

trans

bor

tis



30
AÑOS

Diario

del Puerto
PUBLICACIONES 2022

tas



neumáticos ORTEGA

Los servicios que ofrecemos:



C/ Mayor de Nazaret, 24

46024 Valencia

963 675 930

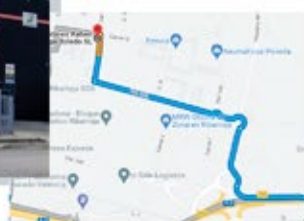
valencia@neumaticosortegatoledo.com

C/ X nº7 Pol. Ind L'Oliveral

46190 Ribarroja del Túrria

961 643 047

ribarroja@neumaticosortegatoledo.com



C/ G nº6 y 7 Pol. Ind L'Oliveral

46190 Ribarroja del Túrria

962 933 600

ribarroja@neumaticosortegatoledo.com

www.neumaticosortega.es



ÍNDICE

4 Sector imprescindible

EL SECTOR TRANSPORTISTA

5 Los números mandan

REPRESENTACIÓN DEL SECTOR

12 Las voces del sector

RETOS DEL SECTOR TRANSPORTISTA ESPAÑOL

22 Cambio de marcha

CONTENEDOR

38 La mayor problemática: las colas y los tiempos de espera

42 Contenedores vacíos: preocupación histórica

44 La incertidumbre socioeconómica global, el mayor reto

46 Siguiendo paso: las ZBE y la renovación de flotas

INTERNACIONAL

48 Cuando cruzar la frontera es una aventura

MERCANCÍAS PELIGROSAS

56 Mercancías peligrosas al volante

59 Controles, formación e intermodalidad

61 Esperando a la Administración

TEMPERATURA CONTROLADA

63 El transporte refrigerado frente a la transición energética

AUTOMÓVILES

67 Portavehículos: ante el reto del abandono y la escasez de vehículos

PROJECT CARGO

72 Transporte especial: excepcionalidad vs burocracia

TRANSPORTISTAS SELECCIÓN

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Bárbara Cordero, Leila Escríhuela, Loli Dolz, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega y Alba Tejera.

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Alba Tejera, Jaime Pinedo, Miguel Jiménez, Bárbara Cordero, Loli Dolz, Raúl Tárrega, Arturo García

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, 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 Rocaful

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-3586-2022

SECTOR IMPRESCINDIBLE

LOLI DOLZ

Directora de Diario del Puerto Publicaciones



El transporte de mercancías por carretera es una de las actividades fundamentales de la economía española y uno de los eslabones vitales de la cadena logística. Sin el transporte por carretera, la cadena de suministro fuerte y eficaz que las empresas requieren para ser competitivas no sería posible. Por ello, es importante conocer su realidad, sus problemáticas y sus retos; porque si este eslabón se detiene, la cadena se bloquea.

Acostumbrado a vivir bajo presión y en búsqueda constante de lograr un correcto equilibrio entre ingresos y costes -algo que resulta complicado en el escenario actual tras años de crisis pandémicas, de materias primas, microchips y guerras-, el transporte de mercancías por carretera se enfrenta a un futuro complejo marcado también por los altos costes, los impagos, la escasez de vehículos, la inflación y su afección a determinadas mercancías, la falta de conductores y la (obligada) transición energética.

Si bien es cierto que recientemente han entrado en vigor dos importantes medidas (reivindicadas históricamente por el sector del transporte) sobre la prohibición de trabajar por debajo de coste y la prohibición de realizar la carga y descarga por parte de los conductores, el colectivo sigue sumido en la incertidumbre ante la esperada correcta implementación de las medidas (se está en ello) y los aumentos de los costes, hitos que están lastrando sus previsiones. De hecho, en los momentos en los que cerramos los contenidos de esta publicación, la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera Nacional e Internacional (Plataforma) acaba de convocar un paro indefinido a partir del 14 de noviembre.

Además, el sector sigue trabajando en temas pendientes de negociación como son: la limitación de la cadena de subcontratación que no se incluyó en la Ley de la cadena de Transporte por falta de tiempo, la promoción de medidas para paliar la escasez de conductores, los tiempos de espera en plataformas logísticas y la modificación de los pesos y dimensiones.

Por supuesto, a todos estos asuntos más transversales y que afectan a toda la actividad en general, hay que sumar las problemáticas particulares de cada subsector. Porque no es lo mismo mover contenedores que vehículos; mercancía refrigerada que cargas de proyectos o mercancías peligrosas; hacer viajes nacionales que internacionales... Conocer las opiniones de los representantes del transporte, de las empresas y de los autónomos es vital.

En este escenario, nace el Libro Transportistas una nueva propuesta de Diario del Puerto Publicaciones que cuenta con el objetivo de analizar e interpretar la actualidad de los transportistas, de todos ellos, grandes y pequeños, como colectivo clave en la cadena logística.

Asimismo, el Libro que hoy tiene en sus manos se completa con la sección "Transportistas Selección": una relación de aquellas empresas que expresamente han querido destacar con nosotros sus servicios y valores añadidos.

Disfruten de la lectura.

LOS NÚMEROS MANDAN



La actividad de las empresas transportistas durante el segundo trimestre de 2022 se ha ralentizado. 

JAIME PINEDO

El sector del transporte de mercancías por carretera está acostumbrado a vivir bajo presión y en permanente crisis por la propia naturaleza de un negocio en el que lograr un correcto equilibrio entre ingresos y costes resulta un objetivo complejo. Más bien, el sector se caracteriza por presentar un equilibrio inestable que a menudo amenaza con romperse, pero que finalmente acaba por mantenerse.

Los desequilibrios causados por la crisis del COVID-19, primero, y agravados después por la guerra en Ucrania, han acelerado cambios necesarios en un sector que se enfrenta al incremento de los costes laborales ante la acuciante escasez de conductores en España y Europa, así como un incremento desbocado de los precios del combustible que alteran la cuenta de resultados de las empresas, en su inmensa mayoría de pequeño tamaño, dada la notable atomización del sector en nuestro país.

● ● ● ● ● ●

En 2020 el transporte de mercancías por carretera con origen y/o destino en España se situó en 1.499 millones de toneladas y 285.714 millones de toneladas-km, lo que supone un descenso en relación con el año 2019 del 4,9% y 3,2%, respectivamente

TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (AÑO 2020)

EMPRESAS
 **105.192**

VEHÍCULOS
380.392 
(267.617 PESADOS)

VOLUMEN TRANSPORTADO
 **1.263**
MILLONES DE TONELADAS
232.550
MILLONES DE TONELADAS-KM

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. MITMA.

FACTURACIÓN PREVISTA (AÑO 2022)

45.000
MILLONES DE EUROS
 **+20%**

Fuente: ASTIC.

Con este escenario de fondo, los números mandan y dibujan el retrato de un sector en España en el que los costes siguen subiendo y los precios también, aunque la actividad se contrae. La última actualización de los Observatorios de Costes, Precios y Actividad, confeccionada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y correspondiente a los dos primeros trimestres de 2022, constata, al igual que en los últimos Observatorios, un nuevo incremento de los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera hasta julio; otro más desde que estallara el conflicto en Ucrania. Como en trimestres anteriores, este incremento hay que atribuirse en su mayor parte a la subida del precio del gasóleo, que aumentó en el último año el 59,6%.

COSTES

El coste unitario por kilómetro recorrido para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,36 euros/km y de 1,60 euros por kilómetro cargado, habiéndose producido un incremento medio en este trimestre de los costes con relación al mismo trimestre del año anterior un 21,2%, que se incrementa al 23,3% en el caso del vehículo articulado frigorífico y un incremento del 8,2% en el caso de la furgoneta. En términos anuales, el coste de explotación de un vehículo articulado de carga general es en la actualidad de 163.642 euros.

El gasóleo representa el 39,3% del total de los costes de explotación para un vehículo articulado de carga general, superando a la partida de personal y dietas, que representa un 28,2%. El gasóleo ha sido el causante del 80,1% del incremento de los costes de explotación del transporte de mercancías por carretera en este trimestre.

PRECIOS

En el segundo trimestre de 2022 se ha producido un incremento del 13,9%, destacando la subida en trans-

VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE MERCANCÍAS CON TRACCIÓN PROPIA (1 ENERO 2022)

PESADOS



377.827
72,6%

LIGEROS



142.303
27,4%

Fuente: Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera. MITMA.

portes entre 100 y 200 km (9,8%); en los transportes de larga distancia de 200 a 300 km del 19,5%, y del 13,4% en las distancias superiores a 300 km. Estas subidas son menores a las experimentadas por los costes, por lo

que, en la práctica, continúa ampliándose la horquilla entre los costes que soportan los transportistas y los precios que perciben; es decir, bajando la rentabilidad de las empresas transportistas.

ACTIVIDAD

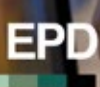
La Encuesta Permanente que semanalmente que realiza el MITMA a 1.000 transportistas de todos los sectores y especialidades, arroja también una preocupante ralentización de la actividad

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



de las empresas transportistas durante el segundo trimestre de 2022 en relación con el mismo período de 2021, tanto en transporte internacional (-2,6%) como en transporte nacional de corta distancia (-4,3%), registrándose únicamente un crecimiento en transporte nacional de larga distancia (+7,2%).

Entretanto, el sector del transporte de mercancías por carretera en España prevé facturar unos 45.000 millones de euros en 2022 incluyendo la propia actividad y el incremento de los precios del transporte, lo que supone un incremento del 20% con respecto a los ingresos de 2021. Esta es una de las principales conclusiones de la 45ª Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), celebrada en mayo en Santander.

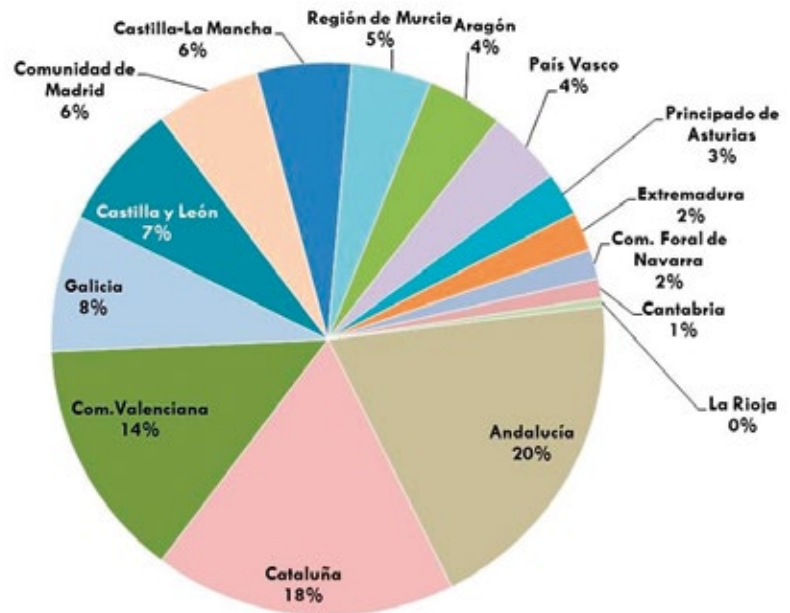
RUPTURA DE TENDENCIA

Además de las periódicas actualizaciones de los Observatorios de Costes, Precios y Actividad, el MITMA elabora también el Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), una herramienta de referencia sobre el transporte y la logística que proporciona una visión global e integral de la situación del sector.

Así, en su novena edición, presentada el pasado mes de mayo, según los datos obtenidos por el OTLE a partir de los publicados por Eurostat y la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC), el descenso registrado en 2020 en el transporte de mercancías por carretera rompe la tendencia al alza observada desde el año 2014, siendo el ámbito internacional el que presenta mayor disminución. Así, en 2020 el transporte de mercancías por carretera con origen y/o destino en España se situó en 1.499 millones de toneladas y 285.714 millones de toneladas-km, lo que supone un descenso en relación con el año 2019 del 4,9% y 3,2%, respectivamente.

Si no se tiene en cuenta el año 2020, debido a la incidencia del COVID-19 en la movilidad, el trans-

TRANSPORTE INTRARREGIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES (TONELADAS). PESO EN EL TOTAL POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS PENINSULARES. (AÑO 2020)



Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de la EPTMC. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



El gasóleo ha sido el causante del 80,1% del incremento de los costes de explotación del transporte de mercancías por carretera en el segundo trimestre de 2022

porte de mercancías por carretera había registrado en los últimos años una evolución favorable; sin embargo, las cifras aún distaban de las alcanzadas antes de la recesión económica. En concreto, las cifras de 2019 eran un 35,7% y un 5,6% inferiores a las alcanzadas en el año 2007 en términos de toneladas y toneladas-kilómetro respectivamente.

ANÁLISIS INTRARREGIONAL

En relación con el análisis intrarregional, se pone una vez más de manifiesto el distinto comportamiento de los territorios, donde se producen repuntes con tasas de crecimiento interanual superiores a los dos dígitos, caso de la Región de Murcia (+27,2%), que sin embargo el pasado año tuvo un



Las comunidades con mayor volumen de transporte (Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana) aglutinan algo más de la mitad de las toneladas transportadas en el ámbito intrarregional (52%)

descenso de 11,2%, y Extremadura con un 19,5%. Los descensos de 2020 han llegado a ser muy acusados, como es el de Cantabria con el 45,2%, La Rioja (29,6%) y la Comunidad Foral de Navarra (22,7%).

En términos absolutos, el transporte intrarregional registró un descenso del 6% en 2020 respecto al año anterior, lo cual supone una ruptura con la tendencia al alza observada entre 2013 y 2019, que supuso un crecimiento del 39% (expresado en toneladas). Con el descenso de 2020 la tasa de crecimiento entre 2013 y 2020 se reduce al 30,7%.

La contribución de las distintas comunidades autónomas al transporte intrarregional se encuentra fuertemente vinculado al PIB regional, así como, en menor medida, a otros factores relacionados con la dispersión de la actividad en sus territorios o el peso de los servicios. Bajo este contexto, se observa cómo las comunidades con mayor volumen de transporte (Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana) aglutinan algo más de la mitad de las toneladas transportadas en el ámbito intrarregional (52%).

REPARTO MODAL

El reparto modal del transporte terrestre de mercancías, considerando el conjunto de la movilidad (nacional

COSTES DE EXPLOTACIÓN (VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL) (SEGUNDO TRIMESTRE 2022)



INCREMENTO COSTES POR KILÓMETRO (VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL)

+21,2%

INCREMENTO DE LOS PRECIOS

+13,9%



ACTIVIDAD DEL SECTOR (ENERO-JULIO 2022)

TRANSPORTE INTERNACIONAL



TRANSPORTE NACIONAL DE CORTA DISTANCIA



TRANSPORTE NACIONAL DE LARGA DISTANCIA



Fuente: Observatorios de Costes, Precios y Actividad (Enero-Julio 2022). MITMA.

El transporte terrestre en España tiene una productividad inferior a la del promedio de los principales países europeos. 



LA ELEVADA Y ESTRUCTURAL ATOMIZACIÓN

La estructural atomización del sector, integrado por empresas de reducido tamaño, ya que el 53% de las empresas con vehículos pesados tienen un solo vehículo, agrava las dificultades para adaptarse a los escenarios desfavorables, lo que exige una mayor intervención de los poderes públicos para garantizar el adecuado funcionamiento de una actividad que representa casi el 5% del PIB. De hecho, el sector del “transporte y almacenamiento” en España continúa presentando una estructura con diferencias respecto a las principales economías europeas. Si bien la producción y el empleo guardan una proporción con la economía nacional similar al promedio europeo, el alto número de empresas es destacable en el sector.

BAJA PRODUCTIVIDAD

El subsector del transporte terrestre continúa presentando una productividad por debajo de la del promedio de los principales países europeos (Alemania, Francia e Italia). Uno de los factores que influyen en esta baja productividad es el elevado número de empresas, que es especialmente destacado en este subsector al ser un 65% superior al de Francia, segundo país con más empresas del grupo.

Por otro lado, la producción se sitúa en el 44,6% del promedio de países, mientras que el empleo se sitúa en un 66,5 % del promedio. La importancia de las empresas pequeñas en este sector se aprecia en que el 30,5 % de la cifra de negocio fue facturada por empresas de menos de 10 trabajadores, que a su vez son las que tienen una mayor diferencia de competitividad con sus homólogos europeos.

e internacional), se analiza teniendo en cuenta dos fuentes de datos para el transporte por carretera (EPTMC y DGC). En este sentido, si se analiza en primer lugar el reparto modal con los datos de

la EPTMC se observa una relevancia aún mayor de la carretera que lo observado en el ámbito nacional, al alcanzar en 2020 una cuota modal del 96,9 % en términos de toneladas-kilómetro.

Valores similares a los anteriores se obtienen cuando se analiza el reparto modal en conformidad con los datos de la Dirección General de Carreteras. Concretamente, en 2020 la cuota modal del transporte por carretera alcanzó el 96,8%, dejando la participación del modo ferroviario en apenas un 3,2%. Ambas aproximaciones arrojan resultados prácticamente idénticos, destacando la hegemonía global de la carretera en el transporte terrestre. Dicha hegemonía se ha visto reforzada en los cuatro últimos años en los que el transporte ferroviario ha registrado cifras menos favorables que contrastan con el mejor desempeño del transporte por carretera.

EMPLEO

Como cabría esperar, el año 2020 no fue positivo en términos de empleo para el sector de “transporte y almacenamiento” como consecuencia de la pandemia del COVID-19. Concretamente, el número de ocupados se situó en las 992.000 personas, lo que supone un descenso del -3,8 %, superior al registrado por el conjunto de la economía española (-2,9 %).

La fuerte caída del VAB del sector “transporte y almacenamiento” en 2020 condiciona también el desempeño de otras variables, como puede ser la productividad aparente del trabajo, donde la brecha existente con la productividad del conjunto de la economía española se ha visto ampliada de forma significativa.

En relación con la estructura y calidad del empleo, cabe destacar que las cifras de 2019 (último año con datos disponibles), el sector de “transporte y almacenamiento” cuenta tanto con una productividad (53.571 euros por empleado, un +0,6 % respecto al año anterior) como con unos gastos medios de personal (36.141 euros por empleado, un +2,9 % respecto al año anterior) superiores al conjunto del sector servicios.

El tejido empresarial del sector muestra una gran atomización. 

MÁRGENES MÍNIMOS Y ALTOS COSTES: UN SECTOR AL LÍMITE

Las empresas de transporte por carretera presentan riesgo de impago en un contexto en el que el elevado precio de los carburantes se suma a las dificultades de un sector formado en alto grado por empresas muy pequeñas.

De acuerdo con los datos que ofrece Insight View, el 30% de las empresas de transporte de mercancías por carreteras se encuentra en un nivel máximo o elevado de impago. El análisis de las cuentas agregadas del sector muestra márgenes muy ajustados, ligeramente por debajo del 2%, lo que incrementa el impacto de las crecientes tensiones sufridas por este eslabón clave de la cadena logística ante el significativo incremento de los carburantes.

El retrato robot del sector es el de una empresa sin plantilla y con menos de 300.000 euros de facturación que soporta en las actuales circunstancias niveles de riesgo de crédito relativamente elevados por el estrechamiento de sus márgenes.

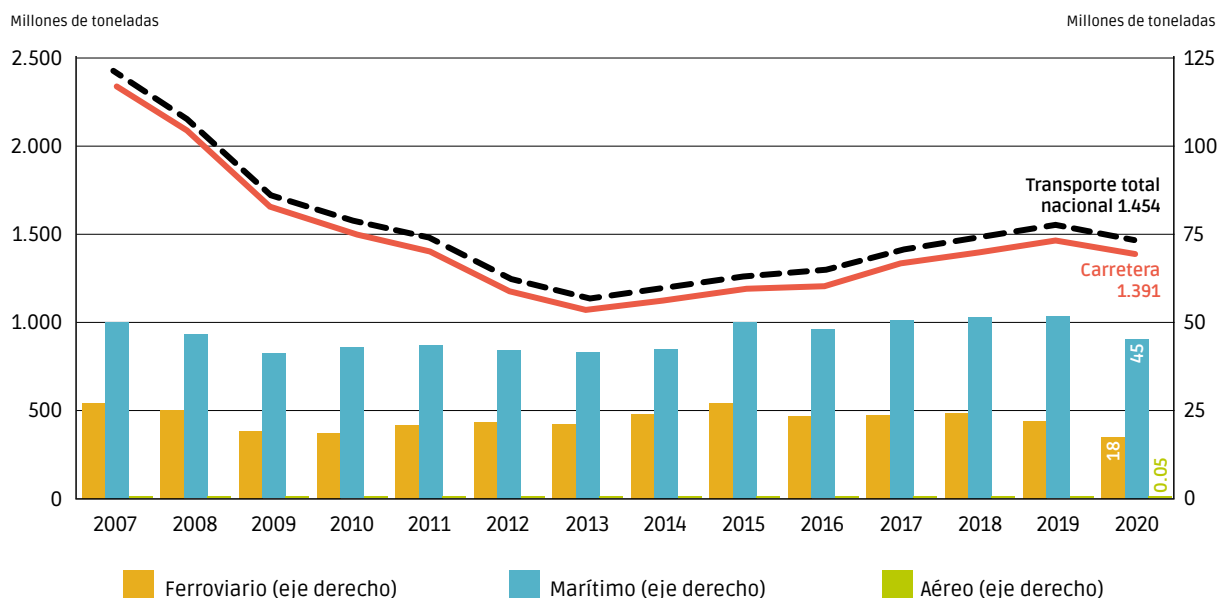
Aunque se trata de un sector esencial que pudo seguir operando en 2020 durante los confinamientos forzados decretados en las primeras fases de la pandemia, sus



niveles de actividad se han visto golpeados desde 2021 por el efecto látigo en los canales de distribución, los shocks de suministro y la dificultad para trasladar a sus precios finales las variaciones que sufren sus costes directos.

El tejido empresarial del sector muestra una gran atomización. Apenas un 4% está compuesto por grandes y medianas empresas. El 27% está formado por pequeñas empresas y la dimensión del 69% es de microempresa. El 53% de las empresas del sector se ha fundado en la última década.

CUOTAS MODALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (MILLONES DE TONELADAS-KILÓMETRO) EN ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL PARA LOS MODOS TERRESTRES. AÑO 2020 Y EVOLUCIÓN.



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE). 

