



DESAYUNO INFORMATIVO - WEBINARIO DIARIO DEL PUERTO

Tarragona defiende la competitividad de situar al cargador en el centro del puerto

MIRANDO AL MAR



Por
Paco Prado

pacoprado@grupodiario.com

Sin repercutir su precio, nunca se valorará el transporte

Siempre nos gustó eso de la comunidad logística. Como que nos humaniza a todos un poquito más, o un poquito, según el caso.

Ir todos en un pack mola. El ser humano, como los robots de la peli ("Yo, robot") tendemos a agruparnos, a buscar el calor de la familia, la tribu, la manada, la secta incluso. **Pero eso de ir todo a una también tiene, como todo, sus contraindicaciones.**

En ocasiones se nos antoja defendible lo de desmenuzar al sector, desmontar el engranaje, listar los y las piezas, con el único fin de poner a cada cual en su sitio.

Para muchos objetivos y situaciones, se hace preciso, cada vez más, la tan cacareada unidad del colectivo. Pero para otros casos se viene haciendo necesario eso de que cada palo aguante su vela.

Valorar realmente el transporte como merece, con todo detalle y profundidad, no se va a conseguir nunca mientras no logremos que de cada producto se explique qué vale el transporte, y dentro de ese apartado, si pudiera ser, a qué o a quién va destinado cada céntimo, administración incluida.

Así, en primer lugar, se transmitiría que el transporte existe. Se dejaría claro qué parte del precio final corresponde a ese apartado. Y es que, y ahí es donde voy, en el apartado del transporte, estaría muy bien ese bajar al detalle fino, explicar quién se lleva el dinero que nos cuestan las cosas.

Puede ser que hubiera una época en la que los distintos eslabones de la cadena logística redondeaban facturas con conceptos ciertamente opacos o de difícil entendimiento. Algo así como lo que explicaba tan divinamente nuestro idolatrado Manuel Gómez Bur en "Las que tienen que servir":

"Ahí no va incluida la licencia de manufactura ni el estar pillao de frenoligorcio, luego falta el impuesto para el monte pío de las gallinas y en el dorso un sello que dice Dirección general de avicultura servicio de campos, prados, granjas y colindantes tamparantan que

Cada vez que sube el precio de cualquier servicio de la cadena logística lo pierde alguien de la cadena logística, no el consumidor. Y así no hay forma de que ese consumidor perciba la importancia del transporte

te han visto Pepe, tamparantan que te han visto Juan". Los vacunados ya me entienden.

Hace años que ya el negocio de la logística no da para nada de eso. Se acabaron las gallinas y los huevos de oro.

Ahora, si las navieras ganan, los transitarios y/o lo consignatarios pierden. El redondeo es a la baja. Cada vez que sube el precio de cualquier servicio de la cadena logística lo pierde alguien de la cadena logística, no el consumidor. Y así no hay forma de que ese consumidor perciba la importancia del transporte. Mientras no se les toque el bolsillo, jamás van a valorar eso de que te traigan las cosas a casa desde el otro rincón del mundo.

El sector logístico solo será molestias e incordios, ruidos y humos. Nunca lo valorarán en la justa medida.

Si un transportista se dedica a hacer su trabajo tan bien como siempre, ¿por qué ha de estar pendiente de cualquier fluctuación de los precios de los fletes o la gasolina para ver si tiene que ajustar su precio poco o mucho?

El trabajo de cada cual es el trabajo de cada cual y hay que pagarlo a cada cual. Y si suben una parte de los costes del transporte no debería soportarlo otra de las partes, debe pagarlo el consumidor. Básicamente, por una cuestión de respeto... y de supervivencia. Mientras no lo hagamos así, habrá que restar las subidas desmesuradas de unos en la cuenta de resultados de otros.

Esto no suponía problema cuando había grandes márgenes. Pero de eso hace ya muchos años. ¿Verdad?



DERECHOS PARA LAS MERCANCÍAS

Webinareando en estado sumo, que es a lo que nos invita sin denuedo Diario del Puerto, ayer escuché con gran interés la propuesta de Jordi Espin de reconocer los derechos de las mercancías, un planteamiento más que apasionante. No se trata de derechos mercantiles. De esos anda la logística sobrada. Concebir la carga desde el marasmo de derechos, obligaciones y responsabilidades contractuales no es más que un pacto para la resolución de conflictos, un canto al pragmatismo y al paraíso jurídico.

Pero aquí de lo que se trata es de que la sociedad global reconozca, por ejemplo, por encima de responsabilidad e indemnizaciones, a qué tiempo de tránsito socialmente aceptable tiene derecho una carga, hasta que niveles de maltrato se la puede someter, qué niveles de contaminación es capaz de soportar, en definitiva, una convención global de mínimos que evitaría infinitos desmanes.

SONRÍA, POR FAVOR...



HACIENDO NÚMEROS...

Romerales:
¿Alguna explicación racional al portacontenedores que está ocupando 2.300 plazas en el aparcamiento de la empresa?

Salía más barato comprar el barco que pagar el flete...

...y nos regalan un juego de seis sartenes anti-adherentes.



**NECESITAMOS TU APOYO
PARA CONSEGUIR UN
GENERADOR DE OXÍGENO.**

Esta pandemia no termina hasta que todo el mundo esté a salvo.

DONA

fundacionvicenteferrer.org

900 111 300



VicenteFerrer

Transforma la sociedad en humanidad

#SOSCovidIndia

MARÍTIMO • Primera reunión del Consejo Rector del Port de Barcelona tras tomar posesión el nuevo presidente

Calvet apuesta por consolidar el salto de escala ante la superación de la crisis pandémica

MIGUEL JIMÉNEZ

Ayer tuvo lugar la primera reunión del Consejo Rector del Port de Barcelona, tras la reciente designación de Damià Calvet como presidente de la Autoridad Portuaria.

Calvet recibió el agradecimiento por parte de todos los presentes por mantener la celebración del encuentro pese a los escasos días que lleva en el cargo, lo que fue respondido por el presidente con palabras de reconocimiento a la importante labor del Consejo marcando como prioridad la necesidad de que se mantenga como una herramienta útil y eficiente.

Según Manel Galán, director del Consejo, el nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, igualmente, solicitó a todos los grupos de trabajo que integran el Consejo Rector que lleven a cabo una labor de coordinación y de alineación de sus objetivos con las principales áreas del nuevo Plan Estratégico, con el que Calvet mostró voluntad de continuidad, más allá de determinados aspectos en los que quiera incidir, apuntó Galán.

En este sentido, como uno de los objetivos más relevantes al frente de su gestión, Calvet reforzó la idea de que el Port de Barcelona se encuentra en el momento de consolidar el gran salto de escala que dio en su día. Dicha consolidación quedó troncada por la pandemia, por lo que inmersos en el proceso de superación de dicha crisis



Un momento ayer de la reunión del Consejo Rector, que tuvo carácter telemático para la mayoría de sus participantes.

pandémica es el “momento de la consolidación del salto de escala”, dijo Calvet.

Grupos de trabajo

Durante la reunión del Consejo Rector, calificada de “ágil” y “muy participativa” y en la que los distintos agentes felicitaron al presidente por su nombramiento, se detallaron todas las líneas de acción que en las últimas semanas han venido desarrollando los distintos grupos de trabajo.

Según detalló en rueda de prensa Manel Galán, en la reunión se puso de manifiesto el perfil pragmático de implementación de soluciones que está siguiendo el Grupo de Forum Telematic.

Con respecto al Grupo de Sostenibilidad, se puso en valor la promoción y adhesión de nuevas empresas al Plan de

“Recuperación rápida”

Con respecto a la evolución operativa del Port de Barcelona en lo que va de 2021, el presidente Damià Calvet, tal y como confirmó en rueda de prensa Manel Galán, director del Consejo Rector, detalló a los participantes que el puerto está inmerso en un proceso de “recuperación rápida”, si bien esta aún debe “continuar”, por lo que es necesario “seguir trabajando para reforzar la confianza de los clientes”. Con respecto a los datos provisionales al cierre del primer semestre, y en comparación con igual periodo de 2020, Galán apuntó a un crecimiento del tráfico total del 15%, del tráfico de contenedores del 30%, del tráfico de automóviles del 25% y del tráfico intermodal (UTIs) del 11%. En este sentido, Manel Galán subrayó que muchos tráficos ya están en niveles pre-pandémicos e incluso algunos ya los han superado.

Sostenibilidad, siendo ya unas 90, destacándose también la exitosa creación de los embajadores de sostenibilidad.

Sobre el Grupo de Estrategia e Innovación, Galán mencionó

de todas las referencias de los contenedores intermodales.

Del Grupo de Calidad, Galán subrayó el análisis de viabilidad para incorporar a la Marca de Calidad el ámbito del ferrocarril, así como la creación de las órdenes de transporte ferroviario telemáticas, para lo cual ya está preparado Portic.

Norte de África

En cuanto al Grupo de SSS, hay que destacar el inicio de un estudio sobre Marruecos, Argelia y Túnez para desarrollar servicios con estos mercados.

También se analizó en la reunión las acciones del Grupo de Medio Ambiente, del Grupo de Seguridad y del Grupo de Formación y Ocupación, centrado en proyectos como el Acuerdo Estratégico de Impulso de la FP en el ámbito marítimo-portuario.

Port Mission, en marcha

El director del Consejo Rector del Port de Barcelona, Manel Galán, detalló ayer todos los trabajos que ya se han puesto en marcha para materializar del 26 al 29 de octubre la celebración de la Port Summit Trade Mission Korea 2021, misión comercial telemática que no obsta para que el presidente Damià Calvet ya tenga sobre la mesa encabezar una minidelegación empresarial para reforzar en Corea los lazos en el marco del acuerdo existente con el Puerto de Busán.

