancho de vía estándar de las existentes, en función de los tramos. De la totalidad del corredor, algunos tramos están ya construidos y en servicio, otros en construcción y otros avanzan en su planificación.

El último hito tuvo lugar en febrero de 2021, cuando se puso en servicio el tramo entre Monforte del Cid, Elche y Orihuela, un trazado de 54 kilómetros que forma parte de la conexión por alta velocidad con Murcia.

Tal y como explica Adif a Diario del Puerto Publicaciones, la situación actual de los distintos trazados del Corredor es la siguiente:

- 1** El tramo entre **Frontera francesa-Barcelona-Tarragona** está en servicio.
- 2** **Tarragona- Vandellòs** (variante de Vandellòs). Está en servicio desde enero de 2020 en vía doble en ancho ibérico, quedando pendiente la operación de cambio de ancho, que no se podrá llevar a cabo hasta que estén en servicio

el tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca y la segunda vía con tercer carril del València-Castelló. Esta variante (48,9 km), con una inversión cercana a los 700 millones de euros, constituye una infraestructura clave en el desarrollo del Corredor Mediterráneo. Además, permite conectarlo con la LAV Madrid-Barcelona, reduciendo tiempos de viaje entre València y Barcelona. Su construcción incluyó las nuevas estaciones de L'Hospitalet de l'Infant y Cambrils, y el cambiador de ancho de La Boella, en las proximidades de la estación de Camp de Tarragona.

- 3** **Tramo Vandellòs-Castelló.** Implantación del ancho estándar. El proyecto consiste en acometer un cambio de ancho de vía, esto es, en la sustitución de una vía de ancho convencional por otra de ancho estándar, lo que permite la circulación de trenes de alta velocidad. Las obras -adjudicadas en diciembre de 2021- tienen como objetivo implantar el ancho estándar en un trazado de 150 kilómetros y acometer, entre otras tareas, el resto de las actuaciones necesarias en la electrificación de la vía. Asimismo, se realizarán trabajos en varias estaciones del trazado, entre ellas las de Vinaròs, Benicàssim y Oropesa del Mar.

- 4** **Conexión València-Castelló.** La alta velocidad a Castelló llegó con la conversión al ancho mixto de una de las vías del tramo entre València y Castelló, de 73,5 kilómetros, mediante la instalación de un tercer carril. Esta infraestructura quedó así habilitada, tanto para circulaciones en ancho estándar, como en ancho convencional. Para ello, se requirió -además

itinerarios comenzados hasta completar la red ferroviaria más moderna de Europa, integrada y estructurada a partir de estos corredores transeu-

ropeos y adaptada a las necesidades y características de cada región y territorio. Los puntos clave de estos corredores son las conexiones ferroviarias

con los puertos y las principales terminales de transporte de mercancías, así como la adecuación de la red ferroviaria para que puedan circular

de implantar el tercer carril- la adaptación de todos los elementos de la superestructura asociados (electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones), así como las estaciones. Actualmente se encuentra en ejecución la implantación de tercer carril en la segunda vía de la infraestructura de vía doble que une estas dos ciudades.

En paralelo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) trabaja en el estudio informativo del proyecto de construcción de una nueva conexión específica por ancho estándar entre València y Castelló. Se trata de una nueva línea de doble vía, que se sumará a las existentes y que permitirá diferenciar los tráficos de alta velocidad de los de cercanías, regionales y mercancías. De esta forma, se incrementará la capacidad de la infraestructura y se optimizarán las condiciones de explotación.

5 La conexión entre **València, Fuente de San Luis y Almussafes** está actualmente en fase de construcción para la adaptación a ancho estándar.

6 En el tramo **València-Xàtiva-La Encina**, se encuentran en ejecución el montaje de vía y catenaria entre Moixent y La Encina y actuaciones complementarias en el tramo Alcúdia-Moixent. Actualmente se dispone de una doble vía de ancho ibérico entre Xàtiva y La Encina, que se cambiará a ancho estándar. Para poder realizar este cambio, se encuentra en construcción una vía de ancho convencional que absorberá los tráficos procedentes de la vía doble en explotación actual.

Una vez transferidos los tráficos a la nueva vía convencional, se procederá al cambio de ancho entre el Nudo de la Encina y Xàtiva, que junto al tramo València-Xàtiva ya construido formará una plataforma de vía doble y ancho estándar desde València hasta La Encina. Esta actuación permitirá establecer servicios de alta velocidad entre València y Alicante.

7 El tramo de alta velocidad entre **La Encina y Monforte del Cid** está en servicio desde junio de 2013.

8 El tramo **Monforte del Cid-Elche/Orihuela** está en servicio desde el 1 de febrero de 2021. De 54,1 kilómetros, su construcción supuso una inversión de 1.493 millones de euros y comprendió la construcción de las nuevas estaciones de Elx AV y Orihuela-Miguel Hernández. Para sortear los distintos elementos de orografía que presenta su trazado se construyeron cinco túneles y 19 viaductos,

de forma que casi una cuarta parte del tramo discurre bajo tierra o elevado.

9 El tramo **Elche/Orihuela-Murcia** está próximo a la conclusión de las obras. Tras la conclusión de las pruebas necesarias, se podrá proceder a su puesta en servicio.

10 En cuanto a la integración del ferrocarril en **Murcia**, en 2021 se puso en servicio el túnel para el acceso soterrado a la estación de El Carmen, en una primera fase para el ferrocarril convencional. Se trata del tramo soterrado de 1,1 kilómetros de longitud que discurre ente Santiago el Mayor y la Senda de los Garres. La segunda fase de las obras de soterramiento en Murcia, que permitirán la continuación hacia Lorca y Almería, comenzará próximamente.

11 Línea de Alta Velocidad **Murcia-Almería**. Todos los tramos entre Murcia y Almería se encuentran en obras o en fase de contratación (licitación o adjudicación). Por su parte, la segunda fase de la integración del ferrocarril en Almería está en fase de redacción del proyecto de construcción.

12 Respecto al tramo entre **Almería y Granada**, la planificación del MITMA, de cara a su integración en el Corredor Mediterráneo, contempla la renovación integral de la línea, con cambio del ancho de vía, nueva electrificación e instalaciones ferroviarias para que pueda ser apta para la circulación de trenes de mercancías en ancho estándar. Las actuaciones en la línea comenzarán una vez hayan finalizado las obras entre Murcia y Almería.

13 El trazado entre **Granada y Antequera** corresponde a la conexión de alta velocidad con Granada y, por lo tanto, está en servicio desde junio de 2019. Por otro lado, Adif Alta Velocidad está trabajando en los proyectos de construcción de plataforma de los tramos de la Variante de Loja (Variante de Loja-Riofrío, Variante de Loja-Valle del Genil, Variante de Loja-A 92) para adaptarlos a los nuevos estándares relacionados con el marco normativo actual (cambios en la normativa técnica de drenaje, cambio climático, interoperabilidad y seguridad, entre otros).

14 En cuanto a la línea **Bobadilla-Algeciras (176 km)**, se continúan ejecutando actuaciones de mejora y renovación integral de la plataforma y superestructura existentes, así como redactando los proyectos y estudios informativos necesarios para ejecutar la electrificación de la línea.

trenes de hasta 750 metros y eliminar los cuellos de botella existentes.

“Los corredores ferroviarios mejorarán las comunicaciones ferro-

viarias tanto dentro de España como en su conexión con Europa, aumentarán la competitividad y sostenibilidad del transporte tanto de viajeros

como de mercancías e impulsarán el desarrollo económico y la cohesión regional y social”, apuntan desde Adif.



El Corredor Atlántico suma alrededor de 6.200 kilómetros de vías. 



CORREDOR ATLÁNTICO

Adif y los Gestores de Infraestructura de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz AG) integran este corredor cuya ventanilla única está ubicada en Madrid. El Corredor Atlántico, anteriormente llamado Corredor Ferroviario de Mercancías Nº 4, suma alrededor de 6.200 kilómetros de vías a lo largo de los ejes Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/ La Rochelle / Nantes / Paris/Le Havre/ Strasbourg - Mannheim. Además, integra 15 puertos y 34 terminales, además de conectar en diferentes puntos con otros 3 corredores (RFC1 Rhine-Alpine, RFC2 North Sea-Mediterranean y RFC6 Mediterranean).

En España, inicialmente el Corredor del Atlántico contemplaba Algeciras, Bobadilla, Madrid, Valladolid, Vitoria y Bilbao. Tras su modificación, contempla también Huelva, Sevilla, Cádiz, León, Ourense, Vigo, A Coruña, Gijón y Zaragoza.

ANDALUCÍA

Además de contemplar los trabajos de la línea Algeciras-Bobadilla, ya mencionada en el Corredor Mediterráneo, los trabajos de renovación integral de la línea de alta velocidad en Andalucía contemplan el tramo Madrid-Sevilla, al cual se le dotará de ERTMS, el sistema de protección, mando y control de trenes que actualmente tiene toda la red de alta velocidad (a excepción de esta línea) e interoperable en toda Europa, pero que aún no existía cuando esta primera línea se construyó. La línea Madrid-Sevilla también forma parte del Corredor Mediterráneo en su eje central.

EXTREMADURA

1 Línea de Alta Velocidad **Madrid-Extremadura**. Está próxima la puesta en servicio del trazado entre Plasencia, Cáceres,



Air Logistics Group
NUESTRO EQUIPO MARCA LA DIFERENCIA

BCN * 902 299 512. MAD * 902 399 512
www.airlogisticsgroup.com

Mérida y Badajoz, sin electrificar. Se han remodelado las principales estaciones del recorrido, las de Badajoz, Mérida y Cáceres para adaptarlas a la alta velocidad.

- 2 Tramo **Plasencia-Talayuela**. En construcción.
- 3 Tramos **Madrid-Talavera de la Reina-Oropesa**. En estudio informativo.

CASTILLA Y LEÓN Y EL ÁMBITO NOROESTE

- 1 Conexión con **Portugal a través de Salamanca**. Se encuentran en marcha los trabajos de electrificación de los 125 kilómetros que separan esta capital y la frontera en Fuentes de Oñoro. Se sumará a la ya acometida, y desde hace años en servicio, entre Medina del Campo y Salamanca.
- 2 Conexión **León-Ourense-Vigo**. Uno de los tres enlaces ferroviarios de Galicia con el centro peninsular y también uno de los principales ejes de mercancías de la zona noroeste. Este eje conecta con Ponferrada, Astorga y León. En este tramo se realizarán actuaciones de renovación de superestructura, modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones, ampliación de vías de apartado y adecuación de gálibos, entre otras.
- 3 Tramo **Vigo-A Coruña**. Principal eje de transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías en Galicia, que está formado por el Eje Atlántico y tramos en explotación del trazado antiguo. En este eje se realizarán actuaciones de mejora de las instalaciones de protección civil, mientras que en los tramos del antiguo trazado se llevarán a cabo obras de renovación y electrificación.
- 4 Salida ferroviaria al **Sur de Vigo que conecte con Portugal**. Adjudicado el estudio de alternativas por parte del MITMA.

- 5 Electrificación del tramo **Guillarei-Tui-Frontera portuguesa (5 km) y Redondela-Arcade (6 km)**, en el marco de las mejoras de la línea Oporto-A Coruña y los servicios transfronterizos entre España y Portugal. En el primer tramo, ya se ha puesto en tensión de la línea aérea de contacto; en el segundo el proyecto se encuentra en redacción.

ASTURIAS, CANTABRIA Y PAÍS VASCO

- 1 **Venta de Baños-Palencia-León-Gijón**. Las principales actuaciones en marcha en este eje se centran en los trabajos para adaptar el tramo de ferrocarril convencional León-La Robla y la construcción de la Variante de Pajares, que llevará la alta velocidad a esta región.
- 2 En el **País Vasco** destaca la implantación del ancho mixto en el trazado entre Astigarraga e Irún. En la denominada 'Y' vasca, que conectará por alta velocidad las tres capitales vascas, siguen avanzando los trabajos en el ramal Vitoria-Bergara-Bilbao, la parte de la Y cuya construcción es competencia del Estado, a través de Adif Alta Velocidad. De 19 tramos que lo componen, 11 tienen ya la plataforma terminada.
- 3 En cuanto a la conexión entre **Burgos y Vitoria**, está próxima a licitarse la redacción de los proyectos.
- 4 Conexión **Alsasua hasta Zaragoza y Pamplona**. Ya tiene obras en marcha en distintos tramos entre Castejón y Tafalla, mientras se perfilan los estudios para su conexión con Zaragoza, ciudad que tendrá como otro punto de unión con el Corredor Mediterráneo.



**SOLUCIONES
INFORMÁTICAS**
ACTIVIDADES PORTUARIAS

C/. Martín el Humano, 30-1º - 46008 VALENCIA
Tel. 96 337 18 70
mail: ancasa@ancasa.com
www.ancasa.com

- **Aplicaciones multiempresa, multiusuario multiejercicio**
- **Transiterios** Import / Export. Marítimo, aéreo, terrestre
- **Agentes de aduanas** Importación / Exportación / Tránsito / Vinculación a depósito
- **Almacenaje** Almacén de depósito temporal / Almacén aduanero / Almacén distinto del aduanero / LAME
- **Transporte** Transporte convencional / Transporte contenedores / Grupajes / Cargas completas
- **Contabilidad** Integración SII (Suministro Inmediato de Información del IVA)
- **Apps** Transporte convencional Cargas Completas y Grupajes / Contenedor marítimo / Almacenaje

Todas las aplicaciones generan la documentación propia de la actividad, procesos de facturación automática, contabilidad, gestión de cartera, generación de informes, etc.

Cuarenta años de actividad avalan nuestra trayectoria

CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO

Dentro del Corredor Mediterráneo, Adif está ejecutando el Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, como eje estratégico del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Este Plan tiene como objetivo mejorar de forma significativa el estado de la infraestructura actual para seguir potenciando el tramo, especialmente para el tráfico de mercancías permitiendo la circulación de trenes de 750 metros.

Esta línea, con una longitud de más de 310 kilómetros, es estratégica por su ubicación geográfica para la conexión por ferrocarril entre el Mediterráneo y el Cantábrico, ya que discurre por territorios de gran potencial socioeconómico y que representan el 21% del PIB del Estado, conectando con las importantes áreas portuarias de Valencia y Bilbao y nodos logísticos (Platea en Teruel, Zaragoza-Plaza o Jándiz en Vitoria). Una vez completado, la línea será plenamente interoperable, dispondrá de una mayor capacidad de tráfico, se reducirá de forma sustancial los tiempos de viaje tanto para los viajeros como para las mercancías y mejorará la competitividad de los servicios de carga, además de que incrementará la velocidad comercial de circulación.

Del mismo modo, se explica desde Adif, gracias a este plan aumentará la eficiencia en el transporte, y se podrán incorporar trenes eléctricos mediante la electrificación del corredor a 2x25 kV corriente alterna, reduciendo así las emisiones.

Igualmente, con los trabajos previstos, se ofrecerá mejores parámetros de fiabilidad y confort, se reducirá la probabilidad de incidencias y se integrará con los corredores Atlántico y Mediterráneo. Todo ello permitirá un aumento en la eficiencia del transporte, mayor capacidad de carga y de tracción y una reducción de costes para los operadores.

Además, permitirá que esta línea obtenga los mismos parámetros que otras infraestructuras de altas prestaciones, tanto a nivel nacional como internacional, como la electrificación a 25 kV o apartaderos de 750 metros.

Recientemente, se ha adjudicado el contrato para implementar un nuevo sistema de gestión del tráfico (Bloqueo Automático en Vía Única) en el tramo Bifurcación Teruel (salida de Zaragoza hacia el sur)-Caminreal, lo que posibilitará aumentar la capacidad de circulación, al poder expedirse más de un tren entre dos estaciones, lo que representa multiplicar el volumen de tráfico respecto al actual sistema que sólo permite el paso de un tren. Para ello, se adecuarán los enclavamientos en estaciones, se instalarán nuevas señales y balizas del sistema ASFA digital (Anuncio de Señales y Frenado Automático), se eliminarán las posibles afecciones a la electrificación a 25 kV, se ampliará la red de fibra óptica y se actualizarán de los Centros de Regulación de Tráfico de València-Font de Sant Lluís y Zaragoza a la futura configuración.

Por otro lado, está próximo a adjudicarse la instalación del mismo equipamiento en el tramo entre Caminreal y Sagunto. Hasta la fecha, y como obras más relevantes, se ha finalizado

la instalación del sistema tren-tierra, la renovación de la superestructura de vía (carril y traviesas), las obras en estructuras para el aumento de carga por eje hasta las 22,5 toneladas, así como la eliminación de 18 Limitaciones Temporales de Velocidad.

Entre las actuaciones actualmente en marcha, destaca el reciente inicio de la electrificación del tramo Bifurcación Teruel (Zaragoza)-Caminreal-Estación de Teruel, mientras que el tramo Teruel-Sagunto está pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.

Por otro lado, se están ultimando los trabajos de los nuevos apartaderos de 750 m en las estaciones Estivella-Albalat, Navajas, Barracas, La Puebla de Valverde, Teruel, Ferrerueta y Cariñena, en cuya financiación participa la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) a través el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, y Adif ha iniciado el proceso necesario para obtener las autorizaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) para la puesta en servicio de dichos apartaderos.

En este sentido, próximamente se licitarán las obras de la nueva vía de estacionamiento para trenes de mercancías de 750 metros en la estación de Cella, que dará conexión con el polígono Platea, en las proximidades de la capital turolense.

A lo largo de este año, se licitarán las obras para adecuar las dimensiones de 19 túneles y 44 pasos superiores a las características del futuro sistema de electrificación.

También está previsto licitar próximamente el proyecto de actuaciones complementarias entre Teruel y Sagunto, que incluye obras de mejora de drenajes y cunetas, sustitución de traviesas y operaciones en la capa de balasto en vías de apartado y puntos determinados de trayectos, junto con el carril, limpieza de cruces de acequias y renovación de dos tramos metálicos.

Además, se están redactando los proyectos para la supresión de los pasos a nivel situados en Jérica (Castelló) y Teruel, los dos únicos que existen actualmente en la línea.

EN DETALLE

CUMPLIENDO CON LOS COMPROMISOS

Tal y como explica Adif, el desarrollo del Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, con un presupuesto global de alrededor de 450 millones de euros, es uno de los compromisos que está cumpliendo el MITMA, tal y como se refleja en la inversión movilizada hasta ahora, que asciende a casi 290 millones de euros (entre obras ya ejecutadas, en ejecución, en fase de contratación y otras actuaciones en proceso de redacción y supervisión de proyectos).

TOP TRANSPORTE FERROVIARIO

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL SA	166.745	201.107	-17,09	-43.253	-3.757	n.s.	-18.435	-42.690
2	TRANSFESA LOGISTICS SA	121.885	148.041	-17,67	-20.559	-9.374	n.s.	-10.646	-24.092
3	CAPTRAIN ESPAÑA S.A.	32.459	35.340	-8,15	-5.353	-1.292	n.s.	-3.299	-4.165
4	TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES SA	29.617	33.100	-10,52	2.390	2.347	1,84	3.059	1.795
5	CONTINENTAL RAIL SA	25.670	28.866	-11,07	152	922	-83,52	1.493	132
6	HISPANAUTO EMPRESAS AGRUPADAS AEIE	22.571	29.628	-23,82	-601	952	n.s.	-601	-601
7	RAILSIDER MEDITERRÁNEO SA	19.538	25.325	-22,85	471	408	15,36	896	361
8	POOL IBÉRICO FERROVIARIO AIE	13.242	20.033	-33,90	-917	596	n.s.	-917	-917
9	PECOVASA RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL SA	10.117	13.547	-25,32	-344	255	n.s.	162	-258
10	GO TRANSPORT SERVICIOS 2018 SA	9.390	6.634	41,54	-809	-805	n.s.	-642	-809
11	CONSTRURAIL SA	5.049	6.334	-20,29	4	12	-65,26	115	3
12	TRACCIÓN RAIL SA	4.516	5.323	-15,16	66	77	-14,14	575	21
13	SOCIEDAD IBÉRICA DE TRANSPORTE INTERMODAL COMBIBERIA, SA	3.375	3.774	-10,60	96	49	96,08	98	72
14	LOGITRÉN FERROVIARIA SA	3.246	4.272	-24,00	-148	-86	n.s.	-120	-148
15	MULTIRAIL SL	2.740	2.870	-4,53	-71	-298	n.s.	-58	-55
16	TPNOVA RAIL & LOGISTICS SERVICES SL	2.309	3.260	-29,19	135	275	-50,85	147	105
17	ARCELORMITTAL SIDERAIL SA	1.568	2.026	-22,62	74	118	-36,93	74	56
18	ACCIONA RAIL SERVICES SA	1.507	2.164	-30,36	-1.289	-496	n.s.	-935	-986
19	AUTOMETRO SA	1.282	1.925	-33,38	17	17	-0,64	17	13
20	TRANSPORTES EUROPEOS DEL CONTENEDOR SL	1.214	1.216	-0,10	29	40	-27,41	37	24
21	ATHOS RAIL, SA	978	141	595,33	-65	-22	n.s.	24	-49
22	RAILSIDER FERROCARRIL SL	887	923	-3,91	79	90	-11,86	82	67
23	CARGOMETRO RAIL TRANSPORT SA	836	1.926	-56,58	-66	62	n.s.	-66	-50
24	FESAVA SL	672	751	-10,48	34	93	-63,80	54	21
25	TRANSERRA SL	541	557	-2,74	32	-7	n.s.	40	23
26	TRANSITIA RAIL SA	380	2.950	-87,11	-295	-69	n.s.	-293	-223
27	TRANSPORTES Y SERVICIOS SEVIL SL	262	159	64,18	92	48	93,88	95	70
28	TRANSPORTES IRIMESCU SL	252	278	-9,22	-13	-26	n.s.	16	-10
29	SERVICIO AUXILIAR DE MANIPULACIÓN DE AUTOMÓVILES SL	242	310	-21,92	24	78	-69,68	25	18
30	CARLOS ARASANZ 2018 SL (EXTINGUIDA)	18	129	-85,64	-10	13	n.s.	-6	-10

Los diferentes rankings de esta publicación están ordenados según el importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los listados se han generado teniendo en cuenta las empresas que, a fecha de 27 de junio de 2022, habían depositado sus cuentas de 2019 en los Registros Mercantiles, recogidas por la empresa Informa en su base de datos de Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, software que ha servido para la elaboración del ranking, junto a las diferentes ediciones del Quién es Quién en Logística editados por Diario del Puerto. Los años de referencia del presente trabajo son 2020 en comparación con 2019, ejercicios para los que ya se cuenta con una muestra realmente importante de datos en el registro.

Para la elaboración de los rankings se ha puesto como límite las 100 primeras empresas de cada uno de los modos. No aparecen en este listado las empresas cuya matriz está domiciliada fuera de España y sus datos son publicados en sus respectivos países de forma consolidada. Tampoco aparecen aquellas empresas domiciliadas en España pero que pertenecen a corporaciones empresariales con presencia en diversos sectores y que igualmente dan a conocer sus datos de forma consolidada.

Se han mantenido las empresas ya extinguidas pero que en los años 2019 o 2020 tuvieron actividad. Asimismo, a las empresas cuyo importe neto de la cifra de ventas no estaba actualizado a la hora de elaborar estas tablas, se les ha replicado la cifra del último año disponible (2019), entendiendo que de esta forma el ranking se acerca más a la realidad que omitiendo esa empresa en concreto.

LA INESTABILIDAD LASTRA LA RECUPERACIÓN DE LA CARGA AÉREA



LOLI DOLZ

2022 amaneció con unas previsiones optimistas, las ilusiones renovadas y pensando en la estabilización después de la puesta al día que supuso el 2021 para la carga aérea. Todo hacía pensar que el impulso

recibido tras la tempestad vírica se mantendría unos meses más, que se podrían recuperar las toneladas, que se estabilizarían los precios y que, aunque con menos intensidad, las cifras volarían hacia los incrementos positivos. Pero no pudo ser.

Tras salir de lo peor de la COVID-19, tras adaptarse y resistir a la

crisis sanitaria, en febrero, estalló el conflicto en Europa. “Tanto la inestabilidad producida por la guerra en Ucrania y la prohibición de operar a las aerolíneas rusas, así como las escalas en los aeropuertos de Rusia, junto con las tensiones del comercio mundial y de los precios, han producido una disminución de los tráficos por vía

Debido a la guerra en Ucrania, compañías con frecuencias con medio mundo se han visto obligadas a parar. ↓



aérea, especialmente con los mercados asiáticos”, explica a Diario del Puerto Publicaciones Tomás Vázquez, director de Carga de Aena.

“Justo cuando estábamos comenzado a atisbar los primeros indicios de recuperación, entró en juego una variable que ha sacado del mercado una parte significativa de la flota car-

guera a nivel mundial que es de origen ruso. Compañías con frecuencias con medio mundo como es Air Bridge Cargo, se han visto obligadas a parar. La oferta se ha visto considerablemente reducida y esto ha repercutido de nuevo en los precios de los fletes aéreos, que siguen subiendo. Por tanto, la realidad es que el marítimo está

colapsado y en el aéreo sigue faltando mucha oferta y los precios están muy altos. Lo lógico es que, con la entrada de más vuelos de pasaje con mayor capacidad de carga, el flete se vaya regulando progresivamente siempre y cuando no entren nuevas variables en juego”, añade Ricardo Bagen, presidente del Air Cargo Club.

PERSISTENTE INCERTIDUMBRE

Y así, cuando casi un año atrás el escenario para 2022 era definitivamente positivo, llegamos al momento actual. “Después de un 2021, marcado por una puesta al día de la actividad respecto al 2019, todo indicaba que este año 2022 debía mantener un impulso positivo, pero en proporciones más moderadas. Con un valor de comercio internacional transportado por vía aérea en 2021 un 15% mayor en



Definitivamente la gran amenaza del sector sigue siendo la persistente incertidumbre que obliga a la industria a tener que planificar en el muy corto plazo”

Francisco Rizzuto
Director de Carga de IATA



Aena ya está trabajando en la mejora de las instalaciones de Barajas y El Prat para ofrecer una mayor calidad de servicio a las operaciones de handling. 

comparación con el 2019, las previsiones indicaban un nuevo aumento de aproximadamente un 7,2% adicional en 2022. Y esto debía traducirse en

un nuevo aumento de los volúmenes de carga de aproximadamente +4,9% previstas para 2022", detalla Francisco Rizzuto, director de Carga de IATA.

Estas previsiones estaban fundamentadas en las perspectivas de la evolución de los índices de la producción industrial internacional y de las órdenes de compra de exportación de Estados Unidos, la Eurozona y Asia, recuerda Rizzuto, "ambos índices que siempre anteceden la evolución de los volúmenes de carga aérea transportados. Pero en febrero todo cambió debido al conflicto bélico Rusia-Ucrania y la política de tolerancia cero de China frente a los nuevos brotes de COVID y el cierre de sus fronteras".

Por todo ello, el director de Carga de IATA lo tiene claro, definitivamente la gran amenaza del sector "sigue siendo la persistente incertidumbre que obliga a la industria a tener que planificar en el muy corto plazo. Incertidumbre debida al conflicto bélico entre Rusia y Ucrania sumado a la cancelación de vuelos



BILADU S.A

DESDE 1993. MÁS DE 25 AÑOS EN EL SECTOR

- TRANSITARIOS INTERNACIONALES
- AGENTES DE ADUANAS
- OPERADORES LOGISTICOS
- SEGUROS
- FLETAMENTOS

BILBAO | SEDE CENTRAL
C/ San Vicente nº 8 8ª planta.
EDIFICIO ALBIA I - 48001 Bilbao
☎ (+34) 944.23.52.52
✉ bilbaoaduanas@bic.biladu.com

SANTANDER
C/ Calle Castilla 15, escalera B, 1ª D
39009 Santander
☎ (+34) 942.31.84.86
✉ santanderaduanas@sdr.biladu.com

VALENCIA
Avenida del puerto 189 6ª pl F1
46022 Valencia
☎ (+34) 963.30.87.87
✉ valenciaaduanas@vlc.biladu.com







WWW.BILADU.COM



90 AÑOS Y ADELANTE

Transportes Monfort 90 años avanzado en servicio, profesionalidad, fiabilidad, flexibilidad, compromiso, tecnología, respeto al medioambiente... 90 años en movimiento contigo y adelante!



1932-2022
www.monfort.es

y cierre de aeropuertos en China debido a la COVID que han afectado al cierre de espacios aéreos y mercados de comercio internacional. Y con ello al espacio disponible en bodegas de aeronaves (capacidad de carga) y a los precios del transporte aéreo de mercancías por la modificación de rutas sumado al aumento del coste de combustible”.

SIN LLEGAR A LOS NIVELES DE PREPANDEMIA

Por su parte, Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA, confirma a Diario del Puerto Publicaciones que el escenario esperado para 2022 “era mejor del que nos está tocando afrontar puesto que estas previsiones se estaban realizando en un marco de recuperación económica y sin tener en cuenta el factor clave de la guerra de Ucrania”.



Si bien se espera batir un nuevo récord de mercancías transportadas en 2022 a nivel global, lo cierto es que se prevé una importante caída en los ingresos, lo cual se une al aumento de costes derivado de la crisis energética y la inflación

Carlos Arauz
Presidente de la Comisión
Aérea de FETEIA-OLTRA

EL MUNDO EN UNAS HORAS



TransGlory

NVOCC & NEUTRAL AIR

CELEBRAMOS LOS 10 AÑOS DE SERVICIO AÉREO CON TRANSGLORY OFRECIENDO SERVICIOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

NEUTRALIDAD	COMPETITIVIDAD
COBERTURA NACIONAL	RED INTERNACIONAL DE CORRESPONSALES NEUTRALES

www.transglory.com


WorldWideAlliance®


IATA


AirCargoGroup
GLOBAL WHOLESALE



La realidad es que el marítimo está colapsado y en el aéreo sigue faltando mucha oferta y los precios están muy altos. Lo lógico es que, con la entrada de más vuelos de pasaje con mayor capacidad de carga, el flete se vaya regulando progresivamente siempre y cuando no entren nuevas variables en juego

Ricardo Bagen
Presidente del Air Cargo Club

En este sentido, apunta el experto de FETEIA, "si bien se espera batir un nuevo récord de mercancías transportadas en 2022 a nivel global, lo

cierto es que se prevé una importante caída en los ingresos, lo cual se une al aumento de costes derivado de la crisis energética y la inflación. Asimismo, en

España la senda de la recuperación se ha frenado un poco, de modo que todavía no hemos alcanzado los niveles prepandemia".

Port de **BAYONNE**



VRAC
Bulk

Plateforme multimodale
Multimodal platform

Nouvelles grues
New cranes



Nouvelle-Aquitaine



Tél. +33 (0) 559 465 808 / 881
e-mail: port@bayonne.cci.fr
www.bayonne.port.fr

El NVOCC líder a nivel Global

- Presentes con oficinas Vanguard en más de 35 países
- +40 años de experiencia en LCL Neutral
- Servicios exclusivos y personalizados
- Visibilidad y control de sus envíos end to end 24/7

Contáctanos: sales.spain@vanguardlogistics.com

Visítanos en vanguardlogistics.com

Making
it fit
to ship

VANGUARD
LOGISTICS

Además, de nuevo, regresa a la conversación la situación de inestabilidad del sector porque "está afectando de manera muy negativa". En primer lugar, detalla Carlos Arauz, "la crisis energética está provocando un importante aumento de costes del transporte. Además, las medidas adoptadas como respuesta a la invasión de Ucrania por parte de Rusia están provocando una reorganización de rutas que, a fin de cuentas, también genera un aumento de los costes, además de la necesidad de reorganizar la operativa logística en ciertas ocasiones. Por no mencionar las restricciones de tipo aduanero y comercial existentes con Rusia y Bielorrusia".

Asimismo, la guerra ha incidido en la falta de conductores en Europa, "lo cual tiene impacto en un transporte intermodal, como es el aéreo", apostilla el presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA.



La carga aérea estratégicamente sale reforzada de la crisis del COVID y nos encontramos en un momento crucial en el que va a quedar redefinido el futuro del sector

Jesús Cuéllar
Presidente de Foro MADCargo

Preguntado por cómo está el sector, Arauz se sincera: "El sector se encuentra en una situación difícil. Si bien a nivel global los niveles de movimiento

son buenos, esto no se está reflejando tanto en las cuentas de resultados de las empresas. A esto se unen unos costes disparados, una inflación que,



La terminal de Graneles del Puerto de Castellón

Comprometidos con la **Calidad** y el **Medio Ambiente**



www.portsurcastellon.com

540m lineales de atraque con 16m de calado

130.000m² de superficie de campas y almacenes

Próxima ampliación de 210m del muelle en Zona Sur

Tel.: +34 964 767 877
portsur@portsurcastellon.com



Algunos expertos alertan de la falta de personal y congestión que se está viendo en aeropuertos europeos debido a los despidos masivos en época de pandemia. 

según apuntan los expertos, ya tiene carácter estructural y la amenaza de una recesión”.

Además, a nivel nacional “todavía no estamos en los niveles previos a la pandemia (estamos más o menos un 3% por debajo) y la recuperación de tráfico está siendo un tanto irregular. En definitiva, todavía queda camino por recorrer, pero siendo positivos, la situación ha mejorado mucho con respecto a los meses de inicio de la pandemia. Esperamos que estos obstáculos no sean insalvables”, concluye Carlos Arauz.

REFORZADOS TRAS LA PANDEMIA

Por su parte, Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, destaca que, al final del año pasado el escenario previsible para este 2022 era de una situación post-COVID “con la recuperación de la actividad y un crecimiento sostenido de los volúmenes. El final de las limitaciones en los vuelos internacionales de pasajeros también presagiaba un aumento de la capacidad y una cierta moderación en los precios de los fletes”.

Sin embargo, el experto cita las consecuencias de la invasión de Ucra-



Creemos que estamos en el buen camino y, poco a poco, iremos volviendo a las cifras de crecimiento que manejábamos antes del COVID

Jesús Sánchez
Director general de Hubs & Gateways de DHL Express España

nia y del mantenimiento de la política de confinamientos en China, ante la nueva ola de COVID - en su variante

Ómicron- como las causas de que haya cambiado sustancialmente el escenario. “Actualmente, estamos viendo una debilidad en los volúmenes de carga transportada, que están disminuyendo sobre los de 2021. Creo que lo que más afecta es la incertidumbre económica. Si a los dos problemas anteriores le sumamos el de la inflación y consecuente disminución del consumo, la situación no es buena. La carga aérea siempre se comporta como un indicador económico avanzado de los ciclos económicos. Así es que, por el momento, con volúmenes a la baja, el pronóstico no es optimista”, afirma Jesús Cuéllar.

No obstante, “considero que la previsible salida de la crisis del COVID, que en términos económicos ha sido positiva para la carga aérea, ha provocado que la industria esté en plena reorganización, tanto por el lado de las compañías aéreas como por el resto de los participantes en su cadena de valor”.

“La carga aérea estratégicamente sale reforzada de la crisis del COVID y nos encontramos en un momento crucial en el que va a quedar redefinido el futuro del sector”, opina el presidente de Foro MADCargo.

MÁS TONELADAS, PERO ATÍPICAS

En esta misma línea se manifiesta Fernando Terol, director general de IAG Cargo para España, "somos optimistas. En primer lugar, respecto a la industria aérea la demanda se está recuperando con fuerza y hay un firme deseo de volar y de viajar de nuevo a destinos internacionales; por ejemplo, en el caso de Iberia, América Latina fue uno de los primeros mercados en recuperarse (junto con el doméstico)".

En segundo lugar, y ya centrándose en la carga aérea, Terol apunta que en 2021 "IAG Cargo experimentó un incremento de la demanda gracias a su capacidad para ofrecer un servicio global a través de su creciente red para apoyar al comercio internacional mientras la economía mundial se recuperaba de la pandemia; así, en el primer trimestre de 2022, el negocio reportó unos ingresos de 432 millones de euros, lo que supone un 23,4% más que en el primer



El contexto de falta de personal y congestión que se está viendo en aeropuertos europeos debido a los despidos masivos en época de pandemia, también tendrá influencia al estar prevista una reducción en el número de vuelos a nivel general, lo que también reducirá el espacio disponible para la carga en las bodegas de los aviones

Daniel Merino
Director general de Portel

PORTCASTELLÓ

Autoridad Portuaria de Castellón

PortCastelló, liderando el futuro

www.portcastello.com

trimestre de 2021". En este sentido, "los centros de operaciones de IAG Cargo en Heathrow, Madrid y Dublín han sido decisivos en la operativa, con un aumento significativo de la actividad entre las aerolíneas -agrega el director general de IAG Cargo para España-. IAG Cargo ha trasladado grandes volúmenes de mercancías que no suelen considerarse típicas para transporte aéreo puesto que los transportistas preferían plazos de entrega más cortos y los volúmenes se han trasladado del transporte marítimo a aéreo, en el contexto de interrupciones de la cadena de suministro, congestión en los puertos y niveles bajos de inventario".

En cuanto al Hub de Madrid, IAG Cargo ha añadido más frecuencias en importantes rutas comerciales como son Ciudad de México, República Dominicana o Colombia, entre otras, y su red del Atlántico Norte también se ha incrementado tanto en frecuencia como en destinos: "A principios de junio lanzamos, con Iberia, Dallas y Washington que son importantes rutas para facilitar el movimiento de piezas electrónicas, textiles, mercancías industriales y maquinaria".

También en 2021, IAG Cargo registró un aumento del 32% en su servicio "Prioritise", "que es muy popular entre los clientes de comercio electrónico; un sector al alza que continuará creciendo en los próximos años, junto con la compra online", confirma Terol.

Por otro lado, preguntado por cómo está afectando la inestabilidad internacional a la carga aérea, el directivo de IAG



En cuanto a los ingresos, los fletes siguen por encima del año anterior, compensando la caída del tonelaje. 

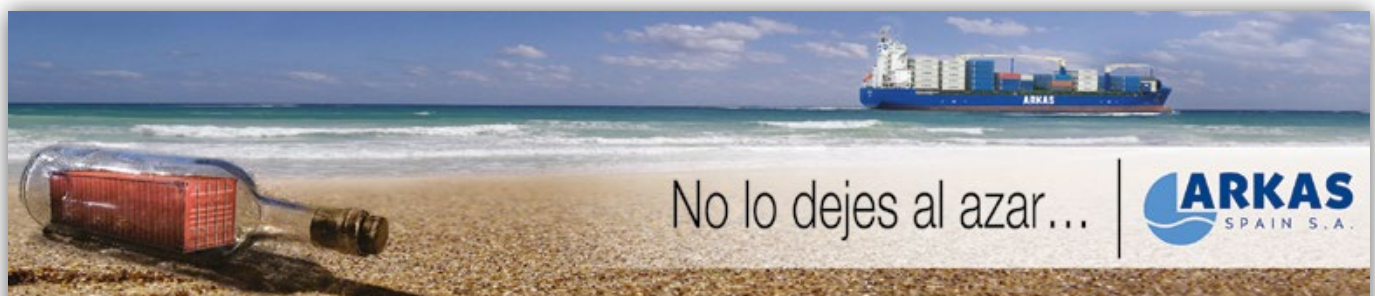
Cargo recuerda que, durante los meses de crisis originada por la COVID-19, IAG Cargo estuvo a la altura "y, gracias a su red global de destinos, su experiencia y su gran equipo de profesionales", se pudo atender el transporte de material farmacéutico y medicamentos para luchar contra la pandemia, "sin importar el tamaño del envío o la complejidad logística del producto".