LAS VOCES DEL SECTOR

ARTURO GARCÍA

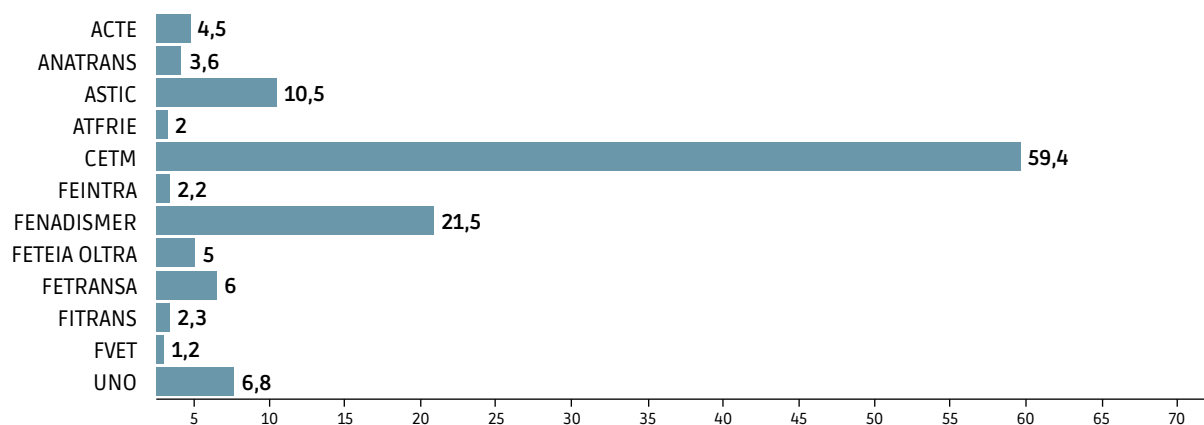
La actividad transportista en España está muy diversificada y es atendida por autónomos, pymes y grandes empresas. Para conocer sus reivindicaciones, retos y previsiones, el Pleno del Comité Nacional del Transporte por Carretera reúne a los principales agentes que les representan.

Actualmente, el departamento de mercancías del Pleno está formado por 12 instituciones (confederaciones, federaciones y asociaciones) que integran a un número elevado de empresas y autónomos a los que dan voz frente a las autoridades nacionales y, en ocasiones, internacionales. Cada entidad tiene una cuota de representación que se materializa en votos dentro del Pleno.

Los integrantes del Pleno del Comité Nacional del Transporte por Carretera, departamento de mercancías son:

El sector logístico y del transporte representa el 7,9% del PIB español, según el ICEX. 

COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (NÚMERO DE VOTOS)



Fuente: MITMA.

ACTE

La Asociación Profesional de Centros de Transporte y Logística de España (ACTE) fue creada en 1991 al servicio de las empresas de transporte y logística españoles, y está presidida por Ramón Vázquez Negro.

Representados: En ella, como su propio nombre indica, se aglutinan los principales Centros de Transporte y Plataformas Logísticas (CTLs) de España. Un total de 24 CTLs que representan hasta a 32 Centros, que engloban más de 1500 empresas que, a su vez, dan empleo a más de 18.000 trabajadores del sector de la industria, transporte, almacenaje, distribución y servicios auxiliares.

ACTE se dedica a potenciar las relaciones entre centros, desarrollar acciones dentro del proyecto "Logística Responsable" y jornadas técnicas de formación para mejoras prácticas, asesorar, prestar servicios... Además, sirve como fuente de información, participa en foros, interviene ante las Administraciones Públicas y realiza informes y estudios sobre la actividad de los centros.

Objetivos: Los principales objetivos de la asociación son el intercambio de experiencias; la creación de grupos de trabajo de temas especializados; tener presencia sectorial y participación institucional en el Gobierno central, comunidades autónomas y a nivel europeo (Europlatforms); el desarrollo de la Marca ACTE; divulgar oportunidades comerciales para asociados; difundir factores y variables que las empresas requieren para implantarse en un territorio, etc.

RAMÓN VÁZQUEZ,
presidente de ACTE.



Reivindicaciones: ACTE pretende el reconocimiento de la inmologística como uno de los tres componentes de la cadena de suministros (junto a transporte y logística); la incorporación de los CTLs como infraestructuras nodales a las estadísticas oficiales estatales de Infraestructuras; la reforma de la legislación urbanística para desarrollos de suelos inmologísticos; la modificación del CNAE; el fomento del transporte multimodal (ferrocarril-carretera) a corto plazo; y una mayor financiación para las reformas y construcciones de Áreas de Estacionamiento Seguro y Protegido (AESPs).

Balance: Según ACTE, este 2022 ha resultado muy positivo para el sector, dado el incremento de la actividad de la Asociación con completado de centros, nuevos proyectos e incremento de asociados. También se ha logrado volver a la presencialidad tras la pandemia, finalizar el Estudio de Impactos Económicos, Sectoriales, Sociales y Medioambientales de los CTLs, se han realizado presentaciones públicas y se ha logrado la "pacificación" del transporte por carretera con acuerdos históricos con el MITMA y las nuevas medidas económicas para el fomento del transporte ferroviario de mercancías.

Futuro: Para el próximo año, ACTE tiene previsto avanzar en procesos de sostenibilidad medioambiental, económica y social y en los Objetivos de Desarrollo Sostenible más dependientes del sector logístico que de los Estados miembro de la UE. La pretensión es finalizar junto a CETM el Plan para el fomento del transporte multimodal cooperativo, transformar los almacenes y CTLs en Estructuras Nodales de Servicios y Soporte (ENSS) y fomentar también MicroHubs y Plataformas de Distribución Urbana (PDUs).

JAIME AGRAMUNT,
presidente de ANATRANS.



ANATRANS

La Federación Nacional de Agencias de Transporte (ANATRANS) defiende a las agencias de transporte (A.T.) de cargas completas desde 1978. Está agrupada en organizaciones territoriales dedicadas al ejercicio de la actividad comercializadora del transporte. Agrupa a más de 700 A.T., lo que supone un 70% de agencias destinadas a esta modalidad, según la Federación. Integra a: ATCC Barcelona, ATAGUI, ASTRACC-Burgos, Federación de Empresarios de La Rioja y FVET. Jaime Agramunt Font de Mora es el presidente de ANATRANS.

Objetivo: El objetivo principal de ANATRANS es defender a sus asociados, ante instancias nacionales e internacionales, para conseguir legal e institucionalmente el reconocimiento de la gestión comercializadora de las A.T. de carga completa, algo que consideran indispensable totalmente para la articulación de la oferta del transporte en el mercado.



MARCOS BASANTE,
presidente de ASTIC.



ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960. Está formada por compañías españolas pertenecientes a los sectores del transporte de mercancías y pasajeros por carretera y logística, como por ejemplo Acotral, ALSA, Bergé, Carreras, Disfrimur, GTO, Gefco, Global Spedition, J. Carrión, Marcotran, Mazo, T. Tarragona, Molinero, Sesé, Trota y las sedes españolas de XPO, Patinter o Luis Simoes. Marcos Basante Fernández es su presidente.

ASTIC es la asociación empresarial de transporte por carretera decana en España. En el escenario internacional, forman parte activa de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), del Pacto Mundial de la ONU y en Bussiness Europe (a través de la CEOE). De la misma manera, participa en numerosas organizaciones nacionales como la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), a través del Consejo del Transporte y Logística, la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME), la Alianza para la FP Dual, Empresas por la Movilidad Sostenible o la Plataforma para la Promoción de los Ecombustibles.

Representados: la asociación agrupa a más de 240 miembros, los cuales representan en torno a 20.000 empleos directos y una media de 95 vehículos pesados por compañía. Las empresas asociadas tienen una "edad empresarial" media de 33 años y una facturación anual media que supera los 37 millones de euros, y representan actividades de los sectores de la logística y del transporte, tanto de mercancías como de pasajeros por carretera. Aunque estos sectores son mayoritarios, también existen socios cuya dedicación es externa a estos ámbitos, pero interesantes para ellos, como la formación, fabricación y componentística, seguros y tecnologías de la información, entre otras.

Objetivos: ASTIC busca representar y defender los intereses de las empresas dedicadas al transporte internacional por carretera y mejorar la apreciación pública y la imagen del sector. También promueven la intermodalidad a través de la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC). La asociación representa al sector ante las instancias de poder político y administrativo, tanto a nivel nacional como internacional.

Reivindicaciones: desde ASTIC se trata de reivindicar, en primer lugar, el crecimiento de la uniformidad regulatoria sectorial en el marco de la Unión Europea y, a raíz de ese desarrollo, buscar la desaparición de trabas para el crecimiento empresarial en el seno del sector. Actualmente, el tejido empresarial está enormemente fragmentado a causa de las desigualdades fiscales y las cargas sociales y, por tanto, también buscan la eliminación de los intervencionismos regulatorios, ya que obstaculizan el desarrollo de competencia leal entre empresas. El otro gran punto de lucha de la asociación es el de aumentar la consideración y el respeto social y profesional de los conductores, así como la dotación presupuestaria, para mejorar la formación.

Balance: para ASTIC, en este año 2022 se ha consolidado la nueva etapa por la que atraviesa el sector, marcado por un nuevo marco legal que "equilibra el terreno de juego" con sus clientes, los grandes fabricantes o distribuidores. También ha sido importante el impulso de la transición digital y energética de sus empresas. Se está produciendo así un cambio de ciclo que consolida su papel estratégico y transversal en el desarrollo económico de nuestro país.

Futuro: respecto al próximo año, la asociación considera que será de muchas dificultades, en las cuales todavía es pronto para profundizar en como de graves serán. Todas las revisiones de previsiones de crecimiento económico son a la baja: se espera que haya menos crecimiento y una actividad comercial e industrial que afectará también al sector del transporte, especialmente el de carretera. Pese a ello, ASTIC espera que el impacto negativo sea menor en el transporte internacional, la actividad en la que se basa buena parte de sus empresas asociadas.

JOSÉ MARÍA ARNEDO, 
presidente de ATFRIE.



ATFRIE

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (ATFRIE) está formada por un conjunto de empresas de transporte frigorífico. Está presidida por José María Arnedo Medina.

Representados: ATFRIE está formada por un total de 441 empresas, entre las cuales alcanzan una suma de vehículos que asciende hasta los 14.153. La gran mayoría de ellas dedican su actividad, fundamentalmente, al transporte frigorífico nacional e internacional, aunque también existen empresas miembros cuya actividad se centra en el sector de los operadores de transporte frigorífico.

Objetivos: la asociación pretende defender y proteger los intereses de los transportistas frigoríficos, mediante la canalización de sus requerimientos sobre normativa, innovación y tendencias del sector del transporte de mercancías a una temperatura controlada. Para conseguirlo, se busca lograr un marco de negocio en el cual todos los actores puedan competir en condiciones de igualdad y en el que se lleguen a respetar los mínimos en cuanto a dignidad del sector y sus integrantes. De forma paralela, también tratan de alcanzar un nivel de calidad de servicio que obtenga su justa recompensa en forma de favorecer la eficiencia del sector, para poder así aspirar a una transición hacia la sostenibilidad.

Balance: ATFRIE valora este 2022 como un año positivo en lo que a volumen de negocio se refiere. También un gran año a nivel asociativo, ya que los legales representantes del sector han alcanzado grandes logros y se espera que la asociación alcance hitos históricos en un futuro próximo. La otra cara de la moneda llega en los costes, donde este año está considerado el peor en mucho tiempo. De igual manera, la imagen pública del sector también se ha visto mermada, “pasando del reconocimiento social de su esencialidad al de la violencia de unos pocos debido a la amenaza de desabastecimiento”. Este escenario, aseguran, nunca fue real, pero se quiso transmitir así a la sociedad y el sector se ha quedado con esta mala fama, dilapidando en unos días el gran sacrificio que conllevó la mejora de imagen.

Futuro: las previsiones en el sector frigorífico son siempre difíciles, debido al ligamiento del sector con la producción primaria. Para 2023, ATFRIE no augura un cambio a mejor, sino todo lo contrario, esperan una profundización en la mala situación que vive en planeta debido a la tesitura económica actual. Una serie de cambios constantes e impredecibles debido a las consecuencias que la guerra de Ucrania está llevando consigo (inflación, subida de tipos, volatilidad en el precio de los carburantes...). Desde la asociación esperan que, de finalizar la guerra pronto, se pueda aclarar el entorno económico y se consiga dar comienzo a la construcción de un nuevo sector, y que puedan verse consolidados los avances normativos que han tenido lugar durante todo este año.

Plataforma
& Logística

**Las buenas prácticas
fortalecen al sector y
resistentes a las crisis.**

**Pase lo que pase
ESTAMOS CONTIGO!**





OVIDIO DE LA ROZA,
presidente de CETM.



CETM

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), presidida por Ovidio de la Roza Braga, está estructurada por 40 organizaciones de ámbito provincial, 5 de ámbito autonómico y 9 de ámbito nacional que se corresponden con las diferentes especialidades del transporte: carga general, portavehículos, operadores logísticos, centros de transporte, cisternas, frigoríficos, mudanzas, transporte multimodal y formación. Esto la convierte en la organización del sector del transporte y la logística que dispone de un mayor número de empresas de transporte y vehículos comerciales asociados en toda la Unión Europea.

Representados: más de 31.000 empresas componen la Confederación, entre las cuales disponen de 129.000 vehículos comerciales y 215.000 trabajadores (152.000 son conductores profesionales). Es la organización más representativa del Comité Nacional de Transporte por Carretera, con un 52%, y además participa en los foros de Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), Consejo Nacional de Transportes Terrestres, Asociaciones Españolas de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia y es miembro de las asociaciones europeas EUROTRA (Formación), EUROPLATFORMS (Centros Logísticos) y FEDEMAC (Mudanzas).

Objetivos: el principal objetivo de la CETM es defender los intereses de las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera, manteniendo el diálogo con todas las fuerzas políticas, económicas y sociales y encontrando las mejores soluciones a los problemas que acechan a las empresas del sector. La CETM es interlocutor del sector del transporte de mercancías por carretera con los agentes sociales, las Organizaciones Sindicales Comisiones Obreras

(CCOO) y Unión General de Trabajadores (UGT), habiendo firmado con ellos el Acuerdo General Laboral, de ámbito estatal. Asimismo, disponen de una delegación abierta en Bruselas con el fin de dar cobertura y seguimiento a las iniciativas normativas en el ámbito de la Unión Europea, ejerciendo la labor de lobby del transporte español ante las instituciones europeas. Cuentan con una organización (CEFTRAL) dedicada de forma exclusiva al desarrollo de la formación profesional en el sector del transporte y la logística, y una Sociedad de Servicios Integrales al Transporte (SINTRA).

Balance: Para la confederación, pese al escenario de incertidumbre vigente, los acuerdos que ha alcanzado el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) han sido históricos, por lo que consideran el 2022 un año de avances debido a que se ha conseguido instaurar la Ley de la Cadena de Transporte y la Ley contra la Morosidad en el transporte por carretera. La medida más importante considera que es, sin lugar a duda, la rebaja de 20 céntimos por litro de combustible, la cual pedirán que se amplie para transportistas una vez finalice el año.

Futuro: CETM afronta el próximo año con cierta inseguridad, debido a los últimos acontecimientos que están poniendo en jaque a la economía, pero confían en que el Gobierno y las diferentes Administraciones sepan tomar las medidas adecuadas para salir adelante. El transporte de mercancías por carretera es una pieza clave en España, imprescindible para garantizar el bienestar de los ciudadanos y la economía española, y desde la CETM trabajaremos para asegurar su futuro y las problemáticas que puedan acontecer, como la falta de relevo generacional de conductores profesionales.



JUAN CARLOS MORENO,
presidente de FEINTRA.



FEINTRA

La Federación Independiente del Transporte (FEINTRA) está impulsada y creada por la Asociación de Transportistas de Getafe (ATG). Lograron entrar al Comité Nacional de Transporte en el año 2018, pudiendo así dar voz a los pequeños y medianos empresarios y autónomos del sector.

Juan Carlos Moreno España, presidente de FEINTRA y ATG, aseguró en aquel entonces que el objetivo de la Federación sería "llevar la voz de los más pequeños al máximo órgano de representación del transporte en España".



JULIO VILLAESCUSA, 
presidente de FENADISMER.

FENADISMER

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER) es una entidad formada por 45 organizaciones territoriales, escaladas en niveles provinciales, regionales y territoriales, y repartidas por todo el territorio nacional (incluidas las Islas Baleares y las Islas Canarias). Su presidente, Julio Villaescusa Izquierdo, siempre ha estado ligado al sector de los transportistas.

Representados: a FENADISMER pertenecen un total de 22.000 empresas, una cifra elevada que hace ascender la flota de vehículos hasta los 60.000. Desde la federación se busca hacer una representación de todas las especialidades de transporte, se trate de vehículos ligeros o pesados, así como tanto de los que mantienen la actividad en un ámbito nacional como internacional.

Objetivos: los principales objetivos de FENADISMER son la representación y la defensa de los intereses de todas las empresas asociadas, especialmente las pequeñas y medianas empresas, así como de las entidades de la economía social.

Por otra parte, la Federación siempre ha tratado desde sus inicios reivindicar la consecución de un sector de transporte por carretera ordenado y con competitividad. De esta manera, consideran que se podría hacer frente a los nuevos retos que se les imponen, tanto a nivel de España como de Europa.

Balance: para FENADISMER, este año 2022 está evidentemente marcado por la alta incertidumbre que soportan las empresas de transporte. El alza incontrolada de los precios de las energías y la previsible caída de la actividad económica para finales de año ha afectado a la actividad del sector con un gran impacto perjudicial que está actuando como condicionante de una manera permanente.

Futuro: la Federación prevé para el próximo año 2023 que se mantenga esta situación de recesión económica y de precios altos en las materias primas y en los costes energéticos. "El escenario actual, con la guerra de Ucrania, es impredecible e inestable, y para peor consideración, los cambios que este suceso podrían suponer serían, evidentemente, para peor", apunta la Federación. Es por ello por lo que se espera que las empresas de transporte pierdan rentabilidad hasta un punto en el que pueda darse lugar al cierre de algunas de ellas por insolvencia económica. Un panorama que recuerda al que ya se vivió con anterioridad en la crisis del año 2008, con unas condiciones similares a las actuales, matiza FENADISMER.



**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**
- **Transitarios** 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 carter, generación de informes, etc.

Cuarenta años de actividad avalan nuestra trayectoria



ENRIC TICÓ, 
presidente de FETEIA-OLTRA.

FETEIA-OLTRA

La Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados- Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA - OLTRA) está formada por 20 ATEIA's (Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados) diferentes, repartidas por el territorio nacional (Alicante, Aragón, Asturias, Islas Baleares, Barcelona, Bahía de Algeciras, Vizcaya, Cádiz, Ceuta, Galicia, Guipúzcoa, Girona, Las Palmas, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia). Está presidida por Enric Ticó i Buxadós, quien lleva en el cargo desde el año 2005.

Representados: FETEIA tiene un total de 618 miembros asociados, empresas dedicadas al sector transitario, por lo que algunos tienen vehículos propios, pero otros, la gran mayoría, no. La Federación trata de representar al colectivo de los transitarios, cuya actividad principal es la de organizar la cadena de suministro a nivel global, gestionando el transporte puerta a puerta derivado de compraventas internacionales, así como de representantes aduaneros.

Objetivos: en clave externa, el objetivo principal de esta institución es defender los intereses y poner en valor la actividad del colectivo ante las administraciones y otros colectivos. Debido a la alta integración territorial de la que dispone FETEIA-OLTRA, pueden hacer esto posible no solo a nivel local y nacional, sino también en Europa (a través de CLECAT) y global (mediante FIATA). Es por ello por lo que están presentes en una gran cantidad de foros y mantengan relaciones con todo tipo de administraciones.

El objetivo primordial en la parcela interna es el de ayudar a las empresas miembro en el desarrollo de su actividad, ofreciendo labores de resolución de consultas y de información permanente en los temas que afectan a su actividad a través de los análisis de novedades normativas y otras cuestiones. Además, también desarrollan una intensa labor de formación.

Reivindicaciones: las reivindicaciones de FETEIA están recogidas en la reciente publicación acerca de las conclusiones alcanzadas en su Congreso, celebrado en Algeciras del 29 de septiembre al 1 de octubre. La principal reivindicación que la Federación exige es, por urgencia y relevancia, derogar el Reglamento de Exención por Categorías de Consorcios (CBER), la implantación real de la Ventanilla Única Aduanera, el refuerzo de la figura del OEA y la necesidad de resolver los cuellos de botella en los Puestos de Control Fronterizos.

Balance: el 2022 está resultando muy intenso según FETEIA. Todavía se están viviendo algunos efectos derivados de la pandemia, que generan distorsiones en la cadena de suministro, como el cierre de importantes localidades exportadoras en China, a lo que se suma los efectos de la guerra de Ucrania y las sanciones a Rusia. Además, la situación del mercado de transporte marítimo de contenedores está lejos de solucionarse y sigue resultando muy complicado organizar con un mínimo grado de seguridad el suministro de mercancías.

El aumento de los precios de la energía está provocando un importante aumento de costes del transporte, lo que amenaza la supervivencia de muchas empresas. Además, este aumento de costes, junto con el consiguiente aumento de precios puede generar una caída abrupta de la actividad económica y recesión. En definitiva, está siendo un año difícil. Como parte positiva, según la federación, creen que todas estas enormes dificultades han servido para demostrar, una vez más, que el transitario realiza una labor indispensable, pues continúan siendo una pieza clave para que importadores y exportadores puedan proseguir con su actividad.

Futuro: de cara al próximo año, los indicadores económicos parecen prever un fuerte y largo frenazo en la actividad económica, por lo que FETEIA prevé que 2023 estará marcado por la recesión y una importante inflación.



VÍCTOR GONZÁLEZ, 
presidente de FETRANSA.

FETRANSA

La Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías (FETRANSA) fue creada en el año 2000 por asociaciones provinciales de transportistas con mismos pensamientos que se unieron para ser una sola voz. Integra a las asociaciones ASEMTRASAN, ATA, ATMA, ATRANSUR, ATRAPARVE, FENATPORT, TRADISMA y UPATRANS. La Federación, presidida por Víctor González Campos.

Objetivos: tiene como principal objetivo la representación del transportista autónomo y la pequeña y mediana empresa de transportes de mercancías por carretera. Ofrecen a sus asociados los servicios de tramitaciones ante organismos y administraciones, gestión de tráfico y transportes, asesoría, seguros, tarjeta de carburantes y peajes, juntas arbitrales, telefonía móvil y cursos de formación.



INMACULADA RAMOS, 
presidenta de FITRANS.

FITRANS

La Federación Internacional de Asociaciones de Transporte (FITRANS) está conformada por las asociaciones Asebutra-Burgos, Agrutranso-Soria, Altradime- León, Avet-Valladolid, Anavatrans-Navarra, Fitrans-Zaragoza, Fitrans-Madrid y Guitrans-Gipuzkoa. Su presidenta es Inmaculada Ramos Liso, única mujer líder del pleno.

Representados: FITRANS representa a unas 2.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, y tiene 12.000 autorizaciones.

Objetivos: la Federación mantiene tres objetivos desde su fundación. Primero, desarrollar una actividad de interlocución y representación efectivas, llevando las reivindicaciones de las empresas de transporte a las administraciones competentes y a los centros de decisión mediante el ofrecimiento de interlocución. Segundo, ofrecer los mejores servicios y prestaciones a las empresas representadas en la federación; y, tercero, promover la profesionalización del sector, a través de los diversos recursos tecnológicos, formativos y normativos, transmitiendo a la opinión pública la importancia del transporte de mercancías por carretera, como actividad creadora de riqueza y dinamizadora de la economía. En conclusión, aportar un proyecto generador de esperanza y confianza al sector de transporte de mercancías por carretera.