Hay que destacar que la plataforma de la misión se va a lanzar este próximo 15 de julio y que desde el 1 de octubre se podrán concertar las reuniones “one to one”, el plato fuerte de la misión, a las que se dedicará íntegramente la jornada del 29 de octubre. Los días 26, 27 y 28 se celebrarán diversos seminarios sobre aduanas o automoción, entre otros ámbitos. Con carácter previo, los días 14 y 15 de septiembre se han convocado sendos seminarios que servirán de preparación e introducción al mercado coreano para toda la comunidad portuaria.



Manel Galán, director del Consejo Rector.

ucv.es | @ f y t in



Formación innovadora diseñada por profesionales para profesionales

60 créditos ECTS
Octubre a junio. Horario Executive

UCV



Facultad de Ciencias Jurídicas, Económicas y Sociales

Máster en Derecho Marítimo y Gestión Económico-Estratégica de la Empresa Marítimo-Portuaria

Máster Universitario en Dirección de Operaciones

nuevosalumnos@ucv.es

961 92 75 90



De izquierda a derecha y de arriba a abajo, Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona; Alfio Centocinque, general manager de Ekol Group Freight; Jordi Espín, secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council y strategic relations manager European Shippers' Council; y Miguel Jiménez Rollán, director de Diario del Puerto, moderador del debate.

MARÍTIMO • Port Tarragona protagoniza un nuevo Desayuno Informativo-Webinario de Diario del Puerto

Tarragona defiende la competitividad de situar al cargador en el centro del puerto

A.TEJERA / L.ESCRIHUELA

“Estamos en un entorno muy singular. Históricamente hemos estado en un mundo líquido, pero lo que ha pasado en los últimos tiempos ha constatado que cada vez el mundo es más líquido”. Así lo explicó Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT), durante el webinar celebrado ayer con Grupo Diario del Puerto.

Hasta el momento, añadió Cruset, “estábamos acostumbrados a trabajar en un mundo donde las reglas geopolíticas iban variando”. Sin embargo, este último año se han producido

“cambios radicales fruto de otro tipo de variables difíciles de predecir y, seguramente, impensables”, por lo que, la regla de juego es que los cambios actuales son “más rápidos, profundos

y afectan de forma más contundente”.

Como ejemplo, el presidente de la APT señaló la crisis del COVID-19 y su efecto en el tráfico marítimo, donde, recordó,

que el descenso del comercio marítimo mundial en 2020 fue del 10%, teniendo en cuenta que en abril del mismo año el impacto fue del 62%.

Otra variable que se añade a la pandemia es el impacto del Canal de Suez, con los consecuentes aumentos de precios, “con tarifas marítimas que llegaron a duplicarse” y con la consecuencia, señaló Cruset, de los cuellos de botella.

Como tercer ejemplo, Josep Maria Cruset destacó la saturación de los puertos chinos, que implica retrasos de las entregas de hasta 15 días en algunos puertos y produce una posible rotura de stocks.

Cruset: “Los cambios actuales son más rápidos, profundos y afectan de forma más contundente”

Ante este escenario, al que se suma la relocalización, “tenemos un sistema portuario que, en contraposición a esta realidad, trabaja en un entorno más pausado”, detalló Cruset.

Se trata, añadió, de un entorno en el cual, tradicionalmente, “nos movemos a un ritmo distin-

EL DATO

Respecto a la terminal intermodal del Port de Tarragona en Marchamalo (Guadalajara), Josep Maria Cruset recordó ayer que se trata de una terminal “multipropósito, con contenedores y abierta a todo el tráfico de mercancías”. La infraestructura no está especializada en el sector petroquímico o sectores más estructurales del Port, “todo lo contrario, forma parte de la capacidad de diversificación de nuestro puerto”. Además, recordó que la virtud del sistema portuario es que “competimos en un entorno de mercado puro y duro con competencia directa”.

Nuestra máxima, “información de valor”

Los Desayunos Informativos de Diario del Puerto permiten reunir a los profesionales del sector logístico, en el caso del webinar de ayer del Port de Tarragona a casi 200 personas inscritas, con el objetivo de, “como siempre, ofrecer información de gran valor” para los socios suscriptores. “Mientras esperamos a que los eventos presenciales vayan llenando nuestras agendas”, explicó Leila Escrihuela, redactora de la delegación de Catalunya de Diario del Puerto, en “Grupo Diario seguimos apostando por estos formatos”, que abren una gran ventana de posibilidades. Asimismo, Escrihuela destacó el papel “consolidado” de los puertos como impulsores de la economía. “Autoridades portuarias, sus trabajadores, empresas del sector y demás agentes de la cadena logística,



Leila Escrihuela, redactora en la Delegación de Catalunya de Diario del Puerto.

están actuando como motor de la recuperación”, destacó.

Como ejemplo, Leila Escrihuela recordó que el Port de Tarragona ve

“Las autoridades portuarias, sus trabajadores, empresas del sector y demás agentes de la cadena logística están actuando como motor de la recuperación”

materializada esa reactivación en las cifras de sus tráficos y, sobre todo, en el impulso de las inversiones que tanto caracterizan al enclave tarracense.

En este punto, señaló que el Port de Tarragona “es palanca, no solo de su entorno más próximo, sino del conjunto del país en general.

to” debido a las concesiones a largo plazo con condiciones a 30 o 40 años de vida de la concesión, inversiones cuantiosas que obligan a largos periodos de amortización, y “también tenemos una regulación legal compleja y difícil de cambiar para poder adaptarnos a esta realidad”.

De este modo, explicó el pre-

“Los puertos que no estemos saturados y que tengamos capacidad de crecimiento, seremos más competitivos como nodo logístico”

sidente de la APT, este sistema “más pausado y más lento de adaptación” hace que sea “determinante” contar con diversos factores que hacen que un puerto tenga capacidad de adaptación y que sea competitivo.

“Aquellos puertos que no estemos saturados, que tengamos capacidad de crecimiento, capacidad económica para invertir en aquellas infraestructuras necesarias en los nuevos tiempos, estemos bien situados geográficamente desde el punto de vista de la intermodalidad y que también tenemos una visión con la figura del cargador en el centro de la operativa, seremos más competitivos como nodo logístico”, aseguró Cruset.



Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Espin: “El papel de los puertos debe ser dejar de desarrollar su rol pasivo para mediar”

En línea con la figura del cargador, Josep Maria Cruset tildó de “elemento clave” la capacidad de “acompañar en la corta distancia las necesidades de los cargadores” y, además, “en el presente y seguro que también en el futuro, será más determinante, porque la propiedad de la carga llegará un día que expresará su opinión”.

Por ello, “como puerto entendemos que es clave ese acompañamiento en la corta distancia y también en el diseño de la infraestructura en el movimiento de la carga”, afirmó el presidente.

Mediar

Jordi Espín, secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council y Strategic Relations Manager European Shippers' Council, explicó que, desde la entidad, y ante la apariencia de que los puertos actúan como espectadores ante problemas como el aumento de los fletes o el de la capacidad, “ya hemos comenzado el contacto con todos los puertos europeos” y “para nosotros el papel de los puertos es dejar de desarrollar su papel pasivo para

HORIZONTE 2023

El Port de Tarragona tiene el foco puesto en 2023, año donde confluirán la puesta en marcha de diversas infraestructuras claves para el enclave tarracense, que supondrá un salto cualitativo en su actividad.

Por una parte, y según la previsión, en el año 2023 se pondrá en funcionamiento el Corredor Ferroviario del Mediterraneo que convertirá el Port en el nodo logístico con conexión con ancho de vía internacional mas al Sur de Europa y, también se prevé la entrada en funcionamiento del Tunel de Lilla, que redujera notablemente el tiempo del trayecto por carretera entre el Port y los clientes de su hinterland (16 minutos menos entre Tarragona y Lleida, por ejemplo).

Paralelamente, y bajo el paraguas de “Horizonte 2023”, la AP de Tarragona trabaja en diversos proyectos que estima que también se pongan en marcha en la misma línea temporal:

- La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo.
- La Zona de Actividades Logísticas (ZAL).
- La ampliación y mejora de la terminal Intermodal de la Boella de la mano de CTC- Combi Terminal Catalonia (joint venture liderada por BASF).

Para Cruset, estas coincidencias, harán que, en dos años, estas infraestructuras sitúen el Port de Tarragona entre los mas competitivos del Mediterraneo y como un nodo logístico con una gran proyección a corto plazo.

“Los puertos pequeños son más ágiles y más flexibles”

Durante su intervención, Alfio Centocinque, general manager de Ekol Group Freight, señaló que “los puertos pequeños suelen ser más ágiles y más flexibles y eso ayuda en la tipología de mercancías con la que trabajamos nosotros, puesto que dependemos directamente de las personas”. Este es uno de los múltiples factores, aseguró, por los que la compañía ha elegido Tarragona para desarrollar su estrategia intermodal.

Por otra parte, Alfio Centocinque destacó el “atractivo y prestigio” del puerto, “siendo el hub petroquímico más grande del sur de Europa”; así como de sus trabajadores. “Ha sido la combinación de negocio y de personas que han trabajado y han estado muy implicadas en atraernos a venir a Tarragona”, esclareció. Además, ha señalado que desde el Port de Tarragona “geográficamente estamos en pocas horas en las ciudades principales de negocio de España”.