"La experiencia adquirida durante esos primeros meses de la pandemia nos ha permitido adaptarnos con agilidad a la evolución de la demanda. Actualmente, IAG Cargo opera en 60 países y siendo las rutas comerciales más transitadas las que conectan los mercados de APAC con Europa y América. Más recientemente, hemos reanudado los servicios de carga entre Hong Kong y Bangkok

con Londres. Los productos fabricados en el Lejano Oriente son muy populares entre los consumidores de todo el mundo y llegan hasta América Latina a través de nuestro Hub de Madrid en los vuelos de Iberia", detalla Terol.

Precisamente, desde el Hub de Madrid ya han recuperado prácticamente el 100% de su red de destinos y en cuanto al mercado de largo radio, operan hasta 340 vuelos a la semana, sobre todo, con el Atlántico Norte y América Latina.

Centrándose en el sector de la carga, el director general de IAG Cargo para España dice que "en IAG Cargo estamos viendo que las tendencias que surgieron por primera vez durante la pandemia siguen impulsando el crecimiento, como el comercio electrónico, por ejemplo".



No lo dejes al azar... 

VALENCIA Paseo Alameda, 34-6ª planta, Edificio Mozart - 46023 VALENCIA - Tel. (0034) 96 044 00 60 - Fax (0034) 96 044 00 61 - arkas-spain@arkas-spain.com
BARCELONA World Trade Center Barcelona - Moll de Barcelona s/n - Edifici Nord 7ª mod 709-710 - 08039 BARCELONA - Tel. (0034) 93 144 00 50
CASTELLÓN Avda. del Mar, 44 1-A1 - 12003 CASTELLÓN - Tel. (0034) 96 435 08 56 - Fax (0034) 96 435 08 56



“Por nuestra parte, en IAG Cargo arrancamos 2022 con ambición y optimismo. Estamos aumentando frecuencias y ampliando nuestra red global de destinos. Además, en 2021 hemos invertido en mejorar la funcionalidad de nuestra página web y en ampliar los acuerdos con terceros proveedores de plataformas, lo que nos está ayudando a impulsar el uso del canal digital a la hora de realizar las reservas y a proporcionar una mayor flexibilidad a los clientes”.

LOS FLETES SIGUEN ALTOS

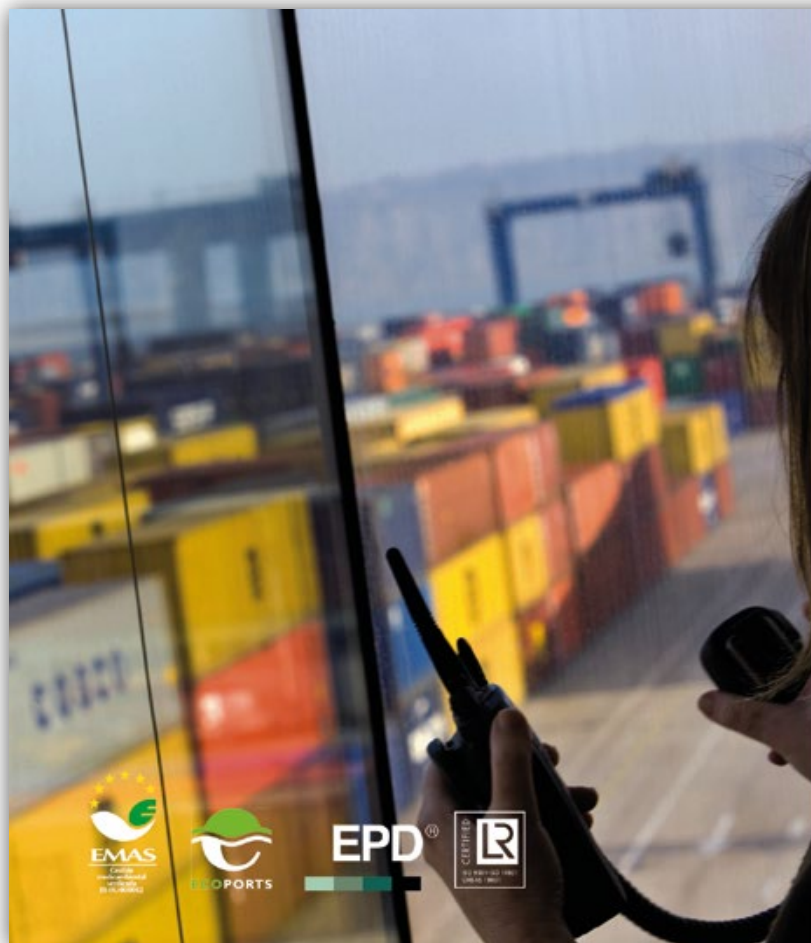
Nacho Ruiz, commercial manager de Gen-Air, recuerda que después de dos años sufriendo la pandemia, tanto en el plano personal, como social y profesional, la previsión para 2022 era de un regreso paulatino a la situación previa. “Las compañías aéreas a finales del 21 transmitían confianza en recobrar en torno al 80% de sus rutas de pasaje, recuperando personal y equipos. La eco-



Después de un comienzo de año muy similar en tonelaje al 2021, el inicio del segundo trimestre ha traído consigo un descenso de las cifras en torno al 6%. En cuanto a los ingresos, los fletes siguen por encima del año anterior, compensando la caída del tonelaje. Las compañías continúan recuperando capacidad en vuelos de pasaje, muy avanzada en el caso de las rutas a américa, algo más lenta en las de oriente



Nacho Ruiz
Commercial manager de Gen-Air



Puerto de Bilbao

Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Un servicio a medida ágil y flexible,
operaciones automatizadas, rápido
acceso desde la autopista y
ferrocarril.

Puerto de Bilbao,
sin ir más lejos.

Bilbao **B**
PORT
www.bilbaoport.eus



IAG Cargo ha trasladado grandes volúmenes de mercancías que no suelen considerarse típicas para transporte aéreo puesto que los transportistas preferían plazos de entrega más cortos y los volúmenes se han trasladado del transporte marítimo al aéreo

Fernando Terol
Director general de IAG
Cargo para España

nomía, después de una época de ahorro, parecía preparada para retomar la senda inversora, reactivando los sectores que más han sufrido en el periodo anterior. En resumen, había una sensación de optimismo generalizado, sabiendo que quedaban cosas por solucionar”.

Pero la invasión de Ucrania, “esta agresión en el corazón de Europa”, ha añadido varios factores “que están influyendo en la recuperación económica: crisis de refugiados, crisis energética, cierre de espacio aéreo y mercados, inflación elevada. Son elementos, que sumados a los ya esperados (falta de componentes electrónicos, saturación de puertos y rutas marítimas, cierres de fronteras) han colocado a nuestro sector en una posición de incertidumbre y riesgo”.

Por todo ello, confirma el experto, “después de un comienzo de año muy similar en tonelaje al 2021, el inicio del segundo trimestre ha traído consigo un descenso de las cifras en torno al 6%. En cuanto a los ingresos, los fletes siguen por encima del año anterior, compensando la caída del tonelaje. Las compañías continúan recuperando capacidad en vuelos de pasaje, muy avanzada en el caso de

las rutas a América, algo más lenta en las de oriente”.

LA FALTA DE PERSONAL

El más optimista de los expertos consultados es Daniel Merino, director general de Portel, quien indica que con la superación de la pandemia el sector ha experimentado una recuperación de la actividad “y que, como se ha demostrado, ha llegado a niveles prepandemia de 2019. Sin duda, la recuperación de las conexiones para el tráfico de pasajeros ha sido determinante y en la carga aérea se está viendo igualmente en 2022 que esta explosión postpandemia viene acompañada de toda la actividad comercial que estaba en standby. Esto supone un incremento de la demanda de combustibles y por tanto de la subida de los precios”.

Por este motivo, cuando toca hablar del presente del sector, el director de Portel se muestra más precavido: “Aunque hablemos de una clara recuperación en el sector, hay que ser cautos de cara a la segunda mitad del 2022 ante las nuevas amenazas que están provocando una fuerte inflación de precios en el transporte global y, en general, en todos los ámbitos”.

Además, apunta Merino, “el contexto de falta de personal y congestión que se está viendo en aeropuertos europeos debido a los despidos masivos en época de pandemia y que en España se evitaron gracias a los ERTE, también tendrá influencia al estar prevista una reducción en el número de vuelos a nivel general, lo que también reducirá el espacio disponible para la carga en las bodegas de los aviones. Se habla de reducciones de entre el 15% y 20% en cifras globales de vuelos. Esto impactará a nivel turismo y, obviamente, en el transporte de carga por vía aérea. Una posible contracción del consumo, que también afectará al comercio electrónico, será otro punto a tener en cuenta y que podrá tener su impacto”.

EN EL BUEN CAMINO

Finalmente, toma la palabra Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España, quien recupera los últimos datos de Aena y destaca que los aeropuertos de España han recibido en mayo un 9,8% más de carga que el mismo mes del año pasado, alcanzando las 83.022 toneladas.

“Sin embargo, todavía estos niveles siguen siendo inferiores a los niveles previos a la pandemia. No obstante, en términos acumulados, los aeropuertos de Madrid y Vitoria continúan ganando volúmenes, un 5,9% y un 15,4% más, respectivamente, llegando a alcanzar una carga transportada mayor que antes de la pandemia gracias al mantenimiento del B2C y la recuperación del B2B”, detalla Sánchez.

Por ello, “creemos que estamos en el buen camino y, poco a poco, iremos volviendo a las cifras de crecimiento que manejábamos antes del COVID”.

Sobre las condiciones macroeconómicas y geopolíticas que están impactando directamente en las cadenas de suministro, el experto presenta ejemplos: “La disminución de la importación del Reino Unido a raíz del Brexit, o más recientemente la invasión de Ucrania,

que ha supuesto una disminución en la capacidad de carga. Además, el aumento de los precios del petróleo afecta también al sector, provocando un aumento de los costes de los envíos”.

En este escenario, el director general de Hubs & Gateways de DHL Express España expone que, hasta el año 2019, la mitad de las mercancías que se movían por el aire iban en un avión carguero. La otra mitad lo hacía en las bodegas de las aeronaves de pasajeros. “Con la caída en picado de los viajes, las frecuencias se redujeron y con ellos los precios se dispararon. En el caso de DHL Express, nuestra capacidad de carga en bodegas que ha estado por debajo de los niveles previos a la pandemia, y con precios por kilo mucho más altos, se ha visto equilibrada por un aumento de frecuencias con vuelos de red propios disponiendo de la capacidad necesaria para satisfacer las necesidades de nuestros clientes”.



Tanto la inestabilidad producida por la guerra en Ucrania y la prohibición de operar a las aerolíneas rusas, así como las escalas en los aeropuertos de Rusia, junto con las tensiones del comercio mundial y de los precios, han producido una disminución de los tráficos por vía aérea

Tomás Vázquez
Director de Carga de Aena





El Aeropuerto de Zaragoza sigue intentando recuperarse del golpe recibido por la caída de los tráficos tras el inicio de la guerra en Ucrania.



ZARAGOZA PIERDE SU SEGUNDA PLAZA

Los tráficos acumulados enero-mayo de carga aérea de la red Aena muestran el profundo golpe asestado por la crisis económica mundial, impulsada por la guerra en Ucrania, en enclaves como el Aeropuerto de Zaragoza.

En el volumen acumulado hasta el mes de mayo, los aeropuertos de la red de Aena movieron 413,5 millones de kilos, lo que significó un crecimiento del 11,6% con respecto al mismo periodo de 2021, aunque estas cifras todavía están por debajo del nivel prepandemia en un 2,1%.

Mientras, según los datos recogidos por Aena en el mes de mayo la carga aérea creció con respecto al mismo mes de 2021 un 9,8%, hasta los 83 millones de kilos, cifra positiva que no lo es tanto si nos remontamos a los hitos alcanzados en 2019. Si lo hacemos, la cifra es un 3,2% inferior al mismo mes de 2019. ¿Por qué no se alcanzan las marcas de 2019 cuando las previsiones a cierre de 2021 eran optimistas? Pues, ahora mismo, la clave está en las consecuencias directas que está padeciendo Zaragoza por la inestabilidad internacional. La guerra está impactando directamente en sus volúmenes, sobre todo en aquellos que tienen que ver con el segmento textil, lo que se materializa en una caída del tráfico en mayo del 30,2% con respecto a 2021 y del 30,4% con respecto a 2019. En el acumulado, las pérdidas de volúmenes se concretan en un -23,1% del tráfico, respecto al mismo periodo de 2021, y en un -19,5%, respecto al 2019. Así las cosas, el sorpasso de Barcelona en el ranking general es ya una realidad y Zaragoza

se coloca a cierre de mayo de 2022 como tercer aeropuerto en volumen de kilos, con 58,36 millones.

Por su parte, los otros tres aeropuertos principales en el movimiento de carga de la red Aena, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Vitoria, han mostrado un progreso en mayo. En concreto, Barcelona ha seguido recortando distancia y tras crecer un 29,8% en mayo con respecto a 2021 se quedó a un 6,1% del mayo previo a la pandemia. Por su parte, Vitoria se disparó en el quinto mes del año y creció un 13,5% respecto a 2021 y un 15,8% en relación a los niveles de prepandemia. Mientras Madrid hizo lo propio aumentando sus cifras en un 15,6% respecto a 2021, un 4,9% respecto a 2019. En el acumulado enero-mayo, Madrid sigue liderando la clasificación con 231,79 millones de kilos. En este periodo el enclave creció con respecto a igual periodo de 2021 un 23,7% mientras que, con respecto a la prepandemia lo hizo en un 5,9%.

Barcelona, como hemos mencionado, recupera el segundo puesto con 61,4 millones de kilos, un 21,5% más que en 2021 pero aún un 11,8% por debajo de 2019.

Por último, hay que mencionar a Vitoria que está teniendo un año peculiar (con bache incluido) que le deja en la cuarta posición con ligeros aumentos de volúmenes, concretamente del 1,3% hasta mayo, y 30,12 millones de kilos movidos. La carga transportada por el aeropuerto está ya un 15,4% por encima del nivel prepandemia.

TRÁFICO DE CARGA AÉREA EN LOS AEROPUERTOS DE LA RED AENA EN EL MES DE MAYO

AEROPUERTOS	MERCANCÍAS		
	TOTAL	% INC 2022 /S 2021	% INC 2022 /S 2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	47.171.984	15,6%	4,9%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	13.701.167	29,8%	-6,2%
ZARAGOZA	8.943.953	-30,2%	-30,4%
VITORIA	6.554.416	13,5%	15,8%
GRAN CANARIA	1.255.627	5,0%	-20,3%
VALENCIA	1.239.645	23,7%	-24,2%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	1.211.797	23,8%	-0,6%
SEVILLA	824.043	8,5%	15,0%
PALMA DE MALLORCA	726.217	33,5%	-17,9%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	401.529	24,5%	16,2%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	390.439	-0,5%	49,0%
IBIZA	117.685	37,7%	-22,7%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	107.225	28,2%	-52,8%
TENERIFE-SUR	77.061	139,9%	-52,2%
MENORCA	71.715	11,0%	-35,6%
BILBAO	64.755	131,7%	-28,1%
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	50.437	71,6%	-59,4%
VIGO	30.413	-58,0%	-10,9%
FUERTEVENTURA	29.924	21,2%	-46,0%
LA PALMA	22.848	-4,1%	-32,3%
GIRONA-COSTA BRAVA	6.118	369,9%	-32,5%
A CORUÑA	5.999	0,5%	-61,6%
EL HIERRO	5.161	17,5%	-26,8%
VALLADOLID	4.692	9284,0%	2832,5%
PAMPLONA	4.506	---	383,5%
MELILLA	1.050	83,2%	-91,2%
ASTURIAS	796	87,3%	-71,6%
LA GOMERA	471	375,8%	324,3%
JEREZ DE LA FRONTERA	5	---	-95,4%
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA	0	---	---
ALBACETE	0	---	---
ALGECIRAS-HELIPUERTO	0	---	---
ALMERIA	0	---	---
BADAJOS	0	---	---
BURGOS	0	---	---
CEUTA-HELIPUERTO	0	---	---
CORDOBA	0	---	---
FGL GRANADA-JAEN	0	---	---
HUESCA-PIRINEOS	0	---	---
LEON	0	---	---
LOGROÑO	0	---	---
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	---	---
REUS	0	---	---
SABADELL	0	---	---
SALAMANCA	0	---	---
SAN SEBASTIAN	0	---	---
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	0	---	---
SON BONET	0	---	---
TOTAL	83.021.678	9,8%	-3,2%

TRÁFICO ACUMULADO ENERO-MAYO DE CARGA AÉREA EN LOS AEROPUERTOS DE LA RED AENA

AEROPUERTOS	MERCANCÍAS		
	TOTAL	% INC 2022 /S 2021	% INC 2022 /S 2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	231.792.853	23,7%	5,9%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	61.493.096	21,5%	-11,8%
ZARAGOZA	58.361.039	-23,1%	-19,5%
VITORIA	30.123.288	1,3%	15,4%
GRAN CANARIA	6.591.616	20,3%	-12,2%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	5.913.273	30,3%	2,3%
VALENCIA	5.602.247	10,1%	-11,9%
SEVILLA	3.951.734	8,2%	0,7%
PALMA DE MALLORCA	2.921.578	24,6%	-21,3%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	1.971.733	2,6%	52,5%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	1.806.968	20,3%	12,5%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	525.892	68,4%	-45,8%
IBIZA	455.807	25,3%	-17,5%
TENERIFE-SUR	388.585	88,2%	-62,3%
VIGO	329.770	11,1%	50,8%
MENORCA	329.482	3,3%	-32,6%
BILBAO	275.202	107,9%	-36,4%
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	251.228	44,9%	-60,1%
FUERTEVENTURA	163.331	11,1%	-46,9%
LA PALMA	121.844	-8,0%	-46,3%
GIRONA-COSTA BRAVA	51.737	92,6%	26,7%
A CORUÑA	36.128	20,0%	-45,2%
EL HIERRO	26.035	9,8%	-11,4%
MELILLA	5.575	323,0%	-90,1%
VALLADOLID	4.692	586,0%	-43,8%
PAMPLONA	4.506	610,7%	-6,6%
ASTURIAS	4.423	73,7%	-73,0%
LA GOMERA	1.653	305,1%	116,1%
JEREZ DE LA FRONTERA	1.617	---	1115,8%
BURGOS	300	---	-99,2%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	49	1125,0%	-61,1%
ALMERIA	40	700,0%	-35,5%
FGL GRANADA-JAEN	25	---	92,3%
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (**)	0	---	---
ALBACETE	0	---	---
ALGECIRAS-HELIPUERTO	0	---	---
BADAJOS	0	---	---
CEUTA-HELIPUERTO	0	---	---
CORDOBA	0	---	---
HUESCA-PIRINEOS	0	---	---
LEON	0	---	---
LOGROÑO	0	---	---
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	---	---
REUS	0	---	---
SABADELL	0	---	---
SALAMANCA	0	---	---
SAN SEBASTIAN	0	---	---
SON BONET	0	---	---
MURCIA-SAN JAVIER (*)	0	---	---
TOTAL	413.507.346	11,6%	-2,1%



La industria se enfrenta a nuevos retos que pasan por la búsqueda de la sostenibilidad de las operaciones y la digitalización de la actividad. 

DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD: HAY QUE ESTAR A LA ALTURA

LOLI DOLZ

La industria aérea, como todas las demás, vive un momento de adaptación a los nuevos modos de consumir, de trabajar y de vivir. Lejos de aislarse, las compañías están apostando por ser ejemplos de resiliencia y, anticipándose a las necesidades de los usuarios, han desarrollado proyectos pioneros que les permitirán alcanzar las nuevas metas marcadas: digitalización y sostenibilidad.

Aena, por ejemplo, ha promovido el desarrollo de un Cargo Community System (CCS) que, sin duda, mejorará la eficiencia de las operaciones en sus Centros de Carga y ha puesto en marcha un Plan de Acción Climática.

Preguntado por cómo van los proyectos de Aena más vinculados a esta transformación digital exigida en la carga aérea, Tomás Vázquez, director de Carga de Aena, explica: “Se ha finalizado ya el desarrollo de las tres aplicaciones del CCS y ya están

disponibles para su utilización por los usuarios. Además, el 28 de abril se constituyó el Grupo de Trabajo de Transformación Digital, coordinado por Aena con el apoyo de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, tal y como se acordó en el seno de la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea, constituida formalmente en el mes de marzo”.

Sobre el Cargo Community System, Vázquez subraya que sí que se han cumplido los plazos que se indi-

Las compañías aéreas llevan muchos años implementando diferentes medidas y haciendo grandes inversiones para ser más eficientes, una de ellas es IAG Cargo. 

caron, “y el día 22 de junio las aplicaciones entraron en fase de producción y ya están totalmente disponibles y operativas para los usuarios”.

DE MANERA DESIGUAL

Pero ¿cómo avanza el sector español de la carga aérea en el apartado de la digitalización? Porque es verdad que hoy en día la digitalización avanza en la industria con cada vez más soluciones, productos digitales y empresas que ofrecen servicios tanto a líneas aéreas, como a transitarios o a Ground Handlers, así lo confirma Francisco Rizzuto, director de Carga de IATA, pero, sin embargo, “aún creo que no todos esos jugadores y sus soluciones estén alineadas. Y el mercado aún no logra entender los beneficios de la digitalización”.

“Sobre todo lo que más me preocupa es la gran diferencia que existe



entre la velocidad a la que avanza el desarrollo tecnológico y la lentitud de las normativas regulatorias en adaptarse al avance de esos desarrollos tecnológicos. Parecería ser que Innovación y Regulación van por diferen-

tes rutas y a diferentes velocidades”, asevera Rizzuto.

Por su parte, Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA, recuerda que la digitalización “es una vía irrenunciable”.

CIMALSA

Innovación en
Logística y Movilidad
al servicio de las
empresas y las personas

Impulsamos y
gestionamos plataformas
logísticas multimodales
con un modelo de gestión
propio y en colaboración
público-privada



CIMALSA
Logística i mobilitat

30C
30 ANYS CIMALSA 1988-2018



Generalitat de Catalunya
**Departament de la Vicepresidència
i de Polítiques Digitals i Territori**





Lo que más me preocupa es la gran diferencia que existe entre la velocidad a la que avanza el desarrollo tecnológico y la lentitud de las normativas regulatorias en adaptarse al avance de esos desarrollos tecnológicos. Parecería ser que Innovación y Regulación van por diferentes rutas y a diferentes velocidades

Francisco Rizzuto
IATA



La digitalización de los procesos, tanto de los actores del sector privado como público, es necesaria y una de las bases para la mejora en la eficiencia y la prestación del servicio por parte de todos

Carlos Arauz
FETEIA-OLTRA



IAG fue el primer grupo aéreo europeo que se comprometió a alimentar el 10% de sus vuelos con combustible de aviación sostenible para 2030. El Grupo también se ha comprometido a comprar un millón de toneladas de combustible de aviación sostenible al año, lo que permitirá reducir sus emisiones anuales en dos millones de toneladas para 2030

Fernando Terol
IAG Cargo España

La digitalización de los procesos, tanto de los actores del sector privado como público, "es necesaria y una de las bases para la mejora en la eficiencia y la prestación del servicio por parte de todos".

MEDIO AMBIENTE

En materia de sostenibilidad, la industria está concienciada de la necesidad de avanzar, pero advierte Carlos Arauz "el legislador debe tener en cuenta que la senda de la descarbonización requiere de fondos y ayudas a los actores para que puedan ejecutarla y deben establecerse objetivos realistas, potenciando, al menos de manera temporal tecnologías y fuentes de suministro que puedan atender la demanda existente en el corto plazo, como los biocombustibles".

Por su parte, Fernando Terol, director general de IAG Cargo para

España, recuerda que las compañías aéreas llevan muchos años implementando diferentes medidas y haciendo grandes inversiones para ser más eficientes. "IAG fue el primer grupo aéreo europeo que se comprometió a alimentar el 10% de sus vuelos con combustible de aviación sostenible para 2030. El Grupo también se ha comprometido a comprar un millón de toneladas de combustible de aviación sostenible al año, lo que permitirá reducir sus emisiones anuales en dos millones de toneladas para 2030. Esto equivaldría a retirar un millón de coches de las carreteras europeas cada año", subraya Terol.

Es más, en IAG Cargo el año pasado completaron su "primera cadena de vuelos chárter de combustible de aviación sostenible (SAF) de 16 vuelos desde Stuttgart a Atlanta, trabajando con Kuehne+Nagel y abasteciéndonos de 1,2 millones

de litros de Neste MY Sustainable Aviation Fuel™ de Neste. También el mes pasado anunciamos una asociación con Kuehne + Nagel en la que les ayudamos a comprar 8 millones de litros de SAF, suficientes para abastecer 150 vuelos entre Londres y Nueva York. Estamos deseando seguir trabajando en este ámbito, tanto por derecho propio como dentro del marco del Grupo IAG", detalla el director general de IAG Cargo para España.

DHL también ha firmado una colaboración con Neste y BP para obtener 800 millones de litros de combustible de aviación sostenible (SAF). Con esta alianza, junto con la introducción previamente anunciada de SAF en la red de DHL en San Francisco (SFO), East Midlands (EMA) y Ámsterdam (AMS), "supearemos el 50% del objetivo de DHL Express de alcanzar el 10% de mezcla

de SAF para todo el transporte aéreo en 2026. De hecho, con esta colaboración esperamos ahorrar aproximadamente dos millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono a lo largo del ciclo de vida del combustible de aviación”, asevera Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España.

Otra forma de ayudar a reducir las emisiones es el uso de la tecnología de manera inteligente. Así lo recuerda Daniel Merino, director general de Portel: “Aparte de ayudar en las cuestiones medioambientales y de crecimiento sostenible, la existencia de aplicaciones especializadas en diferentes procesos del negocio de la carga aérea ayuda a tener unos servicios de carga y descarga de aeronaves mucho más eficientes que reducen los tiempos y, por tanto, los costes”.



La experiencia adquirida durante la pandemia ha permitido a las compañías y los operadores adaptarse con agilidad a la evolución de la demanda aérea. 



LOS EXPERTOS HABLAN

¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES RETOS A LOS QUE DEBE DAR RESPUESTA LA INDUSTRIA Y EN PARTICULAR LA CARGA AÉREA?



Tomás Vázquez
Director de Carga de Aena

Los principales retos a los que debe dar respuesta la carga aérea en los próximos años son fundamentalmente los de la digitalización y la sostenibilidad. Para ello, Aena ha promovido el desarrollo de un Cargo Community System que, sin duda, mejorará la eficiencia de las operaciones en nuestros Centros de Carga y ha puesto en marcha un Plan de Acción Climática.



Ricardo Bagen
Presidente del Air Cargo Club

Las reservas de carga son realmente complicadas porque sigue siendo difícil encontrar espacio y esto se debe principalmente a dos variables que son las que marcan las reglas del juego en estos momentos: el escenario post COVID-19 y la guerra de Ucrania.

Además, para lograr la recuperación, el sector tendría que fijarse en el e-commerce, que no es nuevo pero cada vez toma más fuerza, como hemos

observado tras la pandemia. Tanto es así que, actualmente, no hay espacio suficiente para dar servicio al comercio electrónico a nivel mundial. La demanda es muy superior a la oferta. Hay mercado, pero no hay suficiente capacidad para traerlo. Falta capacidad y coordinación, en definitiva, logística. Esto le ocurre incluso a las grandes multinacionales chinas, que están teniendo problemas para situar su producto.



Jesús Cuéllar
Presidente de Foro MADCargo

En la carga aérea hay ciertos retos comunes con el resto de industrias y que al enumerarlos parecen un mantra, pero que son una realidad: digitalización, sostenibilidad, innovación y profesionalización.

El núcleo de la actividad de carga aérea se produce alrededor de los grandes aeropuertos con vuelos intercontinentales. Junto a los retos generales anteriormente mencionados, el reto específico en Madrid es ser competitivos frente a otros aeropuertos europeos como para atraer hacia nuestro centro de carga más flujos logísticos y actividades de valor añadido. Eso implica unas infraestructuras adecuadas, unos procesos físicos, digitales y administrativos ágiles, pero también una voluntad clara de trabajo en común público/privado para desarrollar esta industria.



Francisco Rizzuto
Director de Carga de IATA

La industria de la carga aérea aún tiene una corta, pero muy importante, lista de tareas pendientes en las cuales debe seguir trabajando. Sobre todo, en materia de digitalización, sostenibilidad y profesionalización del sector. Siendo la clave la buena coordinación público-privada. Y dentro del sector privado la coordinación entre los diferentes actores: transitarios,

líneas aéreas y GHAs principalmente debiendo todos ellos trabajar en conjunto para intentar que una improvisada planificación a corto plazo realmente sea una correcta planificación a largo plazo. De esta forma la industria de la carga aérea puede demostrar certidumbre a las empresas exportadoras e importadoras. Especialmente para aquellos productos que son altamente dependientes de la carga aérea y además cuyo alto valor les permite absorber el coste del transporte aéreo.



Jesús Sánchez
Director general de Hubs & Gateways de DHL Express España

La sostenibilidad es un punto fundamental para nuestra actividad de carga aérea. En el caso de DHL Express nos hemos marcado unos claros objetivos para ser neutros en emisiones para 2050.

Recientemente, hemos firmado una colaboración con Nestlé y BP para obtener 800 millones de litros de combustible de aviación sostenible (SAF). Con esta alianza, junto con la introducción previamente anunciada de SAF en la red de DHL en San Francisco (SFO), East Midlands (EMA) y Ámsterdam (AMS), superaremos el 50% del objetivo de DHL Express de alcanzar el 10% de mezcla de SAF para todo el transporte aéreo en 2026.

De hecho, con esta colaboración esperamos ahorrar aproximadamente dos millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono a lo largo del ciclo de vida del combustible de aviación, lo que equivale a las emisiones anuales de gases de efecto invernadero de aproximadamente 400.000 turistas.

Asimismo, tenemos como objetivo establecer una red eléctrica urgente en la aviación. Para ello, hemos encargado al fabricante de aviones eléctricos norteamericano Eviation 12 unidades de su modelo eCargo, totalmente eléctrico. El primero de los aviones, lo recibiremos en 2024.



Nacho Ruiz
*Commercial
manager de
Gen-Air*

Los retos son algo intrínseco a nuestra industria, la cual vive una evolución constante a lo largo de la historia. Sostenibilidad, digitalización, infraestructuras, servicios de inspección, innovación... están en la hoja de ruta de las compañías aéreas.

La pandemia nos ha enseñado a teletrabajar y digitalizarnos. Los clientes nos exigen ser sostenibles; el desarrollo de hubs demanda infraestructuras y la competencia entre aeropuertos seleccionará a los más preparados e innovadores, relegando a los aeropuertos caros y sin servicios adecuados a una posición residual.

Si queremos tener aeropuertos de referencia en Europa y consolidarnos como un hub de cara a América, más el puente entre Asia y Latinoamérica, debemos tener claro que hay que dar pasos adelante en todos los servicios. Ahora mismo es muy sencillo derivar un camión a aeropuertos de Centroeuro, si el cliente va a obtener mejores precios y atención. Tenemos que elevar el nivel en cuanto a calidad y coste.

Nuestro país tiene unos tráfico muy característicos (moda, pharma, alimentación) que requieren unas instalaciones (tanto en almacenes como en rampa) y servicios que ahora mismo no cubren las necesidades del sector. Si esto se mantiene en el tiempo nos llevará a perder muchas oportunidades y nos situará en una posición secundaria con respecto a los principales aeropuertos de Europa.



Fernando Terol
*Director general
de IAG Cargo
para España*

En primer lugar, la digitalización. Los clientes quieren reservar su carga a cualquier hora y en cualquier lugar, por lo que las reservas digitales seguirán siendo cada vez más comunes en todo el sector.

Para ello, es fundamental acompañar a los clientes en ese proceso hacia la digitalización, sin dejar a nadie atrás, brindándoles un alto nivel de servicio a través de todos los canales posibles: correo electrónico, teléfono o la web de IAGCargo.com, bien en su propio sistema o en terceras plataformas como WebCargo by Freightos, cargo.one y CargoAi.

En segundo lugar, íntimamente ligado con la digitalización, está la sostenibilidad. Por ejemplo, queremos prescindir del papel y ampliar los e-AWB y los e-documentos a través de una mayor digitalización y, en este sentido, el apoyo de IATA, de las asociaciones de transitarios y de las aduanas en España y Latinoamérica es clave.

Las compañías aéreas llevamos muchos años implementando diferentes medidas y haciendo grandes inversiones para ser más eficientes y reducir nuestras emisiones; medidas relacionadas, sobre todo, con la renovación de la flota -por aviones de última generación más avanzados y eficientes que consumen hasta un 30% menos de combustible-, y con la reducción del peso en el avión y otras medidas operacionales también encaminadas a reducir el consumo de combustible.



Daniel Merino
*Director general
de Portel*

Sin duda, como en el resto de los sectores, la industria de la carga aérea no puede dejar de lado ciertas cuestiones que son primordiales en la actualidad: la innovación y la digitalización son fundamentales para hacer crecer cualquier actividad de manera sostenible y una reducción de la huella de carbono tan cuestionada especialmente en los medios de transporte.

Desde el punto de vista de Portel, la digitalización puede ayudar no solo a la reducción de uso de papel en las transacciones comerciales, sino también en la reducción de la huella de carbono en el sentido en que se optimizan y por tanto reducen los desplazamientos innecesarios de los medios de transporte terrestre, como el camión que trabaja para el sector aéreo en el lado tierra.

Desde el punto de vista de los sistemas, de forma general, la integración de sistemas, la agilización de trámites aduaneros y de inspección, la mejora en la solicitud y prestación de los servicios, la inteligencia aplicada a los datos, y otras tendencias tecnológicas, ayudarán a una transición necesaria hacia transportes sostenibles.

Todas estas mejoras deberían contribuir a una reducción de costes que hiciera más atractivo y fidelizara ciertos tipos de carga hacia el modo aéreo, lo que ayudaría a que hubiera cargueros dedicados y a no depender tanto del tráfico de pasajeros, lo que reduciría de nuevo los costes y haría un sector que podría ser auto-sostenible y atractivo no solo por los tiempos reducidos de entrega.



Carlos Arauz
*Presidente de la
Comisión Aérea de
FETEIA-OLTRA*

En materia de sostenibilidad, considero que toda la industria está concienciada de la necesidad de avanzar en esta vía y, de hecho, se está avanzando. Sin embargo, considero que el legislador debe tener en cuenta que la senda de la descarbonización requiere de fondos y ayudas a los actores para que puedan ejecutarla y deben establecerse objetivos realistas, potenciando, al menos de manera temporal tecnologías y fuentes de suministro que puedan atender la demanda existente en el corto plazo, como los biocombustibles.

En cuanto a la digitalización, pensamos que esta es una vía irrenunciable. La digitalización de los procesos tanto de los actores del sector privado como público es necesaria y una de las bases para la mejora en la eficiencia y la prestación del servicio por parte de todos.

Por último, destaco las reivindicaciones de FETEIA para la mejora de las infraestructuras de los aeropuertos y la mejora de los servicios de inspección que culminen en la implementación de una verdadera ventanilla única son ya históricas. Esta es la base para el correcto funcionamiento del movimiento de mercancías y, por tanto, para el éxito de la carga aérea.



La puesta en marcha del CCS supondrá, principalmente, una mejora en la eficiencia de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías en los Centros de Carga. 

CARGO COMMUNITY SYSTEM: A POR LA EFICIENCIA DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS

LOLI DOLZ

Una vez finalizado el desarrollo de las tres aplicaciones de la nueva plataforma Cargo Community System, VELLORE (CCS), impulsado por Aena y desarrollado por Portel, el pasado 22 de junio el proyecto entró en fase de producción y las aplicaciones están totalmente disponibles y operativas para los usuarios.

“La puesta en marcha del CCS supondrá, principalmente, una mejora en la eficiencia de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías en los Centros de Carga gracias a la agilización de los procesos de recogida de la carga aérea al evitarse el uso del papel, lo que reducirá los tiempos de espera en las terminales de carga”, explica Tomás Vázquez, director de Carga de Aena.

Por su parte, Daniel Merino, director general de Portel, subraya que ahora mismo Portel está poniendo en explotación la nueva plataforma VELLORE (CCS) gracias al impulso de Aena y a la comunidad de la Carga Aérea. “La finalidad principal de esta plataforma es la de facilitar y agilizar la operativa de carga aérea para que los aeropuertos españoles sean competitivos frente a los mejores y más importantes aeropuertos europeos y mundiales en cuanto a su digitalización. Esta plataforma ayudará, en una primera fase, a agilizar los procesos de recogida de mercancía de importación de las terminales de los agentes de handling, a través de un sistema de citas concertadas y de eliminar la necesidad de presentar papeles para la recogida, estando previsto que VELLORE (CCS) vaya dando cobertura

funcional a otras operativas y actores en fases posteriores”, subraya Merino.

CON EL APOYO DEL SECTOR

Los usuarios de la plataforma lo tienen claro: “Hemos participado en los grupos de trabajo y es una iniciativa necesaria en España, que, en mi opinión, se está desarrollando de la forma adecuada”, expone Fernando Terol, director general de IAG Cargo para España.

“Me parece un buen primer paso para el desarrollo de la digitalización en nuestros aeropuertos. Sumado a otras iniciativas lideradas desde la empresa privada (aerolíneas, handling, cargadores) y asociaciones (Foro MADCargo, UNO, etc.) tiene que llevarnos a la transformación de nuestro modelo de negocio en pocos años”, añade Nacho Ruiz, commercial manager de Gen-Air.

“Creemos que esta plataforma permite una mejora en la posición competitiva de las comunidades aeroportuarias. Facilita el trabajo de todos los agentes implicados desde que llega la mercancía hasta que sale por la terminal gracias al mantenimiento de los flujos de datos continuos y en tiempo real”, destaca Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España.

El CCS es una herramienta que puede suponer un importante impulso para la mejora de la carga aérea nacional. Por ello, desde FETEIA han trabajado y solicitado la constitución de un CCS desde hace muchos años, por lo que les alegra que vaya a ser una realidad.

“Por lo que conocemos de la misma, la plataforma permitirá una interacción directa entre los distintos actores de la cadena, que tendremos la

EL DATO

CCS: OPERATIVO

Tras haber finalizado las pruebas piloto realizadas en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona Josep Tarradellas-El Prat, Portel y Aena han completado la primera fase de la nueva plataforma Cargo Community System, VELLORE (CCS), que está destinada a la optimización de los procesos de retirada de la carga. Desde junio, VELLORE está disponible para todos los usuarios.

información disponible en tiempo real, lo que nos permitirá ser más eficientes y transparentes. Las expectativas son altas, esperemos que se cumplan”, asevera Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA.