Reivindicaciones: la principal reivindicación de FITRANS radica en la dignificación del sector trabajando en clave de rentabilidad, calidad laboral y tecnificación. Para ello, reclaman un verdadero esfuerzo de inversión pública y privada para mejorar las infraestructuras de descanso que son en la actualidad claramente deficientes. También es importante tener en cuenta la especial penosidad de una profesión que requiere de unas condiciones físicas que con los años se van perdiendo, por lo que es importante establecer un régimen especial que permita poder abandonar la profesión de una manera adecuada, así como atraer relevo generacional.

Balance: el 2022 lo califican como complejo, debido a las crisis globales que se han encadenado, pero importante dadas las reivindicaciones históricas que se han logrado.

Futuro: para el próximo año prevén que continúe la incertidumbre, pero esperan que se implementen las medidas estructurales y coyunturales aprobadas, realizar un seguimiento y analizar qué cambios hay que introducir en función del desarrollo de los acontecimientos.





CARLOS PRADES,
presidente de FVET.



FVET

La Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), presidida por Carlos Prades Torres, es la encargada de agrupar a las diversas asociaciones representativas de los distintos subsectores del transporte valenciano. Trabaja por defender la profesión de los transportistas y conductores a nivel nacional y autonómico como sector estratégico de la economía y la sociedad desde 1977, y actualmente cuentan con cerca de 1.000 asociados con una media de cuatro vehículos de flota.

Representados: la Federación representa a todos los sectores introducidos dentro del transporte valenciano: Asociación Provincial de Empresarios de Agencias, Operadores y demás Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte; Asociación Provincial de Empresarios del Transporte de Mercancías por Carretera en Régimen Internacional; Asociación Provincial de Empresarios de Transporte por Carretera de Carga General; Asociación Provincial de Empresarios del Transporte por Carretera Especializado; Asociación de Empresarios de Grúas de la provincia de Valencia; Asociación Valenciana de Mudanzas, Transporte de Muebles y Guardamuebles; Asociación de Empresarios de Mudanzas de la Comunidad Valenciana; Agrupación de empresas FVET-Puerto y Agrupación de Transportistas en Vehículos Ligeros.

Objetivos: la FVET tiene como principal objetivo el representar y defender a nivel nacional y a nivel autonómico los intereses de las empresas del sector del transporte por carretera y la logística, y de las asociaciones que la integran, ante todo tipo de entidades públicas y privadas. A esto se debe sumar la intención de estudiar y acordar los problemas comunes

que en cualquier aspecto afecten genéricamente a las entidades federadas; y el impulso de formación para la profesionalización del sector, incrementando así la competitividad de las empresas.

Reivindicaciones: la Federación reivindica, en primer lugar, el peso del propio sector, ya que la Comunitat Valenciana es la tercera comunidad, por detrás de Andalucía y Cataluña, con mayor volumen de mercancías transportadas en 2021 (279 millones de toneladas, un 20% más que el año anterior). Además, buscan la consolidación del recargo por combustible, el fin de la morosidad en pagos a transportistas y la construcción de más y mejores infraestructuras, así como un acceso norte para tráfico rodado en el puerto de Valencia.

Balance: la valoración de 2022 es agri dulce, ya que para la FVET ha sido un año difícil para el transporte, debido a la escalada del combustible y de otros costes, pero también ha estado repleto de oportunidades para demostrar la esencialidad del sector, gracias al trabajo del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Futuro: en julio de este año, las empresas preveían para el 2023 una mejora de la situación como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas medidas favorables para los transportistas y la consolidación del recargo por la variación del precio del combustible. Sin embargo, el escenario es incierto y no se sabe qué grado de cumplimiento tendrá el nuevo marco legal y, lo que es más determinante, si habrá una contracción de la demanda de operativas y, por tanto, de la actividad del sector.

¿BUSCAS UN FUTURO PROFESIONAL?

vallbona logística

centro de formación industrial y para el transporte

CURSOS CAP ADR

FORMACIÓN INDUSTRIAL

CARRETERO TAMBIÉN PERMISOS C Y C+D

www.centroformacionvallbona.es

Tel. 96 325 71 75

Horario de atención

De 10 a 14 y de 16.30 a 20.30

Av. Puerto, 241 Valencia



FRANCISCO ARANDA, →
presidente de UNO Logística.

UNO

La asociación UNO Logística cuenta con más de 350 socios entre colaboradores y socios de pleno derecho, que apuestan por mejorar su competitividad, en un marco de seguridad jurídica y libre competencia. Presidida por Francisco Aranda Manzano, sus asociados son las empresas de logística integral más importantes e innovadoras, grandes y pequeñas, nacionales e internacionales, que representan una elevada cuota de mercado, tanto en facturación total como en volumen de envíos y en capital humano. Junto a éstas, hay un grupo de empresas colaboradoras de la máxima solvencia que ofrecen sus productos y servicios al sector y un importante grupo de startups.

Representados: UNO representa los intereses de las empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro: operadores logísticos, empresas de paquetería, courier nacionales e internacionales, transporte por carretera, almacenaje, distribución, empaquetado final, carga aérea, marítimo, distribución urbana de mercancías, departamentos de logística de fabricantes y distribuidores, es decir, organizaciones que valoran la logística integral como elemento clave en su estrategia empresarial.

Objetivos: esta asociación es la organización privada más influyente del sector gracias al nivel de sus asociados. Los objetivos son convertir a España en un hub intercontinental de logística, impulsar la competitividad de las empresas del sector y favorecer el impulso de políticas que faciliten la creación de riqueza y empleo de la actividad en un marco de seguridad jurídica y libre

competencia, para así poder representar al sector ante las diferentes administraciones públicas.

Mientras tanto, trabaja con el Gobierno Central, con las comunidades autónomas y con los principales ayuntamientos en la defensa de los intereses de los actores del sector logístico y el transporte agrupados en la patronal ante las administraciones públicas, ejerciendo influencia legislativa, promoviendo cambios normativos que impulsen el desarrollo y la competitividad del sector, garantizando la colaboración público-privada y negociando los convenios colectivos en sus diferentes ámbitos, entre otras muchas cuestiones.

Balance: según UNO, la logística ha irrumpido definitivamente en la economía española como un sector potente, innovador y generador de empleo, y esto no solo se ha logrado en un escenario de pandemia, sino en mitad de una tormenta perfecta protagonizada este 2022 por una grave crisis económica, conflictos europeos, precios de la energía disparados, un abrupto cambio en los hábitos de consumo y numerosos problemas en el tráfico marítimo de China, lo que ha impulsado la reconversión del sector y la búsqueda de nuevos puntos geoestratégicos más próximos a la demanda.

Futuro: para el próximo año prevén una difícil situación en el medio plazo que lastrará el crecimiento económico y la generación de empleo en el sector si no se adoptan medidas inmediatas en la dirección adecuada. Creen necesario poner en marcha un paquete de medidas anticrisis que comprenda la reducción de la presión fiscal sobre empresas y personas físicas, así como la disminución inmediata del gasto público.

IBERTRAILER

**Fabricación y reparación
de semirremolques**

www.ibertrailer.es
info@ibertrailer.es

IBERTRAILER
Avda. Espioca 81 - T. 960 071 986
46460 SILLA (Valencia)



CAMBIO DE MARCHA



JAIME PINEDO

El 2 de agosto y el 2 de septiembre entraron en vigor dos importantes medidas que han sido reivindicadas históricamente por el sector del transporte de mercancías por carretera, como son la prohibición de trabajar por debajo de coste y la pro-

hibición de realizar la carga y descarga por parte de los conductores. Estas y otras medidas aprobadas por la Administración en los últimos meses han hecho avanzar al sector más que en la última década. Se trata, sin duda, de un cambio de marcha que se pretende sea definitivo y conduzca al sector hacia la estabilidad que necesita.

Sin bien es cierto que en los últimos doce meses se han puesto en marcha en España medidas normativas más importantes que en toda la última década, también lo es que el avance regulatorio que se ha producido en el sector ha venido de la mano de una delicada situación económica y social, tanto en España como en el mundo.

Las movilizaciones del sector del transporte de mercancías por carretera fueron claves para la consecución de los acuerdos. 



Por ello, a pesar de que la gran mayoría del sector se felicita por los logros alcanzados, aún quedan muchos aspectos por resolver y colectivos que convencer, como es el caso de los transportistas agrupados en la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera Nacional e Internacional

(Plataforma), que vienen planteando movilizaciones y paros en denuncia del incumplimiento de los acuerdos adoptados.

PUBLICADO EN EL BOE

En el último año el transporte de mercancías por carretera ha sido testigo de la publicación en el BOE

de normas que difícilmente habría imaginado ver impresas en tan corto periodo de tiempo, como un régimen sancionador de la morosidad específico para el transporte, la prohibición de trabajar por debajo de costes o la prohibición de que el conductor realice la carga y la descarga.

Pero el hecho de que hayan visto la luz en tan corto periodo de tiempo no significa que las asociaciones del sector no llevaran años o décadas trabajando para alcanzarlas, especialmente en lo que se refiere a la prohibición de que el conductor realice la carga y la descarga o a la Ley de la Cadena de Transporte que prohíbe trabajar por debajo de coste. Ambas reclamaciones estaban incluidas en los paros que ha protagonizado el sector en los últimos años.

Dos Reales-Decretos Ley, uno de marzo y otro de agosto, ha conseguido que el sector disponga de un régimen sancionador de la morosidad para el transporte, convirtiendo a este sector en el único que dispone de esta herramienta para sancionar a los clientes que pagan más allá de 60 días.

Además, se ha logrado que la revisión de los precios de transporte se haga en función de la variación del precio del gasóleo, algo que ahora es obligatorio y no negociable.

No menos importante es el control de las empresas extranjeras que realizan transporte en territorio español, lo que se ha conseguido con la entrada en vigor en febrero de este año de las disposiciones del Paquete de Movilidad 1: comunicación de conductores desplazados, retorno del camión cada ocho semanas a su país de establecimiento y retorno del conductor cada cuatro semanas. Aquí entra el control a las empresas deslocalizadas y a las flotas del Este que ya realizan una tercera parte del transporte internacional con origen o destino en España, aunque sus países no tienen ningún tipo de interés comercial con España.





El transporte de mercancías por carretera ha sido beneficiario de dos líneas de ayudas, por un importe total de 1.000 millones de euros. 

CARGA Y DESCARGA

Asimismo, se ha reducido a una hora el tiempo de paralización del camión (tiempo de espera) para cargar y descargar, mientras que la indemnización establecida para esta paralización se aplicará a cualquier otra paralización del camión que no sea imputable al conductor.

Otro elemento importante han sido las ayudas directas para el transporte, siendo el del transporte de mercancías por carretera el único sector que ha sido beneficiario de dos líneas de ayudas, por un importe total de 1.000 millones de euros.

También se ha duplicado el presupuesto para ayudas al abandono de la actividad para el ejercicio 2022, siendo la dotación para el presente ejercicio de 20 veinte millones de euros, aunque un 50% de los solicitantes se han quedado fuera.

Mención especial merece la prohibición de que el conductor efectúe

.....

Mención especial merece la prohibición de que el conductor efectúe la carga y la descarga del camión, de forma general, aunque hay excepciones

la carga y la descarga del camión, de forma general, aunque hay excepciones, pero, siempre tiene que pagarse cuando el conductor puede efectuarlas y las efectúa e indicarse su importe de forma diferenciada en la factura.

Se trata de una reclamación histórica y generalizada del sector que solo está vigente en Portugal y España. Como los conductores se encuentran con este problema cuando salen al extranjero, hay países que ya están estudiando implantar una prohibición similar en su territorio. La Unión Europea está pensando también en extender esta norma al territorio de la Unión Europea. En todo caso, llevará su tiempo que se transforme en norma, si es que ello llega a producirse.

Esta prohibición está muy en relación con la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, dado que uno de los retos a los que va a tener que hacer frente

el transporte en los próximos años es el reemplazo de los conductores que acceden a la jubilación y las dificultades para aumentar flota.

LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE

La Ley de la Cadena de Transporte, que supone la modificación de dos leyes (Ley del Contrato de Transporte y Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) fue publicada en el Real Decreto Ley de medidas de apoyo al transporte del 2 de agosto, siendo convalidada en el Congreso y se está elaborando una proposición de ley para dar una forma más reglamentaria al texto. El texto se redactó de prisa para cumplir los compromisos con el sector y, como reconoce Julio Villaescusa, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de



El avance regulatorio que se ha producido en el sector ha venido de la mano de una delicada situación económica y social, tanto en España como en el mundo

España (Fenadismer) hay muchos aspectos cuya redacción se puede mejorar. Por eso, la Federación ha presentado una serie de enmiendas a los grupos políticos como el que se incluya la prohibición de trabajar por debajo de costes, y la infracción correspondiente, a los contratos de transporte continuados, porque ahora solo se incluyen los transportes de envíos individuales.

TEMAS PENDIENTES

Mientras tanto, el sector sigue trabajando en temas pendientes aún de negociación con la Administración, con los cargadores y con otros interlocutores, como la limitación de la cadena de subcontratación que no se incluyó en la Ley de la cadena de Transporte por falta de tiempo, o la promoción de medidas para paliar la escasez de conductores. A este respecto, el Ministerio

gam 
Piensa Grande

gamrentals.com
900 230 022





de Seguridad Social y el Ministerio de Transportes están estudiando la forma de buscar alguna solución conjunta para poder disponer de conductores en los próximos meses. Asimismo, estaba previsto iniciar el estudio de los tiempos de espera en 28 plataformas logísticas para analizar las ineficiencias y valorar la necesidad de legislar para mejorarlas.

PESOS Y DIMENSIONES

En lo que se refiere al debate sobre la modificación de los pesos y dimensiones, los cargadores defienden, además de las 44 toneladas, aumentar la altura para algunos transportes a los 4,5 metros y la flexibilización de los requisitos para los megatrailers y los duotrailers.

En el acuerdo firmado en marzo, está el compromiso por parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) de aceptar las 44 toneladas, con un calendario progresivo de aplicación, un estudio previo del parque de vehículos español, las infraestructuras viarias, etc.

Otro asunto pendiente es la corrección a la baja los coeficientes de cotización a la Seguridad Social que se aplican a los conductores ya que corresponden a sectores con una elevada siniestralidad y no es ésta la realidad del sector, que lleva años demostrando que tiene una baja siniestralidad.



Un aspecto importante es el control de las empresas extranjeras que realizan transporte en territorio español.



El 2 de septiembre entró en vigor la prohibición de realizar la carga y descarga por parte de los conductores. 

ESCASEZ DE CONDUCTORES

Más allá de los aspectos técnicos y normativos, el sector del transporte de mercancías por carretera se enfrenta, en España y en Europa, a un reto de compleja solución, como

es el de la escasez de conductores profesionales, tan necesarios tanto para sustituir las posibles bajas que se vayan produciendo por jubilaciones o abandonos., o por la misma necesidad de ampliar flota.

Para Julio Villaescusa las razones de la escasez de conductores hay que buscarlas más allá de los salarios, aunque resulta evidente que si se pagan unos mejores salarios, acordes al esfuerzo que requiere




Cotraport

Calle Z, F-23, N2 27 · Polígono Industrial Zona Franca
08039 · Barcelona · Tel.: 932 236 635



Se ha reducido a una hora el tiempo de espera para cargar y descargar. 

la profesión, el problema sería algo menor. Pero no estaría solucionado, porque la realidad es que el cambio de paradigma social hace muy poco atractiva esta profesión para los jóvenes, que son los que deberían entrar a la profesión: malas condiciones de trabajo, desarraigo, nula

conciliación, penosidad y peligrosidad que se ven agravados con salarios poco atractivos.

Las organizaciones sectoriales y las diferentes administraciones están trabajando en soluciones para hacer más atractiva la profesión, porque mientras la economía euro-

pea siga dependiendo de los camiones, es necesario y urgente tomar medidas. Mejores salarios, aparcamientos seguros o la prohibición de la carga la descarga son algunas de las medidas que desde Bruselas se entiende mejorarían las condiciones de trabajo.



**SU AGENCIA
DE COMUNICACIÓN**
*Especialistas en el sector logístico
y... en su empresa*

MERCHANDISING ARTES & GRÁFICAS
IMAGEN → DECORACIÓN DE OFICINAS

STANDS de Feria  **Organización
de Eventos**

963 301 832 _ tallerdeideas.org _ pedidos@grupodiario.com



Pero queda mucho camino que recorrer y cabe también la esperanza de que la tecnología puede servir de ayuda utilizando la información procedente de los camiones y de los conductores con optimización de rutas, relevos que permitan dormir en casa haciendo los mismos kilómetros, etc.

.....

Se ha logrado que la revisión de los precios de transporte se haga en función de la variación del precio del gasóleo, algo que ahora es obligatorio y no negociable



La revisión de los precios de transporte se hará en función de la variación del precio del gasóleo. 



SIR TRUCKS

SERVICIO INTEGRAL VEHÍCULO INDUSTRIAL

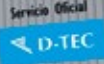
Servicio Oficial



"Sirtrucks, primer taller en España con sistema F-Brake, que permite extrapolar y pasar pre-itv sin carga en vehículos"



SIR TRUCKS

Servicio Oficial 

Servicio Oficial 

Av. Comarques del País Valencià, 82 - Vía de Servicio A3
46930 QUART DE POBLET
admin@sirtrucks.com - 963 213 311

Taller 662 929 785
Asistencia en carretera 662 929 857
www.sirtrucks.com



Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, puso en valor la apuesta del Gobierno por el diálogo con el sector.



”Es un acuerdo histórico con una serie de medidas en las que ya veníamos trabajando con el sector del transporte, que dignifican el trabajo de un sector estratégico para la economía y además palían asimetrías que se daban en este sector”

Raquel Sánchez
*Ministra de Transportes, Movilidad
y Agenda Urbana*

UN ACUERDO “HISTÓRICO”

El acuerdo alcanzado el 17 de diciembre de 2021 entre el Gobierno de España y el sector del transporte de mercancías por carretera, que supuso la desconvocatoria del paro del transporte anunciado, se logró gracias a un paquete de medidas sin precedentes que propuso el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para mejorar las condiciones de un sector estratégico para la actividad económica del país. Se trataba de un paquete de 20 medidas, cuyas medidas normativas se aprobarían por Real Decreto-Ley.

MITMA presentó el 21 de diciembre al Consejo de Ministros el acuerdo alcanzado con el

• • • • •

Para MITMA, se trata de primer plan específico diseñado para la sostenibilidad del sector desde el punto de vista económico, social y medioambiental

departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), y que supuso la desconvocatoria del paro que se había anunciado para dicha semana.

La ministra Raquel Sánchez puso en valor la apuesta del Gobierno por el diálogo y afirmó que se trataba de “un acuerdo histórico con una serie de medidas en las que ya veníamos trabajando con el sector del transporte, que dignifican el trabajo de un sector estratégico para la economía y además palían asimetrías que se daban en este sector”.

El acuerdo fue fruto de las diversas reuniones de trabajo mantenidas entre ambas partes, centradas en la negociación de medidas para mejorar las condiciones del sector; medidas en las que ya se venía trabajando en el marco del Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera, el llamado “Plan Impulsa”.

Este Plan es el primer plan específico diseñado para la sostenibilidad del sector desde el punto de vista económico, social y medioambiental, que contiene un conjunto integral y equilibrado de medidas y pretende constituir una hoja de ruta que marque los objetivos del sector para los próximos años, y que gracias al acuerdo alcanzado acelerará su implementación.

PRINCIPALES MEDIDAS NORMATIVAS

Entre las principales medidas de tipo normativo se acordó:

- Trasposición de la directiva de trabajadores desplazados, que limitará de manera muy relevante la competencia desleal de empresas extranjeras de transporte en España.
- Prohibición de que el conductor realice las operaciones de carga y descarga, salvo determinadas excepciones.
- Obligatoriedad de la revisión del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo.

- Refuerzo de los medios de inspección para evitar la competencia desleal.
- Creación de un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías, que fomente relaciones justas, equilibradas y leales entre las empresas que intervienen en la contratación del transporte de mercancías. Además, se establecerá un Registro Estatal de empresas que lo suscriban.
- Creación de un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga en relación con los servicios y condiciones ofrecidas a los transportistas profesionales.

OTRAS MEDIDAS

- Mantenimiento del régimen actual del gasóleo profesional durante la presente legislatura.
- Dentro del Plan de Recuperación, subvención a la construcción de aparcamientos seguros para camiones, con una inversión total de 20 millones de euros y diseño de un plan de conversión progresiva de los aparcamientos de vialidad inercial a aparcamientos seguros.
- Estudio de los tiempos de espera en las zonas de carga y descarga para poder definir el coste de estas esperas y establecer las medidas necesarias en este ámbito.
- Puesta en marcha de un buzón de denuncia anónima sobre incumplimientos de la normativa, para facilitar la actividad de inspección de transporte.
- Se creará un grupo de trabajo para que haga una propuesta sobre las necesidades de formación y atracción de talento al sector del transporte por carretera.
- Dentro del Plan de Recuperación, se incluirán hasta 140 millones de euros para la digitalización de empresas de transporte y capacitación digital de los profesionales.



José María Quijano, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).



"Esta nueva norma supone un cambio de paradigma, ya que reconoce legalmente que la labor del conductor es únicamente, y salvo excepciones lógicas, la de conducir"

*José María Quijano
Secretario general de CETM*

VIERNES, 2 SEPTIEMBRE DE 2022

El segundo día de septiembre fue un día histórico para el sector del transporte de mercancías por carretera con la entrada en vigor la prohibición de carga y descarga por parte del conductor. Tras décadas de peticiones, el sector culminaba una de sus grandes reivindicaciones dentro de su catálogo de exigencias al Gobierno.

"Esta nueva norma supone un cambio de paradigma en el transporte de mercancías por carretera, ya que reconoce legalmente que la labor del conductor es únicamente, y salvo excepciones lógicas, la de conducir", señala el secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), José María Quijano.

Este punto de los acuerdos alcanzados en diciembre de 2021 entre el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), era uno de los asuntos clave para que el sector no fuese a paro en plena Campaña de Navidad.

De hecho, el proceso de negociación se saldó con el compromiso por parte del Ministerio de aprobar antes del final de febrero de 2022 un real decreto ley (RDL) con un total de ocho compromisos, entre los que se encontraba la prohibición de la carga y descarga. Dicha normativa, que supone una importante reforma de la LOTT, fue finalmente aprobada el 1 de marzo por el Consejo de Ministros y publicada en el BOE el día 2, bajo el nombre "Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística".

RESPONSABILIDAD POR LA INFRACCIÓN

En dicha normativa se recoge la prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga cuando se trate de vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA. De esta forma, al artículo 140 de la LOTT se le añade el apartado 41 que versa sobre "la realización de las operaciones de carga o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en esta ley".

En él se detalla que "se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte", lo que pone de manifiesto que el incumplimiento de esta nueva norma es responsabilidad tanto del cargador como de la empresa transportista.