Línea ro-ro Tarragona-Izmir

En su apuesta por el enclave catalán, Ekol Logistics inauguró el pasado mes de febrero una nueva línea ro-ro que conecta el Port de Tarragona y el Puerto de Izmir, en Turquía, en 60 horas y que se prolonga con tren hasta Madrid. Se trata de un servicio semanal que está operado por Ekol, con la participación de la naviera DFDS, la terminal Euroports y la consignataria Arola. Con 220 camiones movidos por cada trayecto, el nuevo servicio ro-ro del Port



Alfio Centocinque, general manager de Ekol Group Freight.

de Tarragona con Turquía prevé mover cerca de 2.000 camiones al mes (1.000 de entrada y 1.000 de salida), lo que serían 24.000 camiones al año. En un principio los cálculos eran llegar a la plena ocupación en las escalas entre los dos puertos en

“Desde el Port de Tarragona geográficamente estamos en pocas horas en las ciudades principales de negocio de España”

seis meses, pero esta cifra ya se alcanzó en mayo, apenas tres meses después de la puesta en funcionamiento del servicio, habiendo alcanzado las 3.311 UTIs. Es por ello que la compañía está estudiando abrir un segundo servicio para la ruta Turquía-Tarragona.

Ekol Logistics también ofrece este mismo servicio con un tránsito de 144 horas con Portugal.

Multimodalidad y sostenibilidad

Por otra parte, Alfio Centocinque hizo hincapié en la importancia de la intermodalidad y, por ende, de la sostenibilidad para afrontar el futuro.

Además, señaló que el compromiso de Ekol con el desarrollo intermodal ha sido posible gracias al apoyo del Port de Tarragona y de los cargadores. “Pero ahora hay que ir más allá y hay que conseguir servicios para poder utilizar el megatrailer que nos permitan ofrecer un servicio puerta a puerta, desarrollar más líneas, conectar Tarragona con Portugal y desarrollar más líneas desde Tarragona al centro de España”, avanzó.

RELOCALIZACIÓN: MIRADA AL MEDITERRÁNEO

Respecto a los cambios que se producen en el paradigma del sistema productivo, “encontramos afectaciones en el sistema logístico”, explicó Josep Maria Cruset. Se trata, añadió, de cambios que requerirán “procesos de maduración, inversiones y decisiones empresariales, pero cambios que están encima de la mesa y que hace un tiempo eran imposibles”.

“Estos cambios pasan por la aparición de la relocalización en el Mediterráneo”, aseguró el presidente de Port Tarragona, es decir, “el retorno de parte del sistema productivo a la cercanía de Europa y más concretamente la relocalización en el Mediterráneo”.

De este modo, “comienza a producirse una sustitución del concepto de offshoring al nearshoring y a producir en la corta distancia”. Es en este punto, donde Cruset destacó dos elementos importantes: Turquía y el norte de África, “dos elementos destacados de esta realidad”.

De hecho, el presidente de la APT aseguró que las exportaciones de Turquía han crecido en los últimos años un 80%, “llegando a representar un 23% del PIB del país”.

Viene de la página anterior

pasar a mediar”. Jordi Espin invitó a los puertos a ejercer un papel de “diplomacia y transparencia” para evitar zonas opacas.

“Los cargadores no nos negamos a pagar, pero necesitamos conocer los costes y, en este sentido, la transparencia debe ser un motor”, defendió Espin.

Por este motivo, el secretario general de Transprime apuntó a la necesidad de que los puertos “hablen” con el cargador. “Los puertos dejan de ser puertos

cuando no hay mercancía. Entonces, ¿por qué solo hacen caso a las navieras?”, cuestionó Espin.

Espin explicó que los cargadores “queremos que los puertos actúen con las navieras y con nosotros”, es decir, “pedimos agilidad y que se tenga en cuenta a la mercancía”.

Con todo lo expuesto, Josep Maria Cruset afirmó que toda esta realidad “implica un cambio de paradigma importante en el sector logístico” y que, a su vez, abre una ventana de oportunidad

Tarragona, vértice de tres “ámbitos logísticos”

En esta realidad, “con un sistema logístico cambiante y un sistema productivo que comienza a poner el foco en el Mediterráneo y en las características del sistema portuario, el Port de Tarragona esta en una posición privilegiada”, aseguró Cruset.

Desde el punto de vista geográfico en la corta distancia, “tenemos el aeropuerto, conexión de alta velocidad a través del AVE, salida directa por autovía dirección Lleida y Zaragoza”. A nivel europeo, el presidente de Port Tarragona defendió también la posición de Tarragona “en la red del transporte de mercancías por ferrocarril, ya que estamos en un enclave estratégico”. Así, el Port “es el punto de encuentro del Corredor de Hena-



El Port de Tarragona defiende unas conexiones ferroviarias desde una posición “privilegiada”.

res y el Corredor Mediterráneo”, explicó Cruset.

A nivel marítimo, el Port goza de conexiones con los “principales puertos mundiales” y una posición “interesante” en el Mediterráneo, con la conexión con Izmir, por ejemplo.

En definitiva, “Tarragona es vértice de tres figuras geométricas que abarcan tres ámbitos logísticos interesantes: la Península Ibérica, la conexión con Europa y la conexión marítima con Turquía”, afirmó Cruset.

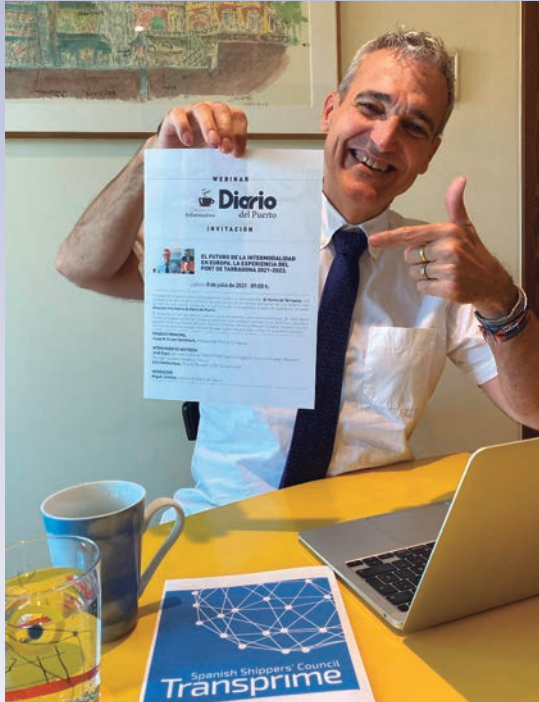
Por otra parte, hizo referencia al potencial industrial del sector petroquímico y a las multinacionales de automoción y consumo y nutrición, “implantadas también en las inmediaciones de nuestro territorio”.

“Las mercancías también deben tener derechos”

“Los cargadores hemos tenido una relación un poco errática con los puertos, hasta ahora. Siempre estábamos presentes en puertos como estadística, pero no como clientes directos, pero esto está cambiando gracias al nuevo paradigma del transporte de mercancías”. Así lo señaló el secretario general Transprime, Jordi Espín, durante su ponencia en el Desayuno Informativo de Diario del Puerto.

Este acercamiento que se está produciendo entre puertos y cargadores, detalló, tiene un triple análisis.

En primer lugar, la crisis de precios y de fiabilidad existente, en la que “el cargador tiene que buscar la simplicidad en los flujos y, aquí, el puerto tiene que ser un facilitador de servicio”. A este respecto, explicó, los cargadores apuestan por un puerto u otro en función de su eficiencia, coordinación, esperas y la priorización de las mercancías, “porque las mercancías también deben tener derechos, del mismo modo que lo tienen los pasajeros cuando reclaman una incidencia en su trayecto”.



Jordi Espín, secretario general TRANSPRIME Spanish Shippers' Council y strategic relations manager European Shippers' Council.

Un segundo análisis está enfocado en el Short Sea Shipping, que “representa el 60% del tráfico en puertos europeos, mientras que en los mediterráneos, apenas llega al 35%”, apuntó.

“Esto hay que solucionarlo, eliminando esperas y resolviendo las incidencias en aduanas, con competitividad y con reglas que obedezcan a criterios industriales y no a criterios políticos”.

En tercer lugar, Espín se refirió a la intermodalidad. “No es normal que en estos momentos haya importadores españoles que traigan camiones de China a España por razones de precio, de fiabilidad y de espacio. El cambio modal no puede ser regresivo”. En este sentido, Espín apeló al potencial de la Comisión Europea para marcar los objetivos de reducción de emisiones. “La intermodalidad debe ser la nueva meta que se marque nuestro sector para poder seguir creciendo”.

Asimismo, hizo referencia a la “necesaria cooperación” entre transportistas, cargadores y navieras para integrar proyectos.

Por otra parte, Espín indicó que “contamos con infraestructuras heredadas de la Segunda Guerra Mundial, que no podemos rehacer por completo porque eso requeriría una inversión de unos 60 billones de euros, que no es viable”. Por tanto, agregó, “lo que debemos hacer es reinterpretarlas y crear estándares europeos de modelos de uso”. Así, Espín apeló a la “necesidad de crear protocolos de actuación para cargadores y de revisar la normativa actual, eliminando reglas como la delimitación del cabotaje en el transporte internacional o aprobando las 44 toneladas en Europa, pero con validez en territorio transfronterizo”.

“La intermodalidad debe ser la nueva meta que se marque nuestro sector para poder seguir creciendo”

PLAN DE “CRITICIDAD”

Como receta para hacer frente a los retos que presenta la nueva realidad y el nuevo paradigma del transporte marítimo, entre ellos la falta de transparencia, Jordi Espín apuntó que “los puertos deben ser críticos con todas las partes de la cadena: tanto cargadores, navieras, como terminales”. Trazar este plan de “críticidad” y definir las cesiones que se deben hacer, aseguró Espín, “es la única manera de conseguir que todos los actores implicados aportemos y contribuyamos a que todo mejore”, ante el mundo cambiante en el que vivimos. “Si los puertos no pueden o deciden no hacerlo directamente con las navieras, que recurran a la asociación europea de puertos y desde allí que emitan sus veredictos a las navieras”, insistió.

des al entorno “fruto de la relocalización del sistema productivo”. De este modo, el Port de Tarragona “está desplegando una estrategia de crecimiento inter-

modal donde estamos consiguiendo cambios importantes”.