Dicho esto, subraya Arauz, “hay una cuestión que está pendiente tanto en el CCS como en la plataforma SIMPLE y es la relativa al modelo de negocio. Consideramos necesario que se nos comunique a los usuarios, cuanto antes, el modelo de negocio planteado”.

Por su parte, Ricardo Bagen, presidente del Air Cargo Club, es quizás el que más tiene que contar sobre la plataforma porque “a nivel personal estoy muy sensibilizado con esta iniciativa porque este proyecto parte de un pequeño embrión que nació precisamente aquí en Barcelona hace

Green Logistics

Let's trade on nature's terms

INFORMES DE CO₂

DISEÑO DE UNA CADENA DE SUMINISTRO SOSTENIBLE

COMBUSTIBLES SOSTENIBLES

COMPENSACIÓN DE EMISIONES

CONOCE TUS OPCIONES SOSTENIBLES PARA LA CADENA DE SUMINISTRO

www.dsv.com

DSV en España cuenta con una estrategia de RSC liderada por un Comité de Sostenibilidad

DSV

Global Transport and Logistics



La puesta en marcha del CCS supondrá, principalmente, una mejora en la eficiencia de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías en los Centros de Carga”

Tomás Vázquez
Aena



Me parece un buen primer paso para el desarrollo de la digitalización en nuestros aeropuertos. Sumado a otras iniciativas tiene que llevarnos a la transformación de nuestro modelo de negocio en pocos años

Nacho Ruiz
Gen-Air



La herramienta en sí y el papel de Aena como líder de su implementación me parece positiva y rotundamente necesaria. Posteriormente, habrá que ver cómo se gestiona

Ricardo Bagen
Air Cargo Club

Las pruebas piloto del CCS se realizaron en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona Josep Tarradellas-El Prat.



UNA PLATAFORMA NEUTRAL Y ABIERTA

La nueva plataforma Cargo Community System, VELLORE (CCS), nació dentro de la estrategia de digitalización de Aena con el objetivo de agilizar la carga aérea en los aeropuertos españoles. Como recordó Alfonso González, director de Innovación de Portel, durante el Madrid Air Cargo Day: “Esta herramienta es una plataforma neutral y abierta, que permite el intercambio de información inteligente y segura entre las partes públicas y privadas para mejorar la posición competitiva de las comunidades aeroportuarias”.

Esta herramienta, según especificó el director de Innovación de Portel, cubre desde la llegada de la mercancía hasta su salida por las terminales y está dirigida a los agentes handling, a los transitarios, a las empresas de transporte, a los transportistas/conductores, a Aena y a la Aduana, además de a los cargadores, con el objetivo de mantener un flujo de datos continuo y en tiempo real entre los diferentes agentes que intervienen en el proceso de la recogida de la carga aérea.

Este flujo de información constante es posible porque la plataforma evita la introducción manual de datos por obligación y favorece la información preintroducida de mensajes de carga aérea y de información aduanera. Asimismo, esta herramienta se basa en un sistema de notificaciones bajo suscripción, de tal forma que el usuario estará informado en todo momento de aquello que es de su interés. Además, la reserva de las distintas operaciones



funciona bajo un régimen de flujos de petición y aceptación, con el fin de evitar el colapso en las terminales.

Todo esto deriva en una trazabilidad completa, ya que se registran todas las acciones que intervienen en el proceso de recogida de carga. Además, esta plataforma está diseñada con un paradigma de microservicios, lo que permite la integración con otras aplicaciones o sistemas que favorece que un operador desde su propia aplicación mande una orden directa a VELLORE.

El CCS está destinado a agentes handling, transitarios, empresas de transporte y conductores principalmente, aunque “la idea es que se puedan incorporar todas las terminales de carga de aquí a fin de año y que eso arrastre también a los usuarios transitarios y agentes de transporte”, confirmó González.

unos siete años, en la que trabajamos de manera muy modesta de la mano de Portel y Jaume Aldrover, de BCL. Tras realizar una serie de pruebas, el proyecto se atascó y ahora Aena ha tomado las riendas para implantarlo. La herramienta en sí y el papel de Aena como líder de su implementación me parece positiva y rotundamente necesaria. Posteriormente, habrá que ver cómo se gestiona”.

Asimismo, su apoyo al proyecto es total porque consiste en la digitalización de la carga, “por tanto, conlleva beneficios inmediatos e indiscutibles como es la eliminación del papel, agilidad en la comunicación, transparencia, modernización de los procesos y, en definitiva, sostenibilidad en todos los niveles”.

SIGUIENTES FASES

La parte del CCS que ya está disponible para todos los usuarios de la carga aérea es la que permite agilizar



Hay una cuestión que está pendiente tanto en el CCS como en la plataforma SIMPLE y es la relativa al modelo de negocio. Consideramos necesario que se nos comunique a los usuarios, cuanto antes, el modelo de negocio planteado

Carlos Arauz
FETEIA-OLTRA

el proceso de recogida de carga aérea, evitando el uso del papel, y se corresponde con la primera fase de la plataforma. Esta fase es la primera pieza del CCS a la que se irán añadiendo nuevas en base a las demandas de la comunidad aérea.

Según las previsiones de Portel, en las siguientes fases se incluirá el control de las exportaciones, de los documentos de mercancías peligrosas y de seguridad. Eso sí, las próximas fases están en estudio. “En los grupos de trabajo se han mencionado ciertas cosas que tienen que ver con la parte de exportación, con el tratamiento de documentos de seguridad y documentos de mercancías peligrosas, aunque no hay una determinación concreta de lo que vamos a hacer”, explicó Alfonso González, director de Innovación de Portel y responsable del proyecto VELLORE, durante la celebración del SIL Barcelona.

CSP logitren

Soluciones fiables en transporte de mercancías

Miembro de
CSP Spain
The Ports for ALL

logitren.com



En mayo se inició el primer corredor digital de carga aérea entre Europa y Latinoamérica. 

CORREDOR DIGITAL DE CARGA AÉREA ENTRE MADRID Y LATINOAMÉRICA: UNA REALIDAD

LOLI DOLZ

Con el objetivo de agilizar los procesos de gestión de la carga aérea, MADCargo LAB, de Foro MADCargo, activó en mayo el primer corredor digital de carga aérea a través del cual se realizó el primer envío totalmente digital, sin usar ningún tipo de papel y contando con información en tiempo real, entre Madrid y Montevideo. “La logística es global y ello nos obliga a competir con otros países; debemos estar en la liga”, explicó entonces la coordinadora de MADCargo LAB, Cristina Martín, quien aseguró que éste “es el primer corredor digital de muchos”.

Y así fue. A principios de junio, el presidente de Foro MADCargo, Jesús Cuéllar, anunció que México acogerá la segunda operación aérea 100% digital entre Europa y Latinoamérica (LATAM), en el marco de la puesta en marcha del primer corredor digital de carga aérea.

Así se dará continuidad al proyecto iniciado el 18 de mayo cuando se produjo el primer envío aéreo digitalizado en su totalidad desde Europa a Latinoamérica, empleando la solución Usyncro para dar visibilidad y agilizar la operación a todos los agentes involucrados.

Hasta 12 actores participaron en este envío internacional, visualizando en tiempo real el seguimiento de la

mercancía y facilitando el intercambio de datos de forma transparente en un ecosistema digital.

Para ello, se implementó el uso de One Record de la Asociación de Transporte Aéreo (IATA), estándar para compartir datos y crear una sola vista de registro de cada envío. Este estándar define un modelo de datos común para la información que se comparte a través de una web estandarizada y segura.

“Hemos logrado con éxito realizar este primer envío de mercancía eliminando el papel y la manipulación manual de documentación, dando un paso más hacia la sostenibilidad de la cadena de suministro”, confirmó Cuéllar.

Dentro de la primera operación actuaron como observadores IATA, la Cámara de Comercio de Madrid y Foro MADCargo, entidad impulsora del proyecto a través de su laboratorio de innovación MADCargoLAB. Por invitación del operador DB Schenker, cada actor subió su documentación correspondiente en un repositorio compartido gestionado en la plataforma colaborativa Usyncro y, por lo tanto, securizado con tecnología blockchain. De esta forma, la documentación adquirió las características de ser inmutable, transparente y trazable para su validación por parte de las autoridades aduaneras.

HERRAMIENTA COLABORATIVA

Por otro lado, Cristina Martín no dudó en poner de manifiesto que lo más importante a la hora de digitalizar la carga aérea es contar con



A principios de junio, se confirmó que México acogerá la segunda operación aérea 100% digital entre Europa y Latinoamérica en el marco de la puesta en marcha del primer corredor digital de carga aérea

herramientas colaborativas, “ya que somos muchos los que participamos en un envío. Necesitamos ser colaborativos para ponérselo fácil al cliente. En vez de ofrecerle una gran variedad de plataformas inconexas, debemos interconectarnos a través del sistema API, de tal forma que el usuario tenga en un solo sitio toda la información de su cadena de suministro”.

Según la experta, es necesario construir plataformas globales, aunque se utilicen en el ámbito local, y abogar por la implantación de herramientas seguras, como el blockchain. “No obstante, el factor más importante a la hora de crear una plataforma es el de la gobernanza de los datos. Es importante que el usuario elija qué información comparte y cuál no para que no le tenga miedo a dejar atrás el papel”, opinó Martín.

CSP Spain
The Ports for ALL
Operador portuario líder en España

CSP Spain

DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas globales e integradas.
DACHSER Interlocking

DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 216 53 00 • Fax: +34 96 267 36 58

DACHSER Spain Air & Sea Logistics



La gestión de la carga aérea es muy compleja, debido a la gran cantidad de datos que se manejan en cada envío. 

LA COMPETITIVIDAD LLEGARÁ CON LAS MEJORAS EN LOS SERVICIOS HANDLING Y DE INSPECCIÓN

LOLI DOLZ

Una reflexión sobre el estado del sector aéreo no estaría completa sin conocer cuáles son las demandas principales de los agentes que intervienen en la actividad. Entre ellas: nuevas infraestructuras, la optimización de los tiempos de entrega y recepción de las mercancías por parte de las compañías de handling, la ventanilla única aduanera, la aplicación uniforme de la normativa y más conectividad y excelencia operativa.

Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA, recupera las principales cuestiones que marcan la agenda de los transitarios y operadores. "Necesitamos la mejora de la infraestructura en los puertos, en concreto la construcción de PCFs, que permitan la verdadera eficiencia en los controles. También resulta necesario mejorar los tiempos de entrega y recepción de las mercancías por parte de las compañías de handling. En la actualidad, se generan unos cuellos de botella que generan pérdidas de vuelos y también muchos problemas

en la parte del transporte terrestre previo o posterior a la parte aérea, pues muchos transportistas rechazan esas cargas por los tiempos de espera", destaca Arauz.

En cuanto a los servicios e inspección, FETEIA considera necesarias dos cuestiones: en primer lugar, la implementación real de la ventanilla única aduanera "que generará una importante mejora en la eficiencia de los controles y una reducción de costes". Y, en segundo lugar, la aplicación uniforme de la normativa tanto a nivel nacional como de la UE. "Esta es una de las cues-

La digitalización de los procesos, tanto de los actores del sector privado como público, es necesaria. 

tiones en las que estamos trabajando desde CLECAT, pues no habrá una verdadera unión aduanera hasta que todos estemos sometidos a la misma norma y a la aplicación uniforme de la misma", asevera el presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA, quien recuerda además que la digitalización puede resultar de gran ayuda para la mejora de muchos de los procesos comentados.

En esta línea también se manifiesta Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España: "La gestión de la carga aérea es muy compleja, debido a la gran cantidad de datos que se manejan en cada envío. Por ello, la digitalización es una necesidad de este sector para lograr una mayor automatización de los procesos. De esta forma, se conseguirá una carga aérea más rápida y eficiente".

SERVICIOS MASIFICADOS

Sobre los servicios de cargo handling en los aeropuertos españoles, Ricardo Bagen, presidente del Air Cargo Club, es contundente: "Considero que el servicio está masificado y que tiene problemas estructurales muy grandes. Actualmente, existen dos grandes operadores, multinacionales gigantescas, que han sufrido mucho durante la pandemia porque su negocio se basa en el volumen masivo para ser rentables. De ahí el aumento de los costes del servicio. Todo ello, con el agravante de que ambas cuentan con fondos inversores privados equity no industriales, que lo que buscan son beneficios muy a corto plazo y el incremento de valor de la compañía para volver a venderla lo antes posible. Es decir, no hablamos de fondos industriales con un proyecto a medio largo plazo que busquen asentarse y aportar valor añadido".

En este escenario, "el sector de la carga aérea necesita handlers con una visión y una inversión industrial y menos enfocada a los objetivos de un



La gestión de la carga aérea es muy compleja, debido a la gran cantidad de datos que se manejan en cada envío. Por ello, la digitalización es una necesidad de este sector para lograr una mayor automatización de los procesos. De esta forma, se conseguirá una carga aérea más rápida y eficiente

Jesús Sánchez
DHL Express España

equity, para darle una estructura más estable y enfocada al servicio", añade Bagen.

Por su parte, Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, recuerda que la metodología de trabajo de Foro MADCargo está basada en la colaboración entre todos los componentes de la

industria de la carga aérea y también en la interlocución con las administraciones y organismos reguladores para llegar a acuerdos con los que resolver los problemas. No obstante, "en el caso de la carga aérea hemos sufrido históricamente la falta de conocimiento/reconocimiento por parte de las autoridades (y la sociedad en general) que han mantenido el foco en otros modos de transporte o al hablar de transporte aéreo solo han pensado en el pasaje, olvidándose de la carga".

"Afortunadamente esto está cambiando. Tenemos muchas esperanzas tanto en la puesta en marcha de la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea en el seno del MITMA, como el acuerdo con la Comunidad de Madrid para desarrollar Madrid como nodo logístico global. Se trata de reforzar por un lado la conectividad y la excelencia operativa del aeropuerto y por otro desplegar todo el potencial multimodal de la región para dar servicio a cadenas de suministro intercontinentales", opina Cuéllar.

Asimismo, el experto sabe que el logro de una "calidad excelente" que permita al sector ser competitivo es bastante complejo "y creemos que solo puede venir por un conjunto de medidas acordadas por todos los involucrados en los distintos retos que ya





Considero que el servicio está masificado y que tiene problemas estructurales muy grandes (...) El sector de la carga aérea necesita handlers con una visión y una inversión industrial y menos enfocada a los objetivos de un equity, para darle una estructura más estable y enfocada al servicio

Ricardo Bagen
Air Cargo Club

hemos mencionado, incluyendo, por supuesto, dentro de los procesos administrativos lo referente a los servicios de inspección en frontera, que hoy por hoy son un claro punto débil”.

RESPUESTA DIRECTA

Ante estas demandas, y preguntado por la reclamación del Puesto de Control Fronterizo (PCF) único o una Agencia Única de inspección especial, así como la mejora de la operativa handling, Tomás Vázquez, director de Carga de Aena, afirma que: “Los operadores de las Terminales de Carga no reclaman un PCF único en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid –Barajas, ya que su existencia produciría sin duda un mayor coste en la operativa y un mayor plazo en la entrega de las mercancías sometidas a inspección. No debemos olvidar que en este aeropuerto y en el Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, Aena no es la gestora de los Centros de Inspección Fron-



En cuanto al funcionamiento de los agentes Handling de Terminal de Carga, conviene recordar que es un sector totalmente liberalizado y que, en el caso de los principales aeropuertos españoles, se presta por varios agentes en libre competencia, por lo que la operativa de las terminales de carga funciona de forma eficiente”

Tomás Vázquez
Aena



(+34) 961 609 929
comercial@anexalogistica.com

ANEXALOGISTICA.com

somos

el eslabón

que completa

tu cadena logística



Aportamos soluciones de transporte y logística desde el año 2000.

En ANEXA LOGÍSTICA te ayudamos a mejorar el desarrollo de tu actividad comercial con el mejor servicio logístico integral.

teriza existentes y que si esa demanda existiera entre los agentes handling, estos ya hubieran creado unas instalaciones únicas, comunes para todos ellos”.

No obstante, añade Vázquez, “Aena siempre se ha mostrado favorable a trabajar con los operadores económicos y los servicios de inspección para facilitar, en lo que es de su competencia, la prestación de los servicios. En cuanto la posible agencia única es un tema que compete a la Administración General del Estado”.

Por último, en cuanto al funcionamiento de los agentes Handling de Terminal de Carga, “conviene recordar que es un sector totalmente liberalizado y que, en el caso de los principales aeropuertos españoles, se presta por varios agentes en libre competencia, por lo que la operativa de las terminales de carga funciona de forma eficiente”, concluye el director de Carga de Aena.



Los transitarios aéreos no dudan en hablar de la mala gestión de las empresas handling en los aeropuertos.



**Embalaje industrial,
protección y lashing de mercancías
Servicios logísticos y marítimos
Almacenaje y depósito**

**EMBALAJES
CANTABRIA, S.L.**

ZONA
NORTE/CENTRO
CANTABRIA

ZONA
LEVANTE/SUR
SAGUNTO (VLC)

www.embalajescantabria.com

**EMPRESAS
MASIQUES
1890**

TRADICIÓN Y CALIDAD DE SERVICIO DESDE 1890

CONSIGNATARIOS DE BUQUES – ESTIBADORES PORTUARIOS
OPERADORES LOGÍSTICOS – AGENTES DE ADUANAS
ASESORES DE COMERCIO EXTERIOR – TRANSPORTISTAS – FORWARDERS

www.masiques.com



El estudio abordará la creación de un Plan de Promoción de la Actividad de Carga Aérea en España y de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Zaragoza y Vitoria. 

AENA BUSCA LAS PRIORIDADES ESTRATÉGICAS DE LA CARGA AÉREA

Con el objetivo de definir las actuaciones que permitan el desarrollo de la carga aérea en España, la consultora GPA está desarrollando, desde hace unas semanas, un estudio que va a permitir definir una nueva hoja de ruta para el sector de la carga aérea en España.

El contrato, adjudicado por Aena a GPA por un importe de 188.000 euros, pretende definir las actuaciones estratégicas más adecuadas para el desarrollo de los tráficos de carga aérea en los aeropuertos de la red de Aena, teniendo en cuenta tanto el mercado actual como las tendencias futuras, de forma que, según Aena, "se asegure un crecimiento sostenido, por encima del global europeo, inversiones rentables y un uso efectivo de los recursos".

El plazo de ejecución del estudio son seis meses y se espera que pueda permitir a Aena implantar una sólida estrategia de desarrollo del sector de la carga aérea.

Las seis líneas maestras que debe desarrollar el estudio son:

- 1** El análisis del mercado actual de la carga aérea: se pretende un análisis, a nivel internacional, europeo y nacional con especial atención a las tendencias observadas en el corto y medio plazo.
- 2** La situación actual de los cuatro aeropuertos principales de carga (Madrid, Barcelona, Vitoria y Zaragoza): se persigue identificar posibles mejoras en los procesos físicos y documentales; definir un sistema de indicadores de calidad; y analizar posibles nuevas medidas de digitalización.
- 3** El análisis de los principales aeropuertos competidores: se busca su identificación, el análisis de la calidad de sus servicios y el estudio de los aeropuertos de referencia en la actividad de carga, el modelo de negocio de sus agentes handling de carga y los costes para las compañías aéreas por operar mercancías en estos aeropuertos.
- 4** La identificación de actuaciones estratégicas de mejora: el estudio elaborará una propuesta de actuaciones estratégicas a abordar por Aena, con la participación en su caso de otros actores intervinientes, siempre actuaciones priorizadas en función de la estimación de su beneficio frente al coste/dificultad.
- 5** El desarrollo de un Plan de Promoción de la Actividad de Carga Aérea en España y de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Zaragoza y Vitoria para su uso como herramienta de promoción de la actividad: se identificarán las compañías aéreas y empresas objetivo a las que presentar un caso de negocio lo suficientemente robusto como para que consideren el inicio o el incremento significativo de su actividad en alguno de los cuatro aeropuertos principales.
- 6** El estudio de las mejoras que posibiliten que nuevos aeropuertos se incorporen a la actividad de la carga aérea: se identificarán aquellos aeropuertos medianos de la red que posean potencial para un cierto desarrollo de la actividad de carga aérea para, a continuación, presentarse un plan detallado de desarrollo de negocio de la carga aérea para cada uno de ellos, identificando las principales actuaciones a realizar para mejorar su posición competitiva, los recursos necesarios y los resultados que se podrían llegar a obtener.



Muchas empresas participan activamente en foros y canales que contribuyen al desarrollo de la carga aérea de España. 

DIÁLOGO Y COLABORACIÓN, EN EL ADN DE LA CARGA AÉREA

LOLI DOLZ

La industria aérea y su cadena de valor apuestan por el diálogo y la cooperación para la resolución de las incidencias que van surgiendo. Muestra de ello son los foros que se han ido creando para dar respuesta a las necesidades del día a día de la actividad. Gracias a esta diligencia colaborativa y activa, las incidencias de la pandemia se resolvieron con agilidad. El sector demostró su resiliencia.

Por ello, la colaboración de las asociaciones profesionales con la Administración es fluida. "La participación en foros es una de las principales actividades de FETEIA y lo es por convencimiento. La posición de FETEIA siempre ha sido y sigue siendo la del diálogo y la cola-

boración tanto con la Administración, como con los demás actores de la cadena de suministro – explica Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA-. FETEIA lleva el diálogo y la colaboración en su ADN, por lo que para nosotros es una obligación participar y dar voz a nuestras empresas en todos aquellos foros que nos resulta posible".

Es por ello, que participan en múltiples foros, como el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el Observatorio de Servicios Portuarios, la Asociación Española del Transporte Marítimo de Corta Distancia, los Comités de Facilitación de Carga, la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea y el grupo de digitalización de los documentos de transporte, además de la interlocución directa con



FETEIA lleva el diálogo y la colaboración en su ADN, por lo que para nosotros es una obligación participar y dar voz a nuestras empresas en todos aquellos foros que nos resulta posible

Carlos Arauz
FETEIA-OLTRA



Vista general de la primera reunión de la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea que tuvo lugar en marzo con la presencia de más de 20 organizaciones y administraciones. 

todas las Administraciones, tanto a nivel local, como nacional e internacional.

“Este tipo de foros siempre resulta positivo, especialmente porque se encuentran en él las administraciones competentes, que serán las que marquen la pauta del sector. El hecho de que existan foros de interlocución directa y del que puedan salir las propuestas que determinen el presente y el futuro del sector siempre son buenas noticias. Esperamos que entre todos podamos aprovecharlo”, opina el portavoz de FETEIA.

“Además, este año celebramos el Congreso en Algeciras, que servirá como punto de encuentro y para establecer nuevas estrategias y seguir con fuerzas renovadas”, recuerda Arauz.

Por su parte, Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, es todavía más contundente: “El nombre de nuestra asociación incluye la palabra ‘Foro’ porque desde su constitución nos hemos volcado en facilitar el diálogo entre las distintas partes interesadas en la carga aérea. Del diálogo nace el conocimiento de las razones de las partes, la posibilidad de llegar a entenderlas y, probablemente, de alcanzar acuerdos”.

Foro MADCargo mantiene una



Es fundamental hacer ver a quien tiene la palanca de la inversión pública la importancia de nuestros aeropuertos y zonas logísticas de desarrollo

*Nacho Ruiz
Gen-Air*

amplia agenda de encuentros: algunos solo para socios e invitados, otros abiertos a toda la industria y también los hay en forma de grupos de trabajo con otras asociaciones con intereses en la carga aérea.

“Nuestro evento público principal es el ‘Madrid Air Cargo Day’ al que solemos invitar representantes de otros países para aportar la visión internacional. También preparamos jornadas técnicas sobre aspectos concretos de la carga aérea. Por supuesto, adicionalmente participamos

en eventos de otras organizaciones con las que mantenemos acuerdos de colaboración”, detalla Cuéllar.

En cuanto a encuentros internacionales, el Foro participa en el Congreso de ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe) con el fin de promocionar Madrid como plataforma logística de Latinoamérica en Europa. “Igualmente, con ALACAT hemos llegado al acuerdo de realizar anualmente, durante las jornadas Madrid Platform, un Encuentro de Operadores Logísticos Iberoamericanos cuya primera edición será el año 2023”, confirma el presidente de Foro MADCargo.

MESA DE COORDINACIÓN

Y sobre la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea, “desde nuestra empresa tratamos de participar en todos los foros y canales que contribuyan al desarrollo de la carga aérea de España. En este caso, a través del Foro MADCargo y el ACC se está consiguiendo que las administraciones sean conscientes de la importancia de la carga aérea y empiecen a participar en mesas y acuerdos. Es fundamental

hacer ver a quien tiene la palanca de la inversión pública la importancia de nuestros aeropuertos y zonas logísticas de desarrollo. No únicamente en el impacto directo que tenemos dentro del PIB local, así como en el fomento del empleo. También a la hora de desarrollar industrias auxiliares, ofrecer canales de venta adecuados a los cargadores, hacer más competitivos nuestros productos, etc.”, opina Nacho Ruiz, commercial manager de Gen-Air.

“Todo lo que sea dar a conocer la carga aérea, y el sector en general, siempre suma. En este sentido, la mesa de Coordinación de la Carga Aérea aporta mucho valor para promocionar la carga aérea en España y el Hub de Madrid, como un Hub clave por su ubicación estratégica para conectar Asia y Europa con América”, valora Fernando Terol, director general de IAG Cargo para España.



La mesa de Coordinación de la Carga Aérea aporta mucho valor para promocionar la carga aérea en España y el Hub de Madrid, como un Hub clave por su ubicación estratégica para conectar Asia y Europa con América

Fernando Terol
IAG Cargo España

Cabe recordar que la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea surge a propuesta de los firmantes del Manifiesto por la Competitividad de la Carga Aérea y se activó el pasado mes de marzo convertida en una de las grandes esperanzas para el impulso de la competitividad sectorial. Desde el Ministerio de Transportes se encuadró la iniciativa en la Estrategia de Movilidad Sostenible, con la oportunidad de aglutinar a todas las administraciones y organizaciones empresariales implicadas en la logística de la carga aérea. Los dos primeros grupos de trabajo que nacen de la Mesa están dedicados a la Transformación Digital y a la Promoción de la Carga Aérea.

En el primer encuentro, el Ministerio presentó las líneas generales del Programa de Apoyo a la Carga Aérea en el que está ya trabajando, que incluye un Observatorio, la implantación de la propia Mesa y el proyecto del CCS impulsado por Aena.

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

El Centro de conocimiento del clúster portuario líder del Mediterráneo

Innovación Formacion Investigación aplicada

- Mercado marítimo portuario**
- Planificación y gestión portuaria**
- Logística portuaria**
- Transformación digital**
- Integración puerto-ciudad**
- Seguridad y protección**
- Sostenibilidad y transición energética**

www.fundacion.valenciaport.com

NAEKO LOGÍSTICS

LOGÍSTICA LÓGICA

www.naeko.es

EL SECTOR DEMANDA FORMACIÓN ESPECIALIZADA

LOLI DOLZ

La demanda de profesionales especializados se está convirtiendo en una necesidad transversal de todos los eslabones de la cadena logística y, evidentemente, el sector aéreo no es ajeno a esta problemática.

Como explica Francisco Rizzuto, director de Carga de IATA, los perfiles más demandados en la industria continúan siendo aquellos que son obligatorios desde el punto de vista regulatorio y normativo. Por ejemplo, en mercancías peligrosas, seguridad operacional (safety), seguridad externa (security) y todos aquellos perfiles con los cuales las empresas necesitan contar para poder operar.

“Sin embargo, desde hace algunos años existe una creciente demanda a nivel global en cursos de formación especializada. Por ejemplo, en transporte aéreo de productos farmacéuticos con temperatura controlada, de animales vivos y de productos perecederos. Y esto se debe básicamente a que aquellas industrias usuarias del transporte aéreo son las que indirectamente empujan a la industria de la carga aérea a especializarse e invertir en



Desde hace algunos años existe una creciente demanda a nivel global en cursos de formación especializada.



La principal prioridad en 2022 de IAG Cargo es seguir desarrollando su negocio online y brindar a los clientes el servicio que demandan y necesitan. 

formación -indica Rizzuto-. Además, requieren que la industria de la carga aérea demuestre esa especialización formalmente a través de diplomas académicos (no sólo con la experiencia acumulada de años como sucedía anteriormente). Y eso es muy bueno”.

Otra de las circunstancias que están evolucionando -para bien- es la forma en la que el capital intelectual se hereda dentro de la empresa. “Antes era muy común que cuando preguntabas a alguien por qué realizaba un proceso de tal forma te respondía que lo hacía así porque su supervisor se lo había enseñado así hace años y así lo había hecho toda la vida”, confirma el director de Carga de IATA.

Hoy el nivel académico de la formación recibida “y por tanto el nivel de nuestros profesionales mejora su calidad de conocimientos. Y por ello, aquellos perfiles demandados, no por obligatoriedad regulatoria sino por requerimientos de los usuarios, son de nivel gerencial y dirección ejecutiva, ya no solamente operativo. Es decir, vemos una transición de impartir enseñanzas vía tradición oral a una formación especializada formal y académica. Un ejemplo muy claro es el sector farmacéutico gracias al cual hoy en día las principales líneas aéreas, ground handlers y empresas transitarías que transportan productos farmacéuticos con temperatura controlada de forma seria tienen su propia división especializada con una dirección global, gerentes regionales, especialistas en calidad, especialistas en gestión y análisis de riesgos, y especialistas en operaciones”.

FORMACIÓN DESDE EL SECTOR

Un ejemplo de la acción directa del sector sobre los curriculums formativos es la implicación de agentes como es el caso de Foro MADCargo que ha puesto en marcha, junto con la Universidad Camilo José Cela y con IATA, el “Programa Avanzado en Gestión de Carga Aérea”. Este es el primer



Vemos una transición de impartir enseñanzas vía tradición oral a una formación especializada formal y académica

Francisco Rizzuto
IATA

título universitario de la industria al que podrán acceder posgraduados y profesionales con experiencia en empresas de la industria de la carga aérea, exportadores/importadores y otros profesionales que desarrollan su actividad en organizaciones del sector logístico y deseen adquirir una formación específica en carga aérea.

Además, junto a este programa, “desde MADCargo Academy también impartimos otros cursos para aumentar la profesionalización del sector. Estas formaciones las hemos puesto en marcha a petición de nuestros socios, porque es cierto que faltan profesionales, pero también ocurre que muchos de los que están ya trabajando en el sector necesitan reciclarse o recibir



Para potenciar los programas formativos es esencial que las administraciones públicas apoyen estos cursos mediante ayudas y subvenciones de forma que se hagan lo más asequibles posible a empresas e interesados

Jesús Cuéllar
Foro MADCargo

una formación complementaria que les facilite una visión amplia y completa de lo que es nuestra industria”, advierte Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo.

Para potenciar los programas formativos, “es esencial que las administraciones públicas apoyen estos cursos mediante ayudas y subvenciones de forma que se hagan lo más asequibles posible a empresas e interesados”, reclama Cuéllar.





DHL apuesta por una mayor rapidez en los envíos a cualquier destino, siendo más sostenibles y eficientes energéticamente. 

SOSTENIBILIDAD, CONECTIVIDAD, MODERNIZACIÓN Y SEGURIDAD: EL FUTURO DE LA CARGA AÉREA

LOLI DOLZ

El futuro de la industria inevitablemente pasará por dar respuesta a los retos que la economía mundial y el propio sector se han marcado en el horizonte próximo de 2030, por lo que asuntos como la sostenibilidad, la seguridad, la eficiencia de las operaciones, la conectividad, los hubs y la transformación digital aparecen ya en la hoja de ruta de los principales agentes y administraciones.

“Definitivamente el futuro de la carga aérea está en las nuevas generaciones. Más allá de continuar

avanzando en proyectos de digitalización y sostenibilidad de la industria de la carga aérea, sigo creyendo que el cambio más importante debe darse en la profesionalización del sector. Y ello es posible con la formación de las nuevas generaciones de profesionales”, opina Francisco Rizzuto, director de Carga de IATA.

“Sólo debemos pensar que aquellos jóvenes que han nacido en la era digital de los teléfonos móviles son los mismos jóvenes que en los próximos 5 ó 10 años serán los CEOs y líderes de las empresas de nuestra industria; y son quienes realmente pueden hacer

que la digitalización y la sostenibilidad del sector sean realmente viables y de forma sencilla. El verdadero objetivo de nuestra generación hoy en día es lograr atraer esos jóvenes talentos hacia nuestra industria”, añade Rizzuto.

Asimismo, como subrayan los expertos como Carlos Arauz, presidente de la Comisión Aérea de FETEIA-OLTRA, “el futuro de la carga aérea pasa por la sostenibilidad, la modernización y la seguridad”. “Sostenibilidad y conectividad”, agrega Nacho Ruiz, commercial manager de Gen-Air.

IAG Cargo sigue reforzando su presencia en Occidente y ya ofrece ocho destinos a EE. UU. desde Madrid. 



Es más, detalla el presidente de Foro MADCargo, Jesús Cuéllar: "Si tuviera que simplificar diría que el futuro de nuestra industria pasa por ser competitiva, sostenible y muy centrada en trabajar de la mano y aportar soluciones a los principales sectores cargadores de nuestro país (moda, industria farmacéutica, perecederos, electrónica y aparatos médicos) sin olvidarnos en ningún momento de los requerimientos específicos del gran motor de crecimiento que significa el comercio electrónico".

Por su parte, Daniel Merino, director general de Portel, comenta que, desde su punto de vista, el futuro "pasa por ser capaces de competir con otros medios de transporte, aproximando costes de transporte lo más posible, pero manteniendo las ventajas inherentes al avión, para lo que no hay que perder de vista el crecimiento sostenible, innovar estableciendo procesos menos contaminantes y, por supuesto, desde la digitalización y armonización de todos los procesos de la cadena. Pero, sobre todo, el futuro de la carga aérea pasa porque su comunidad tome conciencia de grupo y actúe de forma unánime, así como una buena predisposición en la toma de decisio-



El futuro de la carga aérea pasa porque su comunidad tome conciencia de grupo y actúe de forma unánime, así como una buena predisposición en la toma de decisiones que apuesten por la búsqueda de soluciones para todos y no de forma individualizada

Daniel Merino
Portel

nes que apuesten por la búsqueda de soluciones para todos y no de forma individualizada.

NUEVOS SERVICIOS

Mientras, para IAG Cargo la principal prioridad en 2022 "es seguir desarrollando nuestro negocio online

y brindar a los clientes el servicio que demandan y necesitan para que sus negocios puedan tener éxito y seguir creciendo. Esto significa continuar invirtiendo en nuestras operaciones e instalaciones, trabajar estrechamente con las aerolíneas del Grupo IAG para contar con una robusta red y una mayor capacidad, y mantener nuestro enfoque en la digitalización por todo lo que he comentado anteriormente".

Y para DHL, las principales novedades, a corto plazo, pasan el uso del combustible de aviación sostenible (SAF), que "es una clave fundamental para el futuro, que nos permitirá reducir nuestra huella de carbono". Asimismo, "la electrificación de la red aérea y de la distribución terrestre en un futuro a medio plazo es otro de los proyectos que consideramos fundamentales para el sector", explica Jesús Sánchez, director general de Hubs & Gateways de DHL Express España.

"Ofrecer mayor rapidez en los envíos a cualquier destino, siendo más sostenibles y eficientes energéticamente, tanto en las instalaciones donde se procesa la mercancía como en el transporte de la misma es el futuro de la carga aérea", concluye Sánchez.