Asimismo, se dispuso un período transitorio de seis meses para que el mercado se adaptase a la nueva norma. Este período finalizó el 2 de septiembre con la entrada en vigor efectiva.

Además, la nueva normativa fue reforzada en el nuevo Real Decreto-ley 14/2022 de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en el que se da cumplimiento al compromiso de desarrollar reglamentariamente la excepción de la prohibición de las labores de carga y descarga para la carga fraccionada.



Las leyes de transporte de la UE deben modificarse para introducir disposiciones para hacer frente mejor a las crisis.



LAS 10 MEDIDAS DE LA COMISIÓN EUROPEA FRENTE A FUTURAS CRISIS

El COVID supuso un importante desafío para las cadenas de transporte de mercancías con fronteras cerradas, aumento de la burocracia, exigencias a los conductores, etc. La invasión de Ucrania por parte de Rusia ha vuelto a generar una importante tensión en el transporte de mercancías. Por eso, la Comisión Europea ha dado a conocer las diez medidas que se van a implantar para hacer frente a futuras crisis del transporte. A petición del Consejo, la CE ha elaborado una guía con las 10 medidas imprescindibles para asegurar el flujo continuo de la cadena de transporte en cualquier situación de crisis que se pueda producir en Europa. La pandemia, desde marzo de 2020, la guerra en Ucrania, pero antes la erupción del

volcán islandés Eyjafjallajökull en 2010 y el colapso del Rastatt Tunnel en 2017 ya habían generado importantes tensiones en la cadena de suministro europea.

El plan de contingencia se ha desarrollado a partir de las lecciones aprendidas durante la crisis sanitaria, como las Green Lines (que recomendaban facilitar el cruce de fronteras a los conductores y no tenerles retenidos más allá de 15 minutos) o el paquete de medidas "Ómnibus", que introdujo exenciones y medidas excepcionales con carácter temporal en la legislación de transporte con el fin de facilitar al máximo esta actividad esencial para la supervivencia europea.

Las diez medidas que propone la Comisión para que el transporte no se vea afectado por futuras crisis tienen el objetivo de que el sector esté mejor preparado para dar una respuesta rápida a cualquier tipo de contingencia o incidencia que pueda suponer una ruptura de la cadena de transporte: desastres naturales, ciberataques, conflictos militares, fallos en la infraestructura, ataques terroristas, pandemia, o algo que preocupa mucho y a muchos, posibles cortes de energía.

Estas diez medidas son:

1 Adaptar las leyes de transporte de la Unión Europea a situaciones de crisis: Algunas leyes de transporte ya tienen cláusulas de emergencia, como el artículo 10 del Reglamento sobre acceso al mercado internacional del transporte por carretera (que permite establecer cláusulas de salvaguardia de los mercados interiores si el cabotaje perturba seriamente el funcionamiento del mercado de un Estado miembro). En su caso, las leyes de transporte de la UE deben modificarse para introducir disposiciones para hacer frente mejor a una crisis importante teniendo en cuenta que no deben dar lugar a excepciones indebidas en la aplicación del Derecho de la UE. En concreto, en lo que afecta al transporte por carretera, la Comisión tiene la intención de analizar si es adecuado ofrecer flexibilidad temporal adicional en la aplicación de las normas de transporte por carretera sobre restricciones y tiempos de conducción, al tiempo que se garantiza la seguridad de las operaciones de transporte en todo momento.

2 Asegurar un apoyo adecuado para el sector del transporte: para fortalecer la capacidad de transporte de hacer frente a estas crisis es imprescindible mejorar la conectividad y la sostenibilidad del sistema de transporte de la Unión Europea. Los fondos del Plan de Recuperación y Resiliencia y los del Next Generation dedicarán una cantidad significativa a mejorar la sostenibilidad del sistema europeo de movilidad. Una parte importante de los fondos pretenden la transformación ecológica del transporte, pero abordan otras prioridades, como su transformación digital y la cohesión social y territorial. Además, en el contexto geopolítico actual, muy afectado por la agresión militar rusa en Ucrania, la reducción de la dependencia de la Unión Europea de los combustibles fósiles es aún más urgente.

3 Garantizar la libre circulación de bienes, servicios y personas: el sistema Green Lanes, que se puso en marcha durante la pandemia, puede reactivarse cuando sea necesario para hacer frente a cualquier nueva crisis que afecte al transporte de la Unión Europea. La Comisión tiene previsto proponer un Instrumento de Emergencia del Mercado Único en 2022 que proporcionará un marco legal para aplicar medidas de respuesta a las crisis importantes para el sector del transporte, en particular la libre circulación de mercancías, servicios y personas. Es necesario que se reduzcan al máximo los controles fronterizos en situaciones críticas para asegurar el flujo y garantizar que las esperas para cruzar no superarán los 15 minutos. En la misma línea hay que facilitar la transición a la digitalización de toda la documentación de a bordo.

• • • • •

La CE ha elaborado una guía con las diez medidas imprescindibles para asegurar el flujo continuo de la cadena de transporte en cualquier situación de crisis que se pueda producir en Europa

4 Gestión de los flujos de refugiados y repatriación de pasajeros y trabajadores del transporte varados: afecta especialmente a la situación de pasajeros o trabajadores del transporte que han quedado retenidos fuera del territorio de la Unión por situaciones de conflicto y sobre la necesaria cooperación para su repatriación al territorio de la Unión Europea.

5 Garantizar la conectividad mínima del transporte y la protección de los pasajeros: esta disposición afecta principalmente al transporte de pasajeros y al transporte urbano de pasajeros y mercancías que está sometido a una fuerte presión para conseguir los objetivos de reducción de emisiones.

6 Compartir información de transporte: solo con información actualizada y detallada se puede hacer frente a los problemas y buscar soluciones. Por eso, para la Comisión el intercambio de comunicación entre todos los actores (autoridades nacionales, Comisión, empresas de transporte, pasajeros, trabajadores del transporte...) es imprescindible para adoptar soluciones de forma rápida. Pero, internet puede sufrir un ataque (un apagón) o puede verse la comunicación de la información comprometida por lo que hay que buscar alternativas al margen para que la comunicación y la información esté accesible a todos los actores.

7 Fortalecimiento de la coordinación de la política de transporte: la Red de Puntos Nacionales de Contacto de Transporte seguirá siendo la base para la coordinación materia de transporte. Presidida por la Comisión, de ella forman parte los Ministerios de Transporte de cada país. La propuesta es que funcione de forma permanente y flexible para poder dar respuesta de forma inmediata y coordinada a cualquier contingencia que surja.

8 Fortalecimiento de la ciberseguridad: la posibilidad de ataques cibernéticos es más real que nunca, por eso la Comisión trabaja desde hace tiempo con las instituciones y agencias interesadas en esta materia en el desarrollo de sistemas de fortalecimiento y respuesta rápida frente a cualquier posible ataque de manera que el transporte, en ninguno de sus modos, se pueda ver comprometido.

9 Pruebas de contingencia de transporte: la Comisión, junto con las agencias pertinentes u otros actores, y basándose en los procesos existentes, propone llevar a cabo pruebas de contingencia para evaluar la preparación para crisis de acuerdo con este plan. Es decir, simular situaciones críticas que afecten al transporte y extraer conclusiones y análisis que puedan llevar a plantear nuevos escenarios y propuestas para mejorar la respuesta del transporte en caso de crisis, de cualquier tipo, para que no vea comprometido.

10 Cooperación con socios internacionales: la Unión Europea no es una isla; coopera y mantiene relaciones con muchos socios más allá de sus fronteras, por lo que es necesario fijar los mecanismos para que una situación crítica no afecte al transporte más allá de las fronteras del mercado único. La guerra en Ucrania, desatada por la invasión rusa, ha sido el último claro ejemplo de la necesidad de cooperar para que los flujos de mercancías no se vean interrumpidos.

• • • • •

El plan de contingencia se ha desarrollado a partir de las lecciones aprendidas durante la crisis sanitaria, como las Green Lines o el paquete de medidas "Ómnibus"

El Real Decreto-ley 14/2022 de 1 de agosto trata de impedir que se trabaje de manera estructural por debajo de los costes individuales. 

• • • • •

El RDL 14/2022 de 1 de agosto establece la obligatoriedad de que el precio que reciba el transportista, que deberá reflejarse por escrito, sea igual o superior a los costes incurridos

EL PRECIO JUSTO

El Consejo de Ministros aprobó el 1 de agosto un nuevo Real Decreto-ley encaminado a avanzar en la sostenibilidad económica del transporte de mercancías por carretera, asegurando una rentabilidad mínima del trabajo y una utilización justa de la subcontratación. El objetivo del texto, entre otros, es implantar las medidas acordadas con el sector para mejorar las relaciones en la cadena de transporte. El "Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural" se aprobaba en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, y entró en vigor al día siguiente con su publicación en el BOE.

El texto aprobado refuerza la posición del transportista efectivo, con el objetivo de evitar que se trabaje de manera estructural por debajo



de los costes individuales. Asimismo, se habilita una nueva convocatoria de ayudas directas al sector del transporte terrestre dotada con 450 millones de euros, replicando las ya establecidas el pasado mes de marzo por el RD-Ley 6/2022, incluyendo en esta ocasión a los autobuses urbanos.

APOYO ECONÓMICO

Este texto legal recoge disposiciones para que el precio del transporte cubra los costes individuales incurridos por el transportista efectivo, en aquellos supuestos en los que se producen los mayores desequilibrios en la negociación. También recoge obligaciones para que se refleje por escrito el precio del transporte y los gastos conexos, es decir, los costes individuales efectivos asumidos por el transportista. Para fijar dichos gastos, será válida la estructura de partidas de costes recogidas en el Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el MITMA. En este contexto, se incluye un nuevo régimen sancionador para garantizar el cumplimiento de las obligaciones anteriores, con sanciones de hasta 4.000 euros.



Las colas en las terminales portuarias limitan el desarrollo normal de la actividad de los transportistas. 

LA MAYOR PROBLEMÁTICA: LAS COLAS Y LOS TIEMPOS DE ESPERA

BÁRBARA CORDERO

El transporte de mercancías en contenedor es una de las actividades más importantes de la carretera en su conexión con los puertos. Esta modalidad permite el trasvase de la mercancía que sale del barco

directamente al camión, sin tener que efectuar ningún tipo de descarga.

A pesar de ser un claro ejemplo de intermodalidad, el transporte de mercancías en contenedor se enfrenta a una serie de problemáticas en su día a día que dificulta el desarrollo normal de la actividad. La principal es la que se refiere

a las colas y retenciones que se generan en las terminales de contenedores de los puertos, a pesar del descenso de volumen de servicios de transporte.

PUERTO DE ALGECIRAS

El presidente de la Asociación de Transportistas de Contenedores de



En el Puerto de Barcelona se han acortado ligeramente los tiempos de espera, fruto de las negociaciones y acuerdos alcanzados

la Bahía de Algeciras (ATCBA), Diego Piñel, señala que en el puerto de Algeciras las colas se producen en las horas punta, que oscilan entre las 14 y las 18 horas y pueden alcanzar las tres horas de espera para entrar en la terminal, sobre todo los martes, miércoles y jueves, hecho que se subraya de igual forma desde la Federación de transportistas autónomos portuarios, Fenatport.

PUERTO DE BARCELONA

En el puerto de Barcelona las colas tanto en APM Terminals como en BEST varían en función de la carga de trabajo y se dan en días puntuales, explica el presidente de Fenatport,

Víctor González, que recalca que fruto de las negociaciones y acuerdos alcanzados, se han acortado ligeramente los tiempos de espera. En este mismo sentido, el presidente de la Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC) del puerto de Barcelona, Óscar González Garreta, indica que, "aunque queda mucho por hacer, la situación ha mejorado mucho en comparación con años atrás".

"En el puerto de Barcelona llevamos tiempo con mesas de trabajo con las terminales, en ellas intentamos buscar la manera de mejorar la operativa de puertas del puerto. También, nos reunimos regularmente con los otros actores en nuestra cadena logística para mejorar los procesos de entrada y salida de las terminales, así como potenciar la reutilización de los contenedores para minimizar el número de operaciones", detalla el presidente de ATEC. Además, apunta a otros factores que influyen en las horas de espera, "como es la caída de Portic, que deja inoperativo el sistema, tanto de entrega como recogida de contenedores en depots y terminales".

PUERTO DE VALENCIA

Por su parte, desde la Federación Valenciana de Transporte y Logística en su área de puerto, FVET-Puerto, se señala que en el puerto de Valencia sigue habiendo "importantes retenciones" en algunas terminales. "Sigue sin importar lo suficiente el tiempo que se destina a cargar y/o a descargar los contenedores y el gran perjuicio que ocasiona a las empresas y a los conductores", indica la representante de FVET-puerto, Lorena Ballester.

Con relación a las esperas en el puerto de Valencia, el presidente de Fenatport, Víctor González, señala que "de las tres terminales, MSC TV y CSP Iberian Valencia Terminal no ocasionan colas, en cambio en APM Terminals Valencia hay esperas que se concentran en las horas centrales del día, desde las 12 a las 18 horas".





La falta de personal es una de las principales causas de la generación de colas en la Terminal TECO-ADIF del Puerto de Bilbao

← El tiempo de espera en las terminales puede alcanzar las tres horas.

PUERTOS DE BILBAO Y CASTELLÓN

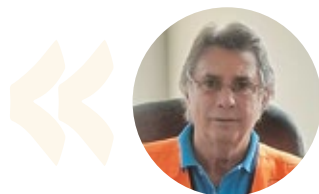
En lo que respecta a Bilbao, González detalla que, a día de hoy, “en la Terminal no hay colas debido al volumen de trabajo”. Además, el presidente de Fenatport detalla que en la Terminal TECO-ADIF se generan colas porque falta personal: “Solo hay una persona, el proceso no está digitalizado y tiene mucho volumen de trabajo”. En este punto, González señala y celebra que exista la posibilidad de que la competencia pase a GV y a la Autoridad Portuaria.

Por otro lado, explica que, si hay volumen de trabajo en los depósitos, sí se generan colas porque “los horarios que tienen que no son flexibles”.

En Castellón la situación es muy similar. González indica que “en este enclave no se detectan colas significativas, en gran medida debido a la fortísima crisis que vive el azulejo y también a las mejoras en la eficiencia de las terminales”.

SOLUCIONES

Como solución principal a los cuellos de botella que se generan en las horas punta en los puertos, el presidente de ATCBA propone “tener previsto un plan de contingencia que cuente con más maqui-



“Una de nuestras principales demandas es para Puerto del Estado, para que se realicen inversiones de mejora en los puertos como aparcamientos gratuitos para los transportistas, así como zonas de espera, servicios y restaurantes”

Diego Piñel López
Presidente de ATCBA

naria y más mano de obra de la estiba para minimizar las colas y el estrés laboral que producen a los conductores dichas esperas”.

Más concretamente, Piñel insta a Puertos del Estado a realizar más inversiones en la mejora de las instalaciones de los puertos, como aparcamientos gratuitos para los transportistas incluido zona de espera, servicios y restaurantes. Por otra parte, a las terminales les propone hacer inversiones en puertas de entrada y salida, así como incrementar la maquinaria y la mano de obra de la estiba para reducir las colas que padecen los transportistas.

Por su parte, desde Fenatport instan a poner en marcha sistemas más ágiles a la hora de resolver las incidencias, con el fin de que se permita el paso a las instalaciones portuarias sin demoras innecesarias. Aunque su presidente reconoce que ha habido importantes avances en Valencia con la aplicación Valenciaport o en Barcelona con el PIN Code, y los habrá en Algeciras con el Teleport 2.0, señala que “esperamos que en los diferentes puertos se siga trabajando para la plena incorporación de la digitalización en el transporte”.

MENOS TIEMPO DE ESPERA EN LOS CENTROS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS

El Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera determinó que “cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización”.

Gracias a esta nueva normativa, que reduce el tiempo de espera de 2 a 1 hora, “la situación actual en los centros industriales y logísticos ha mejorado”, asegura el presidente de ATEC, Óscar González. De hecho, el presidente de Fenatport, Víctor González, explica que en zonas como Valencia y Castellón ha habido “mejoras significativas” y, aunque en algunos puntos no se haya mejorado en los tiempos de espera, sí se ha hecho en cuanto al pago de las paralizaciones. “El cambio normativo respecto a los tiempos de espera a partir del cual el transportista tiene derecho a



indemnización ha provocado que muchas empresas hayan reorganizado sus planificaciones y hayan establecido horarios y turnos de carga, disminuyendo los tiempos de espera significativamente”, señala la representante de FVET-puerto, Lorena Ballester.

TRANSPORTE Y MUCHO MÁS



LOGÍSTICA INTEGRAL Y DESARROLLO DE SERVICIOS A MEDIDA

MAKE IT EASY!



Contáctanos:

comercial@easy-truck.net / +34 946 421 795
www.easy-truck.net



copitrans.com

**GRANDES PARA EL SERVICIO QUE NECESITES
PEQUEÑOS PARA CUIDAR LOS DETALLES**

SERVICIOS

- TRANSPORTE:
- /// NACIONAL E INTERNACIONAL
- /// MERCANCIAS PELIGROSAS
- /// CONTENEDORES CON TEMPERATURA CONTROLADA
- /// CONTENEDORES CON MERCANCIA A GRANEL
- /// OPERADOR DE TRANSPORTE 4299-1 ...



DÓNDE ENCONTRARNOS

Madrid-Coslada
trafico.mad@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

OFICINA CENTRAL

Auda: Manuel Soto, 15
46024 Valencia
copitrans@copitrans.com
trafico@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

Algeciras-Sevilla
trafico.sur@copitrans.com
Tel.: 956 102 045

Barcelona-Tarragona
trafico.bcn@copitrans.com
Tel.: 930 022 475



grupoperezycia.com

Pérez y Cia
group





Los transportistas denuncian que los contenedores vacíos no se revisan en las terminales. 

CONTENEDORES VACÍOS: PREOCUPACIÓN HISTÓRICA

BÁRBARA CORDERO

El estado de los contenedores vacíos es una preocupación histórica de los transportistas de mercancías en contenedor, por la responsabilidad derivaba que asumen si el contenedor está en mal estado.

El presidente de ATEC, Óscar González, explica que existen dos problemas principales. El primero de ellos es que “cuando cargamos un vacío en terminal, este no viene revisado ni

reparado en el caso que tenga daños” y, por otro lado, “la exigencia del cliente sobre el estado del contenedor es muy subjetivo”, ya que “lo que para un cliente puede estar perfecto para otro no”. Ante esta situación, González apunta que “todo esto provoca una disonancia entre navieras y cargadores, pues, aunque los contenedores tengan un certificado de idoneidad, este puede ser rechazado por nuestro cliente, pues como dije anteriormente las condiciones idóneas para el uso

• • • • •

“La exigencia del cliente sobre el estado del contenedor es muy subjetivo”, ya que “lo que para un cliente puede estar perfecto para otro no”, opina el presidente de ATEC, Óscar González

de un contenedor son valoraciones subjetivas”.

En esta misma línea, desde Fenatport señalan que, aunque la primera preocupación es la seguridad vial, la principal problemática está en la falta de revisión antes de la entrega al transportista, especialmente en las terminales. “Como hemos dicho tantas veces, es una cuestión muy importante para nosotros porque nos hace perder mucho tiempo y nos genera conflictos con los clientes. En el mejor de los casos, te pagan el traslado al depot si en la terminal te lo entregan en mal estado, pero esto va por navieras, las hay que no tienen problema en pagar el transporte y también las hay que se niegan sistemáticamente, lo que provoca graves tensiones entre operadores”, explica el presidente de la Federación, Víctor González.

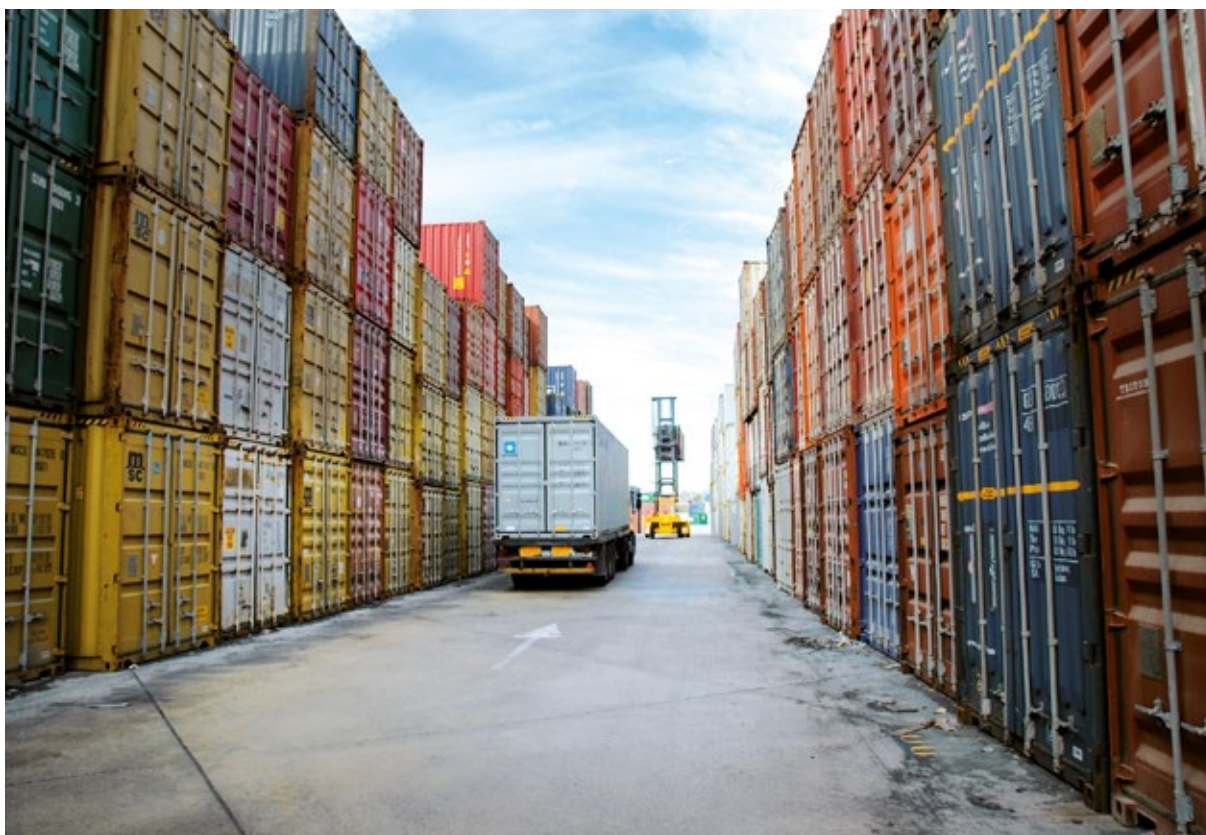


**FVET-Puerto reclama
“claridad en las
instrucciones de
sustitución y la
unidad de criterio
independientemente de
la instalación donde se
encuentre el contenedor
dañado**

ACTUACIONES

Como solución, desde FVET-Puerto se reclama “claridad en las instrucciones de sustitución y la unidad de criterio independientemente de la instalación donde se encuentre el contenedor dañado y, por otro lado, que la solución nos cause el menor perjuicio posible, tanto en tiempo como en desplazamientos”.