En esta línea, “no solo mantenemos el liderazgo en tráficos históricamente estructurales del

puerto, como los graneles sólidos y líquidos, sino que también avanzamos en nuestra estrategia de la intermodalidad”.

Cerca de 200 inscritos

El Desayuno Informativo organizado ayer por Diario del Puerto con el soporte del Port de Tarragona despertó el interés de cerca de 200 profesionales que se inscribieron al evento y pudieron seguir telemáticamente las ponencias y el debate desde sus casas y oficinas.

Entre ellos, destacaron operadores logísticos, empresas cargadoras, energéticas, terminalistas portuarios, consultoras especializadas, ingenierías, empresas de servicios auxiliares; transitarias, consignatarias, terminales ferroviarias, operadores ferroviarios, empresas de transpor-

te terrestre y asociaciones del sector logístico y marítimo.

Entre los participantes cabe destacar la presencia de representantes de distintas Autoridades Portuarias como, además de Tarragona, Port de Barcelona, Valencia-port o el Puerto de Castellón, incluido también de Puertos del Estado.

Además, estuvieron presentes miembros de entidades públicas como la Generalitat de Catalunya e instituciones empresariales como la Cámara de Comercio de Tarragona, así como otras administraciones e instituciones camerales.

Espín: “Pedimos agilidad y que se tenga en cuenta a la mercancía”

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

MARÍTIMO • El análisis del tráfico de contenedores en puertos y terminales de la región muestra su mayor vulnerabilidad ante las crisis

El COVID-19 urge a los puertos de América Latina a resolver sus ineficiencias y carencias

JAIME PINEDO
BILBAO

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas responsable de promover el desarrollo económico y social de la región, ha elaborado un informe con datos de 28 países y territorios de América Latina y Caribe (ALC), y un total de 102 terminales y puertos de la región, que pone de relieve la mayor vulnerabilidad de los puertos y terminales de la región frente a crisis como la provocada por la pandemia.

La actual crisis se ha producido en un contexto de debilitamiento del comercio global que se venía arrastrando desde hace más de una década. Si el volumen del comercio de bienes se había expandido a una tasa del 6,2% anual de 1990 a 2007, el ritmo de crecimiento de 2012 a 2019 fue tan solo de 2,3% al año. Al menos en ALC, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 "golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil", sostiene la CEPAL.

Impacto negativo

El tráfico global de contenedores, medido en TEUs, cayó en 2020 un 0,9% respecto al ejercicio 2019, según datos de Clarksons citados en el informe de la CEPAL. Ya a principios del pasado año demostró cifras negativas interanuales en comparación con el anterior y en mayo la caída se empezó a hacer notoria, con una variación interanual de -11,4%. En julio, las cifras interanuales casi se igualaron en niveles respecto al mismo período de 2019, llegando a -0,1%, para en agosto ya empezar a demostrar cifras positivas de variaciones interanuales, que persistían hasta diciembre.

Por su parte, en América Latina, en marzo de 2020 se muestra una variación de 0,7% en comparación con el mismo



El puerto brasileño de Santos movió 4,23 millones de TEUs en 2020 (+1,8%), consolidándose como el mayor referente en el tráfico de contenedores en la región.

EL DATO

En América Latina, en marzo de 2020 se registró una variación del 0,7% en comparación con el mismo período en 2019, para en abril 2020 sufrir una brusca caída del -15,8%, manteniendo en mayo y en junio variaciones negativas de -16,8% y -16,1%. En octubre las variaciones interanuales vuelven a ser positivas, pero no lo suficiente como para recuperar los niveles de 2019. Así, en el acumulado de enero a diciembre de 2020 hubo una **variación de -2,9%** en comparación con 2019.

período en 2019, para en abril 2020 sufrir una brusca caída de -15,8%, manteniendo en mayo y en junio variaciones negativas de -16,8% y -16,1%. En octubre las variaciones interanuales vuelven a ser positivas, pero no lo suficiente como para recuperar los niveles de 2019. Así, en el acumulado de enero a diciembre hubo una variación de -2,9% en comparación con 2019.

Comercio internacional

En América Latina, históricamente, las importaciones de bienes en contenedores han sido mayores que las exportaciones y el hecho de que los impactos de la pandemia sobre

las importaciones han sido más fuertes que aquellos sobre las exportaciones ha resultado, en alguna medida, en una convergencia de ambas variables. De esta forma, las exportaciones en contenedores procedentes de esa región han superado las importaciones durante la mayor parte del período que va de febrero a junio de 2020.

A partir de julio, las importaciones volvieron a exceder de forma notable a las exportaciones. Para las exportaciones e importaciones entre regiones, para el período enero-diciembre de 2020, el efecto de la pandemia fue especialmente fuerte. De acuerdo con la infor-

DIGITALIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN, CLAVES DE FUTURO

La pandemia del COVID-19 castigó fuertemente a América Latina y el Caribe, dejando en evidencia los problemas de larga duración ya previamente existentes como la falta de infraestructura, mala regulación y problemas de facilitación, alertando a la región de la necesidad de una recuperación económica sostenible, cuando la producción y las exportaciones dependerán de la integridad de la capacidad logística para recuperar la competitividad internacional.

Además, en las conclusiones del informe de la CEPAL se subraya la necesidad de explorar las oportunidades para promover la facilitación y los procedimientos sin papel ni contacto para una logística eficiente y moderna, y la normativa económica que debe armonizarse y adaptarse a las nuevas circunstancias.

En este sentido, la promoción de procedimientos comerciales sin papel y de servicios logísticos más conectados podría contribuir a resolver problemas de larga duración, como los elevados costos logísticos, la burocracia y la falta de servicios logísticos de valor añadido, permitiendo el desarrollo de cadenas de producción regionales, la reexportación de bienes con valor añadido y la eventual creación de economías de escala, de red y de aglomeración en el comercio subregional.

Así, la crisis actual debería ser una oportunidad para cambiar los patrones de producción y promover el comercio digital y la innovación logística, con el fin de aumentar la competitividad y el bienestar en la región.

mación suministrada por Container Trades Statistics (CTS), en 42 de las 49 rutas comercia-

les consideradas, los volúmenes fueron menores que en el mismo período de 2019.

En la costa este de América del Sur (CEAS), los tres países (Argentina, Brasil y Uruguay) muestran el mejor comportamiento en forma relativa al resto de las subregiones, con el acumulado mensual demostrando subidas en las exportaciones a lo largo del año, y caídas en las importaciones a partir de la mitad de 2020.

En la costa oeste de América del Sur (COAS), en comparación con el año anterior, Perú y Chile presentan cifras negativas en el acumulado a lo largo de 2020 en las exportaciones e importaciones. Sin embargo, Chile en el último trimestre de 2020 empezó a demostrar señales muy leves de una recuperación (1%) en las exportaciones. Ecuador y Colombia (Buenaventura), presentan cierta volatilidad a lo largo del año en el acumulado intermensual de 2020, en comparación con 2019.

En Centroamérica, las exportaciones de la costa pacífica presentan alzas en el acumulado durante todo el 2020, en comparación con 2019. Sin embargo, la costa caribeña y las importaciones de ambas costas presentan cifras negativas durante todo 2020 en comparación con 2019. El Caribe presentó a principio del año cifras positivas en la variación interanual de 2020 en comparación con 2019, para ya a partir de marzo presentar resultados negativos en ambos sentidos, de exportación e importación.

Clasificación	País	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Brasil	10 691 861	10 786 170	0,9
2	Panamá	7 346 859	7 734 024	5,3
3	México	7 105 880	6 461 476	-9,1
4	Colombia	4 938 259	4 568 154	-7,5
5	Chile	4 642 539	4 195 816	-9,6
6	Perú	2 676 438	2 654 275	-0,8
7	Ecuador	2 257 627	2 294 564	1,6
8	Argentina	1 803 584	1 660 959	-7,9
9	Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
10	República Dominicana	1 409 956	1 357 481	-3,7

Clasificación de los 10 primeros países según el comportamiento del tráfico de contenedores (TEUs) en 2020. Los diez países y territorios con mayor contribución al volumen de carga operado en toda la región representaron el 84,0% del tráfico total regional. Fuente: CEPAL sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo)	4 379 477	4 454 902	1,7
2	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	4 165 248	4 232 046	1,6
3	Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA)	2 898 836	3 161 658	9,1
4	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	2 932 371	3 127 162	6,6%
5	Manzanillo, México	3 069 188	2 909 599	-5,2
6	El Callao, Perú	2 313 907	2 250 827	-2,7
7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2 073 776	2 071 124	-0,1
8	Kingston, Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
9	San Antonio, Chile	1 705 707	1 556 708	-8,7
10	San Juan, Puerto Rico	1 451 950	1 490 218	2,6

Clasificación de los 10 primeros puertos o zonas portuarias según comportamiento del tráfico de contenedores (TEUs) en 2020. Fuente: CEPAL sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

Cambios en las rutas marítimas e impacto en el transbordo regional

En la **costa este de América del Sur** (CEAS), es notable la disminución del transbordo en 2020, aunque la variación interanual en comparación con 2019 siga positiva durante todo el año, la variación pasa de 27,3% y llega hasta el 2,9% a inicios del último trimestre del año. En la **costa oeste de América del Sur** (CEAS) durante todo 2020 presentó cifras muy negativas en la variación interanual de transbordo.