TOP TRANSPORTE AÉREO

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	DHL EXEL SUPPLY CHAIN SPAIN SL	372.717	404.343	-7,82	7.392	6.959	6,22	10.809	7.442
2	DHL EXPRESS SPAIN SLU	361.777	356.610	1,45	10.579	10.796	-2,01	13.962	7.932
3	SWIFTAIR SA	174.668	179.694	-2,80	-1.478	-2.661	n.s.	10.552	-824
4	BINTER CANARIAS SA	123.097	209.163	-41,15	-20.611	26.160	n.s.	-8.188	-14.340
5	FEDEX SPAIN SLU	120.402	130.353	-7,63	3.114	2.869	8,53	4.540	2.213
6	GESTAIR SA	84.894	123.276	-31,13	845	1.365	-38,11	990	629
7	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES SA	62.936	36.275	73,49	4.663	2.317	101,24	4.711	3.492
8	WORLDWIDE FLIGHT SERVICES SERV. AEROP. SA	50.734	82.033	-38,15	214	11.483	-98,14	2.078	125
9	GENERAL AIRLINE SERVICES SL	45.840	33.195	38,09	1.918	304	531,41	1.964	1.443
10	CORPORACIÓN YGNUS AIR SA	31.571	20.108	57,01	-196	-354	n.s.	1.873	-149
11	A. D. AIR CARGO BUSINESS SA	28.172	18.988	48,37	3.234	1.193	171,05	3.372	2.444
12	TOP FREIGHT SOLUTIONS SL	21.697	25.401	-14,58	3.489	3.201	8,99	965	3.250
13	GROUNDFORCE CARGO SL	14.386	23.661	-39,20	2.432	5.530	-56,02	2.668	1.825
14	AERÓDROMO DE LA MANCHA SL	11.622	11.463	1,39	445	106	318,86	548	320
15	COMPAÑÍA AÉREA DE NAVEGACIÓN ALAIRE SL	11.262	12.050	-6,53	2.882	2.582	11,61	2.979	2.159
16	ACCIONA AIRPORT SERVICES SA	9.800	29.851	-67,17	-9.900	-8.718	n.s.	-8.279	-7.426
17	GLOBAL AVIATION SERVICES CARGO SL	8.372	4.940	69,48	15	135	-88,88	16	11
18	CRS AIRLINE'S REPRESENTATIVES SL	7.290	9.777	-25,44	393	335	17,25	498	305
19	AIRWORKS HELICOPTERS SL	6.298	4.071	54,72	436	1.168	-62,69	897	372
20	HELI-TRANS PYRINEES SL	5.955	5.535	7,58	-98	2.217	n.s.	3.026	-74
21	FLIGHTLINE SL	5.917	5.585	5,94	-43	176	n.s.	123	-61
22	TRANSPORTE AÉREO MAR DE VIGO SA	5.145	6.552	-21,48	391	213	83,81	399	296
23	TOTAL FRESH SA	4.751	6.471	-26,58	1	33	-97,15	17	1
24	AIR CARGO TRADER SL	4.180	2.601	60,72	173	69	152,01	183	129
25	AVIATION CONSULTING MANAGEMENT SL	3.662	2.660	37,64	136	94	44,91	146	102
26	BRAVO AVIATION SERVICES SL	3.597	3.930	-8,45	396	469	-15,64	399	297
27	ALBATRANS SPAIN SL	3.553	4.637	-23,37	-192	-32	n.s.	-133	-144
28	IAS HANDLING SL	3.440	2.193	56,87	361	-450	n.s.	411	266
29	UNITED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SL	2.685	3.333	-19,43	158	265	-40,37	163	119
30	ARCUS AIR LOGISTIC IBÉRICA SL	2.682	3.858	-30,48	6	35	-82,03	18	5
31	RED CANARIAS DE SERV. AER. (EXTINGUIDA)*	2.572	2.572	n.d.	n.d.	-67	n.d.	n.d.	n.d.
32	RIECO EXTERIOR SL	2.421	2.815	-13,99	9	11	-19,05	25	7
33	EYNORTE ÁLAVA SL	2.348	2.419	-2,92	208	276	-24,42	221	161
34	AEROCARGO AGENTE DE VENTAS DE CARGA AÉREA SL	2.332	2.981	-21,78	140	165	-14,97	144	105
35	SARDO I SUREDA SL	2.329	2.456	-5,14	15	10	45,25	27	11
36	NAEKO HANDLING MADRID SL	2.206	1.752	25,86	326	135	140,87	394	247
37	EYNORTE SL	2.180	2.815	-22,56	252	503	-49,99	277	216
38	SWISSPORT SPAIN AVIATION SERVICES BARCELONA SL*	2.168	2.168	n.d.	n.d.	25	n.d.	n.d.	n.d.
39	METRANSIT GROUP SL	2.161	2.392	-9,64	-81	239	n.s.	187	-97
40	TRANSPORTE MULTIMODAL CANARIO SL	1.903	1.466	29,85	-93	-24	n.s.	-106	-93

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
41	CAPITOL AIRLINE SERVICES SL	1.825	3.808	-52,07	130	298	-56,24	117	98
42	ALASLATINAS COURIER & CARGO SL	1.351	1.484	-8,97	30	1	2.495,03	39	22
43	MAD CARGO SL	1.324	2.189	-39,53	109	152	-28,37	111	82
44	ASTHON CARGO BARCELONA SL	1.317	1.160	13,50	20	29	-31,08	21	15
45	NAEKO HANDLING SL	1.222	893	36,92	173	73	137,17	174	131
46	OPERADOR DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS SL	884	1.442	-38,72	-206	175	n.s.	-189	-154
47	OVERSEAS COURIER SERVICE SA	764	1.176	-35,02	-107	43	n.s.	-91	-80
48	LOGÍSTICA CARGONAM SL	721	123	484,28	28	15	83,32	28	28
49	SWISSPORT SPAIN AVIATION SERVICES LANZAROTE SL*	672	672	n.d.	n.d.	5	n.d.	n.d.	n.d.
50	ARTEGARRA SL	548	508	7,81	-5	18	n.s.	5	-5
51	AEROEXPRES ALICANTE SL	495	641	-22,78	-22	0	n.s.	-10	-16
52	AVIOCARGO SL	451	571	-21,07	-78	-115	n.s.	-78	-78
53	BINTER CARGO SL	427	410	3,97	-28	10	n.s.	-27	-21
54	SWISSPORT SPAIN AVIATION SERVICES VALENCIA SL*	399	399	n.d.	n.d.	5	n.d.	n.d.	n.d.
55	ROMERO TRANSFER & COURIER SL	386	n.d.	n.d.	30	n.d.	n.d.	16	22
56	INSULAR CLASS SL	386	236	63,48	123	38	219,87	165	123
57	MORGAN AIR CARGO SL	299	297	0,79	29	22	32,98	29	26
58	AEROVISIÓN CARGO SL	290	599	-51,48	-183	-54	n.s.	-181	-183
59	EASYCARGO EXPRESS SL	201	225	-10,70	1	0	n.s.	16	1
60	TORRENTS DE GRACIA SLL	183	161	13,78	10	3	241,46	14	7
61	CARGOLINER GLOBAL SL	155	126	23,04	1	-10	n.s.	1	1
62	FVC DE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA BCN XXI SL	152	143	6,23	15	2	586,58	24	15
63	SPLIT WORLDWIDE SL	127	64	99,87	112	53	109,70	112	99
64	ILERDA AIR SL	122	98	23,86	12	21	-42,32	20	9
65	TRANSPORTES MUELAS LOZANO SL	116	185	-37,34	2	-12	n.s.	21	1
66	TRANSPORTES CLACAR SL	112	108	4,14	-1	3	n.s.	12	-1
67	AIR COMPLET SL	111	95	16,25	-6	3	n.s.	38	-7
68	SISTEMA INTEGRAL DE CARGA AÉREA SL	106	118	-10,21	32	0	n.s.	34	26
69	LÍNEAS AÉREAS ALAIRE SL	73	4	1.962,96	-549	133	n.s.	303	-549
70	FERTIORMONT CANARIAS SL	66	537	-87,77	-91	28	n.s.	-76	-68
71	OMEGA CARGO SL	64	44	45,60	2	1	90,51	2	1
72	CORPORACIÓN SERVICIOS EXPRESOS EUROPEOS SL	58	4	1.568,87	26	1	4.944,73	27	22
73	KOMOMBO 2013 SL	58	11	426,99	-190	3	n.s.	-146	-143
74	MOOLOOLABA INVESTMENTS SL	46	36	26,00	12	50	-76,95	24	9
75	CARGO CHARTER SA	41	32	28,57	25	15	69,69	33	19

(*) En las empresas señalizadas con un asterisco se ha incluido el importe neto de la cifra de ventas del último año disponible (2019).

Los diferentes rankings de esta publicación están ordenados según el importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los listados se han generado teniendo en cuenta las empresas que, a fecha de 27 de junio de 2022, habían depositado sus cuentas de 2019 en los Registros Mercantiles, recogidas por la empresa Informa en su base de datos de Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, software que ha servido para la elaboración del ranking, junto a las diferentes ediciones del Quién es Quién en Logística editados por Diario del Puerto. Los años de referencia del presente trabajo son 2020 en comparación con 2019, ejercicios para los que ya se cuenta con una muestra realmente importante de datos en el registro.

Para la elaboración de los rankings se ha puesto como límite las 100 primeras empresas de cada uno de los modos. No aparecen en este listado las empresas cuya matriz está domiciliada fuera de España y sus datos son publicados en sus respectivos países de forma consolidada. Tampoco aparecen aquellas empresas domiciliadas en España pero que pertenecen a corporaciones empresariales con presencia en diversos sectores y que igualmente dan a conocer sus datos de forma consolidada.

Se han mantenido las empresas ya extinguidas pero que en los años 2019 o 2020 tuvieron actividad. Asimismo, a las empresas cuyo importe neto de la cifra de ventas no estaba actualizado a la hora de elaborar estas tablas, se les ha replicado la cifra del último año disponible (2019), entendiendo que de esta forma el ranking se acerca más a la realidad que omitiendo esa empresa en concreto.

INTEGRACIÓN VERTICAL: ENTRE LA CONCENTRACIÓN Y LA CALIDAD DEL SERVICIO



LEILA ESCRIHUELA

Líquido, incierto, volátil, global, resiliente. Conceptos que desde hace ya dos años acaparan la definición del panorama actual y de una cadena logística que ha demostrado con creces estar a la altura de las circunstancias, aunque como todo, con muchas posibilidades de mejorar.

Integración vertical, o verticalización, es otro concepto al que se han acogido determinadas navieras para, justamente, ofrecer un servicio más amplio.

En economía, la integración vertical o verticalización consiste en una estrategia de las empresas a través de la cual integran en su negocio nuevos sectores y/o servicios para potenciar sus soluciones actuales y ganar en

competitividad. En logística, esta tendencia se ha acentuado por parte de grandes navieras con el objetivo de lograr un servicio “end to end”, es decir, ofrecer a los clientes una solución integral sin la necesidad de un tercero. O, dicho de otra manera, es una apuesta por la integración vertical con el afán por dominar todos los eslabones de la cadena logística para, así, integrar en

Ya son numerosas las navieras que han apostado por ofrecer transporte de mercancías aéreo e incluso por ferrocarril. ⬇



un mismo operador un servicio logístico integral puerta a puerta.

En palabras de Albert Oñate, director general de COSCO Shipping Lines Spain, “se trata de ofertar a los clientes otros servicios que se añadan al transporte marítimo”, como el transporte por carretera, ferroviario, despachos de aduanas o incluso almacenaje para, así, “darle al cliente la tranquili-

dad de contar con un único proveedor para varios servicios, simplificándole la gestión de sus envíos”.

Dicho de otra manera, y según Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, “consiste en salirse del negocio tradicional naviero para ir entrando en otras partes de la actividad logística”. Actualmente las navieras lo están haciendo “mediante la adquisición de otras com-

pañías que, en la actualidad, se encuentran no solo en el sector marítimo sino en todos”.

Por su parte, Federico Spinnato, country manager de Ignazio Messina, explica que esta verticalización “es un recurso y tendencia de algunas navieras para hacer más ganancias” y, aunque no todas se decantan por seguir este fenómeno “efectivamente la tendencia es esa”.

Este fenómeno de verticalización acontece de manera paralela con la integración horizontal, es decir, con las adquisiciones y fusiones por parte de las navieras de otras compañías intermediarias que, a pesar de que permite economías de escala para obtener mayores beneficios, parece dejar en jaque a la figura del transitario.

“La verticalización ha alcanzado niveles no conocidos hasta ahora. Hoy en día, estamos en un momento de muchas fusiones y creación de grupos logísticos alrededor de las compañías navieras que están adquiriendo transitarías, aerolíneas, compañías de transporte por carretera, compañías ferroviarias, entre otras, y están entrando en todas las áreas del sector”, explica Enric Ticó.

A pesar de ser un proceso en el que cual están inmersas “la mayoría de las navieras”, apunta por su parte el director general de COSCO Shipping Lines Spain, y teniendo en cuenta la complejidad de estos trámites, “es complicado hablar de porcentajes” para cifrar el nivel de verticalización que se ha alcanzado. Sin embargo, incide Oñate, “hablamos de participar en otras partes de la cadena logística, además de la puramente del transporte marítimo”, como el transporte aéreo o terrestre,





La verticalización es un recurso de algunas navieras para hacer más ganancias; no todas se decantan por este fenómeno pero la tendencia es esa

Federico Spinnato
Country manager de
Ignazio Messina



El objetivo es darle al cliente la tranquilidad de contar con un único proveedor para varios servicios, simplificándole la gestión de sus envíos

Albert Oñate
Director general de COSCO
Shipping Lines Spain

donde el porcentaje “es mucho mayor” que en otras actividades como pueden ser almacenaje o seguros.

Con esta tendencia, las navieras comienzan a entrar en algunos aspectos cuya responsabilidad suele caer en el transitario, como puede ser la financiación de las operaciones y la oferta de servicios anexos al comercio internacional, como son los seguros marítimos. Objetivo: absorber cada paso de la mercancía desde su origen hasta su destino quedando, a priori, poco espacio para la

actividad del transitario.

Por ejemplo, en el caso de los contenedores marítimos, en los que como se ha explicado la naviera actúa como proveedor de servicios para los transitarios, el fenómeno de la verticalización genera una tensión y deja un escenario donde el transitario aparece debilitado debido a una gran capacidad financiera y superior de las navieras. Si en esta integración vertical la naviera cuenta con una empresa que opera en el campo de los transitarios, el panorama se torna aún más complejo.

UN SERVICIO “PEOR” EN UN MERCADO “LIBRE”

Desde FETEIA-OLTRA, explica su presidente, “consideramos que ciertas prácticas distintas de la integración vertical son perjudiciales para el sector y para el mercado en su conjunto, como son las alianzas operativas permitidas por el Consortia Block Exemption Regulation (BER), la política de cesión de equipos, que genera importantes retrasos en la parte terrestre del transporte, o la negativa a trabajar con determinadas contrapartes”. Todo ello, añade Enric Ticó, “determina la prestación de un peor servicio al cliente y el aumento de costes para el consumidor”.

Asimismo, FETEIA-OLTRA quiere dejar claro que “no estamos en contra de políticas de verticalización o cualquier otro tipo de estrategia que lleven a cabo las empresas” y, sobre todo que, como organización empresarial, “no entramos a valorar la estrategia corporativa de las compañías” y, de hecho, “todas aquellas que quieran constituirse como transitario son bienvenidas”.

Ya son varias las asociaciones y entidades del sector que alertan de una afectación en la cadena logística a raíz de esta verticalización, como puede ser la pérdida de libre competencia, fiabilidad o posición de poder por parte de las navieras. Sin embargo, cabe recordar, tal como lo hace Albert Oñate, que “el mercado es libre y los clientes son maduros para contratar lo que estimen más conveniente para sus empresas”.

“Estamos en un sector muy dinámico, con un fuerte crecimiento, y todos debemos acometer cambios continuamente para mantener nuestra competitividad y ofrecer servicios de calidad. No creo que limitar el ofertar un tipo u otro de servicios, sea lo más conveniente para el mercado”, señala el director general de COSCO Shipping Lines Spain.

El Foro Español de Referencia Marítima (FERM) es una de las organizaciones que denuncia este fenómeno dominado, en gran parte, por las navieras. FERM señala que la concentración actual de los proveedores de transporte marítimo en alianzas crea nuevos retos para los Gobiernos y la Comisión Europea "en el difícil equilibrio de asegurar un nivel de competencia que se ajuste a los derechos de los usuarios y mantenga un catálogo de servicios eficiente y competitivo".

En esta línea, desde FERM afirman que este proceso de integración vertical, que absorbe a los operadores logísticos intermedios, "arroja interrogantes sobre la calidad y adaptación del servicio a las necesidades del cliente". En este sentido, explican que la no monitorización de la situación operacional del mercado de transporte marítimo por parte de las Autoridades



Las prácticas restrictivas de la competencia afectan de manera muy negativa a los transitarios y, por ende, a sus clientes

Enric Ticó
Presidente de FETEIA-OLTRA:

o por el Regulador Europeo "podría crear un riesgo de mercancía cautiva que generaría un grave efecto dominó de retrasos y demoras sin que la naviera, convertida en gestora integral de la cadena de transporte desde

el mar hasta la puerta del cliente, dedique los recursos suficientes para garantizar unas mínimas condiciones de transporte eficientes en base a la rapidez, la calidad, la atención y los derechos del cliente".



HOLDING M. CONDEMINAS

PRESIDENCIA Y DIRECCIÓN GENERAL
World Trade Center (WTCB)
Moll de Barcelona s/n
Edificio Este, 5ª Planta
08039 Barcelona
+34 932 954 580
gerencia@ergansa.es
presidencia@ergansa.es

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA

- Flexibilidad de gestión.
- Gran capacidad de almacenaje.
- Aplicamos la tecnología más avanzada.
- Identificación por código de barras.
- Clasificación automática.
- Sistema de reconocimiento de voz.
- Servicio de entrega a domicilio.
- Gestión de picking y packing.
- Manipulaciones y retráctidos especiales.
- Gestión de archivos digitales de datos e imágenes.
- Políticas:
- Calidad ISO 9001.
- Medioambiental ISO 14001.
- Seguridad de la Información ISO 27001.



www.districtcenter.es

DISTRICENTER
Logística a medida

Pol. Ind. Zona Franca - Sector B, calle B, nº 7
08040 Barcelona
+34 932 643 940
districtcenter@districtcenter.es

DISTRICENTER - SABADELL
Passaje Joanot Martorell, 96 - Pol. Ind. Algevasa
08203 Sabadell
+34 937 116 814

DISTRICENTER - MADRID
Avda. Fuenteamar, 19
28823 Coslada
+34 916 746 658

DISTRICENTER - CANARIAS
C/ Santiago Betancor Brito, 3
Urb. Industrial El Goro
35219 Telde (Gran Canaria)
+34 928 700 094



Ibercondor
transportes internacionales y aduanas

Llevamos tus productos a cualquier parte del mundo



Transporte Marítimo



Transporte Aéreo



Transporte Terrestre



Consultoría y Gestión Aduanera

Ibercondor, creados para transportar, desde 1982
Barcelona | Madrid | Valencia

902 09 01 94

info@ibercondor.com | www.ibercondor.com





CMA CGM creó en 2021 su división de transporte aéreo. 

LAS NAVIERAS LLEGAN AL MODO AIRE

En la senda de la integración vertical para ofrecer un servicio puerta a puerta, las navieras buscan oportunidad de negocio también en el transporte aéreo. Es el caso, por ejemplo, de CMA CGM que en febrero de 2021 creó su nueva división de transporte aéreo especializada bajo la denominación de CMA CGM Air Cargo para ofrecer a sus clientes una nueva gama de soluciones "integrales, ágiles y personalizadas". Para ello, y como apoyo a su expansión en el transporte aéreo, la compañía adquirió cuatro aviones de carga Airbus A330-200F de 60 toneladas de carga útil, que entraron en servicio entre 2014 y 2016 y que, con un alcance de 4.000 millas náuticas, conectarán Europa con el resto del mundo.

Según explicó en su momento Rodolphe Saadé, presidente y director ejecutivo de CMA CGM Group, "en respuesta a la creciente demanda de nuestros clientes de soluciones logísticas ágiles, creamos una nueva división dentro del Grupo CMA CGM dedicada al transporte aéreo: CMA CGM Air Cargo". La división aprovecha las asociaciones comerciales con aerolíneas para ofrecer una cobertura global.

Para CMA CGM esta expansión hacia el sector aéreo "es un nuevo hito en el desarrollo estratégico", que tiene como objetivo "proporcionar a los clientes del Grupo una gama complementaria de servicios que abarquen tanto el transporte marítimo como la logística en general".

En este sentido, una de las últimas noticias anunciadas por la compañía es el acuerdo entre CMA CGM y Air France-KLM Group para la creación de una asociación estratégica a largo plazo en el mercado de la carga aérea. Se trata de una asociación "exclusiva", que tendrá una vigencia inicial de 10 años, con la que ambas partes combinan sus redes de carga complementarias, su capacidad total de carga y sus servicios dedicados para construir una oferta aún más competitiva gracias al conocimiento y la presencia global de Air France-KLM y CMA CGM.



TIERRA, MAR Y AIRE

Otro ejemplo es el de Maersk que ha convertido la carga aérea en una solución de su oferta logística de extremo a extremo, y que tiene experiencia en el negocio a través de su marca Damco, aunque desde octubre de 2020 el servicio de carga aérea se ha fortalecido y ampliado bajo la bandera de Maersk.

El rumbo de trabajo de la naviera se enfoca en fortalecer su capacidad de carga aérea, la cual avanza una expansión "multifacética", en la que ampliará su capacidad controlada en parte mediante la compra de dos nuevos B777F y el alquiler de tres cargueros B767-300, que serán gestionados a través de Star Air, la filial establecida en 1987 que gestiona las operaciones de carga aérea de Maersk.

Asimismo, en noviembre de 2021, la compañía danesa alcanzó un acuerdo para adquirir por 554 millones de euros la plataforma alemana de transporte aéreo de mercancías Senator International, que opera en Europa, Asia, Sudáfrica y América. El objetivo: expandir su red aérea global.

Con esta adquisición y esta oferta de servicios, Maersk refuerza su abanico de soluciones que integra logística, marítimo, ferroviario y aéreo.

Con todo ello, Federico Spinato recuerda que este fenómeno se inició cuando las ganancias de las navieras no presentaban las espectaculares cifras a las que estaba acostumbradas, por lo que optaron

por buscar negocio en otros eslabones de la cadena. "Se trata de un circuito, de una filosofía, que comenzó antes de que los fletes subieran al precio actual, cuando estaban en niveles bajos y buscando ganancias

en otros sectores", apunta. Respecto a la afectación que pueden tener todas estas premisas a nivel general en el sector, el director general de COSCO Shipping Lines Spain, explica que a la logística "le

A pesar de que el marítimo lidera el transporte de mercancías, las asociaciones reclaman unas reglas de juego “justas”. 

CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION

Sobre el Consortia Block Exemption Regulation, para FETEIA-OLTRA la gran pregunta es por qué se están permitiendo estas prácticas. “Desde la Unión Europea estamos viendo como las autoridades de los países de nuestro entorno, como Estados Unidos, están adoptando muchas iniciativas para analizar en detalle estas prácticas y frenar las no ajustadas a la legalidad, mediante la aprobación de normas adecuadas”, explica Enric Ticó, presidente de FETEIA, quien asegura que “nos está costando mucho” que las autoridades de la UE ejecuten un análisis adecuado, aun conociendo la opinión de todos los participantes de la cadena logística.

“Es cierto que el sector naviero europeo es líder a nivel mundial, pero necesitamos unas reglas de juego justas”, reclama Ticó.

Desde FETEIA-OLTRA trabajan a todos los niveles y “manteniendo interlocución con europarlamentarias, autoridades portuarias y asociaciones de cargadores”, explica su presidente. Además, a nivel europeo “también estamos trabajando el asunto ante la Comisión Europea, a través de nuestra asociación europea, CLECAT”.

Las demandas de los transitarios españoles “son claras”: poner fin al Consortia Block Exemption Regulation, “que no tiene ningún sentido en este momento”, explica Ticó, así como el “escrutinio de ciertas prácticas que consideramos contrarias a la libre competencia”.



Hoy en día, “la posición de la Comisión Europea no está dando mucho margen para avanzar en un mercado más justo, pero dentro de poco comienza el estudio sobre la posible prórroga del Consortia Block Exemption Regulation, proceso en el que tenemos que dar la batalla”, asegura Ticó.

Para la Federación, algunas de las soluciones que pondría fin a esta situación es la derogación de los consorcios marítimos, la aplicación estricta de la normativa de la competencia a todos los actores del sector y evitar tratos de favor, como la fiscalidad a las navieras internacionales previsto en el Pilar 2 sobre tributación mínima global. “No entramos a valorar la estrategia de expansión de las empresas, pero sí consideramos que debe ser en términos de justa competencia con el resto de las empresas”, apunta Enric Ticó.

afecta el dar un buen servicio” y “no parece importante quien se lo dé”. Además, recuerda que existen diferentes tipologías de clientes y de mercados, los cuales “preferirán

unas opciones determinadas y, en función de sus valoraciones, escogerán unas opciones u otras”, por lo que no existiría afectación negativa en la logística.

ROL ESENCIAL EN LA NUEVA ECONOMÍA

El ritmo al que evoluciona la economía, la logística, el mercado y el mundo en general es más que frené-



Capitol
Airline Services
GENERAL SALES SERVICES AGENT





Su negocio es nuestro negocio










MADRID: 91 748 20 10
madrid@capitol-aircargo.es

BARCELONA: 93 378 84 78
barcelona@capitol-aircargo.es

www.capitol-aircargo.es

tico. Un mundo en el que cada agente y cada actor lucha por asegurar su puesto y su supervivencia en una industria y un sector tan volátil como esencial.

De este modo, además de la adquisición de operadores o empresas, la tendencia de la verticalización lleva a un fortalecimiento de las empresas transitarias propias o a la compra, por parte de las navieras, de grandes transitarias, lo que deja en el aire la evolución a medio plazo de la figura del transitario.

Evidentemente, se presenta un panorama un tanto preocupante para los forwarders, que afirman tener un papel clave, un rol esencial y su propio espacio en este nuevo paradigma de mercado.

Ante la verticalización, surgen numerosas dudas y preocupaciones, como es el caso de la interpretación de hasta qué punto una transitaria va a poder trabajar con plena confianza con una naviera si los datos de sus clientes pueden ser transferidos por esta naviera a su propia compañía transitaria o a la inversa. O también, la posibilidad de que otras líneas navieras no presten servicio a un forwarder por temor a la información que éste pueda trasladar de ellas a su matriz naviera.

De todos modos, la situación lleva a repensar un nuevo enfoque de transparencia y un nuevo planteamiento de la neutralidad en el marco de relaciones que exige el mercado. En todo caso, y parece que todos los agentes y sectores coin-

EL DATO

80%

Según las cifras, las 10 principales líneas marítimas, y sus alianzas, controlan en la actualidad más entre el 80% y 85% del transporte marítimo mundial y la capacidad total. Por lo que los transitarios reflejan su preocupación ante un escenario que, a raíz de la tendencia de las fusiones y las adquisiciones, podría generar un mayor control por parte de las navieras.

ciden en ello, al final de todo es el cliente quien decide por qué modelo opta y, por ende, cuál será la tendencia que se abra camino.

La transparencia es la herramienta más importante en el negocio del transporte marítimo actual y del futuro, una característica que pone en el centro de la actividad a los transitarios, los cuales, deberán ser los administradores de esa transparencia.

TENDENCIA AL VALOR AÑADIDO

En los últimos tiempos, las navieras han mostrado su interés en desarrollar soluciones en la cadena logística de forma integrada y "end to end", es decir, puerta a puerta, con el objetivo de aportar valor añadido a sus clientes. La logística ha sido identificada como un potente motor de crecimiento con una tendencia al alza, y así lo vislumbran también las compañías marítimas, razón por la que se han lanzado a participar en esas adquisiciones y fusiones con la finalidad de ofrecer un abanico más amplio de servicios en la cadena logística.

De hecho, navieras como Maersk y CMA CGM han completado en los últimos años procesos de adquisición de operadores logísticos y transitarias, plataformas de gestión de carga e incluso una aerolínea. Se trata de una tendencia que, fruto de la sólida capacidad financiera del sector, apunta más acuerdos en esta línea.

La consultora Drewry publicó el informe "Container shipping equities-Carrier strategies in 2021", en el que señala que "a medida que la industria del transporte marítimo de contenedores está más concentrada y tiene oportunidades limitadas de ganancias, el enfoque se ha desplazado a los servicios de valor añadido que se ofrecen en torno al transporte marítimo". De este modo, la consultora considera que esta verticalización de las navieras será cada vez más importante en términos relativos.



GreenBox
Shipping

**CARGA NEUTRAL
CONSOLIDADOS AEREOS SEMANALES
VUELOS DIRECTOS A LATINOAMERICA**

Oficinas:
ESPAÑA
Madrid-Barcelona-Valencia
LATINOAMÉRICA
Lima y Bogota

Madrid: +34 91013 3071
Barcelona: +34 93013 0557
Valencia: +34 96007 7758

www.greenboxshipping.es



Con la tendencia de la verticalización, los transitarios alertan de posibles alianzas operativas que juegan en detrimento del sector logístico.



CONSECUENCIAS DE LA INTEGRACIÓN: TRANSITARIOS Y CONSUMIDORES AFECTADOS

LEILA ESCRIBUELA

«Las prácticas restrictivas de la competencia afectan de manera muy negativa a los transitarios y, por ende, a sus clientes, los importadores y exportadores», afirma Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA. «Cada vez estamos teniendo más dificultades para mover la carga, por múltiples motivos, como los continuos Blanck

Sailings o la limitación de espacios y equipos disponibles. Sin embargo, más importante todavía, es que el perjudicado último de todo esto está siendo, y lo será en mayor medida, el consumidor», asegura Ticó.

Por su parte, Federico Spinnato, country manager de Ignazio Messina, explica que esta política que llevan a cabo algunas navieras «puede perjudicar al transitario, porque elimina

este segmento dentro de la cadena logística». En Ignacio Messina, añade, «apostamos y respetamos a los transitarios, y no hay posibilidad de poder omitir esta figura dentro de nuestra estructura de negocio».

Aunque asociaciones como FETEIA-OLTRA no manejan «la información relativa a la cartera de clientes o cifras económicas de nuestras empresas» para medir en números la

afectación de la verticalización de las navieras a la actividad de las compañías transitarias, "existen muchas encuestas y publicaciones de expertos independientes que muestran la existencia de numerosas dificultades operativas e, incluso, la imposibilidad de trabajar con ciertas compañías navieras", apunta Enric Ticó.

Así, según han denunciado diferentes colectivos como el de los transitarios o los cargadores, existen hoy en día numerosas deficiencias en el servicio que prestan las compañías navieras, entre las que destacan las ya mencionadas como las continuas cancelaciones de rutas, las limitaciones de la oferta y la disponibilidad de equipos, así como la imposición de cargos a los operadores por demoras, a pesar de producirse en circunstancias ajenas a ellos.

A ello se suma que los fletes siguen en unos niveles altos, lo que obstaculiza el movimiento de mercancía por parte de las empresas e impacta en la inflación a nivel global, y también, como ya se ha mencionado, a una pérdida de la transparencia en la cadena logística.

En varios de sus comunicados, el Foro Español de Referencia Marítima (FERM) ha alertado que la cadena de suministro "podría estar al límite de la tensión operativa" y que, además, las soluciones para aportar fluidez no llegarán y "penalizarán con más costes a las mercancías que estén más

tiempo en las terminales portuarias, sin un análisis profundo del motivo de su estancia, ni tampoco sin mejorar el flujo de información y transparencia hacia el cliente, ni aparecerán espontáneamente si no se sitúa al cliente y su mercancía en el centro de la ecuación".

Por ello, FERM insiste en subrayar la importancia de considerar como "fuente de riqueza" la mercancía en cada uno de los eslabones de la cadena logística y "no debería ser retenida en ninguna etapa de su viaje, ni acumular costes ni recargos extras cuando el retraso está causado por ineficiencias ajenas al usuario de transporte". Asimismo, denuncian que el transporte

marítimo actúa de manera ineficiente ya que "ignora la voz del cliente" y "conjuga economías de escala con una restrictiva política de oferta de transporte amparada por un marco normativo europeo abstracto que no favorece la transparencia ni monitoriza su impacto en la cadena de suministro".

Ante esta situación, se produce un panorama de "incerteza operacional del transporte marítimo que acumula ya dos años continuados de graves problemas", dejando tras de sí lentitud, incerteza y caos donde, al final, el mayor perjudicado son los usuarios del transporte y, por extensión, la sociedad en general.

FRONTERA "FLEXIBLE" Y ATENCIÓN "PERSONAL"

Albert Oñate, director general de COSCO Shipping Lines Spain, incide en afirmar que los transitarios son clientes de las navieras "desde siempre y lo seguirán siendo sin ninguna duda". Además, "no es una novedad que las fronteras entre los actores de la cadena logística sean flexibles, y esto ha pasado desde siempre", añade Oñate, quien recuerda que lo que va a prevalecer es la satisfacción del cliente "y es a lo que debemos dedicar todos nuestros esfuerzos".

En este sentido, Federico Spinnato, country manager de Ignazio Messina, explica que "las navieras familiares son las que van a tener más éxito" o, en otras palabras, aquellas que tengan un "concepto de negocio diferente". Es decir, "que no se trate de una globalización total, sino atender al cliente de manera personal, dar soluciones logísticas y respetar la figura del transitario", señala Spinnato.



GLOBELINK UNIEXCO, S.L.
International Cargo Wholesalers (NVOCC) desde 1966
 Nuestro compromiso es el servicio. Confíe sus envíos en las mejores manos
In unity we link & Globe

MÁS DE 100 OFICINAS PROPIAS EN 31 PAÍSES

Arabia Saudí · Australia · Bulgaria · China · Costa Rica · Croacia · Egipto · Guatemala · Hong Kong · India · Indonesia · Korea · Kuwait · Malaysia · Mauritius · Morocco · Pakistan · Philippines · Portugal · Qatar · Rumania · Singapur · Slovenia · Spain · Sri Lanka · Taiwan · Thailand · Turkey · UAE · United Kingdom · Vietnam
 y una red global de agentes en los cinco continentes

Globelink Uniexco

Passatge de la Martinica, 2-4 · ZAL BARCELONA · 08040 Spain · T. 932 687 575 · F. 933 199 670

Oficinas en: BILBAO · MADRID · VALENCIA

Miembros de:



Las exportaciones españolas se han incrementado un 23,2% el primer cuatrimestre del año. 

LA SUPPLY CHAIN, EN MANOS DE LA REINDUSTRIALIZACIÓN Y LAS RENOVABLES

ALBA TEJERA

En un contexto de incertidumbre para el comercio internacional como el actual, los cargadores buscan su sitio y todo apunta a que la reindustrialización de sectores estratégicos como el energético o la automoción serán clave para obtener una cadena logística cercana, conectada y sostenible.

Esta es una de las principales conclusiones extraídas por los expertos del sector consultados en este reportaje, que analizan los distintos aspectos que han interferido en el contexto

internacional en los últimos meses y cómo han afectado a cada una de las partes de la cadena logística, desde la fabricación de las mercancías hasta su entrega al comprador final.

Erupción de volcanes, buques encallados, temporales, una pandemia mundial, huelgas en el transporte terrestre de mercancías y conflictos bélicos son, entre otras, las causas de la crisis de suministro y de la situación de incertidumbre que vive el comercio internacional y el transporte de mercancías en estos momentos. Dichos factores obligan al sector logístico a estar permanentemente alerta para

no solo a adaptarse a los cambios sino también a anticiparse a ellos.

Entre las principales consecuencias destacan: el retraso de la llegada de barcos a puerto, el incremento de los fletes en el transporte marítimo y la falta de mano de obra en el transporte por carretera y ferroviario.

El secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council, Jordi Espín, asegura que la pandemia en este momento es ya una excusa que se utiliza para justificar la poca atención al cliente y a la carga. "Las empresas no funcionan mejor a causa de la disrupción y constante deterioro de las cade-



Es vital combatir la desinformación para priorizar los flujos de carga y establecer un pacto nacional de logística y transporte que priorice la carga

Jordi Espín
*Secretario general de Transprime
Spanish Shippers' Council*



Todavía no se han recuperado de los incrementos de los costes de la pandemia y se está creando una inflación a nivel mundial

Rosa Prenafeta
*Directora del Consell d'Usuaris
del Transport de Catalunya*

nas de transporte locales y globales. Ello afecta de manera severa al usuario final en un mal servicio de suministro sincopado y sin previsiones operacionales que sea efectivas", explica.

En cuanto a la afectación de la crisis bélica en Ucrania a la cadena de suministro global, Espín señala que ésta se muestra vulnerable por la incertidumbre, el acopio y "la excusa de tensiones no relacionadas directamente con los tráficlos hacia España, pero sí en el aumento de precios y concentración de medios de transporte".

Más allá de la guerra, Jordi Espín afirma que existe toda una serie de factores que están o afectando a la cadena de suministro global, como son: la falta de palets, las amenazas de paro la "constante victimización" del sector del

transporte que "aun siendo resiliente y suministrando niveles de servicio elevados, no consigue aportar una imagen positiva al emitir una imagen de descontento con el entorno, ni con la defensa del nuevo Real Decreto Ley 3/2022 que nivela el terreno de juego y que todos defendemos y apoyamos"

Mención especial merece el transporte marítimo, al que Espín considera un "capítulo aparte", en el que la no cesión del transporte por parte de las navieras está causando colapsos en las terminales portuarias al no evacuar contenedores de acuerdo con las peticiones de los clientes. "Las navieras se han apropiado del canal de suministro entre la terminal y la puerta del cliente sin tener los medios para gestionar el servicio, hecho que tensiona enorme-

mente los eslabones logísticos posteriores", insiste.

Cada día es una carrera de obstáculos, señala la directora del Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, Rosa Prenafeta. "Cuando no es el precio del transporte marítimo, son los cambios en las Administraciones Públicas en lo que refiere a permisos de importación de algunos productos -como los que se controlan por el Convenio CITES-, las congestiones en los puertos, el precio del combustible, la integración vertical de las navieras o lo que ha anunciado ya alguna naviera -que los embarques se harán a tiempo pero que es posible que sufran una retención en los transbordos-, que hace que la mercancía no tenga una fecha de llegada segura y que se anticipen pagos sin tener la mercancía", detalla.

En este sentido, Jordi Torrent, jefe de Estrategia del Port de Barcelona señala que "antes, que un barco no llegara a tiempo era una excepción. Ahora es al revés. Que un barco llegue a tiempo a cualquier puerto no es lo habitual. Llegan tarde". A esto hay que sumarle problemáticas como la inflación, la subida de precio de los fletes marítimos o la falta de personal formado en prácticamente todas las especialidades del sector logístico, que repercute directamente en la actividad de los cargadores. Por ejemplo, detalla Torrent, "existe una serie de empresas que habían conseguido implementar la intermodalidad en el tráfico de mercancías de tren a barco y viceversa, pero ahora los trenes parados por Guerra Ucrania, pero también por la falta de maquinistas".

ERA DE CAMBIOS

Ante este contexto, el esfuerzo de las empresas importadoras y exportadoras españolas, en estos momentos, pasa por el incremento de los stocks, la diversificación de sus proveedores y una mayor comunicación con los distintos actores de la cadena logística. A

su vez, todo ello, genera una tendencia hacia el cambio y la adaptación por parte de las empresas, que ven una oportunidad en la reindustrialización de sectores estratégicos en Europa y países cercanos.

“Hay empresas que ya están acercando producción a Marruecos, Turquía y el norte Europa. Otras, están repatriando producción directamente. Incluso, algunas más grandes están recuperando y/o haciéndose con el control de sus cadenas, fletando incluso sus propios barcos, como es el caso de Coca Cola o Lidl, entre otras”, explica Jordi Torrent.

No obstante, cambiar las cadenas de suministro no es tarea fácil, advierte el director de Soluciones Internacional en Banc Sabadell, Carles Dalmau, pues “ya lo han intentado históricamente países como Estados Unidos, apostando por cambiar China por Filipinas



Las exportaciones de alimentos se han recuperado del azote de la pandemia. 

y no les funcionó por falta eficiencia”. A pesar de ello, Dalmau señala que el tiempo apremia y “lo que no conseguimos producir más cerca, será más

caro de aquí a cinco años, además, nos llevarán ventaja otros países”.

A este respecto, el subdirector de la Asociación de las Empresas Indus-

sarosa
LOGÍSTICA

C/ De la Báscula, 7
P. I. Reva - Bassa (Sector 12)
E-46394 Ribarroja del Turia. Valencia.
gruposarosa@gruposarosa.com
T. +34 902 444 477
www.gruposarosa.com

mpg
group
**LOGÍSTICA
INTERNACIONAL**

ESPAÑA - BRASIL - COLOMBIA - CHINA - PANAMÁ - PORTUGAL - REP. DOMINICANA



groupmpg.com

mpg@groupmpg.com



Tenemos que pensar seriamente en la relocalización de la industria, dado que es el sector que genera mayor ocupación de manera sostenida en el tiempo

Oscar Puig

Subdirector general de AMEC



Hay que implementar la tecnología con capacidad de predicción, además de apostar por la economía circular alargando la vida del producto

Jorge Roig

Responsable de distribución de vehículo acabado para SEAT y CUPRA



No podemos depender de proveedores tan lejanos como Extremo Oriente, pero los efectos positivos de la reindustrialización se notarán pasados entre cinco y diez años

Emili Sanz

Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona

triales Internacionalizadas (AMEC), Óscar Puig, explica que las empresas abogan por trabajar con prospectiva para intentar anticiparse y preparar

su adaptación, en la medida de lo posible, a aquello que pueda pasar. Es el ejemplo de empresas que han apostado por replicar un mismo modelo en

distintos países, de modo que, si falla la producción en una de sus fábricas, ésta se reubica en otro país.

Lo mismo ocurre con las compañías que trabajan en aumentar sus stocks para poder disponer de ellos en caso de escasez. "Tenemos que ser conscientes de que no estamos en el momento del just in time, estamos en el just in case", advierte Puig. "Esto no es un cambio de era, sino una era de cambios", agrega.

Lo cierto es que "las cadenas son resistentes a roturas de stocks por problemas puntuales, pero no a la consecución de múltiples aspectos como los que ha habido en los últimos meses", apunta el responsable de distribución de vehículo acabado para SEAT, Jorge Roig.

ADMINISTRACIÓN

En cuanto al papel de las administraciones, las demandas son claras: mayor agilidad en el desarrollo de infraestructuras logísticas ya asignadas, especialmente en aquellas relacionadas con el ferrocarril, para aprovechar el potencial logístico del país; y apoyo a la reindustrialización de sectores estratégicos como son el energético o la automoción, a fin de que la cadena logística del futuro sea más cercana y sostenible.