La principal solución a la problemática de los contenedores vacíos es que “los depots que no proporcionan certificado de idoneidad, porque están fuera de la zona portuaria, pongan en marcha este sistema”, recalca el presidente de Fenatport, que insta a que habilite un sistema de categorización de los contenedores vacíos en función de su estado y del tipo de mercancía, así como la automatización de los depósitos de contenedores.



El estado de los contenedores vacíos es un “criterio muy subjetivo”.





El futuro de los transportistas de contenedores depende de la evolución económica global.



LA INCERTIDUMBRE SOCIOECONÓMICA GLOBAL, EL MAYOR RETO

BÁRBARA CORDERO

Todas las asociaciones sectoriales consultadas por Diario del Puerto Publicaciones coinciden en apuntar al contexto de incertidumbre socioeconómica global como el mayor de los retos a los que tendrán que hacer frente durante los



“Nuestra principal preocupación es ser capaces de resistir a la bajada de volumen de trabajo que se prevé por el estado actual en que se encuentra la economía global y poder repercutir al cliente el incremento de los costes que nos va a suponer el estado actual de la inflación y del IPC”, comentan desde ATEC

últimos meses de 2022 y en 2023. “El principal reto al que se enfrenta el transporte es buscar la rentabilidad de sus operativas en esta situación de tanta incertidumbre económica, ajustando sus recursos para poder continuar operando”, señala la repre-

sentante de FVET-Puerto, Lorena Ballester.

Además, la inestabilidad global derivada de la guerra en Ucrania repercute en un menor volumen de trabajo, lo que lleva a las asociaciones a solicitar una revisión de precios para 2023 con el fin de compensar el aumento de costes y la inflación.

El coste que más perjudica a este nicho de actividad es el de los combustibles. “2022 ha sido un año malo por la subida del combustible y la no subida de los precios del transporte. Estas pérdidas las han tenido que asumir los transportistas, lo que ha derivado en que muchos profesionales abandonen el sector totalmente arruinados. Aunque ha llegado tarde, ahora tenemos las armas proporcionadas por el MITMA del full del combustible”, recalca el presidente de ATCBA, Diego Piñel.

Por ello, todos los responsables de las principales asociaciones del sector instan a hacer respetar la nueva normativa respecto a la cláusula de revisión del precio de combustible, que permite repercutir la variación del mismo sobre sus clientes, así como no trabajar a pérdidas.

“Nuestra principal preocupación es ser capaces de resistir a la



“El principal reto al que se enfrenta el transporte es buscar la rentabilidad de sus operativas en esta situación de tanta incertidumbre económica, ajustando sus recursos para poder continuar operando”

Lorena Ballester
Representante de FVET-Puerto

bajada de volumen de trabajo que se prevé por el estado actual en que se encuentra la economía global y poder repercutir al cliente el incremento de los costes que nos va a suponer el estado actual de la inflación y del IPC”, concluye el presidente ATEC, Óscar González Garreta.

El coste que más perjudica a los transportistas es el del combustible. 





El paquete de ayudas de transformación de flotas de vehículos pesados del Ministerio de Transportes ha tenido buena acogida por los transportistas. 

SIGUIENTE PASO: LAS ZBE Y LA RENOVACIÓN DE FLOTAS

BÁRBARA CORDERO

La cuestión medioambiental también se configura como un reto importante para el sector del transporte de mercancías en contenedor, sobre todo ante la inminente entrada en vigor de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en enero de 2023.

Es en Barcelona donde la efectividad de las ZBE genera una mayor problemática a los transportistas de contenedores, ya que la entrada al puerto está dentro del área que en dos meses estará restringida a vehículos contaminantes. “Por una parte, está la necesidad de rebajar las emisiones en las grandes ciudades, cuestión en la que estamos totalmente de

.....

Es en Barcelona donde la efectividad de las ZBE genera una mayor problemática a los transportistas de contenedores



Además, la situación de escasez de componentes para la fabricación de vehículos está derivando en retrasos en los plazos de entrega y en un aumento de precio considerable, lo que complica aún más la renovación de flotas



“Por una parte, está la necesidad de rebajar las emisiones en las grandes ciudades, cuestión en la que estamos totalmente de acuerdo. Ahora bien, la Administración debe ser consciente de que no puede recaer solo en el transportista todo el peso de las inversiones en renovación de flota”

Víctor González
Presidente de Fenatport



“Por un lado somos conscientes de la problemática del cambio climático, pero hoy por hoy no hay ninguna tecnología que pueda sustituir los motores de combustión para nuestro sector, a la hora de renovar flota tenemos el problema de los plazos de entrega y los precios que han subido mucho”

Óscar González Garreta
Presidente de ATEC

acuerdo. Ahora bien, la Administración debe ser consciente de que no puede recaer solo en el transportista todo el peso de las inversiones en renovación de flota y más teniendo en cuenta que las únicas ayudas van encaminadas a la electrificación y todos deberían saber que para el caso del vehículo pesado, la electrificación no es una alternativa viable a día de hoy y tardará muchos años en serlo”, señala el presidente de Fenatport, Víctor González, que asegura que “Sintraport Barcelona manifiesta su compromiso ante la emergencia climática y apuesta por seguir trabajando con las administraciones”.

Además, la situación de escasez de componentes para la fabricación

de vehículos está derivando en retrasos en los plazos de entrega y en un aumento de precio considerable, lo que complica aún más la renovación de flotas necesaria para cumplir con la normativa de las ZBE. “Somos conscientes de la problemática del cambio climático, pero hoy por hoy no hay ninguna tecnología que pueda sustituir los motores de combustión para nuestro sector. A la hora de renovar flota tenemos el problema de los plazos de entrega y los precios que han subido mucho, por lo que invertir en un vehículo a combustión sin tener claro si se van a poder cumplir los plazos de amortización antes de que nos obliguen a cambiarlo, da miedo”, subraya el presidente de ATEC, Óscar González.

Por ello, a pesar de que el sector ha acogido de forma muy positiva el programa de transformación de flotas de vehículos pesados del Ministerio de Transportes (MITMA), que supone una ayuda de 400 millones de euros de los fondos europeos para impulsar la transformación del parque de vehículos, “la actual situación económica de incertidumbre que vive el sector del transporte y los largos plazos de entrega de vehículos, han frenado un impacto mayor de las medidas sobre todo en la compra de camiones nuevos eléctricos o de hidrógeno que también incluía el plan”, concluye la representante de FVET-Puerto, Lorena Ballester.



CUANDO CRUZAR LA FRONTERA ES UNA AVENTURA

RAÚL TÁRREGA

El transporte internacional de mercancías por carretera sigue siendo un pilar fundamental para las empresas que buscan nuevos mercados en Europa. Baste unos simples datos para sostener esta afirmación. El primero y fundamental: el 75 % de las exportaciones españolas a Europa se realiza por carretera. El segundo: si bien el número de empresas de transporte de mercancías por carretera ronda las 25.000 hay que hacer notar que, dentro de esas empresas el número de vehículos con autorización para el transporte internacional no ha hecho más que crecer, pasando de los 92.000 (unos cinco vehí-

• • • • •

La carretera sigue siendo el modo por excelencia para posicionar las exportaciones españolas en Europa. De hecho, el 75% de los productos y servicios nacionales que tienen por destino la Unión Europea las realizan empresas de transporte

culos por empresa) en el año 2000 hasta los más de 150.000 en estos momentos (6,2 vehículos por empresa). Las cifras demuestran que ese crecimiento en el transporte internacional de mercancías ha ido acompañado por una concentración empresarial.

Otro dato que confirma la importancia de este sector en la presencia de las empresas españolas en los mercados europeos. Entre los años 2000 y 2020, el número de licencias comunitarias de transporte se ha incrementado un 33,32%, pasando de las 18.991 registradas en 2000 a las 25.319 en el año 2020, según los datos de la Dirección General de Transporte Terrestre. Sin embargo, este boom en las grandes cifras del sector no



El transporte internacional por carretera tiene ante sí hacer frente a retos como las consecuencias del Brexit, la competencia desleal o la cada vez más amplia normativa ambiental.

mercancías por carretera. Hoy parece que la situación se encuentra "bastante estabilizada", tal y como asegura Marcos Basante, presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), patronal que aglutina a la mayoría de las empresas del sector, debido a que "los mayores tiempos de espera ya están siendo asumidos y gestionados por las cadenas de distribución", aunque recuerda que desde el pasado 1 de enero, las mercancías que se exportan en camión desde España a Reino Unido están sujetas a controles aduaneros completos. "Por ahora, nuestros transportistas no tienen que pagar las nuevas tasas impuestas por el Gobierno británico hasta el 31 de julio de 2023", afirma.

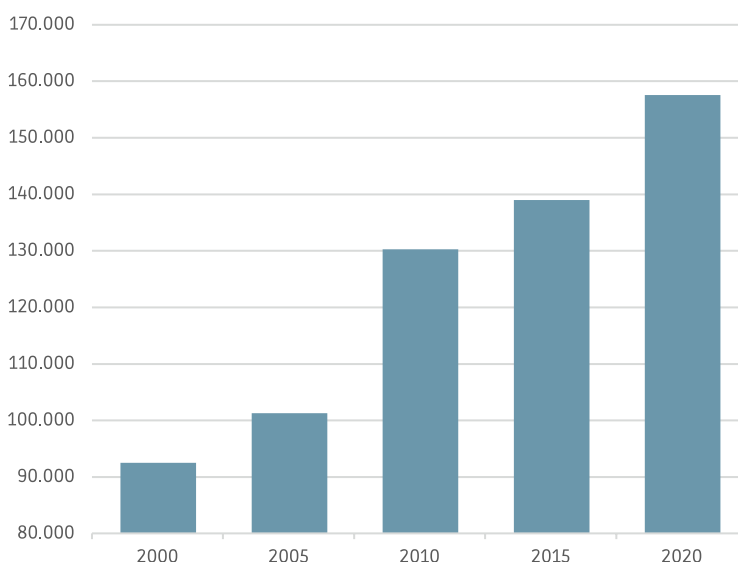
Al respecto, Carlos Donat, presidente de la Asociación de Transporte Internacional de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y

significa que la situación de las empresas del sector del transporte internacional de mercancías por carretera sea idílica. Nada más lejos de la realidad. Hoy por hoy, a los problemas estructurales que sufre la carretera y que también padecen los operadores internacionales, hay que sumar una casuística concreta marcada por el Brexit, la competencia desleal representada por las empresas buzón, la normativa de tiempos de conducción, la creciente normativa ambiental -que en el transporte internacional tiene una incidencia muy concreta- y la falta de armonización en la normativa europea, sin olvidar el conflicto en Ucrania.

BREXIT

La salida del Reino Unido de la Unión Europea fue bastante traumática para el sector del transporte de

Número de autorizaciones de transporte internacional a vehículos españoles





“Uno de los principales temores de nuestros profesionales es la inseguridad que tienen cuando realizan trayectos largos y precisan de zonas donde descansar”

Carlos Donat
Presidente de la Asociación de Transporte Internacional de la FVET

la Logística (FVET), incide en que con el Reino Unido “existe el problema de disponer de una perfecta gestión documental a efectos de controles y aduanas”; y pone encima de la mesa la problemática de los tráficos de importación: “No hay para todos los camiones que entran, y la imposibilidad de poder hacer cabotaje en Francia o en un país miembro de salida de vacío de Reino Unido para suplir la carencia de carga de importación desde este país”.

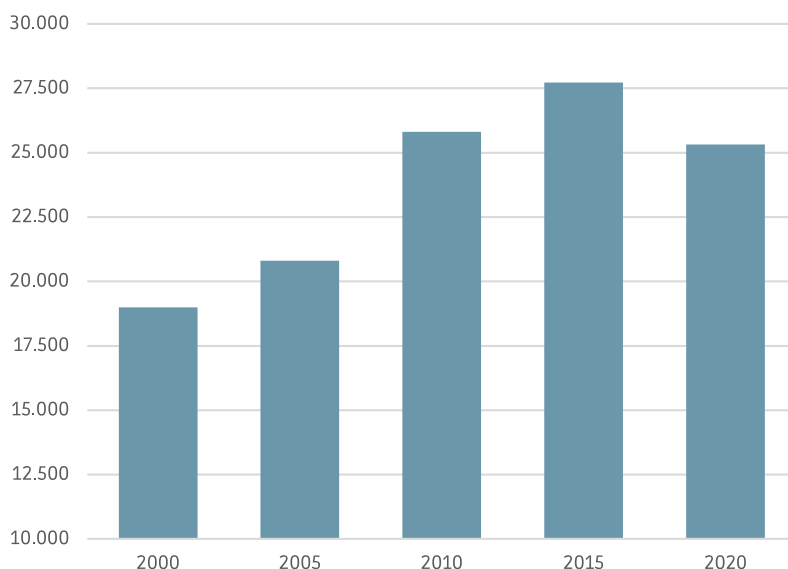
José María Arnedo, en calidad de gerente de Armesa Logística, una de las principales empresas de transporte internacional, también pone el foco en los problemas aduaneros y en los costes que supone para las empresas debido a la tardanza en despachar las mercancías: “Ahora, las empresas son más selectivas y prefieren cambiar de destino a pesar de que el precio pueda ser menos atractivo”.



“Ahora, las empresas son más selectivas y prefieren no prestar sus servicios en Reino Unido y cambiar de destino a pesar de que el precio pueda ser menos atractivo”

José María Arnedo
Gerente de Armesa Logística

Licencias comunitarias de transporte internacional en España



DESCANSOS Y SEGURIDAD

El retorno a casa es uno de los grandes retos a los que tienen que hacer frente tanto empresas como conductores. La vuelta en vacío en muchas ocasiones y la normativa de tiempos de descanso condicionan en gran medida ese retorno.

Para Basante, la falta de flexibilidad en la aplicación de la normativa de tiempos de conducción y descanso ha provocado durante años “situaciones contrarias al más elemental sentido común, obligando a muchos conductores a permanecer varados en zonas como aparcamientos o estaciones de servicio, durante las más de 45 horas de su descanso semanal estando a unos pocos cientos de kilómetros de su casa”, algo que perjudica la calidad de dicho descanso y la posibilidad de una mejor conciliación laboral.

El presidente de ASTIC echa de menos un mayor apoyo de los sindicatos españoles en este tema, aunque reconoce que el Paquete de Movilidad recoge una mínima flexibilidad, “aunque muy

6,2

**VEHÍCULOS POR EMPRESA.**

En el año 2020, según los datos de la Dirección General de Transporte Terrestre, se superaron los 150.000 vehículos con autorización para el transporte internacional, lo que supone una media de 6,2 vehículos por empresa.

lejos de lo que sería necesario para un país periférico como el nuestro". Así y todo, pronostica nuevos cambios debido a "la falta de lugares idóneos para los descansos en Europa y de conductores, que llevará a llevarán a las autoridades, más pronto que tarde, a volver a escucharnos cuando se trate de perfeccionar la normativa".

José María Arnedo reconoce que es un problema "difícil de paliar", ya que "si queremos que la profesión sea atractiva, esos viajes deben realizarse en completo, buscando una compensación después para el conductor". En ese sentido, apuesta por realizar "jornadas de trabajo normales" para que después el conductor puede descansar en casa.

Carlos Donat incide en que "uno de los principales temores de nuestros profesionales es la inseguridad que tienen cuando realizan trayectos largos



"La falta de lugares idóneos para los descansos en Europa llevará a las autoridades, más pronto que tarde, a volver a escucharnos cuando se trate de perfeccionar el Paquete de Movilidad"

Marcos Basante
Presidente de ASTIC



ORTEGA S.L.
TRANSPORTES GENERALES

SERVICIOS NACIONALES E INTERNACIONALES
CAMIONES PROPIOS
TRAILERS
CAMIONES CON REMOLQUES
2 EJES

C/ Carrera del Riu, 39 - 46024 - Valencia
Tel. 96 367 81 23
info@transportesortega.com - www.transportesortega.com



Since 1957
SYRGROUP
Operador Logístico

Tu partner logístico integral

023

C/ Islas Baleares, 64 - Polígono Industrial Fuente del Jarro
CP. 46988 Paterna (Valencia) Tel. +34 963 241 000
www.syrgroup.es



Los expertos consultados dudan que el camión eléctrico pueda ser una realidad a corto plazo por el coste de las cabezas tractoras y la falta de infraestructuras de abastecimiento en toda Europa. 

y precisan de zonas donde descansar". Según los datos, el 75% de los robos de mercancías en Europa se producen en áreas de descanso no seguras durante el descanso de los conductores. "Es algo muy importante para el profesional del transporte y está comprobado: el país con mayor número de plazas de aparcamientos seguros es Bélgica y, casualmente, es la zona en donde se produce menos robo de mercancías de camiones", asevera.

De las 300.000 plazas de aparcamientos que hay en Europa para camiones, tan solo 7.000 pueden considerarse seguras.

DIÉSEL PARA RATO

Actualmente más del 95 % de los vehículos de más de 3,5 toneladas de toda la UE funcionan gracias al diésel. Y según todos los expertos consultados, lo seguirán haciendo en la próxima década porque hasta entonces, como mínimo, no será viable disponer de un parque rodante de camiones eléctricos de larga distancia, ni en España ni a nivel europeo.

Marcos Basante denuncia el empeño de la UE en eliminar el motor de combustión y apostar todo a la electrificación, "algo que no es posible", ya que "todavía no disponemos de la tecnología necesaria para afrontar volúmenes de ventas considerables para poder sustituir los

75%



DE ROBOS EN ZONAS NO SEGURAS. El 75% de los robos de mercancías en Europa se producen en áreas de descanso no seguras durante el descanso de los conductores



De las 300.000 plazas de aparcamientos que hay en Europa para camiones, tan solo 7.000 pueden considerarse seguras

camiones de larga distancia actuales por variantes eléctricas capaces de recorrer más de 800 kilómetros sin repostar", por no hablar de la falta de una infraestructura de carga o el precio de los camiones eléctricos. "Solo el despliegue masivo de ecombustibles puede hacer realidad que el parque rodante sea neutro en CO2, pero para conseguir esto hace falta que los gobiernos europeos apuesten por ellos con políticas de estímulo para su desarrollo y utilización a lo largo de toda la cadena de valor", adelanta.

Para José María Arnedo, la sostenibilidad en el transporte por carretera "es un tema que se vende muy bien", aunque matiza: "Quiero que se me entienda. El sector es pionero en vehículos ecológicos y eficientes, pero no se ha pensado bien todo lo que ello conlleva". El gerente de Armesa Logística pone el foco en el gas, un combustible que "en su momento nos empujaron a utilizar y ahora todos los vehículos están parados" debido a su precio. Reclama más ayudas al MITMA para una mayor implementación, y lamenta que se esté hablando de electrificación, "cuando una cabeza tractora cuesta entre 200.000 y 300.000 euros", con una autonomía que "en el mejor de los casos no llega a los 400 kilómetros" y con una "notable escasez de infraestructuras en toda Europa dedicadas a este tipo de vehículos".

RADIOGRAFÍA

DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA

33.000

33.000 empresas transportistas españolas realizan operaciones de transporte internacional por carretera



37.500

37.500 millones de euros de facturación en 2021



15-20%

15-20% de aumento de facturación prevista para 2022, como consecuencia del aumento de la actividad y el incremento de los precios del transporte



90,8

90,8 millones de toneladas en 2021 gestionadas por las empresas del sector, un 10,5% más que en 2020, y siendo la cifra más alta desde 2002



16%

España es el cuarto país de la UE con mayor peso del modo carretera, sólo superado por Malta, Irlanda y Grecia. Con una cuota de mercado del 16%, España es el segundo país de la UE en transporte internacional de mercancías por carretera, sólo superado por Polonia



520.000

El sector da empleo a más de un millón de trabajadores, de los cuales más de 520.000 son de forma directa



El aumento de las inspecciones en los últimos años ha reducido el número de empresas buzón. 



LA COMPETENCIA DESLEAL TIENE FORMA DE BUZÓN

Uno de los grandes retos del transporte internacional es el de la competencia desleal y el dumping, con las empresas buzón como gran exponente, aquellas que disponen de un domicilio fiscal en algún país extranjero donde las normas laborales son más laxas y los salarios más bajos. Un problema que para Marcos Basante, presidente de ASTIC, afecta más a países como Francia, Alemania y Benelux, por su cercanía a los países de Europa Oriental.

En los últimos 15 años, las empresas españolas de transporte internacional han mantenido e, incluso, mejorado su cuota de mercado (superior al 65%) tanto para el transporte interior como para el internacional. "El cabotaje que hacen nuestras empresas en diversos países europeos supera ampliamente el que hacen los transportistas extranjeros en nuestro suelo", asevera.

Por otro lado, tanto el despliegue de la normativa "anti-dumping", incluida dentro del llamado Paquete de Movilidad de la UE, como el propio desarrollo económico y social de los países del Este están reordenando de forma muy acusada el panorama competitivo, "y ya no es ni remotamente igual de atractivo el emplear la radicación de empresas de transporte como elemento de competitividad en el marco del transporte por carretera europeo".

José María Arnedo, gerente de Armesa Logística, recuerda que las empresas buzón tuvieron su "momento de gloria", pero el aumento de las inspecciones tanto a nivel nacional como europeo han hecho que "muchas de esas empresas hayan regresado a sus lugares de origen".

En el Real Decreto-Ley que entró en vigor el 2 de marzo el Gobierno transpuso la directiva europea para el desplazamiento de los conductores en el transporte por

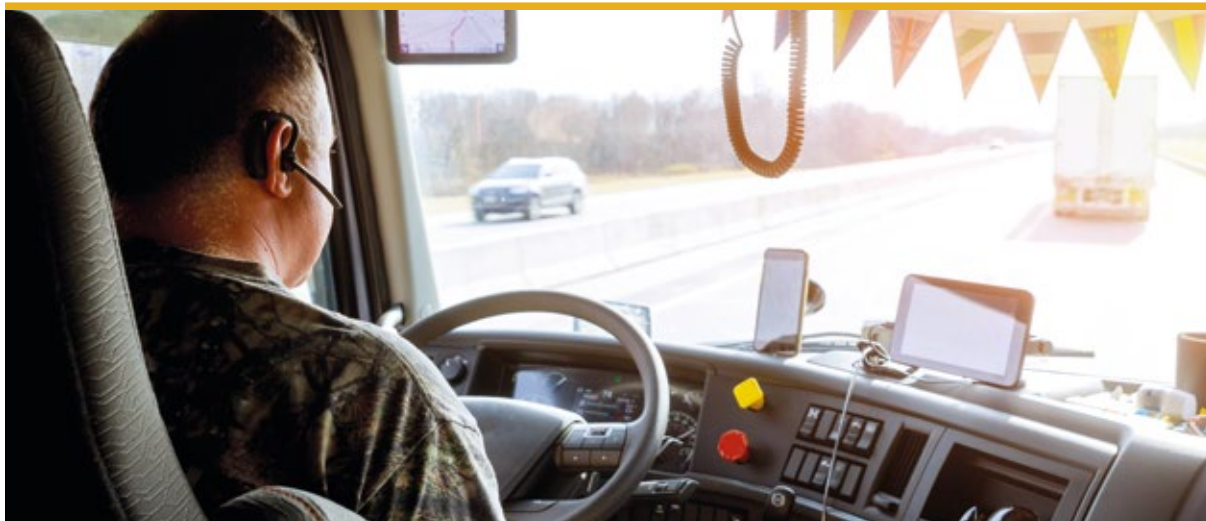
carretera -como parte del Paquete de Movilidad aprobado por la UE en 2020-, con el objetivo de luchar contra el fraude procedente de la deslocalización permanente y de las empresas buzón. A partir de ahora, las empresas están obligadas a rellenar una declaración de desplazamiento de sus conductores y a garantizar que los que realicen transporte por la UE cobren, al menos, el salario mínimo del país donde están desplazados. Los transportistas, además, deben registrar en el tacógrafo los países que atraviesan.