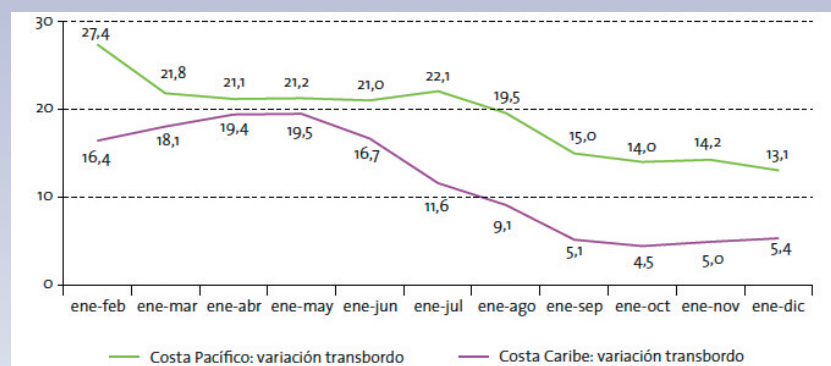
El comportamiento del transbordo en el **Caribe** fue posiblemente afectado por las medidas adoptadas por los armadores para gestionar el equilibrio entre la oferta y la demanda, y garantizar su propia supervivencia. Estas medidas pueden tener efectos negativos en la estructura de las redes logísticas y en la competencia, e incluso pueden empeorar las condiciones para una recuperación del comercio exterior de América Latina y el Cari-

be, que suele ser un importador neto de precios internacionales y no tiene opciones modales para su comercio exterior.

La excepción de Panamá

A nivel de países y territorios, sin embargo, es notable que la disminución de la actividad portuaria ha sido generalizada, con la excepción de Panamá, que se explica principalmente por los cambios en los transbordos internacionales. La diferencia entre el comercio internacional de contenedores y los movimientos portuarios se explica porque el resto de los puertos, operativos y de transbordo, incluyendo los contenedores vacíos, estarían compensando la caída del comercio internacional de contenedores.

En **Centroamérica**, la costa pacífica ha presentado mejores datos con relación a la costa caribeña. El volumen



Panamá (Costa Caribe y Costa Pacífico): transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019 (Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes). Fuente: CEPAL.

de las exportaciones en la **costa pacífica** mostró variaciones positivas en 2020 en comparación con 2019, así como también el comportamiento del transbordo ha sido positivo, aunque haya presentado una disminución en su acumulado anual del -0,5%. La **costa caribeña** presentó resultados negativos durante todo el

año en comparación con el mismo período del año anterior. En **Panamá**, en ambas costas los transbordos presentaron cifras positivas durante todo el año 2020 en comparación con 2019, contrastando con el rendimiento de las exportaciones e importaciones de contenedores llenos del país, que tuvieron fuertes caídas en 2020.

MARÍTIMO • Ignacio Rodríguez, consejero delegado de Global Data Strategies, desarrolladora del proyecto SmartCall

“SmartCall va a permitir democratizar la información de las escalas de buques”

RAÚL TÁRREGA
VALENCIA

La aplicación SmartCall ha sido uno de los 33 proyectos seleccionados por el Fondo Puertos 4.0 en la Categoría de Ideas, una plataforma que viene apoyada no sólo por la Autoridad Portuaria de Valencia, sino por una serie de empresas de la talla de Grupo Raminatrans, Ravello, Quality Brokers, Leader Transport, Krystaline, Val Genetics y Diario del Puerto.

Ignacio Rodríguez, director de Global Data Strategies, asegura a Diario del Puerto que la puesta en marcha de SmartCall va a aportar muchos beneficios a todos los participantes en la cadena de valor, desde las empresas de la comunidad portuaria y logística hasta cargadores y receptores, auténticos protagonistas. “Contar con información de primera mano y en tiempo real, no solo de la escala, sino además del viaje completo del buque, permitirá una mejor planificación a todos los directamente implicados”, asegura.

En 2020, año marcado por una pandemia que menguó los tráficos portuarios, se produjeron en los puertos españoles casi 171.000 escalas, incluyendo las de buques de cruceros. La llegada de un barco al puerto activa a todos los agentes, ya que “toda la actividad de las empresas portuarias y de los cargadores gira en torno a esas escalas”, asegura Rodríguez. Contar con esa información, por tanto, “aporta mucho valor añadido a las empresas que sean capaces de explotarla y utilizarla”.

SmartCall es escalable, es decir, que puede ser utilizada por las 28 autoridades portuarias españolas, es ágil -debido a su conexión directa con las fuentes de datos- y es transversal, debido a su alto impacto en el sector logístico.

“Pero lo que de verdad hace diferente a SmartCall de otras aplicaciones similares es la de-



Ignacio Rodríguez, director de Winifer, empresa desarrolladora de SmartCall. Foto: Raúl Tárrega.

Información en tiempo real, un valor al alza

SmartCall, además de trabajar con los datos del propio cliente, aporta información de primera mano gracias a su integración con el Sistema AIS, con los sistemas de gestión de escalas de las autoridades portuarias, así como con otros servicios de información de tráfico de buques.

SmartCall es un agregador de fuentes de información y aunque inicialmente se contemple la incorporación de los orígenes de datos mencionados, la arquitectura de la plataforma está diseñada para ir agregando nueva información relevante que amplíe el catálogo de datos disponibles, mejorando el nivel de servicio ofrecido y facilitando los procesos de toma de decisiones de las empresas.



El sistema permite agregar nuevas fuentes de información a la aplicación.

mocratización de la información, ya que es accesible para cualquier empresa, con independencia de su tamaño o de nivel de digitalización”, recalca Ignacio Rodríguez.

En ese sentido, SmartCall es una aplicación pensada, sobre todo, para pequeñas y medianas empresas: “Con la información de la escala del buque sobre la mesa, se genera un mayor valor añadido, ya que la empresa va a poder utilizar esos datos desde el minuto 0”. Para poner en marcha el proyecto,

ha habido antes un intenso trabajo de campo, ya que se han explorado las necesidades de todos los integrantes de la cadena logística -cargadores, transitarios, operadores logísticos, autoridades portuarias e incluso ciudades- y se ha buscado una conexión directa con las principales fuentes de información internacionales que proporcionan datos de buques.

Y es que SmartCall “monitorea el buque, no el contenedor”, matiza Rodríguez, en referencia a los programas de tra-

zabilidad de mercancía que ofrecen muchas empresas del sector. En ese sentido, la plataforma ofrece información detallada no sólo del buque, sino también del viaje que realiza.

Puertos 4.0

SmartCall es uno de los 33 proyectos presentados al Fondo Puertos 4.0 en la Categoría de Ideas. Cada una de éstas va a recibir una ayuda fija de 15.000 euros y la posibilidad de acceder a los servicios de incubación de la idea o de asesoramiento.

Ignacio Rodríguez pone en valor el papel que ha jugado la convocatoria de Puertos del Estado para poder asegurar el desarrollo de este tipo de iniciativas innovadoras. “Queremos seguir creciendo bajo el paraguas del Fondo Puertos 4.0. Esperamos desarrollar el proyecto en los próximos seis meses para poder llegar a la fase de precomercialización”, afirma Rodríguez. En ese sentido, GDS trabaja para contar con una versión de SmartCall antes de que finalice el año.

EL DATO

171.000

El pasado año, los puertos españoles recibieron un total de 171.000 escalas, incluyendo los buques de crucero.

CARRETERA • FVET radiografía el estado del sector del transporte valenciano y analiza las previsiones para el cierre de año

“Somos un sector estratégico, nuestro crecimiento no puede depender de condicionantes políticos”

LOLI DOLZ
VALENCIA

“La subida del precio del gasóleo pone en jaque la continuidad de nuestras empresas. Solo a través de la imposición específica sobre el combustible, los transportistas aportan más de 15.000 millones de euros a las arcas del Estado, a lo que ahora se añade un gravamen más como el pago por uso de la carretera. Somos un sector estratégico, nuestro crecimiento y actividad no puede depender de condicionantes políticos”.

Así de contundente se mostró ayer Carlos Prades, presidente de FVET (Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y La Logística), en la rueda de prensa en la que se presentaron los resultados de una encuesta realizada a los asociados de la patronal que tenía como objetivo radiografiar el estado del sector.

“Necesitamos que nos dejen trabajar y que no nos pongan paños en las ruedas”, añadió Prades, quien confirmó estar harto del cortoplacismo con el que gestionan los políticos. Además, apuntó que, junto a la escalada en el precio del combustible, los otros problemas a los que se enfrentan los transportistas son los impagos, la competencia desleal, la elevada fiscalidad y la falta de conductores.



Juan Ortega, vicepresidente; Carlos García, secretario general; y Carlos Prades, presidente de FVET, en la sede de la Federación, donde se celebró la rueda de prensa. Foto Loli Dolz.

Carlos Prades estuvo acompañado por Juan Ortega, vicepresidente y Carlos García, secretario general, de la FVET, quienes apoyaron el discurso de Prades aportando la foto fija del sector valenciano (integrado por 14.800 empresas) y el análisis de lo acontecido durante los meses más duros de la pandemia.

Gasol e impagos

Sobre las principales conclusiones de la encuesta, el presidente de la FVET destacó que “el 78,9% de los transportistas va-

Prades: “Es muy difícil gestionar una empresa cuando la materia prima que se necesita para funcionar tiene una oscilación de precio del 25% en un año”

lencianos prevé un cierre de empresas para el segundo semestre de 2021 como consecuencia de la escalada de los costes directos”.