El impulso del ferrocarril es clave, asegura Jorge Roig, tanto en el ámbito de infraestructuras como en la formación de personal, "pues si faltan maquinistas es porque se han dejado de abrir convocatorias para candidatos y hay que tener en cuenta que son procesos largos".

Asimismo, Óscar Puig señala que "empresas, patronales y demás entidades privadas debemos reivindicar a la vez que saber administrar los recursos, pero la administración es quien tiene los recursos y tiene la obligación de hacerlo fácil, debe anticiparse y hacer propuestas. No puede ir por detrás".

Por su parte, Carles Dalmau destaca que los estados deben asumir una planificación que genere las condiciones necesarias para que se genere oferta y demanda para que la industria

pueda trabajar. "Cualquier estad que actúe de forma rápida y contundente, tendrá mejor respuesta para cualquier situación que se presente y obtendrá mejores resultados".

Por su parte, las compañías transitarías demandan una modificación, incluso directamente la revocación, de la normativa que favorece las grandes alianzas entre navieras, a fin de conseguir una regulación del precio de los fletes y agilizar la entrega de mercancías, que está registrando retrasos y penalizaciones -a cargo de los importadores y exportadores- debido al colapso de las propias compañías navieras.

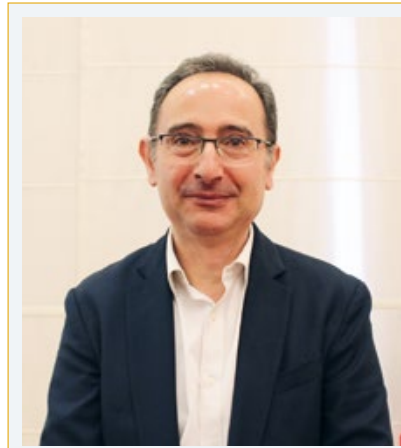
UN FUTURO OPTIMISTA

La realidad es que, a pesar de todo, las exportaciones españolas siguen creciendo y batiendo récords, según el ICEX. Las últimas esta-

dísticas publicadas reflejan que las exportaciones españolas de mercancías han crecido un 23,2% entre enero y abril de este año, situándose 6,3 puntos por encima de la tasa del

mismo periodo del año 2021, que fue de 16,9%, alcanzando los 120.924,5 millones de euros.

Del mismo modo, las importaciones suman 142.735,5 millones de euros en



Cambiar la cadena de suministro no es fácil, lo han intentado países como EE.UU. y no les ha funcionado, pero hay que actuar ya

Carles Dalmau
Director de Soluciones
Internacional en Banc Sabadell

CSP Iberian Rail Services S.L.U.
Soluciones de última milla, que conectan España

Miembro de
CSP Spain
The Port for All

INFOPORT

960 11 54 00
info@infoport.es
www.infoport.es



Un sector clave para Europa es la transición energética. Otro es el de la distribución. Por tanto, hay que encontrar solución a la falta de suelo

Jordi Torrent
Jefe de Estrategia del
Port de Barcelona

EL DATO

23,2%

EXPORTACIONES. Según datos del ICEX, las exportaciones españolas de mercancías han crecido un 23,2% entre enero y abril de este año, situándose 6,3 puntos por encima de la tasa del mismo periodo del año 2021. Del mismo modo, las importaciones suman 142.735,5 millones de euros en los cuatro primeros meses de 2022, un 39,0% más que en el mismo periodo del año anterior y situándose en 28,7 puntos por encima.

Espín señala que “estamos explorando vías de cooperación entre cargadores y transportistas para conectar actividades que mejoren mutuamente las cadenas de explotación en ambos lados”.

Por su parte, Rosa Prenafeta avanza que todo apunta a que, “durante el segundo semestre la dinámica será la misma, aunque ya estamos sufriendo las restricciones de las exportaciones a Argelia”. Optimista también se muestra Emili Sanz que, aunque no ve soluciones a corto plazo para problemas como el de la inflación, apunta que “cualquier conflicto bélico propicia una inestabilidad en precio de combustibles” y confía en que “cuando termine la Guerra de Ucrania los precios del combustible volverán a ser razonables”.



El sector energético está ganando terreno al agroalimentario y el químico, en el primer semestre de 2022.

los cuatro primeros meses de 2022, un 39,0% más que en el mismo periodo del año anterior y situándose en 28,7 puntos por encima al 10,3% de 2021.

Jordi Espín asegura que los volúmenes de movimiento de mercancías

son elevados, aún afectados por el último paro de transporte del mes de marzo, “el problema sigue y seguirá siendo la vulnerabilidad de la cadena de suministro”. En cuanto a las previsiones de cara a los próximos meses

BALEARIA

Transportamos
tus mercancías
como lo harías tú

Servicio diario

Salidas cada día entre la Península y Baleares y entre las islas. En las otras rutas, varias conexiones semanales.

Nuestras escalas son reducidas

Tiempos de escala ajustados para una operativa más eficiente.

Somos los primeros en llegar

Desembarque a primera hora de la mañana, que permite realizar la ida y vuelta en el mismo día.

Ofrecemos logística integral

A través de nuestra empresa logística Baleària Cargo, se permite personalizar el transporte de mercancías en función de las necesidades del cliente.



España destina más del 80% de la producción de vehículos al exterior. 

VEHÍCULOS: TODAVÍA POR DEBAJO DE LOS NIVELES DE 2021

ALBA TEJERA

En base a los últimos datos facilitados por ANFAC, las exportaciones de vehículos han alcanzado hasta abril las 609.369 unidades, lo que supone una caída respecto el año anterior del -16,1%.

En valor, según los datos de Comercio Exterior, la exportación de vehículos alcanza los 14.500 millones de euros en los cuatro primeros meses del año, presentando una reducción del 5,2% respecto al mismo periodo de 2021. Las importaciones también se

han visto recortadas, en este caso en un 4,3%, y su valor total se sitúa en 10.927 millones de euros.

A la vista de estos datos y a pesar de las dificultades del sector, “el automóvil sigue siendo el que más aporta al saldo positivo de la balanza comercial”, destaca la directora del Área Económica de ANFAC, Arancha Mur. En concreto, entre enero y abril, ha alcanzado más de 3.500 millones de euros de saldo positivo.

En cuanto a las previsiones para el segundo semestre, Arancha Mur augura que “muy probablemente el



La crisis de suministro de microchips ha impedido tener una recuperación rápida y esperada de la producción tras los meses más críticos del estado de alarma en 2020

año 2021 cerrará ligeramente por debajo del año anterior tanto en producción, en exportación, como en mercado y, por lo tanto, también afectará a las importaciones". Esto muestra una tendencia descendente desde que comenzaran las dificultades con la crisis sanitaria de 2020 sin que se haya recuperado todavía los niveles pre COVID.

No obstante, Mur recuerda que no son los efectos de la pandemia lo único que está afectando al sector desde el año 2020. La parada de las fábricas en España durante más de tres meses en 2020, generalizada en Europa y el resto del mundo, enlazó con la falta de un componente básico para la electrónica de vehículo como es el microchip. Esto se ha producido como consecuencia de los desequilibrios derivados de la demanda de unos y otros productos electrónicos durante la pandemia. "El resultado es un shock de oferta en el automóvil que hace que el sector, no solo en España sino a nivel mundial, se encuentre con dificultades para abastecer la demanda de vehículos que desde mediados del 2020 comenzaba a recuperarse. A esto debe añadirse ahora la Guerra de Ucrania", detalla Mur.

Así, la crisis de suministro de microchips ha impedido tener una recuperación rápida y esperada de la producción tras los meses más críticos del estado de alarma en 2020. De hecho, la producción española, en niveles parecidos a lo que está sucediendo en otros países productores europeos, es casi un 30% inferior a la producción de 2019. Evidentemente, señala Mur, "esto está condicionando nuestras exportaciones de vehículos, ya que España es un país con vocación exportadora, donde más del 80% de la producción se destina al exterior".

En relación con el conflicto bélico, Arancha Mur explica que tanto Rusia como Ucrania son dos países ricos en determinadas materias primas necesarias para el automóvil, así como de



Muy probablemente el año 2021 cerrará ligeramente por debajo del año anterior tanto en producción, en exportación, como en mercado y, por lo tanto, también afectará a las importaciones

Arancha Mur
Directora del Área
Económica de ANFAC

algunos componentes. "Esto afecta tanto a la cadena de suministro, siendo un cuello de botella más para la producción, como a los costes, ya que los fabricantes se ven obligados a buscar proveedores alternativos", agrega.

Por tanto, debe tenerse en cuenta que el contexto económico no es favorable y la situación en Ucrania ha ralentizado la tendencia de creci-



El contexto económico no es favorable y la situación en Ucrania ha ralentizado la tendencia de crecimiento en Europa y en España

EL DATO

-16,1%

EXPORTACIONES. Según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), las exportaciones de vehículos han alcanzado hasta abril las 609.369 unidades, lo que supone una caída respecto el año anterior del 16,1%. Dicha cifra se traduce en un valor de 14.500, un 5,2% menos respecto al mismo periodo de 2021. Las importaciones también se han visto recortadas en un 4,3%, y su valor total se sitúa en 10.927 millones de euros.

miento en Europa y en España. Este empeoramiento del contexto afecta al consumidor, que ve mermada su confianza y capacidad adquisitiva ante una elevada inflación, costes energéticos al alza y, en general, menor crecimiento económico esperado. Como consecuencia de ello, concluye Mur, "la demanda interior se ve resentida pero también la de los países de destino de nuestras exportaciones".



La actividad de la industria de la alimentación solo dista en apenas 600 millones de euros de las cifras de 2019. 

ALIMENTACIÓN: EXPECTANTE ANTE LA INFLACIÓN Y LA GUERRA

ALBA TEJERA

Los últimos datos disponibles correspondientes al ejercicio 2021 facilitados por la Federación Española de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB) apuntan a un avance de las exportaciones, tanto en valor como en volumen. La industria ha exportado alimentos y bebidas por un valor de 38.202 millones de euros, aumentando un 6,7% los niveles de las exportaciones, lo cual se traduce en un aumento del 12,2% en términos de valor. El director general de FIAB, Mauricio García de Quevedo, celebra que “a pesar de los desafíos globales, las empresas ven en la internacionali-

zación una oportunidad para mejorar su competitividad y ya son 19.342 las empresas exportadoras”.

Por su parte, las importaciones se han recuperado de la caída del 5,7% registrada el año anterior y, tras el efecto de la crisis del COVID-19, en 2021 se incrementaron un 16% alcanzando los 24.888 millones de euros. Sin embargo, la balanza comercial sigue arrojando un saldo positivo de 13.314 millones de euros, un perfil que se mantiene creciente desde 2008.

En 2022 la industria de alimentación y bebidas, al igual que el resto de los sectores económicos, están afrontando un escenario muy complicado por la coyuntura internacional. Mau-

ricio Quevedo recuerda que el coste energético y el escenario inflacionista están comprometiendo el crecimiento industrial en Europa. “Es necesario que este escenario amaine y, entre medias, que no se cargue más al sector con medidas que lastren aún más a las empresas españolas”, apunta. Y agrega: “los alimentos y bebidas en España son un sector estratégico, por lo que esperamos mantener el ritmo en las exportaciones de cara a final de año, pero hay que trabajar para que el consumo, el turismo o las inversiones no se vean perjudicados a consecuencia de la inflación. La inflación supone una amenaza al consumo, y en el momento en el que este se retrae, la

actividad económica se frena. Después de un escenario de pandemia, no podemos permitir volver a esa situación”.

Según los datos del Informe Económico de FIAB, la industria española de alimentación y bebidas recuperó en 2021 gran parte de su actividad, situándose ya cerca de absorber el impacto de la crisis ocasionada por la pandemia. A este respecto, Quevedo explica que “a pesar de las dificultades que tuvimos en 2021, con limitaciones sobre HORECA, el turismo y la complicada coyuntura internacional, las empresas y los trabajadores del sector hemos realizado un gran esfuerzo que ha permitido amortiguar, en parte, los retrocesos registrados en el año anterior”.

La producción real ha anotado un crecimiento del 5,3% con respecto a 2020, el equivalente a 139.655 millones de euros. Así, el sector de alimentación y bebidas ha podido solventar en gran medida el deterioro causado por las medidas aplicadas para contener la pandemia y su actividad solo dista en apenas 600 millones de euros de las cifras de 2019. Y en el empleo, la afiliación a la Seguridad Social dentro de la industria no solo se recupera, sino que supera los niveles alcanzados en 2019. Así, en 2021 la industria anota una evolución positiva del 2% en el número de afiliados hasta alcanzar un total de 440.600 trabajadores.

No obstante, el director general de FIAB asegura que en el sector preocupan las consecuencias derivadas directamente del conflicto entre Rusia y Ucrania. “No solo por las consecuencias coyunturales asociadas al alza del precio energético y el baile en el mapa de alianzas y proveedores de energía, sino por el descalabro en el mercado de productos que son necesarios para la producción. El aceite de girasol, el maíz, el trigo o los fertilizantes son los mayores afectados, suministros que son muy importantes para la cadena alimentaria”, detalla.



Los alimentos y bebidas en España son un sector estratégico, por lo que esperamos mantener el ritmo en las exportaciones de cara a final de año, pero hay que trabajar para que el consumo, el turismo o las inversiones no se vean perjudicados a consecuencia de la inflación

Mauricio Quevedo
Director general de FIAB

Lo cierto es que la limitación en el acceso a ciertos productos está obligando a muchos países a encontrar nuevas fuentes de suministro, “lo cual tensiona la cadena productiva al ser más los países que intentan acceder a estas materias primas”, apunta Quevedo.

Al mismo tiempo, tanto a nivel nacional como autonómico, surgen diferentes regulaciones que “penalizan directamente”, afirma Quevedo al sector de alimentación y bebidas. Es el caso de la legislación en torno a los envases, detalla, que “sobrepasa” los objetivos europeos, “lastrando la competitividad de las empresas frente a otros países competidores europeos”. “La industria está comprometida con la sostenibilidad, pues su actividad depende en gran medida del medio, pero defendiendo que competitividad y sostenibilidad pueden, y deben, ir de la mano”.

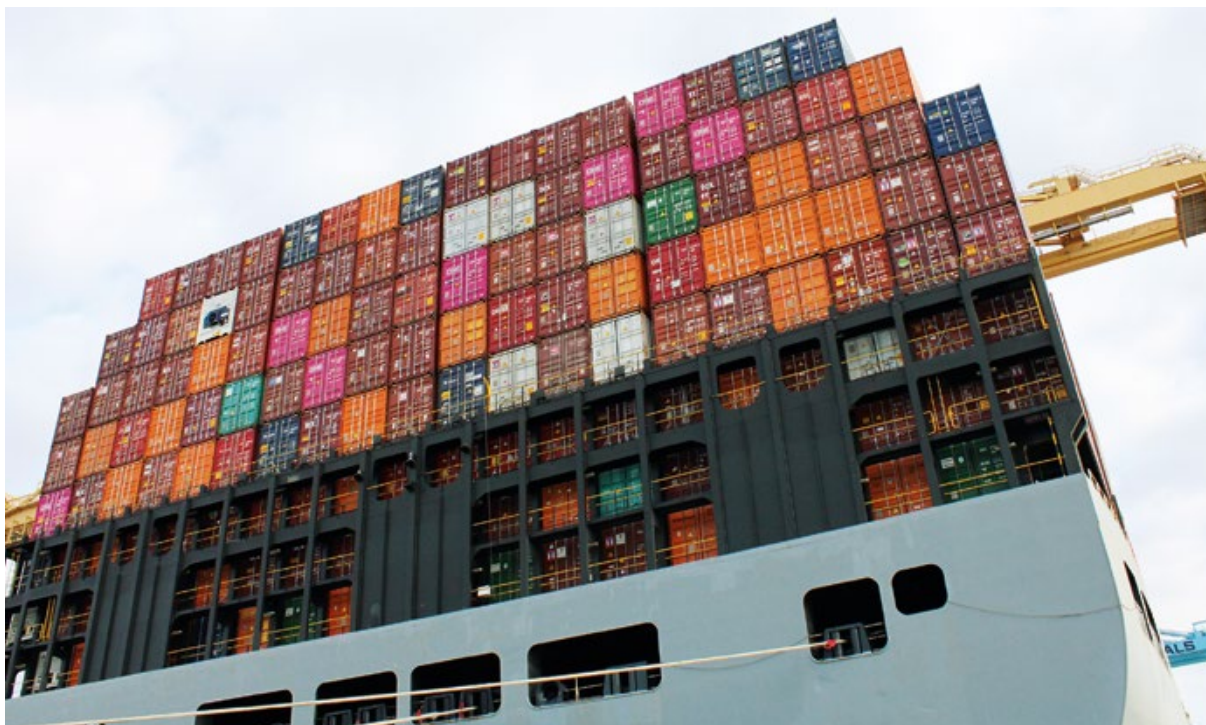
Además, Mauricio Quevedo señala que a menudo el sector es atacado y objeto de bulos, lo que redonda negati-

EL DATO

6,7%

EXPORTACIONES. Según los últimos datos facilitados por FIAB, correspondientes al cierre de 2021, la industria ha exportado alimentos y bebidas por un valor de 38.202 millones de euros, aumentando un 6,7% los niveles de las exportaciones, lo cual se traduce en un aumento del 12,2% en términos de valor. A su vez, las importaciones se incrementaron un 16% alcanzando los 24.888 millones de euros.

tivamente en su reputación y crea gran alarma social. “Hay mucha desinformación en torno a la nutrición y la salud”, asegura, “por lo que es imprescindible que los ciudadanos puedan acceder a una información rigurosa, veraz y transparente”.



Las exportaciones de muebles se incrementan un 8,5% en los primeros cuatro meses de 2022. 

SECTOR DEL MUEBLE: CONTINÚA LA TENDENCIA POSITIVA

ALBA TEJERA

Las últimas cifras oficiales facilitadas por la Asociación Nacional del Mueble para la Exportación (ANIEME), correspondientes al periodo de enero a abril 2022, corroboran que las ventas internacionales del sector del mueble español no han dejado de crecer durante todo el año 2021 a buen ritmo y la tendencia al alza se ha mantenido durante el primer cuatrimestre 2022, aunque con cierta ralentización en el ritmo de crecimiento. Así, los datos de cierre de los cuatro primeros meses del

año registran un aumento del 8,5% con respecto al mismo periodo del año anterior. Por su parte, las importaciones de mobiliario entre enero y abril 2022 han aumentado un 17,3%.

En cuanto a las previsiones, la directora general de ANIEME, Amparo Bertomeu avanza que las exportaciones españolas del sector del mueble mantienen la tendencia positiva de crecimiento. Sin embargo, al cierre del primer cuatrimestre 2022 se observa una ralentización en este ritmo, con lo que “no creo lleguemos a cifras tan altas como en el año 2021 que se cerró con un



Hay empresas que no sólo se han recuperado de la pandemia, sino que han salido reforzadas de ella, logrando incluso crecimientos sobre años anteriores a la COVID-19

fortísimo aumento del 25%. Es difícil dar una cifra concreta como estimación para el cierre de 2022, si bien todo apunta a que se mantendrá en términos positivos", afirma.

Referente a la recuperación de los efectos de la pandemia, Bertomeu señala que no ha sido igual en todos los casos, de hecho, hay empresas que no sólo se han recuperado, sino que han salido reforzadas de ella, logrando incluso crecimientos sobre años anteriores a la COVID-19. "Nuestro sector se ha visto, en general, favorecido por esta crisis, ya que la pandemia ha hecho crecer mucho el ámbito de las reformas, del amueblamiento y la decoración, lo que ha favorecido la venta de mobiliario de todo tipo. No obstante, como en todo, depende de los casos, pues también hay empresas que han cerrado a raíz de la pandemia", detalla.

En lo que respecta a Rusia como destino del mueble español, Bertomeu apunta que la salida del sistema SWIFT de determinados bancos rusos ha afectado a algunas operaciones de exportación en curso, dificultando y en ocasiones paralizando los pagos. Sin embargo, actualmente Rusia no es uno de los principales mercados del mueble español. De hecho, "al cierre del primer cuatrimestre del año, Rusia no se encuentra entre los 25 primeros destinos de exportación de mobiliario a nivel nacional, como tampoco lo está Ucrania", asegura. Como ejemplo, en el caso de la Comunidad Valenciana, Rusia ocupa actualmente el puesto número 20 del ranking de destinos, con un volumen de ventas de 0,5% sobre el total de mueble valenciano exportado. "Este descenso de Rusia en el ranking afecta especialmente a los fabricantes de mueble de estilo clásico de la Comunidad Valenciana, siendo históricamente Rusia uno de sus principales destinos de exportación", explica Bertomeu.

De todo ello se desprende que, "si bien la guerra afecta a operaciones de exportación puntuales de empresas españolas que tienen clientes o proyectos en la zona, y que pueden verse para-



No creo que a final de año lleguemos a cifras tan altas como en el año 2021 que se cerró con un fortísimo aumento del 25%. Aunque es difícil dar una cifra concreta como estimación para el cierre de 2022, si bien todo apunta a que se mantendrá en términos positivos



Amparo Bertomeu
Directora general ANIEME

lizados y/o pospuestos, a nivel general no esperamos tenga una repercusión importante sobre las exportaciones globales de mobiliario, dado el pequeño volumen de ventas que representan en estos momentos tanto Rusia como Ucrania", insiste la directora general de ANIEME.

En cambio, existen otros factores que preocupan en mayor medida al sector, como son: la inflación, el fuerte incremento del precio de las materias primas, el elevado coste de los fletes y de la energía, la escasez de recursos humanos especializados, etc. "Son factores que repercuten en el coste final del producto y que están afectando a las ventas internacionales en todos los sectores industriales, y el mueble no es ajeno a ello", concluye Amparo Bertomeu.



Hay factores que repercuten en el coste final del producto y que están afectando a las ventas internacionales en todos los sectores industriales, y el mueble no es ajeno a ello

EL DATO

8,5%

EXPORTACIONES. Según los datos facilitados por ANIEME, las exportaciones del sector del mueble registran un aumento del 8,5%, hasta abril de 2022, con respecto al mismo periodo del año anterior. Asimismo, las importaciones de mobiliario entre enero y abril han aumentado un 17,3%.



El 60% de la cifra de negocio de la industria química se factura en mercados exteriores. 

QUÍMICOS, ENTRE LOS PRIMEROS DEL RANKING

ALBA TEJERA

Según los datos más recientes facilitados por la Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE), correspondientes al cierre de 2021, las exportaciones de la industria química crecieron un 21% el año pasado, con un valor acumulado de 44.527 millones de euros al cierre del año. Dicha cifra se traduce en un 279% de crecimiento acumulado durante el año, según la curva de Growth, y del 95% entre 2007 y 2021. Entre los principales destinos destacan: la Unión Europea, que copa el 61,2% de la cuota de mercado; el resto de países europeos, con el 13,3%; Asia, con el 9,1; y América con el 11%.

Por su parte, las importaciones se incrementaron en un 15,7% en 2021, respecto al año anterior, alcanzando un valor de 52.830 millones de euros. En este caso, el crecimiento acumulado es del 191% en el último año y del 71% entre 2007 y 2021. Del mismo modo que en el caso de las exportaciones, los mercados de importación preferidos de España en cuanto a productos químicos son: la Unión Europea, con un 56,7% de la cuota de mercado; el resto de Europa, con el 16,3%; Asia con el 13,9% y América, con el 11,1%.

Desde FEIQUE aseguran que, con sus más de 3.000 empresas, la industria química es uno de los mayores y más consolidados sectores industriales de este país. Su peso como motor

económico de España se traduce en la generación del 5,4% del PIB y del 3,7% del empleo de España, “si sumamos sus efectos indirectos e inducidos”.



La industria química es uno de los mayores y más consolidados sectores industriales de este país, con sus más de 3.000 empresas

Con una cifra de negocios de 77.241 millones de euros, de los cuales casi el 60% se facturan en mercados exteriores -hasta los 44.527 millones de euros- y un peso creciente en países de fuera de la Unión Europea, "el sector químico es el segundo mayor exportador de la economía española, solo detrás del automóvil", afirman desde ANIEME.

Con todo, el sector químico es, según la federación, ejemplo de una industria sólida en la generación de empleo de una elevada de calidad en términos de salario y estabilidad, pues proporciona empleo directo a 208.950 personas, "cifra que supera los 710.430 si contamos los empleos indirectos e inducidos y con un sueldo medio que supera los 38.000 euros y el 93% de contratos indefinidos".

Asimismo, desde FEIQUE destacan que la industria química es

EL DATO

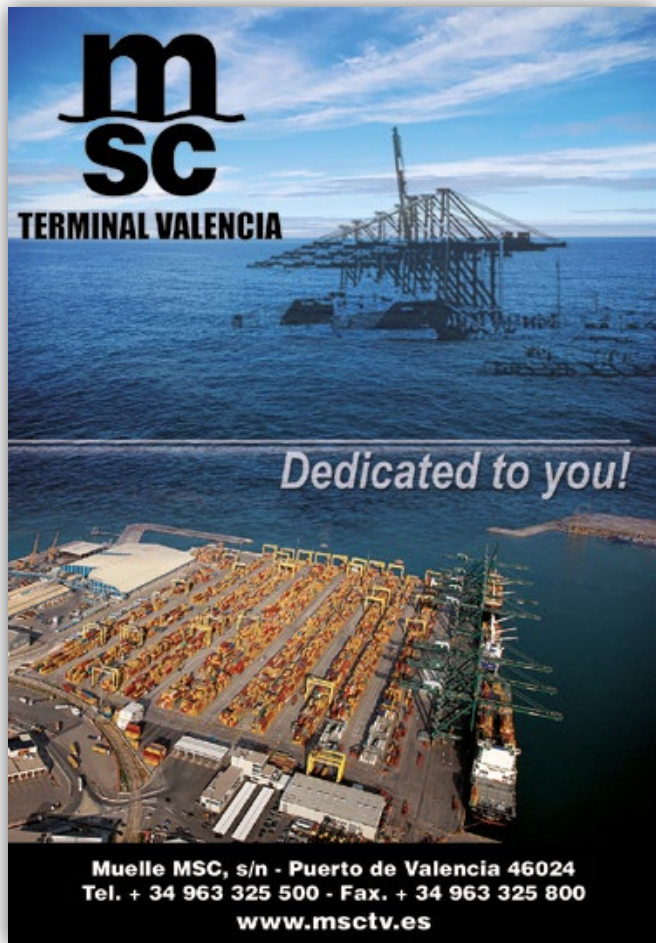
21%

EXPORTACIONES. Según datos facilitados por FEIQUE, las exportaciones de la industria química crecieron un 21% el año pasado, con un valor acumulado de 44.527 millones de euros al cierre del año. Por su parte, las importaciones se incrementaron en un 15,7% en 2021, respecto al año anterior, alcanzando un valor de 52.830 millones de euros.

líder también en Innovación. El año pasado se destinaron más de 1.721 millones de euros a I+D+i, (excluidas compras) "lo que supone una cuarta

parte del total de la inversión privada en esta área". Asimismo, "uno de cada cinco investigadores del sector privado, es contratado por la industria química para ejercer su profesión", agregan.

Otro de los principales rasgos del sector es su carácter transversal, pues interviene en prácticamente todas las cadenas de valor de las industrias manufactureras. El 98% de las actividades productivas requieren de la química en algún punto del proceso de fabricación, ya sea en los campos de la salud, el consumo, la movilidad, la construcción, la alimentación, o la energía, por lo que su demanda es siempre derivada. "De ahí, que se trate, sin lugar a duda, de una industria esencial y estratégica para garantizar el funcionamiento y desarrollo de nuestra sociedad actual", apuntan desde FEIQUE.



MSC
TERMINAL VALENCIA

Dedicated to you!

Muelle MSC, s/n - Puerto de Valencia 46024
Tel. + 34 963 325 500 - Fax. + 34 963 325 800
www.msctv.es



Valencia Terminal Europa

OPERADORES PORTUARIOS

- TERMINAL TRÁFICO RO-RO, VEHÍCULOS Y MATERIAL RODANTE.
- CENTRO LOGÍSTICO DE DISTRIBUCIÓN DE AUTOMÓVILES.
- SERVICIOS AUXILIARES DE PREENTREGA PARA AUTOMÓVILES (P.D.I. - PREDELIVERY INSPECTIONS)
- SERVICIOS MANTENIMIENTO STOCKS

VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.L.
Dique del Este, s/n. - 46024 VALENCIA
Tel.: (34) 96 324 23 50 - Fax: (34) 96 324 23 51
valte@valte.com



El sector cerámico registró en 2021 cifras muy positivas en casi todos los indicadores con crecimientos a dos dígitos. 

CERÁMICA, OBLIGADOS A REVISAR LOS PRECIOS

ALBA TEJERA

Según los últimos datos de la Asociación Española de Fabricantes de Azulejos y Pavimentos Cerámicos (ASCER), las exportaciones de baldosas cerámicas acumulan un crecimiento del 20% en los primeros cuatro meses del año en valor. Sin embargo, el volumen las ventas decae en torno a un 9%. Esto se debe, explica el presidente de ASCER, Vicente Nomdedeu, a que los mercados empiezan a mostrar signos de no absorber las sucesivas

subidas de tarifas que las empresas han ido aplicando para paliar la reducción de sus márgenes a causa del desmesurado incremento de costes de energía y materias primas.

En una situación en la que existe tanta volatilidad en los precios energéticos y de materias primas en los mercados, con una alta inflación y con incrementos también en los costes de transporte, Nomdedeu señala que es muy aventurado hacer previsiones. "Hay mucha incertidumbre en los mercados y el conflicto en Ucrania no hace más



Hay mucha incertidumbre en los mercados y el conflicto en Ucrania no hace más que complicar cualquier previsión

que complicar cualquier previsión", apunta.

Lo cierto es que el sector registró en 2021 cifras muy positivas en casi todos los indicadores con crecimientos a dos dígitos: un 20% en producción, 26,4% en facturación, 24,6% en exportación y 32% en mercado doméstico. El empleo directo también aumentó un 6,7% hasta las 17.180 personas empleadas. Sin embargo, "en la segunda mitad de año empezamos a sufrir incrementos muy importantes en el precio del gas -nuestra principal fuente de energía- y en otros costes como en los derechos de emisión de CO2, y materias como las arcillas", explica Vicente Nomdedeu. Estos incrementos de costes han sido importantes, asegura, y "hemos tenido que revisar nuestros precios, lo que nos resta competitividad al operar en un sector con un nivel muy alto de competencia y se un sector eminentemente exportador".

Más concretamente, detalla Nomdedeu, la Guerra de Ucrania tiene varios efectos en el sector que giran en torno a tres ámbitos: la energía, con el gran impacto que está teniendo la invasión de Rusia a Ucrania en los mercados energéticos sobre todo a nivel europeo; la obligada sustitución de las arcillas y caolines procedentes de Ucrania por materias de otros orígenes, con mayores precios y distintas cualidades que hacen necesaria la adaptación de las formulaciones de las pastas cerámicas; y a nivel comercial, con el cierre del mercado tanto ucraniano como el ruso, este último a causa de las sanciones de la Unión Europea.

Además de la guerra, existen otros factores de riesgo para las empresas. En materia logística, "en un sector tan exportador como el nuestro estamos viendo como perdemos competitividad a causa de los problemas en el transporte marítimo que están teniendo un



Exportamos tres de cada cuatro baldosas cerámicas que vendemos y el 76% de ellas salen por vía marítima. Los continuos retrasos y el aumento del coste de los fletes, sin duda están perjudicando a nuestra industria añadiendo una barrera más a nuestros productos



Vicente Nomdedeu
Presidente ASCER



Estamos viendo como perdemos competitividad a causa de los problemas en el transporte marítimo que están teniendo un impacto negativo

impacto negativo. En nuestro caso, exportamos tres de cada cuatro baldosas cerámicas que vendemos y el 76% de las exportaciones salen por vía marítima. Los continuos retrasos y el aumento del coste de los fletes, sin duda están perjudicando a nuestra industria añadiendo una barrera más a nuestros productos", asegura el presidente de ASCER.



En la segunda mitad de año empezamos a sufrir incrementos muy importantes en el precio del gas, en costes como los derechos de emisión de CO2 y materias como las arcillas

EL DATO

20%

EXPORTACIONES. Los últimos datos aportados por ASCER señalan que las exportaciones de baldosas cerámicas acumulan un crecimiento del 20% en los primeros cuatro meses del año en valor. Sin embargo, el volumen las ventas decaen en torno a un 9% entre enero y abril de 2022, respecto al mismo periodo del año anterior.



Agustí Serra, director general de Ordenación del Territorio y Urbanismo; Janet Sanz, teniente de alcaldía de Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad; Damià Calvet, presidente del Port de Barcelona; Lluís Mijoler, alcalde del Prat; y Juan Carlos Montiel, subdirector general de Barcelona Regional, en el acto de presentación del PDU del futuro nodo logístico del Port de Barcelona. 

LOS NODOS LOGÍSTICOS DEL FUTURO SE SUBEN AL TREN

ALBA TEJERA

Muchas son las regiones españolas que están viendo en el tren una oportunidad para sus importaciones y exportaciones y, por ende, para la internacionalización de sus empresas. Lo cierto es que, en el camino hacia la sostenibilidad marcado desde los más altos órganos europeos, entidades públicas y privadas trabajan de la mano para recuperar el tiempo perdido y desarrollar la infraestructura necesaria del que promete ser el modo de transporte más limpio: el ferroviario.

La apuesta de dichas instituciones por el tren no es reciente ni inmediata, de hecho, muchas de ellas llevan años trabajando en proyectos que se han convertido en el centro de debate en numerosos foros de especialistas del sector logístico, pero también en foros populares tales



La creación de un puerto seco y su zona franca en el CLIR contribuirá a facilitar el posicionamiento de mercancía procedente de importaciones a la estación intermodal, pudiendo generar interés para el asentamiento de nuevas empresas en nuestra comunidad



*José Ángel Lacalzada
Consejero de Desarrollo
Autonómico de La Rioja*

como los corrillos de gente mayor en los pueblos. Vox populi es ya el retraso acumulado por el proyecto de desarrollo del Corredor Mediterráneo o los nuevos accesos al Port de Barcelona, entre otros.

No obstante, parece que ahora sí, el tiempo apremia, pues hay que llegar a los objetivos establecidos por la Agenda 20-30 en cuanto a la reducción de emisiones y para ello se necesita la infraestructura ferroviaria proyectada en distintos nodos logísticos que se están desarrollando a lo largo y ancho del país y que prometen multitud de oportunidades para las regiones en las que se ubican.

En este sentido, una de las regiones pioneras es Aragón, con la iniciativa estrella de Zaragoza PLAZA, que demuestra que el Gobierno aragonés hizo sus deberes en su día y sigue haciéndolos, pues sigue trabajando en dicho proyecto puesto en marcha en el año 2000. Tanto es así que las principales novedades logísticas de la comunidad aragonesa pasan por: la próxima ampliación en 240 hectáreas de Zaragoza PLAZA; otras 150 hectáreas adicionales en Plataforma de Fuera; la puesta en marcha de la nueva plataforma de Ponentia y los buenos resultados en cuanto a la gestión de TIM Monzón. A todo ello, se suma el compromiso para la puesta en marcha de la autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras, “que confiamos sea una realidad en 2024”, destaca la consejera de Economía, Industria y Empleo del Gobierno de Aragón, Marta Gastón.

LOGÍSTICA SOSTENIBLE

Asimismo, Gastón hace hincapié en que Aragón quiere ser una comunidad verde y digital. Así, entre las prioridades del gobierno de la comunidad destaca la de ser capaces de desarrollar una logística sostenible que debe venir marcada por la apuesta por el ferrocarril. “Proyectos como la autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras nos permitirán contribuir a la necesaria reducción de emisiones de CO2 en el ambiente, a la vez que nos ayudarán a ser más eficientes y competitivos. Algeciras será nuestra



Aragón es la única comunidad que puede presumir de tener garantizada en firme para 2024 una puerta eficiente hacia el norte de África, mediante la autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras

Marta Gastón

Consejera de Economía, Industria y Empleo del Gobierno de Aragón

puerta de entrada y salida de mercancías al continente africano”, asegura.

En este sentido, la consejera detalla que Aragón no tiene mar y, por tanto, no puede tener puerto marítimo. Sin embargo, el gobierno aragonés ha contado con la implicación de puertos, tanto españoles como internacionales siendo el caso del Puerto de Sines, en Portugal. De igual modo, se han volcado en esta apuesta los centros de innovación, universidades y el Zaragoza Logistic Center, que es ya toda una referencia en cuanto a formación especializada.

Otro de los elementos diferenciadores de dicha región es que cuenta con una ubicación geoestratégica envidiable y un radio de acción de 300 kilómetros que concentra el 60% de su PIB. “Todo ello, nos lleva a ser la puerta de entrada y de salida de mercancías de España desde y hacia Europa y eso solo lo puede tener Aragón”, destaca Gastón y agrega: “Aragón es la única comunidad que puede presumir de tener garantizada en firme para 2024 una puerta eficiente hacia el norte de África, mediante la autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras”.

La propia Gastón Marta celebra la apuesta de otras comunidades por el sector logístico, como es el caso de Extremadura, que está inmersa en el desarrollo de la Plataforma Logística del

Suroeste Europeo. “Es muy positivo que otras comunidades trabajen en logística, aunque cabe tener en cuenta que hay características que unos tenemos y para otros es impensable poder reunirlos”, apunta. Con todo, lejos de verlas como competidoras en logística, Gastón advierte de que “hay que buscar siempre la conexión y la alianza y desde Aragón estamos dispuestos a ayudar otras comunidades si lo requieren porque, para nosotros, sumará la competitividad si de la mano de otros territorios hacemos realidad la consecuente captación de inversores interesados en nuestros atractivos”.

ABRIENDO CAMINO AL FUTURO

En su empeño por posicionarse en Europa como región emergente para fomentar y apoyar la innovación de los negocios, Extremadura ha puesto en marcha el proyecto global de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, como una parte importante dentro del desarrollo de la Estrategia Logística Regional.

Extremadura, ubicada en el centro del Corredor Atlántico peninsular y equidistante a los principales núcleos de población de España y Portugal, planifica su estrategia logística regional y mira al futuro con la puesta en marcha de localizaciones de alto valor añadido, entre las que se encuentra



La terminal ferroviaria de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo estará operativa a finales del año 2022 y las de Expaciomérica y Expacionavalmoral a finales de 2023

Miguel Bernal
*Director general de
Extremadura AVANTE*

Logística de Badajoz tiene carácter fronterizo. Situada al noroeste de Badajoz, y muy cerca de la frontera con Portugal, se prevé que aproveche el paso de la futura línea férrea entre el puerto portugués de Sines y Madrid.

Según avanza el director general de Extremadura AVANTE, Miguel Bernal "la terminal ferroviaria de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo estará operativa a finales del año 2022 y las de Expaciomérica y Expacionavalmoral a finales de 2023".

APROVECHANDO SINERGIAS

Las expectativas puestas en este proyecto prevén que beneficie a toda la región de Extremadura y el Alentejo, además de convertirse en una de las puertas de entrada a Europa desde América y Asia.