La patronal española, con todo, se muestra moderadamente optimista. Las medidas del Paquete de Movilidad "están dando resultado". En ese sentido, para controlar un fenómeno tan complejo y a la vez tan extenso, todo refuerzo de la inspección resulta positivo. "No creemos que haga falta mayor regulación y, en todo caso, el propio mercado está tendiendo también a cerrar las brechas que han dado lugar a esa distorsión", constata Basante. Así y todo, el presidente de ASTIC declara que "sería bueno, no obstante, que a la hora de aplicar la regulación europea en nuestro país pudiésemos contar de una vez con un convenio colectivo nacional".

Para el gerente de Armesa, por otro lado, el sector debe colaborar con la Administración a la hora de denunciar prácticas irregulares "si queremos que nuestro sector perviva en unas condiciones de mercado saludables".

Los expertos consultados coinciden en señalar que esta situación perjudica doblemente a las empresas. Por un lado, perturban el funcionamiento natural del mercado y, por otro, precarizan las condiciones de trabajo de los profesionales del volante.

Las asociaciones profesionales se muestran partidarias de extender los acuerdos logrados en España a todo el ámbito europeo. 



¿PARA CUÁNDO LA TAN ANSIADA ARMONIZACIÓN?

El sector del transporte internacional de mercancías por carretera ve en la armonización de normativa a nivel europeo la solución a buena parte de sus problemas.

El perfil de esas empresas, recuerdan desde ASTIC, es el de una gran compañía de transporte internacional cuyas flotas están permanentemente moviéndose por Europa, "por lo que disponer de una normativa homogeneizada sería más ágil, sencillo y operativo que contar con un mosaico de 27 diferentes", tal y como reconoce Marcos Basante, presidente de ASTIC.

Un ejemplo es la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales que, hasta la fecha, solo está vigente en Portugal y España, y que con el respaldo de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), "estamos intentando ampliar al resto de Europa", concluye el presidente de la patronal.

Lo mismo ocurre con los pesos y dimensiones de los camiones. En 13 países de la UE se permiten, a nivel nacional, los camiones de 44 toneladas, mientras que, en el resto, incluyendo España, estos vehículos tienen un peso máximo de 40 toneladas.

Carlos Donat, presidente de la Asociación de Transporte Internacional de la FVET, por su parte, espera que con el nuevo paquete de movilidad y la obligación de retornar las cabezas tractoras como mínimo una vez cada 8 semanas al país de ubicación de la empresa y de residencia del conductor cada 4 semanas, "se disuada la deslocalización de empresas en países de low cost y haya una garantía de cubrir los salarios mínimos de los países donde se hace cabotaje también".

Asimismo, "se precisa más armonización de normas y condiciones laborales y, para ello, lo primero y fundamental es que se termine la antigualla en nuestro país de los convenios provinciales para actividades de ámbito nacional -y más internacional- con un convenio nacional sectorial como ocurre en la mayoría de los países miembros", demanda el presidente de la Asociación de Transporte Internacional de la FVET. "No podemos criticar la deslocalización en países low cost y tener el problema similar en España con los convenios de provincias low cost", denuncia.



La prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores profesionales, hasta la fecha, solo está vigente en Portugal y España

Por otro lado, Donat apuesta por conseguir a nivel europeo "lo legislado en España con la carga y descarga, los intercambios de palés, las horas de espera... y un impulso importante para facilitar en la red europea suficientes y seguros aparcamientos vigilados y áreas decentes y adecuados para la higiene y confort de nuestros conductores".

MERCANCÍAS PELIGROSAS AL VOLANTE



ALBA TEJERA

Por si fueran pocos los retos a los que se enfrentan actualmente los transportistas por carretera tanto en el ámbito nacional como internacional -falta de conductores, crisis energética, renovación de flotas, etc.-, aquellos que se dedican al transporte de mercancías peligrosas, cisternas o carga farmacéutica se topan, además, con el reto de la especialización.

El concepto especialización comporta la aceptación de toda una serie de requisitos sine qua non, a través de los que los profesionales del sector se comprometen a cumplir normativas concretas, obtener certificaciones especializadas, realizar las inversiones necesarias y actuar bajo las buenas prácticas.

Como su nombre inicia, la principal peculiaridad para el transporte de mercancías peligrosas es el riesgo del manejo por su grado de peligrosidad. Se clasifica en nueve clases o tipos de mercancías de las cuales dependiendo de la cantidad a transportar puede estar prohibido su transporte o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas por el Acuerdo de transporte de Mercancías Peligrosas Por Carretera ADR.

"En el transporte de mercancías peligrosas no estamos transportando ni agua ni patatas, sino mercancías que pueden ocasionar daños a la salud, a la seguridad o en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. Estamos hablando de mercancías con peligros como explosivos, inflamables, tóxicos o corrosivos, entre otros",



"No debemos olvidarnos de que las sustancias infecciosas pueden ser materias peligrosas de alto riesgo, por lo que se ha de cumplir con los estándares más elevados de seguridad. Con los medicamentos de alto valor también"

Francesc J. Gómez
CEO de Biomedical y
presidente de ANSBIO

señala Cristina Nova, directora técnica de Fimed, firma que llega 25 años divulgando conocimiento en los sectores relacionados con las mercancías peligrosas, participando con asociaciones sectoriales, colegios profesionales y con la Administración.

Cabe tener en cuenta que cuando se habla de transporte de mercancías peligrosas la normativa no solo engloba el transporte, sino que también

regula y controla las actividades asociadas con estas mercancías de carga, descarga, embalado, expedición y llenado de cisternas.

FARMA Y BIOMÉDICA

Más concretamente, por tipologías, la carga farmacéutica requiere contar con un sistema de calidad robusto que implica principios de gestión de riesgo y su adecuada monitorización. Además, la seguridad de la carga es fundamental como también el control de la temperatura. "Hay que tener muy claro cuál es la temperatura óptima para su transporte bajo las condiciones establecidas por la certificación de Buenas Prácticas de Distribución (BPD/GDP)", detalla Elena Carreras, directora comercial de Cualde Logistics. Su empresa mueve alrededor de 8.000 servicios al mes; de los cuales el 20% es mercancía peligrosa y el 15% es mercancía para el sector farma. Desde que la empresa empezó su trayectoria en el 1952, "nos destacamos por mover mercancía peligrosa para un cliente importante de lubricantes y desde entonces hemos estado muy cerca de la industria química", explica Carreras.

El branch manager y responsable de Farma de Nippon Express en España, Giancarlo Devoto, reitera que la logística farmacéutica es más compleja que la logística de carga general: "El proceso es crítico ya que hay un paciente al final de la cadena de suministro, que se traduce en un impacto en su seguridad, por lo que el transporte no puede afectar la calidad e integridad de los productos". Aunque recibieron su certificación en GDP en enero de 2022 para sus instalaciones en Barcelona, Nippon Express, cuenta con una división especializada llamada NX-Pharma a nivel global. La carga farmacéutica, actualmente, representa más del 7% de la actividad de la compañía, que cuenta grandes expectativas de crecimiento.

Otro segmento sería la logística biomédica, subsector en el que está



La digitalización se ha convertido en un elemento clave para el transporte de mercancías peligrosas.



especializada Biomedical. Su actividad se centra en el transporte de dos tipos de mercancías: sustancias y materias biológicas infecciosas que se deben regir por la normativa de transporte de mercancías peligrosas ADR-IATA; y medicamentos como vacunas, fármacos para ensayos clínicos, radiofármacos, etc., cuyo transporte debe cumplir con las normativas de las Buenas Prácticas de Distribución de Medicamentos (GDPS). Francesc J. Gómez, CEO de Biomedical y presidente de ANSBIO, advierte en que al ser productos perecederos requieren de un servicio transporte directo, inmediato, exclusivo y con control de temperatura. “No debemos olvidarnos de que las sustancias infecciosas, pueden ser materias peligrosas de alto riesgo, por lo que se ha de cumplir con los estándares más elevados de seguridad. Estos estándares se han de cumplir también con los medicamentos de alto valor”, reitera Gómez.

Biomedical es uno de los socios fundadores de la Asociación Nacional



“En el transporte de mercancías peligrosas no estamos transportando ni agua ni patatas, sino mercancías que pueden ocasionar daños a la salud, en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. Estamos hablando de mercancías con peligros como explosivos, inflamables, tóxicos o corrosivos entre otros”

Cristina Nova
Directora técnica de Fimed

de Seguridad Biológica para la Cadena Logística (ANSBIO), organización pionera que trabaja para fomentar y estimular el cumplimiento de leyes relacionadas con la bioseguridad en la cadena logística. Su presidente advierte de la “necesidad” de que las empresas y profesionales de este sector tomen conciencia los peligros inherentes a la actividad y se responsabilicen adecuando los protocolos a la normativa, así como formando a todos los actores implicados y contando entre su plantilla con un consejero de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas. Para ello, detalla Francesc J. Gómez, es imprescindible: el cumplimiento legislativo de todos los actores y todos los ámbitos, la elaboración de un registro de transportistas autorizados para el transporte de materias infecciosas “semejante al registro de transportistas de material radiactivo” y disponer de un registro de fabricantes de embalajes que cumplan con las instrucciones de embalaje P-650, P-620 ADR-IATA.



Los errores en el etiquetado son una problemática habitual en el transporte de mercancías peligrosas.



La formación es un requisito indispensable para el transporte de mercancías. 

CONTROLES, FORMACIÓN E INTERMODALIDAD

ALBA TEJERA

Entre los principales problemas existentes para transportar mercancía peligrosa, Elena Carreras, directora comercial de Cualde Logistics, destaca: errores en la documentación, la organización de los vehículos dada la imposibilidad de remontar la mercancía en su interior, la segregación de productos y las estrictas condiciones de estiba y de manipulación que requiere a fin de evitar daños.

Asimismo, en lo referente a la mercancía farmacéutica, existen problemáticas como la dificultad de llegar a la temperatura requerida, -20°, dependiendo de la estación del año o la excursión de temperatura con intervalos fuera del rango establecido. Otro factor para tener en cuenta es el riesgo de contaminación del producto,

.....
Cuando se habla de transporte de mercancías peligrosas la normativa no solo engloba el transporte, sino que también regula y controla las actividades asociadas con estas mercancías de carga, descarga, embalado, expedición y llenado de cisternas

así como el control de su falsificación, por lo que resulta necesario revisar que el embalaje y las etiquetas sean correctas, sin signos de manipulación. Para evitar estas y otras problemáticas, resulta indispensable aparcarse en zonas seguras y sombreadas, a fin de no alterar la temperatura interior del producto.

Para hacer frente a dichas problemáticas en el transporte de la mercancía peligrosa, las empresas realizan controles internos a los chóferes para que tengan la documentación en regla y actualizada, controlan que los vehículos dispongan de los requisitos adecuados o que se disponga de la figura del Consejero de Seguridad y se pasen las auditorías e informe anuales.

Del mismo modo, para garantizar un correcto transporte de la carga farmacéutica, las compañías especializadas a tal fin recurren a la formación



Transportes portuarios considera deficiente la formación pública en materia de mercancías peligrosas. ↑

continúa tanto para GDP como para transportistas. Además del establecimiento de controles internos a transportistas y vehículos y de acuerdos técnicos con clientes y proveedores, entre otras medidas.

Cristina Nova, directora técnica de Fimed, considera que "sin duda" faltan herramientas de formación en la materia. "Se debería fomentar más y mejor la formación relacionada con las mercancías peligrosas por una cuestión de seguridad, tanto de las personas que directamente trabajan con ellas como del entorno", añade. Una opción, agrega Cristina Nova, sería "apostar por formaciones más didácticas que de verdad lleguen al personal implicado, de manera que no reciban la formación como un mero trámite, si no por aprender y poder trabajar de forma más segura".

Más concretamente, desde Transportes Portuarios, compañía especializada en el transporte de cisternas consideran que la formación ofrecida por parte de la administración pública es "más que deficiente", dado que "solo hacen una formación de almacenaje muy general", mientras que las empresas centran sus formaciones en base las certificaciones de calidad exigidas. "Para transporte de líquido alimentario GMP+ y SQAS para mercancías peligrosas/general", agrega Raúl



"Ante la falta de conductores y el incremento de precios hemos optado por invertir en el transporte multimodal. Combinamos camión, tren, camión, siendo el viaje más largo el realizado por tren. De este modo, logramos reducir la factura de diésel y, con menos conductores, se pueden realizar más transportes"

Raúl Bermúdez
Responsable de logística
del área de cisternas en
Transportes Portuarios

Bermúdez, responsable de logística del área de cisternas en Transportes Portuarios.

Asimismo, desde Nippon Express trabajan para establecer una "estrecha relación" con los clientes farmacéuticos y tener un "conocimiento claro de sus necesidades y expectativas", a fin de comprender el producto y el impacto en la vida de los pacientes. "Es la clave para poder brindar un servicio personalizado y de alta calidad a los clientes", asegura Giancarlo Devoto, branch manager y responsable de Farma de Nippon Express en España.

Por lo que respecta a la logística biomédica, Francesc J. Gómez, CEO de Biomedical, apunta al desconocimiento de su peligrosidad y de las certificaciones necesarias, así como a la falta de especialización como principales problemáticas existentes. "También cabe destacar la falta de control de los clientes para cerciorar y exigir que las empresas contratadas cumplan con las normativas exigibles", agrega. Para ello, Biomedical está llevando a cabo una labor pedagógica y de sensibilización tanto a empresas privadas como a las instituciones, impartiendo formación en diferentes universidades. Además, la empresa ha desarrollado un nuevo servicio de consultoría y formación basado en un análisis de riesgos en el transporte de sustancias biológicas, "que permite detectar las deficiencias en las prácticas llevadas a cabo por parte de los expedidores y transportistas en relación con la logística de este tipo de materias", detalla.

La solución adoptada por Transportes Portuarios para hacer frente a la falta de conductores y el incremento de precios es invertir en el transporte multimodal. "Combinamos camión, tren, camión, siendo el viaje más largo el realizado por tren -explica Raúl Bermúdez-. De este modo, logramos reducir la factura de diésel y, con menos conductores, se pueden realizar más transportes".



Empresas logísticas reclaman ayuda a la administración. 

ESPERANDO A LA ADMINISTRACIÓN

ALBA TEJERA

A fin de prestar un buen servicio y de lograr una correcta manipulación de mercancías peligrosas que resulte eficiente tanto para empresas de transporte como para sus clientes, los profesionales del sector reclaman un mayor apoyo y más ayudas de la Administración.

Algo importante a tener en cuenta, señalan desde Fimed, es que hay varios modos de transporte de mercancías peligrosas: carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo. "Cada uno tiene su propia normativa relacionada con las mercancías peligrosas, por lo que habría que hacer mayor hincapié en la trazabilidad y seguimiento de los transportes multimodales para facilitar mejor la comunicación entre unos modos y otros de transporte", apunta Cristina Nova, directora técnica de Fimed.

• • • • •

El sector insiste en la necesidad de crear cursos de formación subvencionados en transporte multimodal para conductores de tráileres que incluyan el carnet de conducir, así como de invertir en infraestructuras

Además de reforzar la comunicación y a formación, destaca Nova, "sería necesario ampliar recursos en algunas plataformas informáticas que se llevan desarrollando desde hace años que facilitarían los trámites administrativos y darían acceso a una mayor información como es el caso de la plataforma que se está diseñando para que las empresas que contratan a una empresa puedan ver si la empresa con al que contratan cumple o no con la normativa y dispone de consejero de seguridad. Esta plataforma agilizaría por ejemplo el tema de la coordinación de actividades".

Asimismo, desde Cualde Logistics reclaman una serie de ayudas/subvenciones al sector "para potenciar que se invierta en este tipo de vehículos y que las flotas no queden obsoletas y se puedan ir renovando y actualizando con sistemas más eficientemente ener-



Transportes portuarios reclama ayudas a la Administración. ↑

géticos”, detalla Elena Carreras, directora comercial de Cualde Logistics.

Por su parte, desde Transportes Portuarios, insisten en la necesidad de crear cursos de formación subvencionados en transporte multimodal para conductores de tráileres que incluyan el carnet de conducir, así como de invertir en infraestructuras. “Necesitamos más estaciones de tren, así como líneas de tren que puedan transportar en un tiempo razonable y a precio competitivo los remolques cargados o contenedores”, reclama Raúl Bermúdez, responsable de logística del área de cisternas en la compañía.

Por otra parte, Bermúdez hace referencia al control de precios como una medida necesaria, con “más ayudas para instalación generalizada de placas fotovoltaicas para depender cada vez menos de combustibles fósiles para el precio de la electricidad y, en definitiva, mejorar servicio de transporte de mercancías por tren reduciendo precios y tiempo de tránsito”.

En cuanto a la logística biomédica, debido a la aparición de nuevas enfermedades emergentes (COVID-19, viruela de mono, etc.) Biomedical reclama a las administraciones públicas el despliegue de una campaña de sensibilización y formación para concienciar de la “necesidad imperiosa” de realizar la logística y el transporte de sustancias infecciosas y medicamentos

“de forma meticulosa y cumpliendo todos los requisitos y normativa”, evitando de esta forma la posible expansión de bacterias y virus.

Con todo, al branch manager y responsable de Farma de Nippon Express en España, Giancarlo Devoto, le gustaría ver una administración más involucrada en la mejora continua, así como celeridad en los procesos. “Sería muy interesante que la Administración creara una mesa redonda en donde estén todos los actores de esta cadena, para poder compartir problemáticas y potenciales soluciones”, propone Devoto.



“Me gustaría ver una administración más involucrada en la mejora continua, así como celeridad en los procesos. Sería muy interesante que la Administración creara una mesa redonda en donde estén todos los actores de esta cadena, para poder compartir problemáticas y potenciales soluciones”.

Giancarlo Devoto
Branch manager y
responsable de Farma de
Nippon Express en España



“Es necesario que las administraciones se impliquen y creen una serie de ayudas/subvenciones al sector para potenciar que se invierta en este tipo de vehículos y que las flotas no queden obsoletas y se puedan ir renovando y actualizando con sistemas más eficientemente energéticos”

Elena Carreras
Directora comercial de
Cualde Logistics



EL TRANSPORTE REFRIGERADO FRENTE A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

LEILA ESCRIHUELA

España ocupa un lugar importante en lo que a la producción y movimiento de mercancía perecedera, refrigerada y congeladas

se refiere. Según datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, España encabeza el ranking de las exportaciones de frutas y hortalizas en la Unión Europea y es, junto con China y Estados Unidos, de los tres

primeros exportadores mundiales. Con una balanza comercial que se presenta positiva, el transporte de este tipo de mercancías tiene un papel protagonista en este escenario. Tanto es así que Manuel Pérezcarro, secretario



El Mosca cuenta con una flota propia de 1.700 vehículos, que se suma a una capacidad de almacenaje de más 50.000 metros cuadrados de instalaciones. 

UN FUTURO RESILIENTE

Lluís Moll, gerente de Mascaró Morera define el escenario del futuro inmediato como "optimista, pero no fácil", ya que requerirá saber adaptarse a las reclamaciones del mercado, así como ofrecer y atender a sus demandas, como empresas de servicio. Respecto a las previsiones, Mascaró Morera prevé cerrar el año con un aumento del 25% en las ventas y crecer, de cara a 2023 un 10%.

Manuel Pérezcarro, secretario general de CETM Frigoríficos, indica: "Indudablemente, las empresas que se adapten más rápidamente a los nuevos retos, mediante la digitalización, el uso de energías alternativas, la formación o el aumento de dimensión, ya sea a través de la fusión o colaboración con otras empresas para poder ofrecer servicios distintos y de esta manera generar valor añadido que les permita alcanzar mayores umbrales de rentabilidad, podrán constituir nuevas oportunidades".

Por su parte, Juan Cutillas, international sales manager de El Mosca, explica que los retos de este subsector consisten en ser capaces de dar al cliente un servicio integral, siendo capaces de ofrecer a los clientes cualquier solución logística posible. "Desde El Mosca estamos trabajando en ofrecer este tipo de servicio a nuestros clientes gracias a nuestra flota de camiones, nuestra capacidad de almacenaje, tanto en frío como en refrigerado, y nuestros departamentos especialistas en aduanas y certificados".

De este modo, gracias a su estructura, "podemos ofrecer a los clientes un servicio puerta a puerta o puerta a puerta sin necesidad de intermediarios y con un control integral de toda la cadena logística, ofreciendo a nuestros clientes un servicio a medida de sus necesidades", asegura Cutillas.

El Mosca cuenta con una flota propia que supera los 1.700 vehículos, que se suma a una capacidad de almacenaje de más 50.000 metros cuadrados de instalaciones para todo tipo de mercancías con temperatura controlada, ya sea frigorífica o refrigerada.



"Existen diversas tipologías de productos y el transporte se tienen que adaptar a las necesidades y tratamiento que requiere cada uno de ellos"

Manuel Pérezcarro
Secretario general de
CETM Frigorífico

general de CETM Frigoríficos, lo define como el subsector "más importante, tras la carga general". "En España hay cerca de 60.000 vehículos frigoríficos de gran tonelaje para el transporte de larga distancia al que hay que sumar los vehículos más pequeños, ya sean pesados o ligeros que realizan distribución urbana", explica.

En este subsector, el de mayor peso específico es el transporte refrigerado de productos hortofrutícolas debido, fundamentalmente, a la exportación. Le sigue el transporte del resto de productos alimentarios, como carne y pescado y productos alimentarios congelados. Pero, además, recuerda Pérezcarro, existen otros productos que requieren de temperatura dirigida, como pueden ser ciertos productos farmacéuticos.

"Existen diversas tipologías de productos y el transporte se tienen que adaptar a las necesidades y tratamiento que requiere cada uno de ellos y de ahí puede derivarse una problemática distinta", afirma el secretario general de CETM Frigoríficos.