El incremento exponencial del gasoil, que se situó en 1,206 euros por litro en mayo, ha supuesto un aumento en los costes de la materia prima del transporte del 22%, con respecto al mismo mes de 2020, “con lo que los costes de la actividad se incrementan sin que el sector pueda repercutirlo en sus precios. Esto es una tragedia”, apostilló Ortega.

“Es muy difícil gestionar una empresa cuando la materia prima que se necesita tiene una oscilación de precio del 25% en un año”, alertó Prades.

Por otro lado, la segunda preocupación del sector valenciano es la morosidad. “El plazo medio de pago a las empresas transportistas se sitúa entre los 90 y 120 días y el nuevo régimen sancionador impulsado por el Gobierno Central no supondrá el fin de esta problemática puesto que se han establecido sanciones laxas que no creemos que desincentiven a los intermediarios y cargadores de transporte en estas malas prácticas”, denunció Prades.

Sobreviviendo en pandemia

Sobre las consecuencias de la pandemia, la encuesta refleja que más de la mitad de las empresas redujeron su actividad en, al menos, un 25% durante el pasado ejercicio. “Las empresas capearon el año COVID porque el combustible estaba bajo lo que favoreció los rendimientos. Sin más”, afirmó el vicepresidente de la FVET.

Además, durante el año 2020, una de cada cuatro em-

Ortega: “Las empresas capearon el año COVID porque el combustible estaba bajo, lo que favoreció los rendimientos. Sin más”

presas tuvo que recurrir al ERTE para sobrevivir. “Hoy, la práctica totalidad de los encuestados afirma que los empleados ya no continúan en esta situación”, concretó Ortega.

Previsiones

Sobre el futuro del colectivo, hay que destacar que, durante estos meses, se ha demostrado la esencialidad del sector y ha habido un reconocimiento verbal, pero no ha habido ninguna mejora. “La realidad es que seguimos estando abandonados. Hay un ninguneo sistemático de la Administración. Las necesidades básicas del sector ya se saben, pero no se dan los pasos básicos establecidos por el Comité Nacional”, denunció Carlos Prades.

En este sentido, las previsiones son las de mantener la situación vivida en 2020. La mitad de los encuestados ha asegurado que, “pese a que en lo que llevamos de 2021 se ha experimentado un repunte en la actividad e ingresos, estos no han sido relevantes; como máximo, han supuesto un incremento del 25% comparado con 2020, en el que la actividad estuvo momentáneamente parada”.

Por ello, de cara al segundo semestre de 2021, los asociados indicaron que, aunque se incrementa el volumen de actividad, se enfrentarán a problemas que dificultarán la rentabilidad de las empresas como son: el aumento de los costes por el combustible, el uso de las carreteras, los costes laborales tras la firma del convenio provincial, etc.

EL DATO

14.800 empresas

La FVET defendió ayer la importancia del sector del transporte que factura más de 30.000 millones de euros y aporta alrededor de un 3% al PIB. En la Comunitat Valenciana existen 14.800 empresas en las que trabajan más de 94.000 profesionales de transporte. “Todos ellos requieren de una respuesta de las Administraciones verdaderamente eficaz y conforme a las necesidades planteadas, puesto que son motor de otros sectores económicos y pieza clave en la economía de nuestro país”, afirmó Carlos García, secretario general de la FVET.

Recogida y tratamiento de MARPOL anexos I, IV, V y VI

Tradebe Puerto de Bilbao
Punta Sollana, 12 Zibón 48508
T. 94 483 67 26
marpol.bilbao@tradebe.com
www.tradebemarpol.com

TRADEBE

NEPTUNE LINES

NEPTUNE BARCELONA, S.A.
Avda. Drassanes, 6-8 planta 6ª - 08001 Barcelona
Tel: +34 93 317 00 05 - neptunibcn@neptune-bcn.com
www.neptunibcn.es

SERVICIO RORO
Mediterráneo
Mar Negro
Atlántico
N. Europa

SALIDAS DESDE
Barcelona
Tarragona
Valencia
Malaga
Vigo
Santander

MARÍTIMO • Enrique Moratal, nuevo presidente del Comité de Empresa del Centro Portuario de Empleo de Valencia

“Damos el paso porque queremos retomar una vía de interlocución con las empresas”

RAÚL TÁRREGA
 VALENCIA

Desde ayer, Coordinadora vuelve a presidir el Comité de Empresa del Centro Portuario de Empleo de Valencia. Tal y como adelantó en la mañana de ayer diariodelpuerto.com, Enrique Moratal sustituye en el cargo al hasta ahora presidente del órgano sindical de la estiba en la dársena valenciana, Jorge García, de CC.OO. David Nácher (SEI) ocupará el puesto de vicepresidente, mientras que Natalia Vicente (Coordinadora) hará las veces de secretaria.

En febrero de 2019, Coordinadora fue el sindicato más votado en las elecciones para renovar el Comité de Empresa del CPE Valencia, aunque no consiguió los delegados suficientes para mantener la presidencia del organismo. En ese momento, el resto de sindicato acordaron dar su apoyo a Jorge García, los mismos que ahora, “en un acto de responsabilidad, han decidido darnos su apoyo para acometer este cambio”, tal y como asegura Enrique Moratal en declaraciones a Diario del Puerto. Moratal pone en valor el paso dado por el resto de organizaciones sindicales, ante una situación “en la que era necesario cambiar la interlocución del Comité”.

Con todo, desde Coordinadora recalcan que “no ha habido ningún tipo de acuerdo ni de coalición con el resto de sindicatos, quienes nos han planteado en reiteradas ocasiones la necesidad de proceder al cambio”.

“No ha habido ningún tipo de acuerdo ni de coalición con el resto de sindicatos, quienes nos han planteado en reiteradas ocasiones la necesidad de proceder al cambio”



Enrique Moratal, nuevo presidente del Comité de Empresa del CPE Valencia.

tos quienes nos han planteado en reiteradas ocasiones la necesidad de proceder al cambio”. En ese sentido, Moratal es consciente de que “seguimos sin contar con mayoría absoluta”. Así, “cada uno de los sindicatos va a representar y

defender sus intereses y los de sus afiliados. Damos este paso por responsabilidad y porque queremos abrir y sobre todo retomar una vía de interlocución con las empresas”.

“Queremos defender a la estiba de una manera digna y co-

herente”, asegura Moratal, que además apela a la filosofía de trabajo del sindicato de “diálogo y negociación y de respetar los acuerdos firmados”.

Para Enrique Moratal, el cambio en la presidencia del Comité de Empresa “va a su-

Grandes retos

El nuevo presidente del Comité de Empresa del CPE Valencia es consciente del contexto en el que se ha tomado esta decisión. “Con este paso queremos otorgar estabilidad al sector de la estiba: estabilidad jurídica, operacional y, sobre todo, crecer como colectivo”.

A nivel nacional, la incertidumbre provocada por el bloqueo en la firma del V Acuerdo Marco está marcando mucho la agenda de la estiba valenciana. Y es que desde Coordinadora recuerdan que “mientras no se firme ese acuerdo, no podemos retomar la negociación en el puerto para culminar el acuerdo sobre el Convenio Colectivo”. La transformación que deberá acometer el colectivo ante los próximos retos futuros también ha pesado a la hora de que Coordinadora recuperara la presidencia del comité, sobre todo en temas clave como la puesta en marcha de la nueva terminal o aspectos relacionados con la prevención, “llegando a perjudicar a la seguridad y salud de los trabajadores y trabajadoras, e, incluso, redundando en una peor gestión de la crisis de la COVID-19”, tal y como recalcó ayer el propio sindicato en un comunicado.

poner que rompemos con un año y medio de parálisis improductiva en el diálogo con las empresas del puerto”. En ese sentido, “queremos poner al colectivo estibador de Valencia y a su puerto en el puesto que se merece, con una representación sindical acorde, siendo resolutivos y con ganas de avanzar”, afirma.

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

design, actualisation
et maintenance de pages
WEB
Redes sociales

LOGÍSTICA • Propeller Valencia retoma su agenda presencial con un almuerzo-coloquio con el economista Vicente Pallardó

Pallardó insta a invertir en empresas con futuro y a abordar el reto de la productividad

RAÚL TÁRREGA
VALENCIA

Propeller Valencia, asociación de empresarios y directivos logísticos, celebró ayer un nuevo almuerzo-coloquio en la que es la primera cita de estas características tras el estallido de la pandemia en marzo del pasado año. En esta ocasión, Vicente Pallardó, investigador senior del Instituto de Economía Internacional, realizó una exposición sobre la situación en la que se encuentra la economía mundial tras año y medio de COVID-19.

Tras analizar de manera pormenorizada la evolución de la economía en el último año y medio, Pallardó explicó la importancia de tener en cuenta para los meses próximos factores como la inflación, el precio de las materias primas, el alza experimentada en el valor de los bienes inmobiliarios y, sobre todo, la importancia de invertir bien los fondos europeos de recuperación. Al respecto, advirtió que la política del "vamos a ayudar a todos" se está acabando, e instó a invertir de manera racional los fondos europeos de recuperación, en proyectos y empresas que sean rentables y puedan tener continuidad.

En ese sentido, puso encima de la mesa que esta crisis es la recesión en la que menos empresas han ido a la quiebra. Y es que, según el economista, "cuanto más se prolongue las ayudas a empresas sin futuro, mayor coste tendrá que soportar el sector público y mayores riesgos deberá sortear el sistema financiero".

Asimismo, también puso el foco en la incidencia que tendrá el peso de la deuda pública, la productividad por hora trabajada -que ha descendido en todas las economías desarrolladas en

los últimos años y que ha calificado como el gran reto de las economías desarrolladas- y la desigualdad creada por el desfase entre renta y riqueza.