Así, las previsiones son que la terminal ferroviaria de Plataforma Logística tenga una capacidad mínima de 16.500 toneladas, que entrarán y saldrán en 11 trenes diarios. Para ello aprovechará sinergias con infraestructuras cercanas como el polígono industrial de El Nevero, que generan una demanda con la que la Plataforma Logística empezará a funcionar desde el primer día.

Cabe tener en cuenta, además, las tendencias positivas de las exportaciones regionales fruto del esfuerzo de las empresas. El desarrollo de la estrategia logística permitirá la aparición de nuevas oportunidades en un contexto global, posicionando a Extremadura como una referencia clave del tránsito de mercancías del mercado intercontinental.

A este respecto, el presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández, destaca que la mayor fortaleza de Extremadura en el ámbito de la logística es la integración, en un único conjunto de medidas, de infraestructuras logísticas óptimas, tanto en localización como en modelo de explotación y desarrollo dentro del Corredor Atlántico. "Todo ello, sumado a una fuerte vocación exportadora de la economía regional y a su vez amparado por un importante empuje



Desde la Generalitat Valenciana trabajaremos sin descanso para cumplir y hacer cumplir los compromisos adquiridos con Volkswagen para continuar impulsando Parc Sagunt

Rebeca Torró
*Consellera de Política Territorial,
Obras Públicas y Movilidad de
la Generalitat Valenciana*

la plataforma logística del suroeste europeo, además de las áreas empresariales Expaciomérica y Expacionavalmoral.

Este desarrollo pretende integrar los flujos de mercancías actuales y futuros a través de la búsqueda de alianzas estratégicas con los principales operadores del sector posibilitando, entre otros aspectos, las potencialidades de un hub de consolidación de mercancías.

Más allá de la ubicación estratégica de esta plataforma logística, con sus 1,1 millones de habitantes y un área de 41.634 kilómetros cuadrados, Extremadura tiene acceso a un mercado potencial de 16,5 millones de habitantes en un radio de 350 kilómetros dentro de la Península Ibérica.

La Plataforma Logística del Suroeste Europeo, más conocida como Plataforma



institucional, que se manifiesta en el consenso entre todos los agentes sociales, que han intervenido para la aprobación final, el desarrollo e implementación de la Estrategia Logística Regional”, asegura.

Por tanto, señala Guillermo Fernández, el potencial logístico de Extremadura también está estrechamente ligado al Corredor Atlántico y a las relaciones con Portugal. “La planificación coordinada de servicios es una realidad que mejorará la actividad económica entre ambos territorios. De hecho, hay empresas que están pensando en instalarse en Extremadura porque saben que va a haber salida de mercancías a todos los puertos de la península, tanto por la línea Badajoz-Madrid, como por la línea Mérida-Puertollano, contando también en Portugal con el Puerto de Sines, que es un puerto transcendental para Extremadura en todo lo que tiene que ver con el comercio con América Latina”, avanza.

LA LOGÍSTICA COMO REVULSIVO PARA EL TEJIDO PRODUCTIVO

La Comunitat Valenciana persigue una logística más sostenible haciendo una clara apuesta por la intermodalidad. La propia consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, Rebeca Torró, subrayaba recientemente en Les Corts que “tenemos que conseguir que la Comunitat Valenciana sea un territorio cada día más resiliente, atractivo para la implantación de empresas punteras y de profesionales, muy conectado e intermodal, y cada vez más descarbonizado al tiempo que generador de energías renovables y limpias”.

Entre las líneas generales de actuación de su departamento la consellera plantea como uno de sus principales objetivos seguir avanzando hacia una comunidad con infraestructuras modernas, eficientes e interconexiónadas y con espacios logísticos que favorezcan la implantación de empresas e industrias. De esta manera, Torró resalta que desde la Generalitat Valenciana “trabajaremos sin descanso para cumplir y hacer



Hay empresas que están pensando en instalarse en Extremadura porque saben que va a haber salida de mercancías a todos los puertos de la península, tanto por la línea Badajoz-Madrid, como por la línea Mérida-Puertollano, contando también en Portugal con el Puerto de Sines



Guillermo Fernández
Presidente de la Junta de Extremadura



Cualquier aceleración será buena pero no dejará de ocultar que llevamos muchos años de retraso en la construcción de los nuevos accesos al Port y el nuevo nodo ferroviario y esto nos ha hecho perder competitividad



Damià Calvet
Presidente del Port de Barcelona

cumplir los compromisos adquiridos con Volkswagen para continuar impulsando Parc Sagunt, donde las empresas invertirán 460 millones de euros”.

A este respecto, la zona norte, con Parc Sagunt, se ha consolidado en los últimos años, influenciada por el Corredor Mediterráneo y la llegada de la futura gigafactoría de baterías de Volkswagen a

Parc Sagunt II. El propio presidente de la Generalitat, Ximo Puig, anunció en el acto de presentación del proyecto de la planta de Volkswagen la licitación de los contratos para la redacción de los proyectos de urbanización de Parc Sagunt II y de construcción de la plataforma intermodal del área logística en la que se ubicará la gigafactoría de baterías eléctricas de



La ampliación de tmZ contribuirá a incrementar la actividad exportadora e importadora de las empresas aragonesas y abriendo todavía más Aragón a los mercados internacionales

Jorge Azcón

*Alcalde de Zaragoza y
presidente de la Terminal
Marítima Zaragoza (tmZ)*



CLIR es un proyecto estratégico para el futuro de La Rioja en que se suman las dimensiones empresarial, económica y medioambiental y una infraestructura que tiene garantizada su actividad por más de 30 años

Celso González

*Consejero de Hacienda y
Administración Pública del
Gobierno de La Rioja*

Volkswagen, dos proyectos esenciales que se tramitarán por el procedimiento de urgencia y se ejecutarán en un plazo de seis meses.

Desde el Govern valenciano confían en que la llegada de Volkswagen desencadenará una cadena de valor con incidencia positiva en la competitividad, una demanda de mayor inversión en I+D y una fuerza laboral adaptada a las nuevas necesidades y, al mismo tiempo, requerirá una Admi-

nistración ágil para dar una solución a cada necesidad. De este modo, desde el Consell señalan que la Comunitat tiene todos los elementos para convertirse en polo de movilidad sostenible del sur de Europa, con un ecosistema consolidado en automoción, química, transporte y en el sector clave de la energía y el almacenamiento.

Mientras tanto, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) fija la vista en Valpark para reforzar su apuesta

intermodal, con la puesta en marcha de forma inminente de la redacción de los estudios técnicos necesarios para evaluar la posible implantación de un intercambiador modal en el parque logístico de Vallada, en la comarca valenciana de La Costera, que servirá para conectar este polígono de grandes dimensiones con la línea ferroviaria del Corredor Mediterráneo.

LÍDERES EN INTERMODALIDAD

En su apuesta por la intermodalidad, el Port de Barcelona sigue avanzando en el objetivo de consolidar el modo ferroviario como alternativa eficiente y sostenible en el transporte de mercancías. Lo hace con una inversión pública estimada en 600 millones de euros destinada a los nuevos accesos viarios y ferroviarios y a las nuevas terminales de expedición y recepción intermodales. El objetivo es desarrollar un nodo logístico intermodal que permita el trasvase anual de carretera al tren de 400.000 contenedores y 46.000 semiremolques, alcanzando el 30% de cuota ferroviaria en el tráfico de contenedores.

El protocolo para la construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto, firmado en octubre de 2020, y el Plan Director Urbanístico (PDU) de la Terminal Logística Intermodal presentado en noviembre de 2021, son las dos herramientas que permitirán el desarrollo de este nodo logístico intermodal. La aprobación definitiva del plan está prevista para el primer trimestre 2023. Su firma aceleró la reactivación del proyecto de los nuevos accesos y el nodo ferroviario del Port de Barcelona. A este respecto, el presidente del Port, Damià Calvet, destaca que "cualquier aceleración será buena pero no dejará de ocultar que llevamos muchos años de retraso y esto nos ha hecho perder competitividad".

Con la firma del protocolo se pretendía recuperar tiempo perdido y el trabajo desarrollado a partir de ahí, asegura Calvet, se ha llevado a cabo con los ritmos adecuados por parte de los dos grupos de trabajo: el de los accesos viarios





Visita de representantes institucionales y empresariales de la Comunidad Valenciana y el Gobierno de España, tras el acto de presentación del proyecto de la factoría de Volkswagen en Parc Sagunt II. 

y ferroviarios y el del nodo logístico. Por tanto, a finales de este 2022 deberá estar listo el proyecto básico de los accesos y el planteamiento básico del nodo logístico. En el caso del nodo logístico con la concreción importante de la creación de una empresa mixta entre el Port y Adif para gestionar a una sola mano las terminales ferroviarias de La Llagosta, Can Tunis y el nodo ferroviario del Port. “Estos tres elementos nos permiten poner mucha concreción en esta infraestructura de conexión básica para el Port y para la economía del país”, afirma.

CAMINO A LA DESCARBONIZACIÓN

Impulsado por Transportes Royo con la inversión y el apoyo del Gobierno regional, el nuevo Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR) conectará directamente por ferrocarril la región riojana con el Port de Barcelona. Se trata, por tanto, de una clara apuesta por el modo ferroviario y la intermodalidad, que significa un paso más en el camino hacia la descarbonización, la eficiencia del transporte de mercancías y la competitividad de las empresas. “CLIR es un proyecto estratégico para el futuro de La Rioja en el que se suman las dimensiones empresarial, económica y medioambiental” y una infraestructura que, gracias a la inversión pública, “tiene garantizada su actividad por más de 30 años”, asegura Celso González, consejero de Hacienda y Administración Pública del Gobierno de La Rioja.

Tanto empresarios como representantes institucionales destacan las múltiples oportunidades que presenta esta nueva infraestructura, cuya puesta en marcha estaba prevista a mediados de julio, con un tren semanal entre La Rioja y Barcelona, con posibilidad de ampliar en el futuro, tanto la frecuencia como las conexiones con las otras tres centros logísticos intermodales cercanos a la región, que Synergy conecta con el Port de Barcelona, como son: Noáin, en Navarra; y Miranda de Ebro y Villafría, en Burgos.

En palabras del consejero de Desarrollo Autonómico de La Rioja, José Ángel Lacalzada, “el Port de Barcelona es un socio fundamental para el desarrollo de todo el potencial del Centro Logístico Intermodal de La Rioja, que juega un papel importante en el ámbito del comercio exterior el transporte intermodal”. Además, la creación de un puerto seco y su zona franca en el CLIR, agrega Lacalzada, “contribuirá a facilitar el posicionamiento de mercancía procedente de importaciones a la estación intermodal, pudiendo generar interés para el asentamiento de nuevas empresas en nuestra comunidad”.

DUPLICANDO CAPACIDAD

Por otra parte, el Consejo de Administración de la Terminal Marítima de Zaragoza ha aprobado recientemente una nueva ampliación de la terminal

que permitirá duplicar la capacidad ferroviaria de tmZ con una inversión de 10.497.910 euros. La ampliación de esta infraestructura, estrechamente ligada a la actividad del Port de Barcelona, contribuirá “a incrementar la actividad exportadora e importadora de las empresas aragonesas, abriendo todavía más Aragón a los mercados internacionales”, según destaca el alcalde de Zaragoza y presidente de la Terminal Marítima Zaragoza (tmZ), Jorge Azcón.

Dicha actuación viene respaldada por un progresivo aumento en las cifras de actividad de los últimos años, tal como muestran los datos en 2021. En este ejercicio, el incremento de trenes operados ha sido de un 24%, por encima de la media portuaria nacional. En este sentido, Azcón señala que “para tmZ, Port de Barcelona representa el 65% de su actividad, mientras que nosotros copamos el 10% de su tráfico ferroviario”.

Así, las obras de ampliación de tmZ responden a la necesidad de mejora de la capacidad ferroviaria, terminalística y de la eficiencia operativa de la terminal, redundando en un mejor servicio a sus clientes y constan de dos partes diferenciadas. Por tanto, “las obras aprobadas significarán un incremento muy importante, manteniendo la capacidad de seguir creciendo en los terrenos adyacentes a la conexión norte”, agrega Azcón.



PLAZA se encuentra a 10 kilómetros al sureste de Zaragoza y en el kilómetro 0 del aeropuerto de la ciudad. 

ZARAGOZA PLAZA, MODELO A SEGUIR

Con una superficie de 13.117.977 metros cuadrados, la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) es la de mayores dimensiones de Europa. Se trata de un centro de transporte intermodal que convierte a Zaragoza en una de las ciudades logísticas más importantes de Europa, con enlaces a los principales centros de consumo y producción de Europa. Recientemente, el Gobierno de Aragón ha anunciado la ampliación en 240 hectáreas de esta plataforma logística.

PLAZA se encuentra a 10 kilómetros al sureste de Zaragoza y en el kilómetro 0 del aeropuerto de la ciudad, la terminal ferroviaria Zaragoza-Plaza (incluida en la red básica de instalaciones logísticas de Adif) y las principales autopistas y autovías de España (AP-2, AP-68 y A-23). Su posición estratégica la une con las ciudades más importantes de España; dista 318 kilómetros de Madrid, 312 kilómetros de Barcelona, 302 kilómetros de Bilbao y 308 kilómetros de Valencia.

En ella hay más de 350 empresas instaladas, entre las que destacan: Inditex, Grupo Carreras, Porcelanosa, B/S/H, Imaginarium, Transportes Azkar, Kuehne & Nagel, Grupo Sesé, Avitrans, DB Schenker, Pieralisi, DHL, Transnatur, Esprinet, Decathlon y Pikolín, entre otros. Además, la plataforma está adscrita a la Corporación Pública Empresarial de Aragón.

EL DATO

1.550

HECTÁREAS. Zaragoza PLAZA cuenta actualmente, con algo más de 1.310 hectáreas. Con la ampliación anunciada de 240 hectáreas más, la plataforma sumará aproximadamente cerca de 1.550 hectáreas en total.



El proyecto del nuevo nodo logístico intermodal del Port afecta a un total de 68,8 hectáreas de superficie en la parte sur del puerto de Barcelona. 

BARCELONA, SEIS TERMINALES EN UN NODO

El futuro nodo logístico del Port de Barcelona estará compuesto por un total de seis terminales, dos de las cuales ya están en funcionamiento (la Terminal del Moll Prat y la Terminal C, que da servicio a la anterior) y otras cuatro cuya planificación está recogida en el Plan Director Urbanístico (PDU). Concretamente, el PDU incluye: la Terminal Nou Llobregat, que contará con cinco vías de expedición y de recepción; la construcción de dos Terminales Intermodales (terminal C/D y terminal E/R), la primera con ocho vías de expedición y recepción y la segunda - que dará servicio a la anterior- con cuatro vías de carga y descarga; y, por último, la Terminal de Ferroustage.

El proyecto del nuevo nodo logístico intermodal del Port afecta a un total de 68,8 hectáreas de superficie en la parte sur del puerto de Barcelona y contempla también la reubicación de 20,84 hectáreas de zonas verdes. Además, este proyecto forma parte del Corredor Mediterráneo y de la Estrategia Logística de Catalunya y

su puesta en marcha tendrá efectos en otras terminales intermodales como la del Morrot, Can Tunis o La Llagosta. El proyecto se suma a otras iniciativas que el Port ya ha puesto en marcha como es la construcción de los 10 apartaderos ferroviarios, de 750 metros, entre Reus y Zaragoza, con inversión pública de 30 millones de euros.

EL DATO

30%

CUOTA FERROVIARIA. El Port de Barcelona presume de ser el primero del sistema portuario español en cuota ferroviaria, situada en torno al 15%. Su objetivo es desarrollar un nodo logístico intermodal que permita el transvase anual de carretera al tren de 400.000 contenedores y 46.000 semirremolques, alcanzando el 30% de cuota ferroviaria en el tráfico de contenedores.



Visita de Concha Andreu, presidenta del Gobierno de La Rioja a las instalaciones del Centro Logístico Intermodal junto a José Ángel Lacalzada, consejero de Desarrollo Autonómico y José Ignacio Castresana, delegado de la Presidencia para el Plan de Transformación, en el acto de presentación del proyecto del CLIR por parte de Transportes Royo al Gobierno de La Rioja.



LA RIOJA: COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

Con una inversión que asciende a 15,15 millones de euros, de los cuales 11,5 millones son aportados por Transportes Royo y 3,36 por el Gobierno de La Rioja, el nuevo Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR) conectará directamente por ferrocarril de región riojana con el Port de Barcelona.

El proyecto de colaboración público-privada nace con una garantía de viabilidad de como mínimo de 30 años. La inversión pública se ha destinado a la adaptación de las instalaciones ferroviarias y a otras asociadas a la operación de carga y descarga.

La puesta en marcha del CLIR permitirá duplicar la capacidad de entrada de trenes, pasando de una a dos vías, así como multiplicar por cuatro el espacio de depósito de contenedores, ampliando de 4.600 a 16.000 metros cuadrados. Además, incorporará la maquinaria necesaria para las operaciones de carga y descarga. La nueva infraestructura estaba previsto que entrara en funcionamiento a mediados de julio de 2022.

El proyecto está estrechamente ligado al de la Ciudad del Envase y el Embalaje, integrado en el Plan de Transformación de La Rioja, cuyo objetivo es impulsar la transformación del sector del envase y el embalaje y de toda su cadena de valor a través de la sostenibilidad y la digitalización.

EL DATO

x4

CAPACIDAD. La puesta en marcha del CLIR permitirá duplicar la capacidad de entrada de trenes, pasando de una a dos vías, así como multiplicar por cuatro el espacio de depósito de contenedores, ampliando de 4.600 a 16.000 metros cuadrados. Además, incorpora la maquinaria necesaria para las operaciones de carga y descarga.



El futuro nodo logístico de Extremadura contará con una terminal ferroviaria de una capacidad anual estimada en hasta de 376.320 TEUs.



EXTREMADURA: PLATAFORMA TRANSFRONTERIZA

El proyecto global de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, en Badajoz (Extremadura), supone la inversión de 49,7 millones de euros, destinados inicialmente al desarrollo urbanístico de las diferentes fases planificadas, así como la dotación de infraestructuras necesarias que permitan la instalación inmediata de las empresas. La plataforma está operativa desde el 2019 y ahora se trabaja en la ampliación de suelo para atender a proyectos empresariales y posibilitar una zona de fiscalidad especial. Entre los servicios logísticos de valor añadido de este nodo destaca que contará con una terminal ferroviaria de una capacidad anual estimada en hasta de 376.320 TEUs, permitiendo el tránsito de trenes de hasta 750 metros de longitud y una aduana intermodal. El proyecto de cuentas regionales para 2022 recoge 28,7 millones para urbanizar todo el recinto y acabar la terminal de tren a finales de año. Asimismo, las opciones de ubicar una terminal marítima de interior y las mejoras en las comunicaciones que posibilitan la conectividad con los puertos de España y Portugal permitirán ampliar el hinterland, acercar los mercados y el posicionamiento de los productos, visibilizando operaciones hub to hub con otras ubicaciones estratégicas como puede ser Zaragoza, por ejemplo.

A corto plazo, está prevista la puesta en marcha de tres terminales ferroviarias: una en la propia plataforma, para poder operar trenes de hasta 750 metros de longitud; otra en Expacionavalmoral, donde se operarán trenes de hasta 650 metros de longitud; y una tercera en Expaciomérída, con capacidad para acoger trenes de hasta 550 metros de longitud. Dichas terminales ferroviarias permitirán la conectividad con Lisboa, Sines, Madrid, Valencia, Huelva y Algeciras, etc.

Este proyecto se enmarca en la nueva estrategia logística impulsada por la Junta de Extremadura.

EL DATO

132

Hectáreas · La Plataforma Logística del Suroeste Europeo, en Badajoz, con 132 hectáreas en su primera fase, va más allá de un proyecto urbanístico de suelo por su posicionamiento transfronterizo.



Parc Sagunt II, que es la ampliación del Área Logística de Sagunt, Parc Sagunt I. 

PARC SAGUNT Y VALPARK: VALENCIA ESTÁ DE MODA

La provincia de Valencia cuenta con dos proyectos de especial interés logístico: Parc Sagunt y Valpark. Parc Sagunt está impulsando su ampliación (Parc Sagunt II) con el objeto de consolidar uno de los mayores parques empresariales de Europa. La sociedad pública Espais Econòmics i Empresariais ha sacado a licitación la redacción del estudio funcional y el proyecto de construcción de la zona intermodal que actuará de complemento de la de Font de Sant Lluís con un presupuesto de 1,3 millones de euros, así como la redacción del Plan de Actuación Integrada y el proyecto de urbanización de Parc Sagunt II, en este caso por 2,6 millones de euros. Se trata de dos proyectos esenciales para la instalación de la gigafactoría proyectos de urbanización de Parc Sagunt II y de construcción de la plataforma intermodal del área logística en la que se ubicará la gigafactoría de baterías eléctricas de Volkswagen.

De Valpark apuntar que se trabaja en la redacción de los estudios técnicos necesarios para evaluar la posible implantación de un intercambiador modal en el parque logístico de Vallada, que servirá para conectar este polígono de grandes dimensiones con la línea ferroviaria del Corredor Mediterráneo.

EL DATO

10M

METROS CUADRADOS. Con el desarrollo de Parc Sagunt II se creará una zona logística con 10 millones de metros cuadrados de terreno en la que se implantará una terminal intermodal ferroviaria.

TOP OPERADORES LOGÍSTICOS

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	XPO TRANSPORT SOLUTIONS SPAIN SL	411.404	435.254	-5,48	-5.325	7.619	n.s.	10.232	-4.667
2	DHL EXEL SUPPLY CHAIN SPAIN SL	372.717	404.343	-7,82	7.392	6.959	6,22	10.809	7.442
3	CORREOS EXPRESS PAQUETERÍA URGENTE SA SME	369.624	275.044	34,39	11.322	12.629	-10,35	15.901	16.427
4	DHL EXPRESS SPAIN SLU	361.777	356.610	1,45	10.579	10.796	-2,01	13.962	7.932
5	UNITED PARCEL SERVICE ESPAÑA LTD Y COMPAÑÍA SRC	352.805	304.128	16,01	17.128	17.468	-1,95	18.953	15.867
6	RHENUS LOGISTICS SA	305.756	345.208	-11,43	636	6.301	-89,91	2.373	721
7	DHL PARCEL IBERIA SL.	299.287	22.237	1.245,91	-11.737	366	n.s.	-10.749	-9.136
8	DSV AIR & SEA SAU	296.583	156.828	89,11	5.600	11.187	-49,94	9.821	3.711
9	SCHENKER LOGISTICS SAU	281.220	283.358	-0,75	-7.128	-705	n.s.	-4.982	-5.311
10	MARTICO VALENCIA SL	249.945	136.402	83,24	5.578	3.391	64,48	7.945	4.172
11	DRONAS 2002 SL	222.186	223.955	-0,79	23.170	24.130	-3,98	22.052	19.077
12	GXO LOGISTICS SPAIN SL.	221.448	174.167	27,15	23.443	14.439	62,36	27.363	19.324
13	ID LOGISTICS IBERIA SA	212.937	230.261	-7,52	309	2.378	-87,00	5.471	286
14	GEFCO ESPAÑA SA	206.317	238.716	-13,57	6.973	8.439	-17,37	9.189	5.208
15	TIBA SPAIN SA	171.811	145.307	18,24	2.620	1.572	66,73	2.738	2.000
16	TNT EXPRESS WORLDWIDE SPAIN SLU	160.016	172.575	-7,28	-13.978	-61.246	n.s.	6.674	-14.395
17	NOATUM LOGISTICS SPAIN SAU	156.715	132.187	18,56	405	869	-53,34	1.177	302
18	DSV ROAD SPAIN SA	135.548	152.914	-11,36	-1.667	983	n.s.	-1.535	-1.489
19	RAMINATRANS SL	132.112	133.198	-0,82	2.039	3.379	-39,65	2.318	1.660
20	AGILITY SPAIN SA	121.046	119.743	1,09	-1.839	-632	n.s.	-1.525	-1.839
21	FEDEX SPAIN SLU	120.402	130.353	-7,63	3.114	2.869	8,53	4.540	2.213
22	LOGISTA PHARMA SA	111.147	101.786	9,20	7.831	7.201	8,76	8.467	5.895
23	LOGIREST SL	107.857	119.681	-9,88	-1.477	503	n.s.	-1.244	-1.107
24	SALVAT LOGÍSTICA SA	107.150	112.093	-4,41	4.867	5.513	-11,72	4.728	3.595
25	CAT ESPAÑA LOGÍSTICA CARGO SLU	105.705	121.319	-12,87	-1.376	-408	n.s.	-1.232	-1.374
26	LUIS SIMOES LOGÍSTICA INTEGRADA SA	104.642	114.553	-8,65	-197	-3.618	n.s.	2.206	-234
27	MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO SAU	103.386	127.700	-19,04	2.686	6.266	-57,13	2.661	2.222
28	ALFIL LOGISTICS SA	103.073	113.430	-9,13	1.567	3.672	-57,32	2.313	1.245
29	INFORMACIÓN CONTROL Y PLANIFICACIÓN SA	102.647	95.494	7,49	7.202	7.026	2,49	10.560	5.568
30	PLN DISTRIBUCIÓN SA	100.264	84.878	18,13	6.896	6.746	2,23	6.808	5.334
31	GRUPO TRANSAHER SL.	81.388	84.631	-3,83	588	154	282,66	1.825	436
32	CEVA LOGISTICS ESPAÑA SL	78.628	81.556	-3,59	-2.696	-1.895	n.s.	-1.626	-2.016
33	AGENCIA FERNANDEZ DE SOLA SL	71.206	73.342	-2,91	838	967	-13,31	2.259	643
34	BOLTON CILE ESPAÑA SA	68.609	65.236	5,17	7.915	8.194	-3,40	8.441	5.924
35	TRANSPORTES INTERNACIONALES-AGENCIA MARÍTIMA SAVINO DEL BENE SL	68.528	74.661	-8,21	1.850	2.172	-14,82	2.207	1.342
36	COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRES SA	62.936	36.275	73,49	4.663	2.317	101,24	4.711	3.492
37	TRANSNATUR NORTE SL	62.187	63.832	-2,58	1.945	1.851	5,07	2.264	1.554
38	DSV SOLUTIONS SPAIN SA	59.681	65.543	-8,94	2.235	3.046	-26,63	4.246	1.724
39	CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA SA, S.M.E.	58.832	51.654	13,90	12.052	11.644	3,50	31.863	9.216
40	CONSIGNACIONES TRÁNSITOS Y TRANSPORTES INTERNACIONALES SA	57.986	55.970	3,60	305	1.846	-83,47	876	229
41	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS SA	57.310	69.576	-17,63	-138	311	n.s.	112	-126
42	C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN SA	55.509	61.420	-9,62	1.127	4.753	-76,29	758	848
43	SINTAX LOGÍSTICA SA	55.393	94.216	-41,21	205	6.116	-96,65	-2.900	527
44	TERMINALES PORTUARIAS SL	55.361	51.906	6,66	3.133	11.052	-71,65	18.573	2.523
45	MANIPULACIONES PORTUARIAS GRUPAJES Y TRÁNSITOS SAU	54.582	46.921	16,33	1.647	2.025	-18,68	2.026	1.156
46	TRANSERVETO SL	52.930	52.041	1,71	3.177	2.178	45,84	6.910	2.367
47	ACCIONA FORWARDING SA	49.008	44.297	10,64	-670	-1.263	n.s.	486	-605
48	E ERHARDT Y COMPAÑÍA SA	46.051	58.092	-20,73	660	931	-29,07	733	605

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
49	AUTRANSA SL	45.609	44.138	3,33	1.576	1.290	22,14	3.625	1.206
50	CAVE BILBAÍÑOS LOGÍSTICA ESPAÑA SL	41.837	43.286	-3,35	642	718	-10,64	684	450
51	DHL PARCEL BARCELONA SPAIN SL (EXTINGUIDA)	39.334	111.241	-64,64	1.239	-12.021	n.s.	1.963	898
52	OPERINTER VALENCIA SLU	39.084	36.842	6,09	1.399	1.874	-25,36	1.484	1.113
53	TRANSPORTES GARCIA VILLALOBOS SA	37.799	34.471	9,65	832	1.623	-48,76	1.510	619
54	DHL PARCEL MADRID SPAIN SL. (EXTINGUIDA)	37.650	89.396	-57,88	1.359	-10.413	n.s.	2.034	1.013
55	EKOL SPAIN LOGISTICS SL.	37.587	47.747	-21,28	-1.159	-466	n.s.	-1.043	-1.159
56	A.M. CARGO LOGISTIC SL.	37.552	34.984	7,34	1.588	1.045	51,90	2.056	1.517
57	MEDITERRÁNEA DE CAMIONES SL	37.116	44.545	-16,68	-873	-387	n.s.	-509	-873
58	ONTIME TRANSPORTE Y LOGÍSTICA SL	36.970	18.039	104,95	945	438	115,83	3.611	631
59	TRACE LOGISTICS SA	36.096	32.574	10,81	-14	706	n.s.	626	-19
60	A PÉREZ Y CIA SL	35.876	39.276	-8,66	3.030	3.111	-2,60	478	2.868
61	OPERINTER ANDALUCÍA SL.	35.037	30.683	14,19	2.324	973	138,82	2.458	1.778
62	ECCO-FREIGHT TRANSPORT SERVICES SL	34.454	26.716	28,97	2.042	1.096	86,39	2.083	1.531
63	VIROQUE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA SL.	33.985	28.363	19,82	439	26	1.559,81	2.275	330
64	OPERINTER MADRID SA	33.611	18.584	80,86	1.548	1.206	28,38	1.952	3.193
65	EXPEDITORS INTERNATIONAL ESPAÑA SA	33.225	32.346	2,72	1.829	1.377	32,89	1.894	1.372
66	TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA SA	33.053	33.820	-2,27	812	826	-1,72	904	608
67	RAILSIDER ATLÁNTICO SA	32.385	39.871	-18,78	1.880	2.263	-16,92	2.667	1.421
68	INTERNATIONAL FORWARDING SL	32.058	31.187	2,79	-403	1.472	n.s.	30	-287
69	CARBONES COMERCIO Y CONSIGNACIONES SA	32.011	30.077	6,43	2.209	1.802	22,56	2.599	1.674
70	DACHSER SPAIN LOGISTICS SA	31.390	36.212	-13,32	1.739	-1.084	n.s.	2.049	1.377
71	VILLART LOGISTIC SL	30.941	27.910	10,86	1.916	771	148,51	2.521	1.431
72	GLOBAL SPEDITION SL	30.656	27.610	11,03	1.763	3.370	-47,67	2.984	1.348
73	TRANSITALIA 2004 SL	30.569	33.307	-8,22	389	425	-8,41	554	290
74	ERHARDT TRANSITARIOS SLU	29.395	32.062	-8,32	-1.022	-640	n.s.	-662	-761
75	ONTIME PLATAFORMA SUR SL.	28.811	27.182	5,99	151	50	203,56	494	113
76	CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA SA	28.624	34.774	-17,69	267	1.090	-75,49	2.176	168
77	ADUANAS PUJOL RUBIO SAU	27.865	26.023	7,08	491	2.176	-77,41	652	399
78	CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL	26.971	25.300	6,61	23	92	-74,93	276	18
79	DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN SL	25.565	24.458	4,52	-91	-758	n.s.	104	-82
80	TRANSPORTES CAMPILLO SA	24.931	27.270	-8,58	513	974	-47,30	1.921	384
81	MC TRINTER SA	24.215	19.333	25,25	371	213	74,13	425	280
82	MULTITRADE SPAIN SL	23.673	26.654	-11,18	706	1.167	-39,55	969	551
83	LANJATRANS SL	23.532	25.290	-6,95	94	53	78,13	1.205	54
84	MONFORT LOGÍSTICA SL	23.196	23.873	-2,84	1.678	1.765	-4,93	4.069	1.258
85	PALIBEX LOGÍSTICA SL	22.470	21.737	3,37	552	388	42,42	672	423
86	TRANS JAYLO SA	22.268	22.524	-1,14	2.919	2.910	0,28	5.301	2.940
87	EUROPORTS IBÉRICA TPS SL.	21.537	27.658	-22,13	-3.345	5.006	n.s.	683	-2.507
88	SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRADOS SLI SA	21.480	17.335	23,91	-1.132	1.140	n.s.	-1.120	-1.150
89	ESTIBADORA ALGEPOSA SA	20.016	19.766	1,27	38	-36	n.s.	879	99
90	TOTAL FREIGHT WORLDWIDE SL.	19.960	17.111	16,65	76	536	-85,79	138	57
91	KATOEN NATIE IBÉRICA SL	19.949	17.469	14,19	4.924	4.570	7,76	8.614	3.931
92	LOGIFRÍO GESTIÓN FRIGORÍFICA SL	19.319	20.625	-6,33	-27	3	n.s.	11	-27
93	SCHMIDT IBÉRICA SA	19.096	23.899	-20,09	616	1.107	-44,37	1.303	478
94	SOBRINOS DE MANUEL CÁMARA SA	19.079	18.079	5,53	-85	592	n.s.	703	-80
95	ATLANTIC FORWARDING SPAIN SL	18.549	17.552	5,68	168	500	-66,39	184	126
96	SERVICIOS COMBINADOS DE LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN SL	18.513	11.762	57,40	56	-480	n.s.	441	61
97	DISTRICENTER SA	18.408	16.220	13,49	135	-434	n.s.	1.459	99
98	OPERINTER BARCELONA SA	17.782	17.643	0,79	248	29	760,00	431	223
99	ALMACENAJE Y TOTAL DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA SL.	17.776	14.726	20,71	379	284	33,19	693	290
100	LAMAGNERE CARGO SL	17.662	12.255	44,12	2.036	2.567	-20,68	1.932	1.547

TOP TRANSITARIAS

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
1	KUEHNE & NAGEL SAU	466.020	507.634	-8,20	9.085	10.382	-12,49	11.510	6.727
2	XPO TRANSPORT SOLUTIONS SPAIN SL	411.404	435.254	-5,48	-5.325	7.619	n.s.	10.232	-4.667
3	DHL EXEL SUPPLY CHAIN SPAIN SL	372.717	404.343	-7,82	7.392	6.959	6,22	10.809	7.442
4	UNITED PARCEL SERVICE ESPAÑA LTD Y COMPAÑÍA SRC	352.805	304.128	16,01	17.128	17.468	-1,95	18.953	15.867
5	DACHSER SPAIN SA	327.510	336.009	-2,53	9.218	1.202	667,15	14.032	6.901
6	RHENUS LOGISTICS SA	305.756	345.208	-11,43	636	6.301	-89,91	2.373	721
7	DSV AIR & SEA SAU	296.583	156.828	89,11	5.600	11.187	-49,94	9.821	3.711
8	SCHENKER LOGISTICS SAU	281.220	283.358	-0,75	-7.128	-705	n.s.	-4.982	-5.311
9	TRANS SESÉ SL	260.205	293.189	-11,25	124	4.639	-97,32	1.668	14
10	MARTICO VALENCIA SL	249.945	136.402	83,24	5.578	3.391	64,48	7.945	4.172
11	COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA SA	231.663	377.559	-38,64	-91.761	-14.071	n.s.	-67.314	-96.250
12	GXO LOGISTICS SPAIN SL	221.448	174.167	27,15	23.443	14.439	62,36	27.363	19.324
13	GEFCO ESPAÑA SA	206.317	238.716	-13,57	6.973	8.439	-17,37	9.189	5.208
14	TIBA SPAIN SA	171.811	145.307	18,24	2.620	1.572	66,73	2.738	2.000
15	TNT EXPRESS WORLDWIDE SPAIN SLU	160.016	172.575	-7,28	-13.978	-61.246	n.s.	6.674	-14.395
16	DHL GLOBAL FORWARDING SPAIN SL	157.091	140.567	11,76	5.966	8.269	-27,86	6.338	4.401
17	NOATUM LOGISTICS SPAIN SAU	156.715	132.187	18,56	405	869	-53,34	1.177	302
18	FRED OLSEN SA	139.871	194.791	-28,19	10.643	15.968	-33,35	32.562	10.515
19	DSV ROAD SPAIN SA	135.548	152.914	-11,36	-1.667	983	n.s.	-1.535	-1.489
20	RAMINATRANS SL	132.112	133.198	-0,82	2.039	3.379	-39,65	2.318	1.660
21	AGILITY SPAIN SA	121.046	119.743	1,09	-1.839	-632	n.s.	-1.525	-1.839
22	ERSHIP SAU	114.476	120.650	-5,12	16.437	14.682	11,95	22.635	14.177
23	SALVAT LOGÍSTICA SA	107.150	112.093	-4,41	4.867	5.513	-11,72	4.728	3.595
24	CAT ESPAÑA LOGÍSTICA CARGO SLU	105.705	121.319	-12,87	-1.376	-408	n.s.	-1.232	-1.374
25	MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO SAU	103.386	127.700	-19,04	2.686	6.266	-57,13	2.661	2.222
26	BERGE MARÍTIMA SL	100.591	120.619	-16,60	1.288	-484	n.s.	5.601	772
27	MOSCA-MARÍTIMO SL	96.405	91.183	5,73	2.178	4.650	-53,17	3.246	1.676
28	TRANSNATUR SA	86.036	95.289	-9,71	3.792	5.497	-31,02	4.207	3.112
29	DHL FREIGHT SPAIN SL	81.699	85.910	-4,90	455	2.421	-81,20	779	344
30	DEPÓSITOS DE COMERCIO EXTERIOR SA	81.608	83.105	-1,80	412	127	224,41	638	379
31	CEVA LOGISTICS ESPAÑA SL	78.628	81.556	-3,59	-2.696	-1.895	n.s.	-1.626	-2.016
32	AGENCIA FERNANDEZ DE SOLA SL	71.206	73.342	-2,91	838	967	-13,31	2.259	643
33	KERRY LOGISTICS SPAIN SA	69.912	46.138	51,53	1.097	-134	n.s.	1.593	839
34	TRANSPORTES INTERNACIONALES- AGENCIA Mª SAVINO DEL BENE	68.528	74.661	-8,21	1.850	2.172	-14,82	2.207	1.342
35	DACHSER SPAIN AIR & SEA LOGISTICS SAU	65.797	67.044	-1,86	-3.073	-3.575	n.s.	-2.503	-2.400
36	TRANSNATUR NORTE SL	62.187	63.832	-2,58	1.945	1.851	5,07	2.264	1.554
37	DSV SOLUTIONS SPAIN SA	59.681	65.543	-8,94	2.235	3.046	-26,63	4.246	1.724
38	J F HILLEBRAND SPAIN SA	58.810	63.747	-7,74	3.195	3.687	-13,34	3.572	2.379
39	CONSIGNACIONES TRÁNSITOS Y TRANSPORTES INT. SA	57.986	55.970	3,60	305	1.846	-83,47	876	229
40	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS SA	57.310	69.576	-17,63	-138	311	n.s.	112	-126
41	C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN SA	55.509	61.420	-9,62	1.127	4.753	-76,29	758	848
42	MANIPULACIONES PORTUARIAS GRUPAJES Y TRÁNSITOS SAU	54.582	46.921	16,33	1.647	2.025	-18,68	2.026	1.156
43	MOLD TRANS SL	53.588	54.647	-1,94	237	198	19,43	290	160
44	TRANSPORTES ALMACENES TRANSITARIOS SA	51.341	54.237	-5,34	1.069	635	68,37	754	910
45	ACCIONA FORWARDING SA	49.008	44.297	10,64	-670	-1.263	n.s.	486	-605
46	GEODIS FF SPAIN SL	48.532	65.371	-25,76	-1.536	1.455	n.s.	-798	-1.522
47	MARTICO SL	48.262	45.431	6,23	4.061	3.331	21,89	4.085	3.312
48	E ERHARDT Y COMPAÑÍA SA	46.051	58.092	-20,73	660	931	-29,07	733	605
49	AUTRANSA SL	45.609	44.138	3,33	1.576	1.290	22,14	3.625	1.206
50	HNOS SESÉ ASENSIO SL	45.464	54.141	-16,03	-1.434	387	n.s.	2.436	-967