“A raíz de la ley de prohibición de descarga por parte de los chóferes los tiempos de espera han aumentado y nos condiciona el reparto posterior”

Lluís Moll
Gerente de Mascaró Morera

RETOS

Además de las problemáticas que presenta este subsector y que son compartidas por el transporte de mercancías por carretera en general, el transporte de mercancías perecederas, refrigeradas y congeladas está sujeto a circunstancias añadidas que pueden afectar a su actividad.

En este sentido, Manuel Pérezcarro señala que, actualmente, “en el transporte hortofrutícola, por cuestiones climatológicas, se retrasará bastante el inicio de la campaña de invierno y eso supone tener camiones parados más tiempo, lo que puede ocasionar pérdidas cuantiosas”. La escasez de agua y las limitaciones de los trasvases puede provocar una reducción de la producción, “lo que igualmente afectaría a este sector de manera muy negativa”, añade.

A medio y largo plazo, prosigue, “nos esperan unos retos importantes, el principal, la adaptación del sector a las nuevas políticas para la transición energética que nos plantean interrogantes que hacen difícil hacer proyecciones a futuro”.



Una cadena del frío eficiente depende de numerosos factores, como contar con la tecnología adecuada. 

GARANTIZAR LA CADENA DE FRÍO

Para conseguir una cadena logística del frío eficiente y no romper este ciclo, además de resolver los retos pendientes de este sector, existen diferentes factores que deben tenerse en cuenta en esta actividad.

Por una parte, la coordinación entre los actores que intervienen en esta cadena, de principio a fin, es clave. Para ello, además de una comunicación directa y fluida entre las partes, puede proporcionarse el tracking al cliente para que, así, esté preparado cuando llegue la mercancía.

En alguna ocasión puede darse la situación de que, por cuestiones ajenas a la propia actividad del transporte, la mercancía se enfrente a cambios de temperatura, por lo que disponer de una tecnología adecuada que envíe alertas inmediatas en estos casos puede marcar la diferencia del servicio para actuar de manera rápida.

Y, en tercer lugar, es deseable contar con una organización de las rutas eficiente. Conocer el tiempo de la ruta, el itinerario, la situación del tráfico o posibles incidencias que puedan afectar al transporte de esta mercancía.

TIEMPOS DE ESPERA, CONDUCTORES, PALÉS

Por su parte, Lluís Moll, gerente de Mascaró Morera, compañía especialista en grupaje frigorífico, destaca los tiempos de espera que, “a raíz de la ley de prohibición de descarga por parte de los chóferes han aumentado y nos condiciona el reparto posterior”. A ello se suma “la falta de vehículos y los precios de estos cuando salen a la venta, que llegan a superar el 30% de un año a otro”.

Moll explica que la solución pasa por “quien crea el problema”. “En el caso de la falta de conductores, las empresas tenemos que hacer un esfuerzo y subir los sueldos para equilibrar la situación”, afirma el gerente de Mascaró Morera, quien lamenta la escasez de conductores, aun teniendo un 15% de paro en España.

En este sentido, el problema que se añade y que afecta especialmente al transporte frigorífico de larga distancia



Mascaró Morera prevé cerrar el año con un aumento del 25% en las ventas. 

es el intercambio de palés. “Esta práctica, que debería desterrarse por los enormes perjuicios que debe soportar, no solo la empresa, sino especialmente el conductor, y la dudosa seguridad higiénica que puede trasladarse a los productos transportados, creemos que podrá paliarse sensiblemente con la prohibición por parte del conductor de intervenir en las operaciones de carga y descarga”, defiende Manuel Pérezcarro, quien recuerda que “debemos conseguir que dicha práctica sea prohibida a nivel de la Unión Europea”.

PESOS Y DIMENSIONES

En cuanto a las masas y dimensiones, prosigue Pérezcarro, “hay que tener en cuenta que un vehículo frigorífico transporta en un 50% de los viajes, o más, mercancías que no requieren temperatura controlada así que, aunque se hiciera una excepción para la aplicación de cualquier cambio para el transporte frigorífico, produciría unos efectos indeseables, ya que haría la flota frigorífica menos competitiva en el transporte de otros productos que no requieren temperatura controlada”. Por lo tanto, en todo caso, “si se autoriza este cambio de dimensiones, tendría que ser solo para actividades muy concretas, nunca para la carga general”.

15.400



MILLONES DE EUROS. El valor de la producción hortofrutícola registró los 15.400 millones de euros en 2021, según el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cifra superior al de las campañas anteriores. Según datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, España encabeza el ranking de las exportaciones de frutas y hortalizas en la Unión Europea.

que requiere especial atención en no romper la cadena del frío, trasladan a sus asociaciones cuestiones que atañen a todo el sector en general. Para Lluís Moll, en este entramado, lo más importante es “tener la capacidad de adaptarnos a un mercado en constante cambio y saber leerlo”.

Depende la especialidad de la actividad y tipo de mercancía transportada, cada uno con sus peculiaridades, el sector se enfrenta a diferentes obstáculos, como climatología, el agua, itinerarios, tiempos de espera, etcétera. Pero en general, “los problemas que nos trasladan las empresas son los mismos que el resto de las empresas de transporte”, asegura Pérezcarro, quien destaca, la posible modificación de los pesos y dimensiones de los vehículos, sobre todo el de las empresas que realizan transporte internacional, “ya que un cambio en la masa máxima autorizada o en la altura les perjudicaría enormemente”.

“Los principales problemas son el elevado coste del combustible, la escasez de conductores profesionales y el encarecimiento de la energía (gas, electricidad) necesarios en la logística de almacenes de productos que requieren frío para su mantenimiento”, concluye el secretario general de CETM Frigoríficos.

ADAPTACIÓN

A pesar de los retos que ya afronta de por sí este subsector del transporte por carretera, las empresas dedicadas a mover este tipo de mercancía sensible,



PORTAVEHÍCULOS: ANTE EL RETO DEL ABANDONO Y LA ESCASEZ DE VEHÍCULOS

El mercado ha sido especialmente duro con las empresas del subsector del portavehículos. 

LOLI DOLZ

El subsector del transporte de portavehículos está sumido en un momento complicado porque, “sin duda es el que más está sufriendo de las distintas especialidades de transporte porque hemos enlazado tres crisis consecutivas”, explica a Diario del Puerto Publicaciones el presidente de CETM Porta-

vehículos y Logística de Automoción, Pedro Ruiz.

La primera crisis fue con la COVID, “cuando sufrimos paralizaciones totales de nuestra actividad durante mucho tiempo”. Después llegó la falta de semiconductores que frenó la fabricación de vehículos a nivel mundial y, por último, la crisis derivada de la invasión de Rusia a Ucrania “que nos ha traído aumento de costes y más

paradas intermitentes de fábricas que están siendo nefastas para nuestra economía provocando pérdidas importantísimas a nuestro tejido empresarial y una estampida de conductores hacia otras actividades que pueden ofrecer un trabajo más regular”, detalla Ruiz.

Todo esto ha provocado la pérdida de mucha capacidad de transporte “que ya está teniendo su efecto, pero que será devastadora cuando se recupere



El sector necesita mayor implicación del Gobierno ante su compleja realidad. ↑

ESPERANDO LA IMPLICACIÓN DEL GOBIERNO

La pregunta es sencilla, el segmento de los portavehículos, ¿está valorado por la Administración? ¿Se atienden sus necesidades? Pues no.

El presidente de CETM Portavehículos y Logística de Automoción, Pedro Ruiz, indica que el transporte por carretera, en general, ha sido siempre un sector poco valorado por la Administración "que solo se acuerda de él cuando lo necesita porque, por ejemplo, hay una pandemia mundial o cuando para. El transporte de vehículos no es una excepción a esta situación de descuido. Todo el sector necesita mayor implicación del Gobierno con nuestras necesidades al margen de modas y cuestiones electoralistas porque solo de la mano de un transporte de mercancías eficaz y solvente, que garantice el funcionamiento de la economía, lograremos superar esta crisis".

"El objetivo sería ajustar la legislación para que se pague lo que corresponde y que haya un crecimiento ordenado y sostenible del subsector- agrega el presidente de Transportave, José Manuel Peña-. Nos hemos reunido con Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre. Les hemos entregado un dossier sobre este peculiar subsector y nuestras necesidades, pero poco más".

un nivel normal de actividad", añade el presidente de CETM Portavehículos.

En los mismos términos se manifiesta José Manuel Peña, presidente de Transportave, quien subraya que "el principal reto del subsector es la supervivencia. Estamos buscando todas las fórmulas para sujetar a los profesionales en el sector y luego crecer de una manera ordenada, pero la realidad es la que es".

"Cuando faltaban los semiconductores- recuerda Peña - la actividad se redujo mucho, así que muchos de los transportistas se buscaron la vida y

encontraron trabajo en otros sectores, con un riesgo menor y más cómodos. Por eso, ahora se están dedicando a eso. En consecuencia, el 25% de la flota que existía hace cuatro años ha desaparecido. Faltan vehículos y es muy complicado retener al conductor".

LAS CIFRAS

Valorar el impacto de las circunstancias mencionadas en un subsector que no puede contabilizar la flota que la integra porque los vehículos no tienen un censo nacional es complicado. "Es difícil dar números concre-



"El mercado ha sido especialmente duro con nuestras empresas, cuyas necesidades, salvo excepciones, no han sido entendidas por parte de nuestros clientes que han aprovechado su posición de dominio para establecer una política de precios y exigencias muy cortoplacista"

Pedro Ruiz
Presidente de CETM
Portavehículos y Logística
de Automoción



"Ha habido una reducción muy importante de la flota disponible y, como consecuencia, una falta de capacidad que ya está causando bloqueos en puertos, fábricas y campos. Además, esto no hará más que ir a peor porque la demanda tendrá que crecer en algún momento no muy lejano y no va a haber manera alguna de atenderla", alerta el presidente de CETM Portavehículos



“El principal reto del subsector es la supervivencia. Estamos buscando todas las fórmulas para sujetar a los profesionales en el sector y luego crecer de una manera ordenada, pero la realidad es la que es”

José Manuel Peña
Presidente de Transportave

tos, ya que no existe una manera de diferenciar por la matrícula cuántos vehículos hay de cada especialidad. Lo que sí puedo garantizar es que la CETM Portavehículos y Logística de Automoción integra prácticamente a la totalidad de las empresas españolas que mantienen contratos directos con fabricantes de vehículos y grandes clientes. Estas empresas controlan más del 80% de la flota actual de Portavehículos en España, y se dedican, además, a otras actividades relacionadas con esta actividad como almacenaje de vehículos, inspección y reparación de daños, control de calidad, gestión de expediciones, etc.”, subraya Pedro Ruiz.

Por su parte, Transportave señala que la flota actual de este tipo de vehículos registrada por ellos es de unos 2.500/2.600 en España. Mientras que en el año 2019 ese montante alcanzaba los 3.200/3.300 vehículos en España. “El año que más vehículos estuvieron

trabajando en este subsector se alcanzaron los 3.500. Ahora hay un 25/28% menos de vehículos. Cuando la actividad regrese a la normalidad va a haber muchos problemas”, asevera el presidente de la asociación profesional que representa los intereses de pequeñas empresas y transportistas autónomos de este subsector, que suponen “alrededor del 45% de la flota de camiones del país”.

DETERIORO DE LA ACTIVIDAD

Pero ¿por qué hay cada vez menos vehículos y conductores? “Desde hace un par de años venimos



Es muy difícil hacer previsiones en el entorno económico actual, pero los portavehículos esperan un inicio de año bueno. 

INCERTIDUMBRE A PESAR DE CONTAR CON VOLUMEN DE TRABAJO

La falta de oferta de transporte que se vive actualmente en el subsector del portavehículos está permitiendo a las empresas y operadores mejorar sus cuentas de resultados. “Esperamos poder alcanzar números negros, por primera vez en varios años, al final del ejercicio, pero esto no nos tranquiliza, ya que nuestro negocio no se fundamenta en el oportunismo del momento, sino en la sostenibilidad y la rentabilidad a largo plazo”, opina Pedro Ruiz, presidente de CETM Portavehículos y Logística de Automoción.

José Manuel Peña, presidente de Transportave, comparte la opinión. “2022 está yendo bien porque la producción ha aumentado y la demanda va a ser la misma que la oferta disponible. Pero 2023... ahí ya no lo sabemos”.

“Es muy difícil hacer previsiones en el entorno económico actual, pero esperamos un primer semestre de 2023 razonablemente bueno y un segundo semestre incierto”, concluye Ruiz.

avisando del importante deterioro que está sufriendo nuestra especialidad de transporte. El mercado ha sido especialmente duro con nuestras empresas, cuyas necesidades, salvo excepciones, no han sido entendidas por parte de nuestros clientes que han aprovechado su posición de dominio para establecer una política de precios y exigencias muy cortoplacista. Esto ha provocado, como ya decía antes, una reducción muy importante de la flota disponible y, como consecuencia, una falta de capacidad que ya está causando bloqueos en puertos, fábricas y campos.



El transporte es una actividad indispensable para el funcionamiento de la sociedad, pero la ciudadanía no sabe valorarlo. ↑

CON LA URGENCIA DE HACERSE VISIBLES

Las patronales confirman que el sector del transporte sigue siendo uno de los grandes desconocidos de la sociedad a pesar de su relevancia e impacto.

"El transporte es una actividad indispensable para el correcto funcionamiento de la sociedad, el comercio y la industria. A pesar de que la pandemia nos ha hecho más visibles y la percepción social sobre nosotros ha mejorado, todavía existe mucho desconocimiento sobre el trabajo que desarrollamos y el esfuerzo diario de todos nuestros profesionales", reconoce Pedro Ruiz, presidente de CETM Portavehículos y Logística de Automoción.

"Estoy convencido de que mucha gente joven no conoce las oportunidades que brinda nuestro sector y las condiciones tan interesantes que ofrece. Deberíamos invertir en campañas que las hicieran visibles, sobre todo teniendo en cuenta el exceso de paro juvenil que existe en nuestro país", subraya Pedro Ruiz.

Sobre este punto, José Manuel Peña, presidente de Transportave, opina que hay que hacer un esfuerzo para que la sociedad vea el sector más atractivo. "No se motiva a las personas solo a nivel económico, tiene que haber un valor personal y un buen trato para que la profesión sea atractiva. Hay que legislar a favor del conductor porque, a veces, este sector es muy severo y lo mejor es irse. Hay que hacer una actividad más digna".

Además, esto no hará más que ir a peor porque la demanda tendrá que crecer en algún momento no muy lejano y no va a haber manera alguna de atenderla", alerta el presidente de CETM Portavehículos.

Sobre este punto, Transportave insiste en que la mayoría de los portavehículos son de autónomos, microempresas y pymes (que la mayor parte trabajan para operadores más grandes) y que lo que ha complicado mucho el tema es la nueva normativa. "Tenemos

que negociar con los operadores logísticos más relevantes para ver cómo se realizan las tareas de carga y descarga tras la normativa porque ésta habla de excepciones, en las que se incluye este subsector, y habrá que remunerar aparte esta actividad", opina José Manuel Peña.

Según Peña, actualmente hay una gran diferencia entre los grandes operadores, los conductores autónomos de este subsector, en relación con otros transportes. "La carga y descarga y la

manipulación necesaria son caras. Hay que revisar que no haya daños, que le falte algo al vehículo -precisa Peña- y corremos con las franquicias de los seguros que son bastante elevadas si hay algún desperfecto. Por eso muchos transportistas están abandonando el subsector. Es más sencillo (y más barato) hacer otro tipo de trabajo".

SOLUCIÓN 1: RESPONSABILIDAD Y SEGURIDAD

Preguntados por la solución ante este escenario, Pedro Ruiz cree que los clientes de las empresas de CETM se están empezando a dar cuenta de la importancia del transporte y la logística en su cadena de valor, "y están viviendo situaciones que nunca pensaron que podrían llegar a ver. ¿Cuál es la solución? En mi opinión, la única solución posible está en mirar al futuro con responsabilidad y proporcionar seguridad a sus proveedores de transporte para que podamos comprometer inversiones y atraer profesionales a la carretera".

Es más, destaca el presidente de CETM Portavehículos, "los tiempos que corren son tremendamente inciertos y después de lo pasado en los últimos años no tenemos margen de error. Necesitamos compromiso a largo plazo y garantía de rentabilidad. En caso contrario, los problemas de capacidad serán mayores cada mes que pase y las consecuencias, para todo el sector de la automoción, catastróficas".

SOLUCIÓN 2: REVISAR EL DIFERENCIAL ECONÓMICO

Por su parte, Transportave intenta solucionar el problema hablando con los grandes operadores, "porque hay que estabilizar el subsector y hay que revisar el diferencial económico porque cambiarse a trabajar a otro subsector no es complicado".

Ante su silencio, la asociación ha dado un paso más y ha convocado paros de actividad para el mes de noviembre. Esta medida de presión ya



Durante los últimos años, ha habido una reducción muy importante de la flota disponible y, como consecuencia, se ha reducido la capacidad de servicio. 

se vivió los pasados meses de marzo y abril cuando los portavehículos representados por Transportave pararon ocasionando un impacto considerable en la actividad de los puertos y los concesionarios.

José Manuel Peña denuncia que los grandes operadores logísticos para los que este subsector trabaja se niegan a dar soluciones a la falta de rentabilidad del negocio. “Ni CETM ni los operadores logísticos han tenido a bien un diálogo con nosotros. No entendemos cuál es el motivo. Tienen que entender que cuando una pyme o un autónomo hace una inversión tan importante como puede ser un portavehículos y el conductor (que la formación también es cara) la actividad tiene que ser rentable, como mínimo tiene que ser igual de rentable que el resto de sus subsectores”, explica el presidente de Transportave.

Peña es consciente de que algunos operadores sí que han negociado “pero la mayoría no han respondido”. Por



“La única solución posible está en mirar al futuro con responsabilidad y proporcionar seguridad a sus proveedores de transporte para que podamos comprometer inversiones y atraer profesionales a la carretera”, opina el presidente de CETM Portavehículos

ello, la asociación reitera que llevan advirtiendo del problema desde hace mucho tiempo y que la convocatoria de paros indefinidos es consecuencia del silencio recibido.

“Hay una legislación y los operadores le dan la vuelta lo que ha deteriorado la actividad. Los grandes operadores van a base de subastas, lo que hace complicado que el sector sea competitivo. No se puede trabajar por debajo de costes”, clama Peña.

“Cuando tuvimos que parar en marzo de 2020 y luego también por la falta de semiconductores, hubo un maltrato claro contra nosotros. Hubo una falta de atención a los subcontratados que ahora se está pagando”, destaca el presidente de Transportave.

Sobre el paro de Transportave, desde la CETM Portavehículos y Logística de Automoción “no apoyamos ningún tipo de paro, ya que, en nuestra opinión, no tendría ningún efecto positivo para nadie, y tampoco para los socios de Transportave”.

EXCEPCIONALIDAD VS BUROCRACIA



JAIME PINEDO

El transporte por carretera de piezas pesadas y extradimensionadas constituye una parte esencial de la cadena logística en la industria del project cargo para el

movimiento de una gran variedad de mercancías, desde palas de aerogeneradores o vigas de puentes, hasta cargas indivisibles excepcionalmente grandes y pesadas, como casas prefabricadas, transformadores eléctricos o reactores petroquímicos.

Por ello, las empresas de transporte especial tienden a trabajar principalmente en los sectores de energías renovables, ingeniería civil e infraestructura, petróleo y gas, industria pesada y generación de energía, utilizando vehículos que recorren a

Los cambios en las reglas y los procedimientos varían de un país a otro, y a veces incluso de una región a otra. ⬇



menudo largas distancias, en muchos casos atravesando fronteras, por lo que al no cumplir con los requisitos legales europeos generales sobre pesos y dimensiones de los vehículos, necesitan una exención o permiso previo a la realización de una operación de

transporte especial por carretera. Las autoridades correspondientes deben verificar que las estructuras de los puentes, de la ruta prevista, permiten el paso de los vehículos y que las carreteras sean apropiadas para el tamaño de la carga que se mueve.

En ausencia de una armonización europea, el transporte especial internacional se enfrenta a una gran variedad y complejidad de normas y procedimientos antes de poder obtener un permiso de transporte especial

Actualmente, en ausencia de una armonización europea, los transportistas internacionales se enfrentan a una gran variedad y complejidad de normas y procedimientos antes de poder obtener un permiso de transporte especial. Estas reglas y procedimientos unificados podrían cubrir aspectos como las escoltas de los vehículos; franjas horarias permitidas y velocidades autorizadas; requisitos de iluminación; documentos informativos del vehículo y formularios de solicitud de transporte especial por carretera.

REGULACIÓN CAMBIANTE

Los cambios en las reglas y los procedimientos varían de un país a otro, y a veces incluso de una región a otra, lo que a menudo genera demoras y dificultades para que los transportistas realicen los necesi-





El sector demanda estándares armonizados para los transportes especiales en todos los estados miembros de la UE. ↑

rios cálculos de costos o cumplan con sus obligaciones contractuales con cargadores y clientes. El sector del transporte especial siente a menudo

que los líderes políticos no toman en serio sus preocupaciones, ya sea en los gobiernos nacionales o en la Comisión Europea en Bruselas. A

pesar de la importancia de su labor para el bienestar de la sociedad, el sector lucha por ser escuchado. Es, ciertamente, una industria pequeña. Los transportes especiales representan alrededor del 2,5% de todos los movimientos de transporte de mercancías, pero en términos de impacto económico y social, están muy por encima de este porcentaje ya que sin transporte especial no se podrían construir aerogeneradores, centrales eléctricas, instalaciones industriales o infraestructuras de transporte.

Sin embargo, matiza el sector que tal vez esta percepción esté comenzando a cambiar ya que tanto las empresas como los políticos han interiorizado la necesidad de reducir la huella ambiental y mejorar el desempeño económico del sector del transporte por carretera.



La Asociación Europea de Transportes Excepcionales en Carretera y Grúas Móviles (ESTA) ha venido denunciado largo tiempo el exceso y la innecesariedad de muchas regulaciones nacionales sobre transportes especiales, que las autoridades correspondientes han utilizado a menudo "con fines proteccionistas".

PERMISOS ONLINE

"Durante años, hemos pedido a la Comisión Europea que haga cumplir unos estándares armonizados para los transportes especiales en todos sus estados miembros, por lo que apoyamos firmemente los recientes movimientos de la Comisión Europea para revisar la directiva que regula los pesos y dimensiones de los vehículos comerciales y esperamos poder aprovechar al máximo las oportunidades que esto presenta", comenta Ton Klijn, director de ESTA, quien dice que, a pesar de parecer un problema puramente técnico, "si se manejan correctamente, los cambios considerados en la Directiva 96/53 podrían cambiar las reglas de juego".

La Asociación Europea de Transportes Excepcionales en Carretera y Grúas Móviles ha solicitado a la Comisión Europea que garantice que las reformas aprovechen las tecnologías de la información y la comunicación para garantizar el cumplimiento de los permisos nacionales y las limitaciones de acceso por carretera. La experiencia dice que, en otras partes del mundo, en particular, Estados Unidos y Australia, la introducción de sistemas de permisos online diseñados de manera efectiva lleva a un aumento en el número de solicitudes de permisos de transporte y, al mismo tiempo, reduce los costos de las autoridades emisoras, además de una reducción notable en el número de incidentes de daños a la infraestructura.