Por otro lado, incidió en que sigue habiendo señales proteccionistas que pueden poner en dificultades el comercio internacional, a pesar de los últimos movimientos llevados a cabo entre Estados Unidos y la Unión Europea, unos movimientos que desechó como "acuerdo comercial".

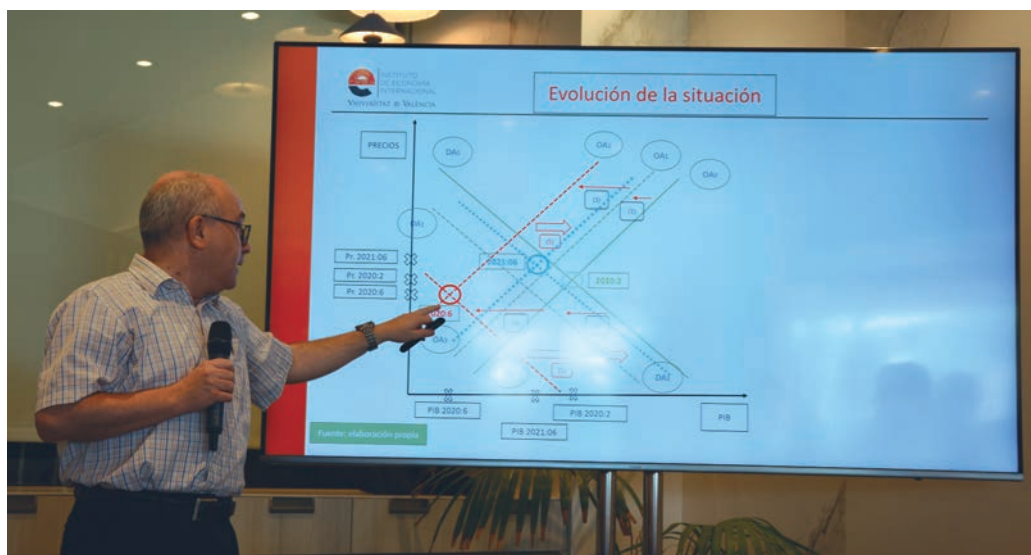
Asimismo, incidió en que la geopolítica mundial no ha cambiado "sustancialmente", ya que sigue habiendo tensión entre Estados Unidos y la Unión Europea, por un lado, y China, por otro, una situación que "debería llevarnos a una reordenación de las reglas en el comercio internacional".

Finalmente, Vicente Pallardó puso encima de la mesa las ratios de productividad de diferentes países a lo largo de los últimos años relacionados directamente con el tamaño de las empresas, para concluir que existe una relación directa entre dicha productividad y el tamaño empresarial.

Por su parte, Pedro Coca, presidente de Propeller Valencia, en sus palabras de bienvenida, recordó la última cita colectiva del club -que tuvo lugar el 10 de marzo de 2020- y puso en valor el papel jugado por el sector durante el último año y medio.

Durante el encuentro, se dio la bienvenida a dos nuevos socios del club: Hernán Ortiz Flores, presentado por Francisco Roca Monzó; y Jorge Sánchez-Tarazaga y Marcelino, que recibió el apadrinamiento de Alfredo Soler.

Toda las fotografías en
diariodelpuerto.com



Vicente Pallardó, investigador sénior del IIE, durante su exposición. Foto: Raúl Tárrega.



Propeller Valencia retomó ayer su agenda presencial con un nuevo almuerzo-coloquio. Foto: Raúl Tárrega.



Hernán Ortiz Flores -en el centro de la imagen- recibe la metopa como nuevo socio del club junto a Pedro Coca y Francisco Roca Monzó. Foto: R. T.



Jorge Sánchez-Tarazaga y Marcelino, con la placa conmemorativa que lo acredita como nuevo socio, junto a Alfredo Soler y Pedro Coca. Foto: R. T.



**Associació d'Agents
Consignataris
de Vaixells de Barcelona**

CURSOS

www.consignatarios.com

PROGRAMAS de FORMACIÓN ONLINE

El Transporte Marítimo de Carga Rodada. Inicio: 30/09/2021

Liner Shipping Transportation 9ª Edition. Starting 23rd September 2021

Más información: T. 93 270 27 88 - acb@consignatarios.com

MARÍTIMO • Las inversiones del sistema portuario en acciones contra el cambio climático alcanzarán los 100 millones de euros

Puertos españoles: ON en sostenibilidad

Más claro no se puede decir. Los puertos españoles apuestan por desarrollar proyectos sostenibles y hacer de la portuaria una actividad económica viable, eficiente y generadora de recursos. Para ello, cuentan con asignaciones presupuestarias (Puertos del Estado prevé una partida total de más de 100 mi-

llones de euros en el periodo 2020-2024 para acciones de este tipo) y, lo más importante, una notable concienciación entre los profesionales de los puertos, lo que está facilitando que la sostenibilidad atraviese todos los departamentos de las autoridades portuarias, sin distinción.

LOLI DOLZ

La búsqueda de la sostenibilidad ambiental y energética, con el objetivo de mitigar el cambio climático, son una realidad en los muelles españoles. Algunos ejemplos son los proyectos pioneros que implementan el uso de nuevas energías en la actividad portuaria, las nuevas infraestructuras desarrolladas siguiendo el principio de la economía circular o la digitalización de los procesos que reducen el consumo de recursos.

En línea con el objetivo de las instituciones europeas de lograr una economía climáticamente neutra en 2050 (Pacto Verde Europeo), muchas autoridades portuarias han acelerado la activación de las nuevas propuestas para que éstas sean viables antes de esa fecha. Por lo tanto, se puede confirmar que la estrategia de sostenibilidad y Agenda 2030 del Sistema Portuario Español, está totalmente en modo ON.

Los últimos ejemplos de este tipo de actuaciones se pueden ver en los puertos de Castellón, Almería, Algeciras, Valencia, Cartagena, Málaga o Baleares, y no son los únicos.



Puerto de Bilbao: controlando las partículas

En línea con la innovación abierta y en colaboración con el ecosistema, la Autoridad Portuaria de Bilbao y Beaz han lanzado un reto que pretende averiguar cuál es la mejor forma para evitar que las partículas difusas procedentes de los graneles sólidos almacenados a la intemperie en un muelle se dispersen hacia el espacio de empresas colindantes.



La planta de producción de hidrógeno verde estaría en terrenos portuarios de Palmones.

Puerto de Algeciras: hidrógeno verde

Fisterra Energy, Enagás y White Summit Capital presentaron hace unos días un proyecto que contempla la puesta en marcha de una planta de producción de hidrógeno verde en la Bahía de Algeciras de hasta 237 MW. Esta instalación abastecerá de hidrógeno verde a la industria local, que incluye grandes consumidores de hidrógeno y gas natural, y

estará en los terrenos portuarios de Palmones (Los Barrios). Desde el punto de vista medioambiental, este proyecto ayudará a mejorar la calidad del aire en la Bahía de Algeciras y el Sur de Andalucía, y permitirá posicionar al Puerto de Algeciras como líder internacional en el mercado de generación y suministro de hidrógeno verde.



Se estudiará cómo reducir el impacto del ruido submarino de la actividad portuaria.

Puerto de Cartagena: menos ruidos

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha confirmado recientemente que renovará la instalación de las señales marítimas de Curra y Navidad con tecnología LED de alta potencia, lo que contribuirá a mejorar la eficiencia energética y la modernización de las señales marítimas del Puerto; y que realizará un proyecto de reducción del impacto del ruido submarino del puerto de Cartagena. "La obtención de este proyecto nos permitirá avanzar en

nuestro objetivo de convertirnos en el puerto más sostenible del Mediterráneo con la caracterización, vigilancia y evaluación de los niveles del ruido submarino en la zona del puerto de Cartagena para reducir la contaminación acústica submarina generada por el tráfico marítimo y, así, contribuir a reducir su presión sobre el medio ambiente marino con la implantación de medidas de mitigación", subrayó la presidenta de la APC, Yolanda Muñoz.

Valenciaport: energías renovables

La Autoridad Portuaria de Valencia ha dado un paso más esta semana en su apuesta por el uso de energías renovables con la licitación del anteproyecto de instalación eólica para generación de energía eléctrica en el puerto de Valencia. Con la elaboración del anteproyecto para la instalación de aerogeneradores, con un presupuesto base de 65.219 euros IVA incluido, la APV activa esta iniciativa para dotar a la zona de la Ampliación Norte del puerto de Valencia de turbinas de viento que se integren en la red de autoabastecimiento de electricidad que está desarrollando el recinto portuario con energías limpias.

Además, la APV ha iniciado los proyectos para la instalación de plantas fotovoltaicas en los puertos de Valencia y Gandía, la



Los aerogeneradores se ubicarán en la Ampliación Norte del puerto de Valencia.

construcción de la subestación eléctrica en Valencia -que permitirá a los buques atracados conectarse a la red eléctrica-, la sustitución de la flota de vehículos por híbridos y eléctricos, proyectos relacionados con la mejora de la eficiencia energética (como los cambios de luminarias en Valencia y Sagunto) o la instalación de nuevas cabinas de control ambiental que analicen en tiempo real la calidad del aire, el ruido y las condiciones meteorológicas en las instalaciones portuarias.

Málaga: Puerto Verde

El jefe de Planificación de la Autoridad Portuaria de Málaga, Jesús Peña, destacó recientemente que "el compromiso del Puerto en materia de sostenibilidad es aún mayor debido a su cercanía con el entorno urbano y de ahí la apuesta

por la iniciativa Puerto Verde". Así, el Puerto de Málaga colabora con Buran Habitat ya que "favorecerá la optimización de la eficiencia energética de las instalaciones y el equipamiento portuario, así como la movilidad baja en emisiones de carbono para el transporte de personas o mercancías que forman parte del ecosistema portuario a través del uso de Hidrógeno Verde", añadió Peña. Además, el proyecto DH2GREEN de producción de hidrógeno renovable situará al Puerto de Málaga como punta de lanza de la transición energética a través de la innovación, con la incorporación de la inteligencia artificial en los distintos eslabones de la cadena de valor del hidrógeno verde.