	NOMBRE	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2020	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS MIL EUR 2019	IMPORTE NETO CIFRA DE VENTAS % 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2020	RESULT. ORDINARIOS ANTES IMPUESTOS MIL EUR 2019	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS % 2020	EBITDA MIL EUR 2020	RESULTADO DEL EJERCICIO MIL EUR 2020
51	DAMCO SPAIN SL	45.309	52.005	-12,88	189	246	-23,15	711	141
52	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	42.053	45.055	-6,66	581	588	-1,10	871	445
53	CAVE BILBAÍÑOS LOGÍSTICA ESPAÑA SL	41.837	43.286	-3,35	642	718	-10,64	684	450
54	TRANSPED SHIPPING LEVANTE SL	41.609	34.584	20,31	987	561	75,87	804	795
55	J.S.V. LOGISTIC SL	40.411	46.269	-12,66	767	980	-21,67	2.978	558
56	OPERINTER VALENCIA SLU	39.084	36.842	6,09	1.399	1.874	-25,36	1.484	1.113
57	STOCK LOGISTIC TRANSPORT SL	38.898	34.208	13,71	893	61	1.370,23	866	698
58	GLOBAL CARGO SYSTEM SA	38.147	22.099	72,62	2.467	1.051	134,80	2.527	1.839
59	EKOL SPAIN LOGISTICS SL	37.587	47.747	-21,28	-1.159	-466	n.s.	-1.043	-1.159
60	A.M. CARGO LOGISTIC SL	37.552	34.984	7,34	1.588	1.045	51,90	2.056	1.517
61	TRACE LOGISTICS SA	36.096	32.574	10,81	-14	706	n.s.	626	-19
62	A PÉREZ Y CIA SL	35.876	39.276	-8,66	3.030	3.111	-2,60	478	2.868
63	OPERINTER ANDALUCÍA SL	35.037	30.683	14,19	2.324	973	138,82	2.458	1.778
64	ECCO-FREIGHT TRANSPORT SERVICES SL	34.454	26.716	28,97	2.042	1.096	86,39	2.083	1.531
65	OPERINTER MADRID SA	33.611	18.584	80,86	1.548	1.206	28,38	1.952	3.193
66	EXPEDITORS INTERNATIONAL ESPAÑA SA	33.225	32.346	2,72	1.829	1.377	32,89	1.894	1.372
67	TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA SA	33.053	33.820	-2,27	812	826	-1,72	904	608
68	INTERNATIONAL FORWARDING SL	32.058	31.187	2,79	-403	1.472	n.s.	30	-287
69	CARBONES COMERCIO Y CONSIGNACIONES SA	32.011	30.077	6,43	2.209	1.802	22,56	2.599	1.674
70	CLASQUIN T.I. INTERCARGO 1999 SA	31.183	29.609	5,32	1.768	1.245	42,06	1.859	1.326
71	VILLART LOGISTIC SL	30.941	27.910	10,86	1.916	771	148,51	2.521	1.431
72	GRUPO ANTOLÍN-GLASS SA	30.307	26.914	12,60	33	386	-91,42	48	25
73	NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA SA	30.145	31.539	-4,42	1.246	2.483	-49,84	1.173	970
74	ARCESE ESPAÑA SAU	30.027	32.635	-7,99	-25	351	n.s.	364	-20
75	CONTENOSA SA	29.920	28.045	6,69	1.317	1.196	10,16	1.646	982
76	ERHARDT TRANSITARIOS SLU	29.395	32.062	-8,32	-1.022	-640	n.s.	-662	-761
77	VAPORES SUARDIAZ NORTE SL	28.788	31.375	-8,24	829	2.127	-61,04	416	745
78	CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA SA	28.624	34.774	-17,69	267	1.090	-75,49	2.176	168
79	BDP INTERNATIONAL SPAIN SAU	27.875	26.269	6,12	959	255	276,06	950	719
80	ADUANAS PUJOL RUBIÓ SAU	27.865	26.023	7,08	491	2.176	-77,41	652	399
81	ROMEY Y COMPAÑÍA SA	27.279	30.135	-9,48	-120	-12	n.s.	-126	-92
82	CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL	26.971	25.300	6,61	23	92	-74,93	276	18
83	DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN SL	25.565	24.458	4,52	-91	-758	n.s.	104	-82
84	J RONCO Y CIA SL	25.283	29.933	-15,53	1.597	1.334	19,76	2.530	1.197
85	VAPORES SUARDIAZ SUR ATLÁNTICO SL	25.152	23.702	6,12	330	585	-43,61	488	254
86	LANTIA MARÍTIMA SL	24.967	20.523	21,66	3.033	3.642	-16,71	3.221	2.323
87	TRANSPORTES CAMPILLO SA	24.931	27.270	-8,58	513	974	-47,30	1.921	384
88	MC TRINTER SA	24.215	19.333	25,25	371	213	74,13	425	280
89	MULTITRADE SPAIN SL	23.673	26.654	-11,18	706	1.167	-39,55	969	551
90	HAMILTON Y COMPAÑÍA SA	22.585	45.665	-50,54	602	2.406	-74,99	492	514
91	A M CARGO CASTELLÓN SL	22.370	17.524	27,65	264	152	73,44	650	196
92	TRANS JAYLO SA	22.268	22.524	-1,14	2.919	2.910	0,28	5.301	2.940
93	COSCO SHIPPING LINES SPAIN SA	21.890	20.246	8,12	1.327	1.295	2,47	1.509	957
94	TOP FREIGHT SOLUTIONS SL	21.697	25.401	-14,58	3.489	3.201	8,99	965	3.250
95	LX PANTOS SPAIN SL	21.616	19.334	11,80	565	630	-10,24	675	423
96	EUROPORTS IBÉRICA TPS SL	21.537	27.658	-22,13	-3.345	5.006	n.s.	683	-2.507
97	TRANSITAINER SA	21.230	15.842	34,02	784	204	285,15	866	592
98	SPARBER LÍNEAS MARÍTIMAS SA	20.930	31.297	-33,12	-1.733	106	n.s.	-1.689	-1.317
99	IBERCÓNDOR SA	20.290	20.142	0,73	769	23	3.187,78	1.108	604
100	TOTAL FREIGHT WORLDWIDE SL	19.960	17.111	16,65	76	536	-85,79	138	57

Los diferentes rankings de esta publicación están ordenados según el importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los listados se han generado teniendo en cuenta las empresas que, a fecha de 27 de junio de 2022, habían depositado sus cuentas de 2019 en los Registros Mercantiles, recogidas por la empresa Informa en su base de datos de Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, software que ha servido para la elaboración del ranking, junto a las diferentes ediciones de Quién es Quién en Logística editados por Diario del Puerto. Los años de referencia del presente trabajo son 2020 en comparación con 2019, ejercicios para los que ya se cuenta con una muestra realmente importante de datos en el registro.

Para la elaboración de los rankings se ha puesto como límite las 100 primeras empresas de cada uno de los modos. No aparecen en este listado las empresas cuya matriz está domiciliada fuera de España y sus datos son publicados en sus respectivos países de forma consolidada. Tampoco aparecen aquellas empresas domiciliadas en España pero que pertenecen a corporaciones empresariales con presencia en diversos sectores y que igualmente dan a conocer sus datos de forma consolidada.

Se han mantenido las empresas ya extinguidas pero que en los años 2019 o 2020 tuvieron actividad. Asimismo, a las empresas cuyo importe neto de la cifra de ventas no estaba actualizado a la hora de elaborar estas tablas, se les ha replicado la cifra del último año disponible (2019), entendiendo que de esta forma el ranking se acerca más a la realidad que omitiendo esa empresa en concreto.

ADAPTARSE A VELOCIDAD DE VÉRTIGO



RAÚL TÁRREGA

Una de las consecuencias derivadas de la irregularidad que sufre el tráfico de contenedores en la actualidad la padecen las bases de contenedores. Con el estallido de la pandemia, el movimiento marítimo mundial de mercancías se parece

cada vez más a unos dientes de sierra, algo que complica, y mucho, la gestión de esos depots.

Obviamente, la adaptación a este vaivén es uno de los grandes retos a los que tienen que hacer frente las empresas que gestionan estas plataformas. Las bases de contenedores responden como pueden a esta situación, tal y

como se ha podido constatar de los expertos consultados por Diario del Puerto Publicaciones.

Hoy en día, uno de los grandes problemas a los que tienen que enfrentarse las bases de contenedores es la falta de espacio ante unos tráfico que las terminales portuarias no pueden absorber del todo. No sólo la

La irregularidad del transporte marítimo ha obligado a adaptarse a velocidad de vértigo a los depots. ⬇



pandemia es la que ha desajustado el engranaje, sino que la concatenación de problemas desde hace meses como el bloqueo del Canal de Suez, la política de cero contagios en China, el conflicto en Ucrania o los paros del transporte vividos en España a comienzos de año no han hecho sino agravar la situación, provocando puntas de acumulación de

contenedores vacíos, pero también su carencia, algo fatal para las empresas que tienen en la exportación la mayor parte de su carga de trabajo.

El ejemplo vivido en puertos como Los Ángeles es paradigmático. Cuando se acumulan barcos en cola para ser atendidos en un puerto, las operaciones se simplifican al máximo para

dar entrada cuanto antes al siguiente barco. Actividades como la carga de contenedores vacíos para evacuar a otros puertos quedan relegadas a un segundo plano, lo que tiene como consecuencia una gran cantidad de equipo vacío en un lugar donde no debe estar, es decir, en las terminales y en los depots. “Y entramos en espiral puesto que cuando se trabaja al límite de capacidad, la productividad se reduce exponencialmente: menos espacio, más remociones, más colas, etc.”, tal y como recordaba recientemente Alfredo Soler, CEO de Trans-Base Soler.

Uno de los grandes problemas a los que tienen que enfrentarse las bases de contenedores es la falta de espacio ante unos tráficos que las terminales portuarias no pueden absorber del todo

Es en este momento cuando el puerto deja de ser productivo y comienza a sobrevolar el peligro de un desvío de tráficos de transbordo y, consecuentemente, la condición de hub. Se sigue vaciando los contenedores de mercancía, no obstante, pero ¿qué hacer con ellos? Normalmente, y como solución cortoplacista, quedan condenados a estar sobre la plataforma de un camión porque no hay lugar físico que los acepte. “Y por supuesto, otra de las consecuencias de la bajada de productividad por congestión en los patios es generar grandes colas de camiones en los accesos a las terminales bloqueando los viales internos de los puertos”, según Soler.





Algunas bases de contenedores se han visto obligadas a rechazar nuevos clientes por la imposibilidad de poder prestar servicio. 

Hay que reconocer que tanto terminales como autoridades portuarias han comenzado a mover ficha. Las empresas estibadoras hacen encaje de bolillos para optimizar sus espacios, priorizando el movimiento de import/export en detrimento del tráfico de transbordo -con las consecuencias ya conocidas- dejando en segundo plano además la gestión del equipo vacío, algo que repercute de manera directa en las bases de contenedores.

Las autoridades portuarias, conscientes de la dimensión que tiene ya

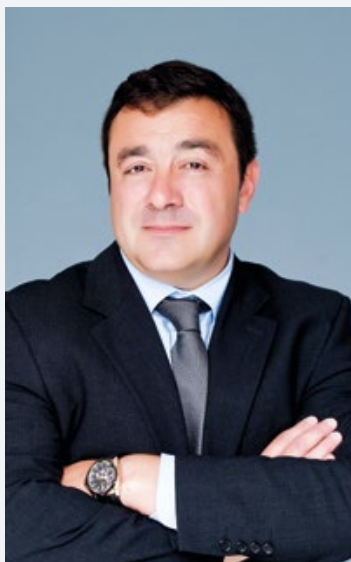
este problema y de las consecuencias que puede acarrear en un futuro, también mueven ficha. Mantienen abiertos cauces de comunicación y refuerzan el papel de los grupos de trabajo para monitorizar de manera permanente la situación de cada terminal. Incluso ya hay algunos puertos que comienzan a plantear la posibilidad de establecer cierto tipo de tasa para gravar la estancia excesiva de esos contenedores en las terminales.

Valga un ejemplo para ilustrar esta situación. En 2006, la empresa

Tecovasa (Terminal de Contenedores Vacíos SA) encargó un informe a la Fundación Valenciaport sobre la superficie necesaria en el entorno del puerto de Valencia para almacenar los contenedores vacíos. El resultado fue que para el año 2015 se esperaba tener un tráfico de 4,3 millones de TEUs y eran necesarios 737.000 metros cuadrados para vacíos. Hoy ya se superan los 5,5 millones de TEUs y, sin embargo, la superficie actual en bases de contenedores para almacenar vacíos no llega a los 500.000 metros cuadrados.

La conclusión es evidente, y no sólo en Valencia, sino en el resto de grandes puertos: las terminales están actuando como depósitos de contenedores. Volviendo a Valencia, y según ese informe, las empresas estibadoras están dedicando cerca de 500.000 metros cuadrados de entre los aproximadamente dos millones de metros cuadrados que tienen sus patios de almacenamiento, es decir, cerca del 25% de su superficie está dedicada a vacíos.

En medio de todo esta situación, las bases de contenedores buscan ayuda, y lo hacen más allá de sus ámbitos de actuación. Muchos de los expertos consultados piden más colaboración de la Administración,



Es imprescindible que los contenedores cuando llegan al exportador estén en perfecto estado y no presenten problemas, cosa que no siempre ocurre cuando son entregados por una terminal y no son revisados y puestos a punto por especialistas

Jaume Vilardebó

Director general de Depot Zona Franca

sobre todo para agilizar trámites que permitan contar con más zonas de trabajo, y reprochan que los poderes públicos desconozcan el papel que juegan los depots en la cadena logística global.

Por otro lado, y aunque de manera regular autoridades portuarias y bases de contenedores colaboran, lo cierto es que las empresas apuestan por que los puertos tengan un papel más activo en todo este desarrollo, ya que son esos puertos los que están más cerca y conocen de primera mano sus problemas.

En todo este contexto, también hay que tener en cuenta que comienza a faltar cierta mano de obra cualificada, algo que, a medio y largo plazo, puede condicionar la calidad del servicio que prestan estos depots.

Así y todo, las bases de contenedores han encontrado en la digitalización



Estas condiciones de trabajo, en ocasiones nos llevan a estibar de manera no deseada con un aumento de movimientos extra que tenemos que asumir para poder dar espacio

José Ávila
CEO de Intercontainer

y la aplicación de nuevas tecnologías a un gran aliado, ya que está ayudando a los depots tanto a la hora de procesar la información como en el momento de optimizar la operativa diaria de la plataforma.

CUANDO LA COMUNICACIÓN ES FUNDAMENTAL

Como se ve, son muchos los retos a los que deben hacer frente los depots, pero, sin duda, el más urgente es el de un profundo cambio de rol, un objetivo





Las bases de contenedores siguen reivindicando un papel más activo en la elaboración de los Planes Directores de los puertos. 

que, en los últimos dos años, se ha visto condicionado por la situación que vive el comercio marítimo mundial. A pesar ello, el gerente de Tysma, Rafael Yago, se muestra optimista y confía en que el mercado se ajuste, como ya ha sucedido en anteriores ocasiones. Sin embargo, y hasta que esa autorregulación llegue, la realidad es que, como consecuencia a esta falta de espacio, algunos depots se han visto forzados a rechazar la llegada de nuevos clientes y a poner límites de ocupación a los actuales. Es el caso de Progreco Bilbao, tal como reconoce su director Juan José Pérez.

Hasta ahora, tal y como señala el director de Martainer, Tomás Pellisé, “las terminales han estado haciendo un rol muy importante de depot de contenedores vacíos”, llegando a darse la situación de tener casi más vacíos que llenos. Ahora que las terminales se han visto obligadas a cerrar la puerta a estas unidades para dedicarse a los llenos, “hemos visto como nuestra ocupación ha subido”, una situación que se extrapola a todas las empresas consultadas.

• • • • •
Una de las consecuencias de los tráficos irregulares a las que tienen que hacer frente los depots es la de aumentar sus movimientos internos y operativas en la búsqueda de un mayor aprovechamiento de sus espacios y superficies

No obstante, más que en el aumento de la demanda, el director de Progeco Barcelona, Viliam Koudelka, considera que el problema está en la poca estabilidad del tráfico de contenedores, influido por los constantes cambios en las rutas marítimas, la cancelación de escalas, los bloqueos de las terminales o “los problemas meteorológicos, una circunstancia que en los últimos años no han favorecido el trabajo de los puertos” y, por lo tanto, el de los depots.

Todo ello lleva a las bases de contenedores a pasar en poco espacio de tiempo de una ocupación mínima a una máxima y viceversa, lo que deja un escaso o nulo margen de maniobra para adaptarse a las necesidades de las navieras.

En este panorama, empresas como Docks consideran fundamental mantener una interlocución directa con sus clientes: “Una vez el depósito está lleno se habla con los clientes para que intenten rotar los contenedores a mayor velocidad”, tal y como afirma Pascual García, director general de la compañía, aunque matiza que “el problema afecta normal-

mente a toda la cadena de suministro y pocas acciones más pueden tomarse”.

Ante esta realidad, algunas compañías han optado por ampliar de manera temporal sus horarios de apertura en el momento en que el volumen de tráfico lo exige, con el objetivo de “limitar los efectos adversos entre los usuarios, en este caso los transportistas, que podían ver aumentados los tiempos del servicio”, detalla el director general de Depot Transportuarios, Antonio Jabalera. Este depot ha sido uno de los que se ha apostado además por habilitar nuevos espacios para ampliar la zona de almacenamiento.

En cambio, no todas las bases de contenedores son favorables a la opción de ampliar espacios. Es el caso de Trans-Base Soler. Alfredo Soler, CEO de la compañía, entiende que “no es un problema nuestro sino de las navieras que usan las terminales marítimas para almacenar contenedores vacíos y sólo cuando están congestionadas recurren a solicitar más espacios a las bases”.

Otra de las soluciones que han adoptado algunos depots es consultar con los clientes la previsión de volúmenes, tanto de entradas como de salidas, para poder optimizar al máximo el espacio. Así lo ha hecho Intercontainer, cuyo CEO, José Ávila, reconoce a pesar de todo que “estas condiciones de trabajo, en ocasiones nos llevan a estibar de manera no deseada con un aumento de movimientos extra que tenemos que asumir para poder dar espacio”.

VALOR AÑADIDO

Los servicios que prestan los depots de contenedores van más allá del simple almacenamiento de equipo. El director de Martainer, Tomás Pellisé, señala que los depots aportan a la cadena logística un valor añadido que, hoy por hoy, no pueden dar ni las terminales ni las campas de los transportistas que también almacenan unidades vacías. “Por un lado, aportamos un valor añadido a las navieras, propietarias del equipo, haciendo el mantenimiento según sus instrucciones



Algunas bases de contenedores han decidido implementar una comunicación más proactiva con sus clientes para poder conocer con mayor antelación sus previsiones de volúmenes de tráfico y poder optimizar su organización

y, por otro, a la cadena logística, acondicionando las unidades para las futuras cargas de exportación”.

Para ello, desde las bases se gestiona todo tipo de información relativa a los contenedores vacíos, que va a servir para poder prestar un servicio a medida según las necesidades de cada cliente. “Reparamos y clasificamos los contenedores en diferentes categorías, que van desde los contenedores que solo pueden llevar chatarras y graneles, hasta aquellos aptos para transportar carga más sensible como alimentación o medicinas”, destaca el director de Progeco Bilbao, Juan José Pérez.

Cada contenedor tiene su casuística especial. En el caso de los equipos reefer, se requiere de personal técnico altamente

especializado en continua formación que inspeccione, verifique y repare, garantizando el correcto funcionamiento para su utilización en condiciones plenamente operativas. Por su parte, los isotanques, por sus características mecánicas y dedicación a transporte de productos químicos, exigen una preparación mucho más compleja empezando por la limpieza, continuando con las revisiones y terminando con la reparación y/o adaptaciones especiales.

Para Docks, conseguir rentabilidad en la base debe basarse en que “los movimiento in-out deben complementarse con servicios de valor añadido, pero además ha de realizarse un servicio integral al equipo reefer incluyendo asistencias, cold treatment, atmósfera controlada, montajes de flexitanks y mantas térmicas, trabajos de trincaje, etc”, afirma Pascual García, director general, que además incide en que los depots deben focalizar sus esfuerzos en “tener un portafolio dinámico y lo más amplio posible para cubrir el amplio espectro de necesidades de los clientes”.

La labor de los depots, por tanto, cobra una especial relevancia en la cadena logística, dado que deben asegurarse de que los contenedores están en perfecto estado estructural y técnicamente, además de que su limpieza debe ser óptima. “Es imprescindible que los contenedores, cuando llegan al exportador estén en perfecto estado y no presenten problemas, cosa que no siempre ocurre cuando estos son entregados directamente de una terminal al exportador y no son revisados y puestos a punto por especialistas”, denuncia Jaime Vilardebó, director general de Depot Zona Franca.

De este modo, los depósitos de contenedores actúan como talleres oficiales para las navieras. En palabras de Alfredo Soler, CEO de Trans-Base-Soler: “Somos los encargados de realizar las inspecciones y reparaciones para que cumplan los con Programas de Exámenes Continuos Aprobados (ACEP) por los respectivos gobiernos a las navieras”.



Las bases de contenedores denuncian poco conocimiento y una nula implicación de las administraciones en el desarrollo de nuevas zonas logísticas. 

¿DÓNDE ESTÁ LA ADMINISTRACIÓN?

RAÚL TÁRREGA

Las bases de contenedores son los grandes desconocidos para las administraciones autonómicas. Así lo concluyen la mayoría de los expertos consultados. Si bien en lugares como Comunitat Valenciana, Catalunya, Bilbao o Andalucía hay zonas donde están establecidos estos depots, lo cierto es que estas empresas echan en falta un mayor compromiso de los Gobiernos regionales para poner en marcha espacios dedicados a la logística del contenedor y, sobre todo, una

agilización de trámites para ampliar sus superficies.

La ubicación física de los depots no puede ser aleatoria, ni debe establecerse en cualquier polígono industrial, tal y como recuerda Alfredo Soler, CEO de Trans-Base Soler. La necesidad de parcelas grandes a precios bajos, la generación de un gran volumen de transporte pesado y el hecho de requerir buenas conexiones terrestres y una cercanía a los puertos hace que la oferta de zonas se reduzca a unos pocos espacios que, por lo general,

• • • • •

Por el momento, la inmensa mayoría de bases de contenedores consultadas no ven claro un cambio en el sistema de tarificación que implementan para sus clientes. Para la gran mayoría de expertos, el tráfico irregular de las navieras hace muy difícil ese cambio

están ya muy solicitados por otras ramas industriales.

Los expertos reconocen la necesidad de contar con el apoyo de los gobiernos autonómicos, aunque todos lamentan el desconocimiento de la Administración, algo en lo que coinciden todos los expertos entrevistados. José Ávila, CEO de Intercontainer, denuncia una nula implicación, algo que asevera Juan José Pérez, director de Progeco Bilbao. Viliam Koudelka, director de Progeco Barcelona; Tomás Pallisé, de Martainer; y Jaume Viladerbó, director general de Depot Zona Franca hablan de “espacio para la mejora” en este sentido y reiteran ese desconocimiento de las administraciones.

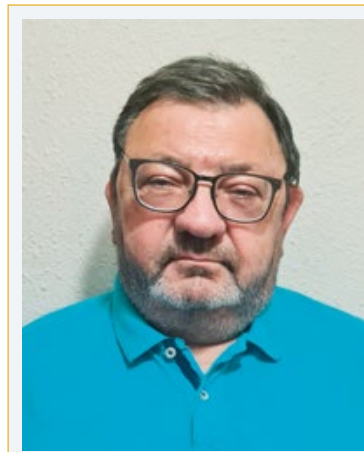
Pascual García, director general de Docks, se muestra muy crítico con el papel que juega la Administración: “Ni los trámites son ágiles ni la Administración está concienciada para conceder permisos en ubicaciones viables en sus municipios”.

Rafael Yago, gerente de Tyma, aboga por pensar de manera más panorámica, porque los depots forman parte de la cadena logística global. En ese sentido, “la acción de las administraciones es decisiva en toda la cadena porque el depósito es uno de los eslabones más débiles”.

CAMBIO TARIFARIO

Para los depots, otro de los problemas ligados a esa falta de espacios son sus ajustados márgenes, que en ocasiones impiden a las bases acometer procesos de ampliación. Los expertos consultados lamentan que, incluso en el hipotético caso en que los trámites para habilitar nuevas áreas fueran ágiles y que la Administración fuera consciente del papel de esa plataforma en el buen desarrollo de la cadena logística, los recursos financieros para ponerlos en marcha serían muy escasos, casi inexistentes.

Por ello, ya hace tiempo que sobre la mesa está la posibilidad de cambiar



La acción de las administraciones es decisiva en toda la cadena porque el depósito es uno de los eslabones más débiles

Rafael Yago
Gerente de Tyma

el modelo de tarificación actual por otra más flexible en función de los tráfico que cada naviera aporta.

Alfredo Soler, CEO de Trans-Base Soler, explica que puede ser que haya llegado el momento de afrontar este debate: “Si llegado un pico una

naviera se ve obligada a desviar barcos a otros puertos por falta de capacidad, supone unos grandes sobrecostes económicos y comerciales, una situación que no interesa a nadie. Por tanto, de algún modo debemos llegar a un punto en el que las bases aumentamos nuestros espacios pero que tengamos garantía de poder rentabilizarlos”.

Para ello, “una fórmula podría ser la de fijar tarifas flexibles según volúmenes, de modo que cuando menos se use la instalación, mayor sea la tarifa para compartir de algún modo esa sobreinversión que se hace para dar respuesta a necesidades puntuales de las navieras”.

Pascual García, director general de Docks, reconoce que “actualmente la tarifas de los depots son bajas, con dificultades para actualizarlas y se requieren de inversiones altas para tener más superficie disponible”. Así, asegura que “una tarificación combinada de una parte fija y otra flexible podría ayudar”, aunque matiza que “nosotros pensamos que el camino sería llegar a acuerdos de verdaderos partners con los clientes pues ello ayudaría a crecer juntos minimizando los riesgos”.

Con todo, la opción de un cambio en el sistema de tarificación actual no es contemplada por la gran mayoría de las fuentes consultadas.



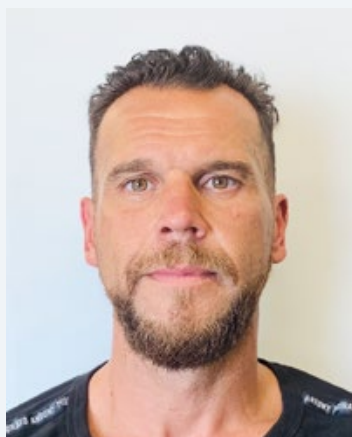
La necesidad de parcelas grandes a precios bajos, la generación de un gran volumen de transporte pesado y el hecho de requerir buenas conexiones terrestres y una cercanía a los puertos reduce las opciones para habilitar nuevas zonas en las que instalar nuevos depósitos de contenedores





Cuando los grandes puertos de todo el mundo plantean el desarrollo de nuevos espacios portuarios siempre incluyen áreas para depots”

Tomás Pellisé
Director de Martainer



Queremos formar parte de la planificación de los servicios que deben prestar los puertos dentro del tráfico de contenedores

Javier Benavente
Co-director general de Depot Transportuarios

DEPOTS Y PUERTOS, UNA CONEXIÓN NECESARIA

Las bases de contenedores miran hacia la Administración, pero sobre todo miran hacia las autoridades portuarias. Puertos y depots mantienen una relación simbiótica, ya que lo que afecta a los primeros acaba influyendo en los segundos. Además, no hay que olvidar que los recintos portuarios son conocedores tanto de las necesidades de su hinterland como del papel que pueden jugar los depots a la hora de aportar un valor añadido en la cadena logística marítima.

Desde hace ya años, las bases de contenedores han pedido a la administración portuaria que se les tenga en cuenta a la hora de elaborar los Planes Directores de los puertos. De hecho, ARCE, la asociación que aglutina al 75% de los depots de

toda España, está a la espera de reunirse con el actual presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, para poder trasladarle esta reivindicación y buscar fórmulas que articulen esta participación.

Hasta que llegue ese momento, todos coinciden en señalar que las autoridades portuarias deben ser más activas. Ese papel, según José Ávila, es importante por “la fuerza que pueden ejercer de forma equitativa entre todos los depósitos”, mientras que Juan José Pérez incide en la importancia de que puerto y depot vayan de la mano en enclaves especializados en autopistas del mar como Bilbao, “donde hay contenedores que se encuentran en bucle cerrado entre otros puertos y Bilbao y que nunca pasarán por China, Róterdam o Amberes que es donde las

navieras de Deep Sea acostumbran a desviar el equipo dañado para su reparación”. Por su parte, Viliam Koudelka recuerda que las bases son “fundamentales para un correcto mantenimiento de todo tipo de contenedores”.

Al respecto, Pascual García afirma que el papel de las autoridades portuarias sería una ayuda, aunque apunta que “debería existir definido un marco de actuación acordado a los diferentes niveles público-privado para así agilizar el modelo logístico que se hubiera acordado”.

Tomás Pellisé pone el acento en este punto en el rol que ejercen las autoridades portuarias en el resto del mundo: “Cuando los grandes puertos plantean el desarrollo de nuevos espacios portuarios siempre incluyen áreas para depots, que además están incluidos dentro de su infraestructura de transporte”, una idea en la que incide Jaume Viladerbó, que pide a las autoridades portuarias “hacer de motor y garantizar que las instalaciones y servicios portuarios estuvieran dimensionados en relación directa con la demanda de las navieras”.

Por su parte, Javier Benavente y Antonio Jabalera ponen en valor el papel que ya juegan los puertos, ya que “queremos formar parte de la planificación de los servicios que deben prestar los puertos dentro del tráfico de contenedores”.

• • • • •
ARCE, la asociación que aglutina al 75% de los depots de toda España, está a la espera de reunirse con el actual presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, para poder trasladarle esta reivindicación y buscar fórmulas que articulen esta participación



Muchas bases de contenedores, ante la falta de profesionales, optan por promocionar a personal propio hacia nuevas responsabilidades. 

PROMOCIÓN INTERNA Y FORMACIÓN, SOLUCIONES A LA FALTA DE PERSONAL

RAÚL TÁRREGA

A nivel global, la falta de personal cualificado para cubrir puestos de trabajo altamente especializados comienza a ser un problema para la cadena de suministro mundial. Faltan conductores profesionales y trabajadores especializados en logística. Las bases de contenedores no han permanecido ajenas a esta situación, algo que lamentan todos los expertos consultados. “Se necesita personal para reparación, inspección y manipulación, y sobre todo necesitamos que la legislación acompañe a estas necesidades”, destaca el gerente de Tymsa, Rafael Yago.

“No es fácil encontrar mano de obra cualificada”, asevera Juan José

Pérez, director de Progeco Bilbao, que además pone el dedo en la llaga, ya que “las navieras quieren pagar en España un coste más cercano a África que a Europa”, agrega. Pérez explica que el trabajo es además especialmente duro y poco atractivo para los trabajadores por ser realizado a la intemperie, entre otros motivos.

Esta necesidad de mano de obra cualificada es una constante que no ayuda a la gestión diaria de las bases de contenedores, más bien todo lo contrario, ya que obliga a los diferentes operadores a formar a su propio personal en una especie de carrera multitarea. “Las necesidades de disponer de todo el equipo para exportación y la apuesta por realizar las reparaciones localmente provocan que debamos

crecer contratando más personal que carece de la experiencia necesaria en el sector”, detalla Antonio Jabalera, director general de Depot Transportuarios, que hace notar sobre todo la carencia de reparadores soldadores. “Esperamos poder gestionar acuerdos con centros de FP Dual para poder

Algunas bases de contenedores denuncian los ajustados costes que las navieras quieren pagar en España, acercándose a niveles más propios de África que de Europa

LAS 4 CLAVES QUE EXPLICAN LA FALTA DE PERSONAL EN LOS DEPOTS



1

Los perfiles más demandados son los que tienen relación directa con la reparación, inspección y manipulación.

Especial carencia en perfiles muy específicos como reparadores, soldadores, frigoristas e inspectores cualificados.



3

2



Trabajo poco atractivo por ser especialmente duro -servicios de guardia de 24 horas los 365 días al año- y realizado a la intemperie.

Los candidatos deben reunir conocimientos de frío industrial, fontanería, electrónica y nociones de informática.

4



Las necesidades de disponer de todo el equipo para exportación y la apuesta por realizar las reparaciones localmente provocan que debamos crecer contratando más personal que carece de la experiencia

Antonio Jabalera
Co-director general de Depot
Transportuarios

contar con personal que pueda realizar prácticas y especializarse en el sector para posteriormente poder valorar su incorporación", confía Jabalera.

Intercontainer es otro de los depots que recurre a la promoción interna de personal. En su caso, los perfiles más demandados son frigoristas e inspectores cualificados, un argumento en el que coincide Alfredo Soler, CEO de Trans-Base Soler, quien explica que



Las empresas instan a articular fórmulas formativas aprovechando la FP Dual para dar respuesta a la falta de ciertos perfiles profesionales

estos técnicos deben reunir conocimientos de frío industrial, fontanería, electrónica y nociones de informática, además de estar dispuestos a trabajar en servicios de guardias 24 horas al día, los 365 días del año. "Tampoco es fácil encontrar manipuladores de grúas containeras", agrega Soler.

Asimismo, Pascual García reconoce que "los depots cubren con muchas dificultades la contratación de técnicos de frío, soldadura y conducción de containeras especialmente". En muchas ocasiones, para García, "se ha de invertir en el desarrollo profesional de nuestros colaboradores, desarrollo que requiere mucho tiempo hasta adquirir el nivel que asegure la calidad requerida por nuestros clientes". Con todo, el director general de Docks mantiene cierto grado de optimismo, ya que "seguimos saliendo adelante y en la actualidad tenemos excelentes profesionales a los que continuamos formando".

Aunque la formación interna del personal conlleva tiempo y esfuerzos por parte de las empresas, "compensa mucho en la calidad del trabajo, así como en la implicación de la gente", asegura Tomás Pellisé, de Martainer.



La introducción de nuevas tecnologías ha permitido a algunos depots retirar el papel de sus procesos diarios y agilizar la entrada y salida de camiones. 

DIGITALIZACIÓN, LA GRAN ALIADA

RAÚL TÁRREGA

Hace tiempo que las bases de contenedores han tomado conciencia de la importancia de ir introduciendo en su día a día la utilización de nuevas tecnologías, que ayudan a ganar eficiencia y, consecuentemente, a reducir el impacto ambiental de sus operaciones. Algunos de ellos han desarrollado soluciones innovadoras para poder afrontar los retos de la digitalización y la sostenibilidad.

La evolución del sector logístico en general, sobre todo tras la irrupción de la pandemia sanitaria provocada por la COVID-19, lleva hacia una mayor interconexión, donde la exigencia de transferir información en tiempo real es cada vez mayor, algo que redundará en

una gestión más eficiente y segura que repercute, a su vez, en un aumento de la seguridad del personal y reducción de la huella de carbono.

Esa digitalización “es clave”, señala Juan José Pérez, director de Progeco Bilbao, dado que “las navieras exigen más información y además la piden en tiempo real, según el contenedor entra en la base”. Algunas, incluso, utilizan Big Data y otras tecnologías para adelantar el estado de sus contenedores antes de que la propia base haga su estimación. “Nos vemos arrastrados por las exigencias de las navieras y los sistemas comunitarios de cada puerto”, corrobora Alfredo Soler, CEO de Trans-Base Soler.

Pascual García, director general de Docks, incide en el papel que juegan

las nuevas tecnologías, que “mejoran la productividad general, la rapidez y exactitud de las comunicaciones con los clientes y el control de las operaciones”.

“Estamos viviendo una evolución muy rápida donde se nos exige una adaptación aún más rápida”, señalan



Algunas bases de contenedores ya utilizan tecnologías como el Big Data, con la que adelantan el estado de los contenedores antes incluso de su llegada al propio depot





Hemos pasado de unos depots establecidos sobre tierra a tener la mayoría perfectamente asfaltados. Me atrevería a decir que en este sentido España está por encima de la media

Alfredo Soler
CEO de Trans-Base Soler



Las nuevas tecnologías mejoran la productividad general, la rapidez y exactitud de las comunicaciones con los clientes y el control de las operaciones

Pascual García
Director general de Docks



La introducción de dispositivos digitales móviles permite a nuestros técnicos una fácil y rápida evaluación de daños, incluido la realización de fotos"

Viliam Koudelka
Director de Progeco Barcelona



La digitalización implica flujos de información mucho más rápidos, lo que agiliza la cadena logística y mejora la eficiencia

clientes, exigiendo cada vez una mayor integración y menor latencia.

Así, la digitalización implica flujos de información mucho más rápidos, lo cual agiliza la cadena logística y "permite un mayor grado de eficiencia tanto al propio depot como a nuestros clientes, generando más valor añadido", asegura Jaume Vilardebó, director general de Depot Zona Franca.

A la vista está la apuesta de los depots en invertir en digitalización para estar a la altura de sus clientes. El simple hecho de introducir tablets, explica Viliam Koudelka, director de Progeco Barcelona, "permite a nuestros técnicos una fácil y rápida evaluación de daños, incluida la realización de fotos". En el caso de Martainer, la eliminación del papel ha sido posible gracias a la implementación de puertas automáticas. El desarrollo tecnológico ha sido siempre una fuerte apuesta por parte de la compañía que, además, ha implementado un sistema que aplica inteligencia artificial en la inspección de contenedores.

Las bases de contenedores participan también en la carrera hacia la sostenibilidad y por ello vienen invirtiendo en los últimos años en todo tipo de soluciones que les permitan ser más respetuosos con el medio ambiente. De hecho, "hemos pasado de unos depots mayoritariamente establecidos sobre tierra a tener la mayoría perfectamente hormigonados o asfaltados. Me atrevería a decir que en este sentido España está por encima de la media", señala Alfredo Soler.

Javier Benavente y Antonio Jabalera, codirectores generales de Depot Transportuarios. Es por ello por lo que, en Depot Transportuarios, se ayudan de

una plataforma software escalable que permite la gestión integral de todos los procesos propios, así como facilitar e interconectar sus servicios con los



Durante los últimos años, las bases de contenedores han reforzado su apuesta por la sostenibilidad. 