Puerto de Málaga.

PortCastelló: calidad del aire

PortCastelló y la Generalitat Valenciana han firmado un convenio para mejorar la calidad del aire. "Se trata del primer convenio de este tipo que se suscribe con una Autoridad Portuaria en España y supone un compromiso entre ambas administraciones para alcanzar los objetivos de reducción de la contaminación atmosférica y establece los mecanismos necesarios para no

superar los límites de emisiones de partículas al aire legalmente establecidas", explicaron desde la Autoridad Portuaria.

Para ello el puerto de Castellón tiene instaladas cinco estaciones de control de la contaminación atmosférica y sensores que se han integrado en la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica para evaluar en

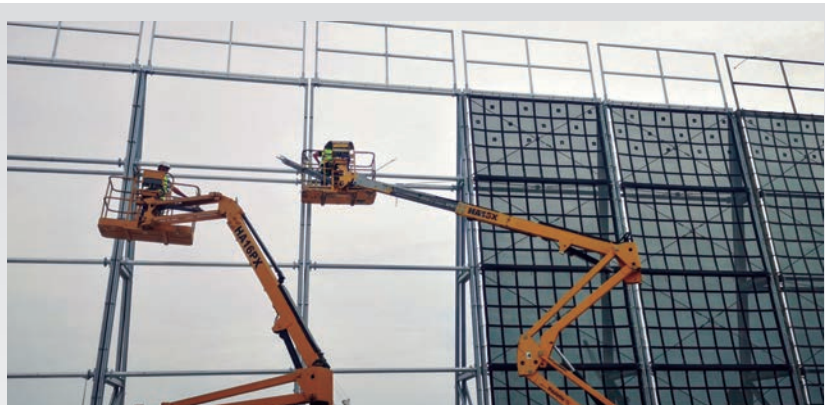
tiempo real el riesgo en el puerto y su perímetro.

También ha desarrollado un Código de Buenas Prácticas para la carga y descarga de materiales pulverulentos.

Además, se ha cedido el edificio del faro de las Islas Columbretes para su uso en el seguimiento del espacio marítimo-terrestre de las islas, de divulgación de las reservas marinas, y para el desarrollo de actividades científicas.



Uno de los medidores de la calidad del aire.



Este verano quedarán instaladas las pantallas atrapa-polvo en el muelle de Pechina.

Puerto de Almería: adiós al polvo

El Puerto de Almería está ultimando los trabajos para la ampliación del sistema de pantallas atrapa-polvo en el muelle de Pechina. Las obras suponen un nuevo paso en la mejora de la calidad del aire en el recinto portuario y zonas próximas.

Las nuevas barreras contarán también con un sistema de pulverización mediante nebulizadores de agua para crear un ambiente con la suficiente humedad para evitar la

emisión de partículas de polvo durante las operaciones de carga y descarga de productos a granel a la intemperie. Además, la ampliación de las pantallas mejorará las condiciones laborales y de salud de los trabajadores del recinto portuario, y atiende las peticiones de los vecinos de las zonas próximas al recinto portuario, para que el desarrollo de la actividad no suponga un impacto sobre zonas próximas al Puerto.

Puertos de Baleares: fuera basura

La Autoridad Portuaria de Baleares ha contratado a la Universitat Politècnica de Catalunya para el desarrollo de un plan de adaptación al cambio climático. El objetivo es analizar los potenciales impactos del cambio climático sobre la funcionalidad de los diques de abrigo y los muelles de los puertos de la APB y proponer y planificar actuaciones de adaptación a estas afecciones.

Por otro lado, el servicio de limpieza de la lámina de agua y lucha contra la contaminación en los puertos de Eivissa y la Savina ha retirado 1.266 kg de residuos, con una media de 8,67 kg diarios, durante el primer semestre



Se han rescatado del agua 1.266 kilos de residuos en seis meses.

del año. Los desperdicios se han clasificado en tres tipos principales: plásticos, orgánicos y tipo rechazo. De ellos, más de la mitad corresponde a producto orgánico (restos vegetales de algas y plantas junto con madera), mientras que el plástico supone un 25% y el rechazo un 22%.

LOGÍSTICA • La Junta Directiva de la asociación da luz verde a Aportem Formación y Empleo

Aportem articulará acciones para favorecer la formación de personas y colectivos vulnerables

DP VALENCIA

La Junta Directiva de Aportem-Puerto Solidario Valencia ha aprobado en su última reunión uno de sus proyectos más ambiciosos: Aportem Formación y Empleo. La iniciativa, que habrá de refrendarse en la próxima Asamblea General, se basa en dos acciones complementarias: informar y becar para abrir nuevas oportunidades de futuro a quienes más difícil lo tienen.

Con esta iniciativa, la asociación informará a las personas sobre cursos específicos para entrar en el mercado laboral o tener una segunda oportunidad de empleo. Además, las personas que formen parte de este proyecto contarán con el apoyo de Aportem para becas de transporte, o de cualquier otro tipo, supeditadas a los presupuestos anuales de esta asociación de fomento de la RSC. El objetivo es eliminar las barreras hacia la formación y el empleo.

Aportem ha establecido acuerdos de colaboración con distintas asociaciones centradas en la formación orientada al empleo. Para presentar las opciones que ofrecen esos acuerdos, Aportem-Puerto Solidario Valencia convocará a finales de septiembre a la veintena de co-

La iniciativa se basa en dos acciones complementarias: informar y becar a personas que quieran entrar en el mercado laboral



La última Junta Directiva de Aportem dio luz verde a este ambicioso proyecto volcado en la formación.

Volcados con el entorno

En la reunión de la Junta Directiva de Aportem se dio cuenta de las últimas campañas realizadas y de las próximas a realizar. Así, en el mes de junio se llevaron a cabo nuevas entregas de material para la prevención y seguridad por la COVID-19 en colegios e instituciones del Distrito Marítimo de la ciudad de Valencia.

Asimismo, se distribuyó material escolar, higiénico o alimentos básicos. Este último apartado se ha activado de forma excepcional durante la crisis derivada de la pandemia. Cientos de familias han recibido apoyo directo de Aportem mediante la entrega de alimentos o vales. La próxima campaña, que se inicia en julio y culminará en septiembre, tendrá como objetivo suministrar, como vie-

ne haciéndose cada año, material escolar, ropa y calzado nuevo a unos 700 niños del Distrito Marítimo de Valencia.

En la reunión también se informó de las nuevas acciones de la campaña "No Plástico", en la que participa Aportem, con el Centro Portuario de Empleo y Ecoport. Esta campaña persigue suprimir en el puerto y sus empresas hasta un millón de botellas de plástico al año. Su último paso ha sido la puesta en marcha de un proyecto piloto por parte de CSP Iberian Valencia Terminal para suministrar agua a los trabajadores portuarios, con la instalación de dispensadores en las grúas pórtico, que reducirán de manera drástica el uso de este tipo de material en las terminales del recinto valenciano.

legios e instituciones con los que colabora para conocer los

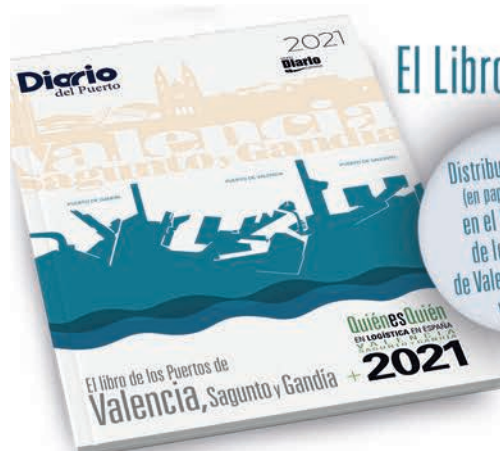
detalles que las instituciones ofrecen para quienes busquen

su primer empleo o quieran una segunda oportunidad laboral.

Cinco claves

- 1.- Aportem informará a los interesados sobre cursos específicos para entrar en el mercado laboral o tener una segunda oportunidad de empleo.
- 2.- Las personas que formen parte de este proyecto contarán con el apoyo de Aportem para becas, supeditadas a los presupuestos anuales de la asociación.
- 3.- Aportem ha establecido acuerdos de colaboración con distintas asociaciones centradas en la formación orientada al empleo.
- 4.- Aportem convocará a finales de septiembre a la veintena de colegios e instituciones con los que colabora para conocer los detalles que las instituciones ofrecen para quienes busquen su primer empleo o quieran una segunda oportunidad laboral.
- 5.- Se trabajará en el proceso completo, desde el primer contacto con las personas interesadas en los servicios, hasta la orientación en la integración laboral, formación o prácticas. Todo ello con un permanente acompañamiento y apoyo en cada parte del proceso.

Estas asociaciones trabajan el proceso completo, desde el primer contacto con las personas interesadas en sus servicios, hasta la orientación en la integración laboral, formación o prácticas. Todo ello con un permanente acompañamiento y apoyo en cada parte del proceso formativo.



El Libro de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía

Presente y futuro
de los Puertos de Valencia,
Sagunto y Gandía
en sus manos

Último día de contratación de publicidad: 12 de julio de 2021
sas@grupodiario.com

Quién es Quién
Asociaciones
Empresas
Instituciones
Directivos
Estadísticas
Análisis