Por su parte, en Progeco Barcelona aseguran que su compromiso con el cumplimiento de las normativas medioambientales es “máximo”, aunque reconocen que la gestión de residuos no es fácil por su variedad. “En el caso de los Isotankers hay una dificultad añadida por los productos transportados”, agregan. Por ello les resulta imprescindible mantener sus instalaciones en perfecto estado y controlar la contaminación de los medios utilizados, incluida la atmósfera, el agua y el suelo.

Intercontainer contribuye al reto de la sostenibilidad con la instalación de depuradoras para gestión y recogida de aguas residuales, así como la clasificación de todo tipo de residuos para su posterior reciclaje en los puntos habilitados para ello.

Otro ejemplo es el de Depot Transpuertos, donde afirman “ser sensibles” con la problemática ambiental. Además de las inversiones realizadas

En ocasiones, la introducción de las nuevas tecnologías ha provocado un cambio en los procesos internos que ha redundado en una mayor eficiencia y en la eliminación de antiguos estándares con una mayor huella de carbono

en los últimos años en maquinaria eficiente, mantienen un acuerdo con proveedores como Gam y Hyster, que “nos mantiene al corriente de los avances realizados”.

Tyma muestra también su voluntad de ofrecer servicios libres

de CO2 en pocos años, “de ahí que nos esforcemos en ofrecer servicios más sostenibles”, apunta Rafael Yago. Del mismo modo lo hace Depot Zona Franca que, además de cumplir con las normativas de gestión de residuos y emisión de gases contaminantes, cuenta con la calificación CAREMAX, “la máxima distinción en gestión de gases fluorados otorgada por Carrier Transcold, líder mundial en fabricación de maquinaria de refrigeración en contenedores”.

Docks realiza campañas de sensibilización con sus colaboradores, como por ejemplo la campaña “sin plásticos”, la recogida de residuos, la compra de containeras con motores de menos consumo y Adblue, la medición de la huella de carbono, o la instalación de luminaria LED, entre otras. Asimismo, cuenta con las certificaciones ISO 14001 y 14064.

JUAN JOSÉ PÉREZ

Presidente de ARCE



“CADA VEZ HAY MÁS CONCIENCIA EN LA ADMINISTRACIÓN DEL PAPEL QUE JUGAMOS LOS DEPOTS, PERO QUEDA CAMINO POR RECORRER”

RAÚL TÁRREGA

Juan José Pérez, director de Progeco Bilbao, es desde el pasado mes de mayo el nuevo presidente de la Asociación Española de Reparadores de Contenedores (ARCE), sustituyendo a Juan Ureta, que llevaba presidiendo la entidad durante diez años.

Uno de los objetivos que se ha marcado Pérez es el de poner en valor las funciones de valor añadido que ofrecen los depots y que ningún otro eslabón de la cadena de suministro puede aportar, como son la segregación de contenedores para diferentes fines, las revisiones en cumplimiento de los programas ACEP, las inspecciones

pre-viaje y programación de contenedores frigoríficos y en general la puesta a punto con garantías de cualquier tipo de contenedor.

Diario del Puerto Publicaciones entrevista al nuevo presidente de ARCE, con el que trata de analizar no sólo el presente y futuro de la asociación, sino también de todo el sector.

Hace poco fue elegido nuevo presidente de ARCE. ¿Qué objetivos se ha marcado para esta nueva etapa?

El principal objetivo de ARCE es que el trabajo que se ha venido realizando desde hace años en otras regiones sea exportado al resto de las autoridades portuarias en las que el contenedor es importante. Me refiero básicamente a Valencia y Barcelona, donde hemos realizado un buen trabajo durante los últimos años.

Una de las grandes reivindicaciones de las bases de contenedores ha sido la de estar incluidos en los Planes Directores de los puertos. ¿Hay reciprocidad por parte de Puertos del Estado para tener en cuenta esta petición?

Esta es una demanda recurrente por parte de los depots que ya está siendo tendida en cuenta en los principales puertos de Europa y de España. En la asociación estamos trabajando para que esto mejore de cara al futuro en todos los puestos en los que la actividad del contenedor está presente.

¿Qué beneficios aportaría a los depots? ¿Y a los puertos?

Los principales beneficiarios serán sin duda los clientes finales que dispondrían de más equipo y de equipo en mejores condiciones para

sus exportaciones. Por supuesto también será bueno para los depots y para todos los intervinientes en la cadena logística marítima relacionada con el contenedor: transportistas, terminales, autoridades portuarias, etc.

Las bases de contenedores siempre han aportado valor añadido en la cadena logística. Con los cambios de los últimos años en el transporte marítimo ¿siguen manteniendo ese papel?

Las bases de contenedores juegan un papel clave, no sólo como espacios donde se almacenan los contenedores vacíos, que también, sino sobre todo porque son los responsables de que el equipo que llega con mercancía de importación quede preparado y sea apto para cargar las mercancías de los exportadores.

Los depósitos de contenedores son en cuanto a su función de inspector, reparador y clasificador del equipo los responsables de aportar valor añadido al contenedor. Un contenedor averiado no puede ser utilizado para su carga, y por lo tanto no tiene valor ni para su propietario ni para el cargador. Sin las inspecciones no podríamos clasificar los contenedores en función de su estado o características técnicas y asignar los contenedores según las necesidades de las cargas.

El ejemplo más fácil de entender por el elevado nivel de exigencia es el del contenedor que se utilice para transportar alimentos.

¿Son conscientes las administraciones del rol de las bases de contenedores en la cadena logística?

Cada vez hay más conciencia del papel que jugamos los depots por parte de las administraciones, pero sin duda queda camino por recorrer conjuntamente.

Uno de los grandes retos a los que debe enfrentarse el sector de las bases de contenedores es la falta de personal cualificado. ¿Cómo cree que debe solventarse este problema?

Efectivamente el problema del personal cualificado y la falta de espacio son las principales dificultades con las que nos encontramos. No creo que la falta de mano de obra sea un problema exclusivo de nuestro negocio. La solución no es fácil, los depots estamos interesados en la FP Dual como medio de mejorar la formación y por tanto tener personal cualificado. En el puerto de Bilbao en concreto, colaboramos con centros de formación profesional de la zona. El hecho de que el trabajo se realice a la intemperie hace más difícil si cabe encontrar personal dispuesto.



STARTUPS, CLAVES EN LA REVOLUCIÓN DIGITAL DE LA LOGÍSTICA





Acto de entrega de los Premios SIL 2022 en el que fue seleccionada como Mejor Startup Usyncro. [↑](#)

ALBA TEJERA

El futuro del sector logístico pasa por la innovación y la automatización. Así lo determina el XII Barómetro Círculo Logístico 2022 realizado por la vigesimosegunda edición de la Feria de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa, el SIL 2022, que ha analizado en profundidad el sector y advierte que la innovación en el sector y automatización de las operaciones será clave para el futuro de la logística.

Ya son muchas las instituciones del sector que apuestan por las startups y les brindan la oportunidad de ser partícipes de la revolución digital de la logística. Es el caso del propio Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) que ha reforzado su apuesta por el Startup Innovations Hub, impulsado en colaboración de La Salle Technova. Tal es así, que, en la última edición del SIL, celebrada del 31 de mayo al 2 de junio, contaron con más de 150 candidaturas de startups que se presentaron a los Premios SIL 2022, resultando ganadora Usyncro, ya popu-

larmente conocida como la startup de los transitarios.

Durante estos últimos años, el sector logístico ha entrado con fuerza en una transformación digital y en un proceso de innovación total que se potenció e impulsó a partir de la pandemia, "cuando muchas empresas tuvieron que reinventarse para hacer frente a una demanda

creciente del comercio online o a la posterior crisis de la cadena de suministro". Así lo explica el director de Internacionalización e Innovación de La Salle Campus Barcelona-URL y presidente ejecutivo de La Salle Technova, el parque de innovación de La Salle Campus Barcelona, Josep M. Piqué. Este panorama, segura Piqué, ha beneficiado a las startups que estaban



Más de 90 personas, entre startups, inversores y otros agentes de la industria, se dieron cita en el Tech Tour Barcelona. [↑](#)

ofreciendo soluciones innovadoras en el sector y, por tanto, “estamos viendo cómo están creciendo las startups del sector logístico, especialmente en ámbitos como la última milla, la entrega o el comercio electrónico”, entre otras.

El delegado especial del Estado en el CZFB, Pere Navarro no solo refuerza la teoría de Josep M. Piqué, sino que, además, destaca el carácter “disruptivo” de estas empresas emergentes y afirma que “tienen un papel clave en esta era de transformación y adaptación al cambio que está viviendo el sector logístico”.

Pere Navarro asegura que la logística es uno de los ámbitos que está evolucionando más rápidamente tecnológicamente y así quedó patente en el último SIL. “Con la aplicación de algoritmos, inteligencia artificial, etc., las startups estuvieron aún más presentes en esta edición del SIL, presentando sus soluciones, y rompiendo con la imagen aburrida de la logística”, agrega.

Por su parte, la directora general del CZFB, Blanca Sorigué, apunta que de cara a la próxima edición del SIL “nos planteamos lanzar un reto concreto, consensado con empresas logísticas, para que las startups tengan todo un año para trabajarlo y puedan presentar sus soluciones a dicho reto en el próximo SIL”. Así, desde el CZFB harán un esfuerzo durante este año, de cara a la organización del SIL 2023, “para que parte de los grandes retos del sector puedan solventarse en la próxima edición, mediante las startups”.

PORTS 4.0, SUMA Y SIGUE

La logística en general y los puertos en particular se enfrentan a cambios constantes, que obligan a repensar los sistemas productivos y las cadenas de valor y queda claro que el sector marítimo dice sí al impulso de startups que aporten soluciones innovadoras a dichos problemas cotidianos. Muestra de ello es la iniciativa Fondos 4.0, que pasa ya por su segunda edición y que ha recibido ha recibido 150 solicitudes siendo, tras el proceso de estudio, 120 los proyectos



Fundación Valenciaport presentó la iniciativa Opentop el pasado mes de marzo. 

finales de cara a la selección para el otorgamiento de subvenciones.

Con todo, cabe tener en cuenta que la oferta de estas nuevas herramientas y la demanda deben entenderse y elaborar juntas soluciones tecnológicas que sean aplicables a la realidad y para ello, es indispensable la cocreación, señala el responsable de Innovación de Puertos del Estado, José Llorca. “La cocreación es la metodología idónea para la innovación y es por ello que, en Ports 4.0 se pide que las soluciones que se presentan sean aplicables en el mercado de modo que la iniciativa se erige como un ejemplo claro de cocreación y de innovación abierta, cuyo principal objetivo es impulsar el crecimiento tecnológico para potenciar la

competitividad de los puertos del futuro”, apuna Llorca.

Clara es la apuesta también de puertos como el de Barcelona o Valencia, entre otros, que han fijado en sus agendas estratégicas invertir en innovación y en el impulso de empresas emergentes como uno de sus objetivos principales más inmediatos.

BLUE TECH PORT, LA INNOVACIÓN DEBE MIRAR AL MAR

El Port de Barcelona ha sido recientemente el anfitrión del primer evento Tech Tour europeo destinado al sector marítimo, celebrado del 31 de mayo al 1 de junio, coincidiendo con el SIL 2022. Más de 90 personas, entre startups, inversores y otros agentes de la industria, se dieron cita en el Tech Tour Barcelona, evento que ha conseguido poner en contacto a inversores y expertos con una treintena de empresas emergentes, tecnológicas e innovadoras, en busca de financiación y colaboraciones en el mercado europeo. Durante las dos jornadas se llevaron a cabo presentaciones y debates en los que los participantes pudieron intercambiar intereses y propuestas.

Una de las principales conclusiones del encuentro es que “el sector marítimo y logístico presenta múltiples posibilidades para los inversores, ya que las startups existentes son muy incipientes”, explica

EL DATO

10%

SUPERVIVENCIA. Josep M. Piqué, presidente ejecutivo de La Salle Technova, apunta que en el mundo del emprendimiento, el porcentaje de supervivencia de las startups que nacen se sitúa en torno al 10% durante los dos primeros años.



Port de Barcelona presentó su Plan de Innovación el pasado mes de mayo. 

la directora de Innovación y Estrategia de Negocio del Port de Barcelona, Emma Cobos.

El Tech Tour Barcelona se ha convertido en uno de los pasos previos para el Blue Tech Port, enmarcado en el desarrollo del área de innovación sectorial que prevé impulsar el Port de Barcelona para facilitar el desarrollo del Plan de Innovación, el Blue District. Dicho distrito está situado mayoritariamente en el área del Port Vell y allí ya están en funcionamiento instalaciones como el Pier01, la Facultad de Náutica de Barcelona, o el DFactory del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, entre otros, espacios con los que el Port mantiene líneas de colaboración.

“El impulso definitivo al Blue District llegará de la mano del Blue Tech Port, un nuevo centro de innovación de economía azul, que se ubicará en el muelle de Sant Bertran”, asegura Emma Cobos. Allí se alojarán startups, instituciones internacionales del entorno marítimo, centros de innovación de grandes empresas vinculadas con la logística, el transporte, la actividad portuaria y centros de formación como el Instituto de Logística de Barcelona, que abrirá sus puertas el curso 2022-2023 en el World Trade Center Barcelona y se instalará en una segunda fase en el Blue Tech Port.

El Blue District y el Blue Tech Port son solo dos de las diversas iniciativas contempladas en el Plan de Innovación que ha puesto en marcha el Port de Barcelona con el objetivo de hacer avanzar de forma coordinada y bajo un mismo paraguas los diferentes proyectos que están transformando la manera como el Port está ofreciendo sus servicios, a la vez que lo están situando al frente del crecimiento económico y social.

OPENTOP, FOMENTANDO EL EMPRENDIMIENTO

Por su parte, la Fundación Valenciaport se ha aliado con Telefónica para poner en marcha Opentop, el Hub de Innovación de Valenciaport, que pretender ser un foco de creación y atracción de innovación e investigación ligado al ecosistema portuario y logístico. Este hub de innovación, creado el pasado mes de marzo, abre este mismo año su primera convocatoria de incubación, cuyo objetivo será captar emprendedores y startups en fases muy iniciales para que afronten retos logísticos portuarios que se van a proponer.

De este modo, liderada por la Fundación Valenciaport, la iniciativa busca convertirse en un referente mundial en innovación abierta en el sector logístico

portuario, fomentando la creación y el crecimiento de empresas tecnológicas innovadoras. Para ello, Opentop facilitará a las startups participantes la posibilidad de trabajar directamente desde y con las empresas de la comunidad portuaria del Puerto de Valencia, fomentando el emprendimiento no solo regional, sino nacional e internacional, a la vez que fortaleciendo el tejido empresarial de la ciudad.

La directora de Telefónica Ventures, Guenia Gawendo, pone en valor la experiencia que tiene su compañía en apoyar a las empresas, instituciones y administraciones públicas construyendo programas de innovación abierta y se muestra orgullosa de esta colaboración con el Puerto de Valencia, “donde los acompañaremos en su recorrido como hub de innovación abierta, ayudándoles a crecer y a incrementar su competitividad con una propuesta integral para lograr acelerar y escalar a las startups”.

Asimismo, el director general de la Fundación Valenciaport, Antonio Torregrosa, explica que “Opentop incluirá un programa de incubación y aceleración, así como un Living Lab y un fondo de capital riesgo, que vendrán a completar las actividades de I+D+i y de formación que venimos desarrollando en la Fundación Valenciaport desde 2004”.

AELER: EL UBER DE LA LOGÍSTICA DEL CONTENEDOR



David Baur



Naïk Londres

*Fundadores y CEOs de
AELER Technologies*

AELER Technologies ha conseguido innovar en la logística del contenedor desde tres perspectivas distintas. La primera de ellas, gracias a la implementación de nuevas tecnologías y de la utilización de materiales aeronáuticos en su fabricación, han obtenido un contenedor más ligero, sólido y sostenible, “que incorporan aislamiento térmico y permiten reducir aproximadamente el 20% de las emisiones en el transporte de mercancías”. Así lo explica Naïk Londres, cofundador y CEO de AELER Technologies, quien también comenta que buscan “resolver algunos problemas del sector para que sea más atractivo y que la gente vea lo que nosotros hemos visto en él”.

El segundo aspecto innovador de esta solución es que incorpora un sistema de sensores que miden condicionantes como la temperatura, humedad, presión o la capacidad de apertura de puertas, detalla Londres, “por lo que garantiza una trazabilidad global, cada vez más demandada en la logística”.

Por otra parte, el tercer punto de vista innovador de AELER es el formato de entrega del contenedor al mercado, en régimen de alquiler y de manera flexible en la totalidad del servicio. “Garantizamos la disponibilidad y damos acceso a su utilización durante el tiempo que requiera el cliente, sin condición de devolverlo en el lugar de origen. Esto les permite utilizarlo en una sola dirección y, a nosotros, intercambiar contenedores con varios clientes”, apunta Naïk Londres.

El conjunto de estos tres aspectos, hacen del contenedor diseñado por AELER una solución atractiva e innovadora. Por el momento, el servicio de alquiler del contenedor está disponible en algunas rutas y las que AELER negocia con los clientes el volumen de contenedores que necesitan a fin de garantizar su disponibilidad.

En cuanto al precio del servicio, explica Naïk Londres, este se estipula en función de la ruta, aunque “la propuesta es que no sea más costoso que el hecho de utilizar un contenedor tradicional, teniendo en cuenta que, gracias a la tecnología, nuestros contenedores disponen de características que pueden necesitar nuestros clientes y que en otros contenedores deben instalar ellos, como pueden ser paneles de aislamiento, por ejemplo. De este modo, estimamos que el coste de producción ronda el 20%”.

ALTERITY: BATERÍAS REFABRICABLES Y ECONOMÍA CIRCULAR



Xavi Safont
*Director de
desarrollo
de negocio y
cofundador
de Alterity*

Alterity apuesta por el desarrollo de baterías de litio refabricables como iniciativa sostenible, respondiendo así a la necesidad de cambiar la filosofía de las baterías de usar y tirar por una solución basada en economía circular. “Nuestras baterías están pensadas para cuando llegan al final de su vida útil podamos refabricarlas. Esto se traduce en devolver el 100% de la autonomía y reducir los costes hasta un 40% respecto la compra de una batería nueva”, apunta Xavi Safont, director de desarrollo de negocio y cofundador de Alterity.

Para ello, las baterías fabricadas por la startup llevan celdas de litio de calidad AAA. Aunque “lo realmente importante es que, le añadimos nuestra propia inteligencia en el Battery Management System, para tratar de alargar la vida útil. Así, nuestro proceso de refabricación permite volver a tener una batería nueva una vez se nos ha agotado”, detalla Safont.

Actualmente, Alterity se encuentra en plena fase de expansión de sus productos y servicios. “Estamos trabajando en el sector de la movilidad en vehículos eléctricos ligeros, desde un patinete a un vehículo de última milla o UTVs, por otro lado, estamos trabajando con maquinaria de la industria de la intralogística, Carretillas, AGVs, Flejadoras, Workstations móvil entre otros”, explica Safont.

BECHAINED: MENOS EMISIONES GRACIAS A LA TECNOLOGÍA



**Stefano
Melchior**
CEO de BeChained

BeChained ha desarrollado una plataforma software con inteligencia artificial para consumidores intensivos para gestionar sus recursos flexibles distribuidos. De este modo, consigue reducir consumos eléctricos, costes de energía y emisiones de CO2. Se trata de un gemelo digital de una instalación, creado con el fin de reducir las ineficiencias recurrentes, es decir el consumo innecesario. “Hemos conseguido reducir un 19,5% de media los consumos y las emisiones. Además, agregando estos activos flexibles de distintos sitios y clientes, creamos una red de capacidad de la flexibilidad de la demanda. Para el cliente final eso se convierte en un nuevo ingreso”, detalla Stefano Melchior, CEO de BeChained. La iniciativa nace de la sensibilidad y la voluntad de su fundador y de todo el equipo de crear un proyecto de impacto, donde la sostenibilidad se convierte en una necesidad. “Para nosotros, fomentar un consumo y una producción responsable es el primer objetivo y lo medimos continuamente, mientras nuestros clientes buscan mejorar su competitividad empresarial, cosa que no choca con perseguir un propósito sostenible”, asegura Melchior.

La inteligencia artificial permite programar la erogación de cargadores de flotas eléctricas, para que impacte menos tanto las áreas urbanas, como las industriales o comerciales, por ejemplo, centros comerciales que ofrecen recargas públicas para clientes.

“Nuestro principal objetivo pasa por fomentar un consumo y una producción responsable y lo medimos continuamente”, agrega Stefano Melchior.

Además, BeChained utiliza también la tecnología blockchain para trackear las transacciones energéticas entre consumidores, productores de fuentes renovables y el mercado.

USYNCRO: LA APP DE LOS TRANSITARIOS



Marcos Icardo
CTO y
co-fundador
de Usyncro



**María José
Martínez**
Ejecutiva
de cuentas.

Usyncro es una solución SaaS multimodal (tierra, mar, aire y espacio), basada en tecnología blockchain e inteligencia artificial para coordinar a todos los actores de la cadena de suministro. Su equipo aporta conocimiento y experiencia en logística, transporte, tecnología y entornos financieros para digitalizar la gestión de procesos y trámites relacionados con el envío de mercancías. Esta plataforma en la nube 24/7 incluye un marketplace de servicios estratégicos accesible a todo tipo y tamaño de empresa, automatizando procesos y logrando la agilidad, transparencia y seguridad de las transacciones en un entorno global, independiente, abierto, interoperable y colaborativo.

"La solución reduce en un 80 % el tiempo empleado en cada expediente, permitiendo la previsualización de la documentación asociada a la operación, reduciendo errores, y evitando el envío de documentación física", asegura Cristina Martín, CEO de Usyncro. Así, la solución responde a la necesidad de poner

transparencia y trazar todos los pasos de la cadena de suministro validando el proceso logístico y coordinando a sus participantes. "Era necesario poner transparencia y trazar todos los pasos de la cadena validando el proceso logístico", añade Martín.

Más allá del software basado en tecnología blockchain y el uso de la inteligencia artificial, Usyncro desarrolla un marketplace de servicios adicionales que unifica el ecosistema del comercio internacional y nacional. De este modo, Usyncro pone al alcance y hace accesible la tecnología sin licencias, sin complicadas integraciones y sin obligar a trabajar con un determinado proveedor de servicios. "Se trata de una plataforma abierta e independiente que tiene como objetivo la colaboración entre todos los actores de la cadena de suministro, pudiendo digitalizar los documentos y la posibilidad de generar smart contracts validados por la tecnología blockchain", concluye la CEO.

GANDOLAPP: ACOMPAÑANTE VIRTUAL PARA CONDUCTORES DE CAMIÓN



**Jose Manuel
Juan**
CEO de
Gandolapp



**Carlos
Rosales**
CTO de
Gandolapp

Gandolapp es un acompañante virtual a través de una app móvil dirigida a conductores y conductoras de camión y agentes del ecosistema logístico como pueden ser compañías navieras, aduanas, terminales y fabricantes de mercancías o cargadores. La solución digitaliza las operaciones y optimiza las comunicaciones a través de la asistencia por voz, de modo que el transportista puede conversar y escuchar, así como automatizar tareas externas mientras conduce. A su vez, Gandolapp garantiza a los agentes logísticos ganar trazabilidad, lugar de carga/descarga de sus camiones y contenedores y predictibilidad en el tráfico de salida y llegada a puertos o puntos de carga y descarga.

Según datos aportados por la startup, los transportistas reciben unas ocho llamadas telefónicas, más emails y mensajes de texto, por cada orden de transporte que ejecutan. "Muchas de estas llamadas son para preguntar dónde están, cuándo llegan o si han tenido alguna incidencia en la carga o descarga", detalla José Manuel Juan, CEO de Gandolapp. La solución automatiza estas tareas, mediante las pregun-

tas que la aplicación va haciendo a través de la tecnología por voz en función a la posición de la ruta y devuelve al fabricante, cargador y/o operador de transporte el estatus en tiempo real o vía email, según su preferencia. "Así nos aseguramos que el conductor esté enfocado en la ruta, haciendo su conducción más segura, además de poder generar datos estructurados para toma de decisiones en función a unos KPI's predeterminados. Necesitamos que el conductor realmente sienta que está siendo acompañado durante su viaje".

El proyecto arrancó hace un año, cuando "detectamos un eslabón de la cadena en el que, por diferentes motivos, la digitalización no ha sido 100% satisfactoria", asevera Carlos Rosales, CTO de Gandolapp.

INNPORTING: IMPORTADORES Y EXPORTADORES CONECTADOS A TRANSPORTISTAS



**Lewan
Barbakadze**
CEO y cofundador
de Innporting



Rubén Graf
CTO y
cofundador, en la
sede de Lanzadera

Innporting es una plataforma web que conecta empresas de importación y exportación con empresas de transporte. "Ambas partes se registran en la web, uno indica qué mercancía y a dónde quiere enviar y el otro pone el precio, le dan match a la opción que más les conviene y listo". Así de fácil, explica Lewan Barbakadze, CEO y cofundador de Innporting.

De este modo, la solución responde a una de las principales necesidades del sector logístico: ahorro de tiempo y agilidad de procesos, centralizando la gestión en una única plataforma. "La oferta es instantánea, se puede contratar el envío inmediatamente a través de la web que sirve como plataforma de pago y ofrece seguimiento en tiempo real de la carga marítima y aérea. Asimismo, da acceso a la consulta de analíticas y a la emisión de facturas en digital. Contempla también la gestión de incoterms", detalla Lewan Barbakadze.

"Nuestro primer objetivo es comenzar a facturar, para poder seguir en Lanzadera", añade el CEO.

Para ello, Innporting utiliza distintas tecnologías, entre las que destaca la aplicación de soluciones de inteligencia artificial para el desarrollo de buscadores, comparadores de precios y seguimiento de envíos. Además, utiliza sistemas de machine learning para facilitar predicciones de llegadas y salidas de barcos a puerto, por ejemplo.

Otra de las tecnologías aplicadas en la plataforma es Strit, que sirve para llevar a cabo el desarrollo de métodos de pago, como Paypal, que garantizan mayor fiabilidad y seguridad, debido al complejo nivel de programación de dicha tecnología. Por otra parte, Innporting hace uso de distintas tecnologías e infraestructuras de Amazon, entre ellas, los servidores web, señala Barbakadze.

MOJITO350: DETECCIÓN DE INCIDENCIAS EN TIEMPO REAL



Hugo Mira
CEO de Mojito360

Mojito360 es una plataforma de software que permite, a grandes importadores y exportadores, tener la visibilidad y el control, en tiempo real, de su logística internacional, con independencia del proveedor con el que trabajen. De este modo, la solución responde a las necesidades de los grandes exportadores e importadores, que sufren actualmente una gran incertidumbre sobre lo que ocurre con sus mercancías especialmente con aquellas que viajan en contenedor por transporte multimodal. "Gracias a nuestras diferentes integraciones con multitud de sistemas en un solo lugar y de un solo vistazo los grandes cargadores tienen visibilidad del estado de su logística y les permitimos trabajar de un modo mucho más eficiente al poner foco en la excepción, es decir, en las incidencias", explica Hugo Mira, CEO de Mojito360. "Automatizamos procesos liberando a las personas de tareas repetitivas, así focalizan en dar un buen servicio", añade.

Todo ello, a través de un software desarrollado en cloud, concretamente en Azure de Microsoft. "Nos integramos con una infinidad de sistemas para identificar dónde están las mercancías de nuestros clientes, cuándo van a llegar y si vienen con algún tipo de incidencia", detalla Mira.

El proyecto cuenta actualmente con clientes en España, Holanda y varios países de Latinoamérica como Argentina, Colombia, Perú y México. "Nuestro cliente tipo es una gran corporación con cientos o miles de millones de euros de facturación que, por su operativa habitual, mueve mucha mercancía y necesita un control tower que le permita tener visibilidad de gran parte de su supply chain. Somos un spin off de Romeu, holding con más de 150 años de experiencia", agrega Hugo Mira.

SENSE: OMNISCANALIDAD EN LA EXPERIENCIA DE COMPRA



Alicia Díaz **Máximo Robles**
Cofundadores de Sense

Sense es la primera wishlist omnicanal que, por un lado, ayuda a usuarios a guardar todos sus productos favoritos de cualquier tienda (online o física) en un único lugar para luego volver a ellos y completar la transacción cuando lo desee, y, por otro lado, ayuda a comercios de todos los tamaños a unificar sus canales de venta en uno e incrementar ventas conectando con potenciales nuevos clientes. "El proceso de compra actual es un caos tanto para el comprador como para el vendedor", explica Máximo Robles, co-fundador y Co-CEO de Sense.

Sense utiliza inteligencia artificial para la identificación de productos en el punto de venta físico, machine learning para la recomendación de productos similares a sus usuarios y herramientas de Big Data que hace disponible a través de su software a todos los comercios dentro de su plataforma para conocer mejor a sus clientes. "Fácilmente, la aplicación los conecta con la tienda online del comercio o tiendas alrededor suyo que disponen del producto", comenta el co-fundador y Co-CEO de Sense.

La plataforma fue desarrollada a finales de 2021 y finalmente se lanzó en diciembre del mismo año. Desde enero de 2022, la aplicación está abierta a todo el público tanto en iOS como en Android y, desde su lanzamiento, orgánicamente cada mes ha doblado el número de usuarios registrados. Tanto es así que, actualmente, cuenta con más de 2.000 tiendas y goza de usuarios en España, Estados Unidos y Reino Unido.

Además, el equipo está centrado en continuar optimizando su plataforma a nivel usuario y en seguir desarrollando el software de gestión para los comercios dentro de su plataforma, "donde podrán conectar con miles de potenciales clientes, lanzar promociones y descuentos a clientes altamente cualificados y visualizar datos de consumo de todos sus productos", detalla Robles.

ZEEMCOIN: LA REVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA



Borja Moreno
CEO y cofundador
de Zeemcoin

Zeemcoin es la primera plataforma tokenizada del sector e-Mobility que, a través de su app móvil y su comunidad de conductores de coches eléctricos, recolecta datos de calidad y experiencia de recarga de la red de cargadores públicos de Europa. "Esta información ayuda a mejorar la experiencia de usuario a la hora de recargar su coche en la vía pública y en consecuencia impulsa la adopción del vehículo eléctrico acercándonos poco a poco a un futuro con un transporte libre de emisiones", señala Borja Moreno, CEO y cofundador de Zeemcoin.

De este modo, la solución llega para resolver una necesidad clave en el mercado y es que "los usuarios con coche eléctrico encuentran dificultades para encontrar estaciones de recarga con las prestaciones que necesitan o lo que es peor, tienen dificultades para localizar estaciones de recarga de calidad", asegura Moreno. Además, "los conductores podrán formar parte del proyecto y revolucionar la industria de la movilidad eléctrica".

Zeemcoin utiliza tecnología Blockchain basada en contratos inteligentes y de esta manera aporta seguridad, transparencia y eficiencia en sus transacciones. Está basada en un utility token, el \$ZEEM es un token de utilidad conectado y sincronizado con la red de Polygon que se puede enviar de manera fácil, rápida y económica de una billetera a otra así como ser intercambiado al instante por cualquier tipo de criptomoneda como por ejemplo Bitcoin, Ethereum, USDT o AVAX.

"El proyecto nace como consecuencia de la pasión que tengo por todo lo relacionado con el mundo de la tecnología blockchain desde 2017, si aunamos esto con mis más de 10 años de experiencia en movilidad eléctrica, nos da como resultado Zeemcoin. No podría ser de otra manera", apunta Borja Moreno.

ESTOKO LOGISTICS: ALMACENES LOGÍSTICOS A DISPOSICIÓN EN UN CLIC



*Equipo de Estoko Logistics
en el stand del SIL 2022*

Estoko Logistics interconecta empresas que necesitan espacios flexibles de almacenamiento con almacenes que disponen de un exceso de capacidad de almacenaje sin utilizar. Así, empresas y cargadores industriales, de e-commerce y de gran consumo pueden almacenar en uno o varios almacenes y gestionar todo su stock de manera integrada mediante una plataforma cloud de tecnología propia. El modelo de almacenaje flexible de Estoko permite beneficios de optimización en el conjunto de la operativa gracias a la inteligencia artificial y así acortar tiempos de entrega, ahorrar en costes y reducir las emisiones de CO2. “Gracias a esto, permitimos a nuestros usuarios ahorrar dinero y ser más eficiente. También, pueden escalar sus operaciones o adaptarse de manera elástica a los cambios del entorno y del mercado. Es decir, almacenan lo que quieren, donde quieren y por el tiempo que necesiten, pagando siempre por uso”, explica Juan Carlos López, CEO de Estoko.

Dado que su tecnología nace con un ADN 4.0, Estoko permite integrar todos los almacenes que utilizan sus usuarios a lo largo de la cadena de suministros, ganando en conectividad end-to-end, visibilidad y colaboración en tiempo real, además de analítica avanzada. Además, según señala López, Estoko brinda la posibilidad de cambiar la ubicación o el almacén con un solo clic, ya sea porque ocurra cualquier imprevisto o cambie su necesidad. Todo ello, sin tener que invertir en infraestructura, puesto que los usuarios tienen acceso a todos los almacenes que la startup tiene en la red. “Otra de las ventajas que tenemos para nuestros clientes es que la facturación la tendrán unificada en un solo documento - añade. - Queremos revolucionar el almacenaje logístico en España y Europa, rompiendo con las limitaciones del sector”.

Diario del Puerto

COMUNICACIÓN LOGÍSTICA
· 30 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
· 445 AÑOS DE EXPERIENCIA

Líderes en información logística en papel e internet



BARCELONA - BILBAO - MADRID - VALENCIA

7/24/365

www.diariodelpuerto.com

redaccion@grupodiario.com

ACROSS LOGISTICS	81
ACTE - ASOCIACIÓN DE CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE ESPAÑA	47
AIR LOGISTICS	86
AIRPHARM	55
ANCASA SOFT	87
ANEXA LOGÍSTICA	118
A. PÉREZ Y CÍA.	31
APM TERMINALS SPAIN	INTERIOR PORTADA
ARKAS SPAIN	98
ASSTRA	21
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	99
AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN	97
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	5
AUTORIDAD PORTUARIA VIGO	101
AVANZA LOGISTICS	61
BADENES LOGÍSTICS	62
BALEÀRIA	144
BERGÉ LOGISTICS	23
BILADU	92
CAPITOL AIRLINE SERVICES	135
CENTRO PORTUARIO DE EMPLEO DE VALENCIA E.T.T.	173
CHAMBRE COMMERCE ET D'INDUSTRIE BAYONNE PAYS BASQUE	94
CIMALSA	105
CMA CGM IBÉRICA	107
CONSORCI ZONA FRANCA DE BARCELONA - BNEW	INTERIOR CONTRAPORTADA
COSCO SHIPPING LINES (SPAIN)	25
CSP IBERIAN RAIL SERVICES	143
CSP LOGITREN	113
CSP SPAIN	115
DACHSER SPAIN AIR & SEA LOGISTICS	115
DSV ROAD SPAIN	111
ECCO-FREIGHT, TRANSPORT SERVICES	65
ECCOLOGISTICS 360 OCEAN SERVICES	67
E. ERHARDT Y CÍA.	35
EMBALAJES CANTABRIA	119
EMPRESA MASQUES	119

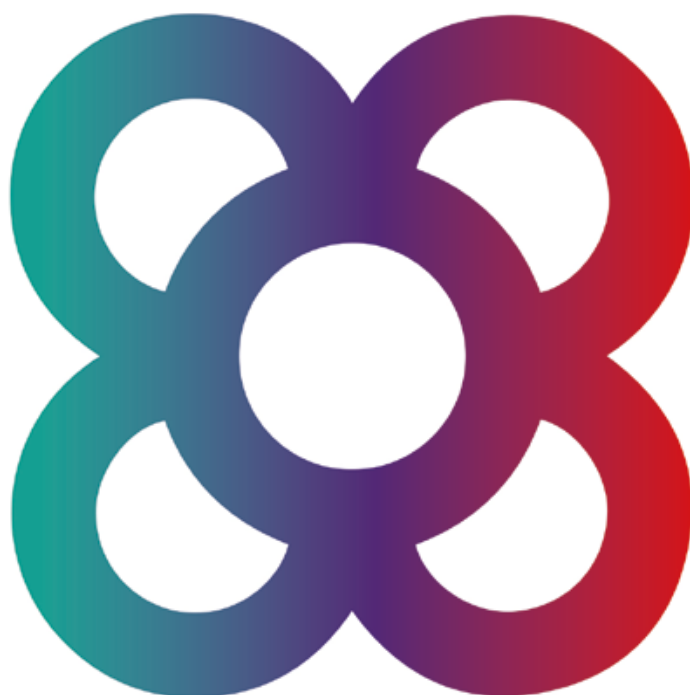
EUROPORTS	64
FUNDACIÓN VALENCIAPORT	123
FUNDACIÓN VICENTE FERRER	16
GENERA INDUSTRIAL GAM	15
GLOBELINK UNIEXCO	138
GREENBOX	136
GRUPO ALONSO	17
GRUPO SAROSA	141
GRUPO TORRES	59
HOLDING M. CONDEMINAS	133
IBERCÓNDOR	133
INFOPORT VALENCIA	143
INFORMA D&B (SABI)	71
INMOKING REAL ESTATE	57
INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	173
KATOEN NATIE IBERICA	27
KONECRANES AND DEMAG IBÉRICA	CONTRAPORTADA
LANTIA MARÍTIMA	45
LIEBHERR IBÉRICA	22
LOGISFASHION	39
MONFORT LOGÍSTICA	92
M.P.G. TRÁNSITOS	141
MSC TERMINAL VALENCIA	152
NAEKO LOGISTICS	123
NOATUM	37
OCIDENAVE	69
PORT DE BARCELONA	13
PORTSUR CASTELLÓN	95
PORT TARRAGONA	51
PUERTOS DEL ESTADO	9
RAILSIDER MEDITERRÁNEO	62
TRANSGLORY	93
TRANSPAIS	33
UPV	2
VALENCIA TERMINAL EUROPA	152
VANGUARD LOGISTICS	94
VIIA	77

BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

3-6
Octubre
2022

**EL EVENTO GLOBAL QUE CONECTA,
IMPULSA Y TRANSFORMA
LA NUEVA ECONOMÍA**



7 eventos conectados



REAL ESTATE



MOBILITY



DIGITAL INDUSTRY



TALENT



SUSTAINABILITY



INVEST



EXPERIENCE

+ de 12.000 asistentes
145 países

Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

bnewbarcelona.com

Welcome to your evolution

KONECRANES®
Lifting Businesses™



Jelly fish are exceptionally fuel efficient. 30% of their propulsion requires zero energy. An adaptation to their bell muscles, means with the energy required to produce one vortex for thrust, they in fact produce two.

Konecranes Port Services offers a range of retrofit electric adaptations that make any yard crane safer, quieter and more efficient.

Adapt your fleet to thrive in a changing environment.

Power. **Evolved.**

konecranes.com/portservicesecolifting