"Nada de esto es innovador, ya que estos sistemas ya están en uso en

El tiempo de obtención de una autorización especial se ha reducido de 90 a 30 días. 



SE AGILIZA LA EMISIÓN DE INFORMES PARA LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTES ESPECIALES

El pasado mes de julio, la Asociación de Cargadores de España (ACE), acompañada por la Asociación de Empresas de Transporte Especial (ASTRAE) y por la patronal eólica AEE, se reunió con el secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, con el objetivo de encontrar soluciones a los retrasos e inconvenientes surgidos en la emisión de los informes necesarios para la tramitación de autorizaciones de transporte especial. La problemática tenía su origen en la exigencia de acreditar lo que se conoce como "inviabilidad de modo"; es decir, la imposibilidad de realizar el transporte por otros medios alternativos a la carretera.

Se necesitaba una solución urgente porque esta situación estaba teniendo especial incidencia en algunos sectores estratégicos, como el sector eólico, retrasando la construcción de nuevos parques eólicos e impidiendo el cumplimiento de los objetivos de generación de energías renovables marcados por España.

DE 90 A 30 DÍAS

La Dirección General de Infraestructuras es competente para establecer normativa destinada a reducir el impacto del tráfico sobre los viales, pero esa normativa debe desarrollarse teniendo en cuenta las particularidades del transporte, las características de los diferentes modos y la libertad de elección de modo que tiene el cargador. También debe asegurarse la colaboración con las otras administraciones implicadas, que en este caso son la DGT y las CC.AA. Es precisamente la excepcionalidad del transporte especial, lo que debe llevar a abordar su regulación con una visión más amplia y flexible. La baja cuota ferroviaria del transporte de mercancías no se va a solucionar poniendo obstáculos al transporte por carretera.

El resultado de la reunión fue muy satisfactorio, según ACE, que ha podido comprobar que se han agilizado los informes y se han reducido los plazos de concesión de las autorizaciones.

A su juicio, también se ha incrementado la coordinación entre MITMA y DGT, de tal manera que ciertos requisitos adicionales han pasado a ser recomendaciones, que pueden ser incorporadas por DGT sin necesidad de tramitar una nueva autorización.

Si hace apenas tres meses la obtención de una autorización especial podía alargarse 90 días, actualmente se completa en aproximadamente 30 días.

ACE ha anunciado su intención de seguir trabajando para conseguir una solución definitiva, que pasaría por eliminar el requisito de acreditación de la "inviabilidad de otros modos de transporte", y avanzar hacia esquemas en los que, para un mismo tipo de carga, con el mismo tipo de transporte y para el mismo recorrido, no haya que solicitar permisos individuales.





El sector de las energías renovables es un gran demandante de servicios de transporte especial. 

otras partes del mundo, pero la única razón por la que no los usamos en Europa es por las barreras regulatorias a nivel nacional", dice Ton Klijn.

ESCUCHAR AL SECTOR

Pero si las recientes comunicaciones de Bruselas son motivo para un prudente optimismo, las noticias de Francia y Alemania no son tan buenas y contienen una importante lección. "En Francia vemos ya un rechazo a transportes de más de 120 toneladas GVW en 11 departamentos, además de una denegación directa de tránsito para el transporte especial en varias regiones bajo el argumento del mal estado de la infraestructura de la red viaria, mientras en Alemania las autoridades introdujeron por última vez un nuevo sistema de permisos online llamado VEMAGS", apunta el director de ESTA.

ESTA reclama que, en lugar de actuar unilateralmente, las autoridades deben consultar al sector del



Las autoridades deben consultar al sector del transporte especial y otras organizaciones europeas e internacionales

transporte especial y otras organizaciones europeas e internacionales. "Necesitamos una normativa que sea, en la medida de lo posible, la misma en todos los estados europeos porque ello nos haría más eficien-

tes, reduciría costes y mejoraría la seguridad, al tiempo que ayudaría a reducir el impacto ambiental", dice su director.

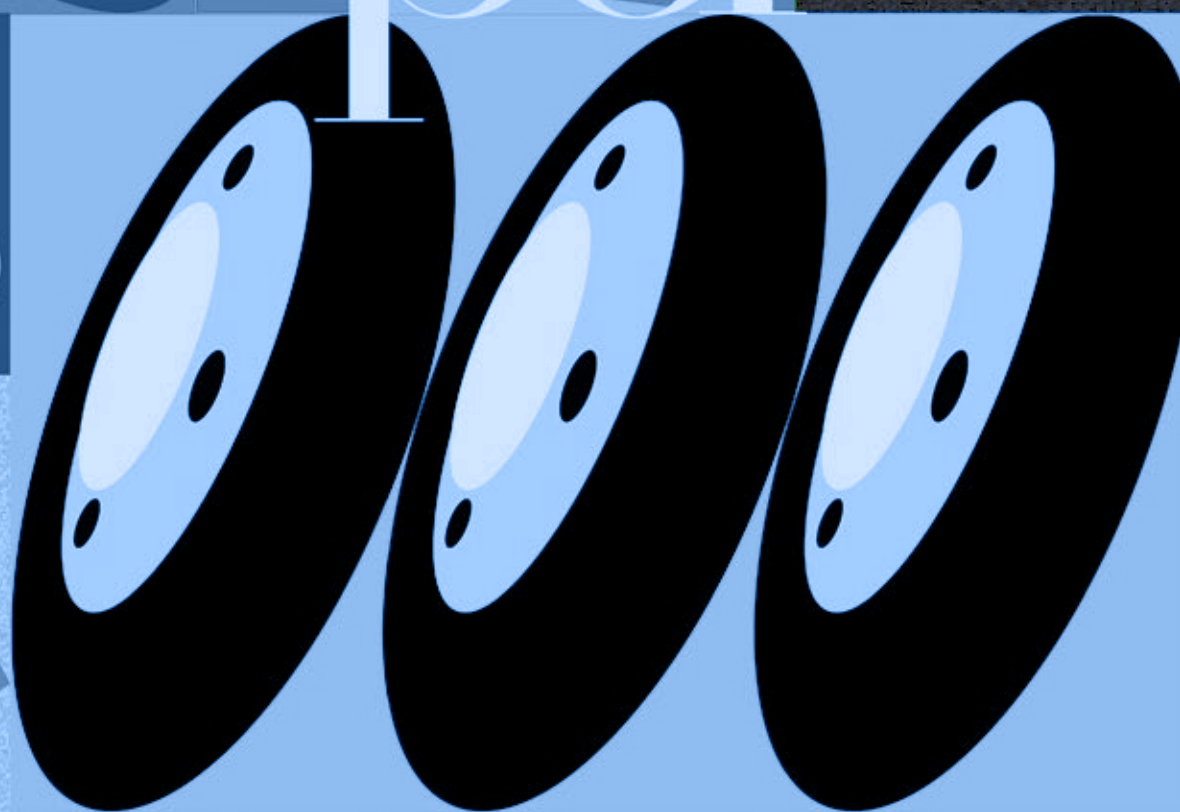
"Cuando todas las cuestiones anteriores se combinan con la gama de reformas que ya se están introduciendo a través del Paquete de Movilidad y las iniciativas verdes de la Comisión Europea, queda claro que el transporte especial en Europa se enfrenta a su propia revolución industrial. Por el lado positivo, vemos que las necesidades y opiniones del sector del transporte pesado y especial por fin se toman más en serio; sin embargo, existe una necesidad clara y urgente de consultas detalladas y de una coordinación adecuada si queremos realizar las mejoras de una manera y dentro de unos tiempos que el sector del transporte pueda manejar. El cambio es esencial y está llegando, nos guste o no. Pero es crucial saber cómo se manejará ese cambio", finaliza Ton Klijn.

trans

SELECCIÓN
NÓIC3ETES

por

tis



30
AÑOS

Diario

del Puerto
PUBLICACIONES 2022

tas



Aduanas Ginjaume, S.A.



CENTRAL:
Puig i Xoriguer, 17, P.B.
08004 Barcelona

Ctra. Sabadell a Granollers, Km. 10'6
08115 Lliça de Vall, Barcelona

MARC GINJAUME
DIRECTOR

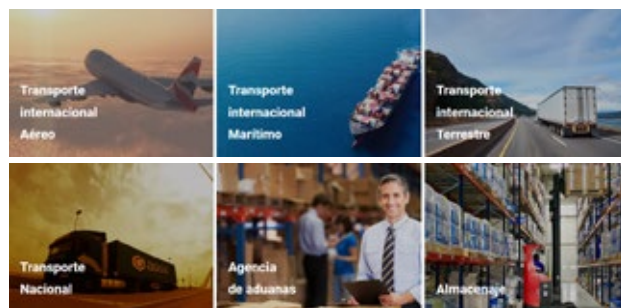
ACTIVIDAD

Nuestra larga experiencia, nuestra completa red de corresponsales y las buenas relaciones con las Compañías Aéreas, Marítimas y Terrestres, nos permiten asegurarnos tarifas competitivas y la asignación de espacio, incluso en la temporada alta, para entregar las mercancías transportadas de forma puntual y segura.

En Agsa - Aduanas Ginjaume S.A., encontrará siempre a su mejor aliado a la hora de transportar sus productos hasta cualquier parte del planeta. Servicios:

Agencia de Aduanas: Como Operadores Económicos Autorizados (OEA) ofrecemos un servicio de consultoría y gestión de todos los trámites aduaneros para cualquier expedición, tanto de importación como de exportación.

Almacenaje y Distribución: Ofrecemos un amplio servicio logístico. Haciéndonos cargo de todo el proceso de envío hasta su destino, mediante una gestión eficiente tanto del almacenamiento como de la distribución.



Transporte Internacional por Mar, Aire y Tierra: Realizamos envíos de mercancías en todo el mundo, por tierra, mar y aire. Diseñamos soluciones de transporte para dotar de agilidad a la cadena de suministro global de nuestros clientes, teniendo presencia en los principales puertos y aeropuertos gracias a nuestra red global.



Autoprima Levante



Av. Comarques del País Valencia, 239
46930 Quart de Poblet - Valencia
Tel. 960 660 428
jam@grupoautoprima.es
www.grupoautoprima.es

JOSE ANDRÉS MONEDERO
CEO DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Grupo Autoprima, referente en la zona Centro Levante

En Grupo Autoprima, ponemos a tu disposición toda clase de servicios de postventa en manos de los mejores especialistas para tu camión, Autobús Mercedes-Benz, Setra, FUSO y UNIMOG. Encuéntranos en Castellón en Avinguda Castell Vell, 194, y ahora con 2 centros en Valencia Quart de Poblet, Avinguda Comarques del País Valencià, 239. También, contamos con otros 2 centros para vehículos industriales ubicados en Motilla del Palancar (Cuenca) y Albacete.

Marcando referencia con 6 sedes repartidas en la zona Centro Levante, el modelo de negocio del Grupo Autoprima se divide en 2 áreas principales: por un lado, los Concesionarios Oficiales de Mercedes-Benz, dedicados a la venta de todo tipo de vehículos como turismo, ligeros y vehículos industriales; de los cuales destacar UNIMOG, siendo el Grupo Autoprima el único Concesionario Oficial de España. Y por otro lado, los Talleres Oficiales de Mercedes-Benz, centrados en la postventa para toda la gama de productos de Mercedes-Benz. Con sede principal en Motilla del Palancar (Cuenca), y que cuenta con las demás sedes situadas en Albacete, Cuenca, Castellón y ahora con 2 sedes en Quart de Poblet, en Valencia.



Te esperamos a ti y a tu camión, en tu Taller Autorizado Autoprima Levante Mercedes-Benz más cercano.



Agunsa Europa



Camino Canal 91,
R.C.N. de Valencia
Local T28 y 29
46024 Valencia
Tel. +34 963 259 758
www.agunsa.com

VICENTE ALFONSO GARCIA
DIRECTOR DIVISIÓN TRANSPORTE

ACTIVIDAD

Hoy en día la labor de Agunsa Europa se consiste en ofrecer el servicio de logística integral a sus clientes. Con un origen cimentado desde el agenciamiento marítimo, hemos conseguido desarrollar el "door to door" dando así cabida a todas las necesidades del transporte dentro de una misma seña, Agunsa.

Como División de Transporte Terrestre contamos con la colaboración de algo más de 150 vehículos pesados que nos permiten entregar/recoger mercancía desde/hasta los principales puertos del Mediterráneo. Además de contar, desde el mismo departamento, con una sección de transporte convencional que nos ofrece la opción de entregas nacionales e internacionales en función de las necesidades.

Pero no termina aquí el compromiso de Agunsa para con sus clientes. Y no nos conformamos con dar salida a grandes volúmenes en contenedores marítimos o bien grandes cargas en camiones completos. Gracias al grupo de empresas que componen Agunsa, contamos con una extensa red de distribución y almacenaje que nos da la posibilidad de la más pormenorizada de las entregas.





Avanza Logistics



Valencia: 961108875
Barcelona: 932230712
Madrid: 916708972

Zaragoza: 976113234
Algeciras: 976113234
Bilbao: 976113234

info@avanzalogistics.com
www.avanzalogistics.com

RICHARD DEAVILLE
GERENTE

ACTIVIDAD

Avanza Logistics se especializa en el transporte terrestre del contenedor marítimo tanto en camión como por ferrocarril.

Con delegaciones en Valencia, Madrid, Barcelona, Zaragoza, Algeciras, Bilbao y Lisboa cubre la península ibérica ofreciendo una atención personalizada y directa.

Una amplia flota de camiones en distintas provincias permite ofrecer diversos servicios adaptándose a las necesidades del cliente en cada momento, aportando flexibilidad y soluciones reales.

Su propio departamento de IT permite integraciones informáticas con nuestros clientes y proveedores, opciones de trazabilidad y comunicación eficaz con un compromiso con la innovación.

Doce años de experiencia y un equipo humano joven pero experimentado en todos los eslabones de la cadena logística permite estar a la altura de las exigencias del mercado actual con el afán de, no solo aportar soluciones, sino de adelantarse a las necesidades.



SERVICIOS:

Transporte Round Trip
Transporte One Way
Ferrocarril
Depósito de contenedores

Almacenaje
Cross Docking
Trincaje



C.T.F (Contenedores y Transportes Férricos)



Motor San Agustí, 43, P.I. Massanassa
46470 Massanassa
Tel. 963 311 799
ferricos@ferricos.com
www.ferricos.com

JUAN CARLOS FERNÁNDEZ
DIRECTOR GERENTE



ACTIVIDAD

GARANTÍA ASEGURADA

Somos una empresa consolidada en el puerto de Valencia desde hace más de 29 años. Nuestra trayectoria demuestra que no solo somos profesionales en el sector, además garantizamos nuestros servicios por nuestra dilatada experiencia. Quienes contratan con nosotros nuestros servicios además de la tranquilidad por nuestra seriedad saben que somos capaces de solucionar cualquier incidencia. Contamos con la ISO 9001 certificados desde hace años.

Nuestra empresa se preocupa por el medio ambiente, algo de moda actualmente por el gran cambio climático, nosotros desde 2017, nos marcamos el objetivo de obtener la ISO 14001 como muestra de nuestra eficiencia y cumplimiento de la norma.

Transportamos cualquier tipo y forma de contenedores, ADR, basculante, frigo, cualquier medida y sobre medida, ofrecemos plenas garantías reconocidas con la certificación OEA. Gran



cobertura en seguros de mercancías y RC, parking vigilado, instrucciones severas en los descansos de trayecto, sistemas de cierres de seguridad extras y geolocalización GPS.



COMA Y RIBAS
CHARLES ANDRÉ

Coma y Ribas, S.L.



Pol. Ind. Santiga - C/ Obradors, 7
080130 Santa Perpétua de Mogoda (Barcelona)
Tels. +34 (93) 302 14 14 - +34 (93) 301 07 49
comayribas@gcatrans.com
www.comayribas.com



RAMÓN MARGALEF
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

TRANSPORTE TERRESTRE MULTIMODAL

El transporte internacional de productos a granel, líquidos y pulverulentos es nuestra especialidad, tanto por carretera como en transporte combinado ferrocarril/carretera. Nos referimos a los englobados dentro del ADR en sus clases 3,4,5,6,8 y 9, así como los NO ADR.

Nuestros servicios se diferencian por un conocimiento preciso de la gestión de las mercancías, que permite utilizar el vehículo más adecuado a cada producto.

Disponemos de una importante flota de vehículos para el transporte de todo tipo de productos, pudiendo realizar proyectos para el alquiler de material, gestión de stocks avanzados y transporte combinado: aportando soluciones concretas adaptadas a las necesidades de cada cliente.

QHSE. CALIDAD, SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE

Existen tres compromisos primordiales para COMA Y RIBAS:

- Gestionar nuestras actividades de forma eficiente para prestar un servicio de máxima calidad a nuestros clientes.
- Velar por la seguridad y la salud de nuestros empleados y de las personas que colaboran con nosotros.
- Respetar el medio ambiente durante el desarrollo de nuestras actividades.

Fiel a estos compromisos, COMA Y RIBAS ha impulsado e implantado desde 1994 sistemas y planes de gestión que permiten, junto con la formación permanente, alcanzar los objetivos marcados en estas áreas, así como mantener una actitud de mejora continua en todas sus actividades.

Diversos sistemas de calidad y seguridad están implantados y certificados en todas las actividades que llevamos a cabo.





Cualde Logistics, S.L.U.



Silici, 45
ES-08940 Cornellà LL.
T. 934 800 790
F. 932 623 345
cualde@cualde.com
www.cualde.com

NURIA CUCURULL
CONSEJERA DELEGADA

CUALDE LOGISTICS, 70 AÑOS DE UN SUEÑO...

"LOS TRAJES A MEDIDA PARA NUESTROS CLIENTES ES UN SÍMBOLO DE CUALDE LOGISTICS DESDE HACE MÁS DE 70 AÑOS"

Desde 1952 con Ttes. José Cucurull hasta el 2010 con Cualde Logístics... Cualde ha ido evolucionando y adaptándose a las nuevas necesidades de sus clientes para satisfacer sus necesidades y siempre teniendo en cuenta la protección y seguridad siendo una de las primeras empresas en obtener el título de Operador Económico Autorizado de Simplificación y Protección y Seguridad (OEAF) en 2010 y obteniendo la reevaluación en 2017.

La sede central ubicada en Cornellà, cuenta con un almacén de 7.700 m² y otro colindante de 1.000 m² además de 1.000 m² de oficinas, 9 muelles de carga, 1 puente grúa y zonas independientes de preparación de pedidos (picking).

Con oficina en el Aeropuerto de Barcelona, a tan solo 8 km de la central, lo que ofrece una ubicación estratégica y un lugar de fácil acceso para sus clientes.

Y en el 2017, inauguración en Les Franqueses del Valles, de un almacén monocliente de 3600 m² APQ para almacenar productos químicos.



PIONEROS EN SOLUCIONES INNOVADORAS.

CÁMARAS DE GRABACIÓN EN LOS TOROS: EL CLIENTE SABE EN TODO MOMENTO EL ESTADO DE SU MERCANCÍA.

Cualde Logistics, quedó como finalista al Mejor Proyecto de Seguridad en España del Premio Security Forum por su Proyecto de Seguridad de CCTV IP.

Además, dispone de una gestión totalmente integrada que ofrece a sus clientes:

- **Más de 70 vehículos** equipados con TomTom Work, a través de la plataforma WEBFLEET seguimiento a tiempo real, intercambio GPRS - SMS.
- **Trazabilidad** de las mercancías y vehículos vía Web.
- **Control cartográfico** de flotas.
- **Envío de fotografías** vía e-mail a tiempo real.
- Almacén Aduanero: **ADT, DAP, LAME, CUBs**....
- Almacén con **radiofrecuencia**, lectura códigos EAN.
- Almacén picking - **preparación de pedidos**.

Adaptándose a los nuevos cambios, el departamento de Nacional e Internacional forma parte de la red **PALIBEX con entregas nacionales en 24h**. Evolucionando continuamente especializándose en el servicio e-commerce, área cada vez más demandada por sus clientes, en una zona dedicada para este tipo de preparación de pedidos y con la utilización de la última tecnología (Radio Frecuencia, códigos EANS, impresión etiquetas cliente, packaging para el envío a cliente final...).

CUALDE SE ADAPTA A LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES Y A LOS NUEVOS TIEMPOS...

CERTIFICACIONES / ACREDITACIONES

APLUS de protocolos de actuación ante los riesgos derivados del Covid-19, Agente acreditado por AESA cumpliendo el compromiso de las obligaciones **recogidas en el P.N.S., Seguridad de mercancía mediante EDD K-9, BUREAU VERITAS**, ISO 9002:1994, ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, certificado de Inspección en el Registro General de **Operador de Sustancias Químicas**, Certificado **RSIPAC**, así como Empresa de **ADR segura** y acreditaciones **ENAC y UKAS**. **Certificación GDP** para Transporte y Distribución de Medicamentos y Productos Sanitarios para Consumo Humano por **BUREAU VERITAS**. Actualmente certificándonos para conseguir el **TAPA/TSR2** en almacén y transporte.





Especial Transport 2021



Cal Malet 11-13 ZAL II
08820 EL PRAT DE LLOBREGAT (BARCELONA)
Tel. 932 235 275
trafico@et2021.com
www.et2021.com

BENJAMÍN HUERTA
JEFE DE TRÁFICO

ACTIVIDAD

Especial Transport 2021 es una empresa especializada en transportes especiales por carretera que ofrece servicio nacional e internacional de aquellas mercancías que requieren de precauciones específicas al exceder de las dimensiones y pesos convencionales o superar el ancho máximo de transporte por carretera.

Donde quiera que se necesite transportar componentes voluminosos y pesados, **ET2021** utiliza el equipo y experiencia para realizar el trabajo de manera segura y eficiente.

Disponemos de equipos altamente avanzados para ofrecer el mejor servicio posible, lo que nos permite adaptarnos a la naturaleza y estructura de cada carga o mercancía. Para llevar a cabo nuestro propósito, disponemos de vehículos como camión plataforma, camión góndola, semirremolque góndola, plataformas para transporte de contenedores marítimos, plataformas para el transporte de maquinaria agrícola o civil.



Más que un proveedor de transporte pesado

Además, en nuestras instalaciones ubicadas en el Puerto de Barcelona ofrecemos servicios de **almacén y logística** como **trincajes marítimos** y **manipulación de mercancías o carga pesada**, lo que nos posiciona como proveedor preferente para nuestros clientes.

Nos define el valor humano, la experiencia profesional y nuestro compromiso de desarrollar con pasión nuestro trabajo diario.



Grupo Chema Ballester



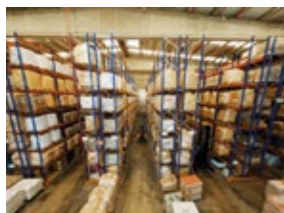
A-3 Salida 342. Parque Logístico Valencia (PLV)
C/ Puerto del Perelló, 4
46190 Ribarroja del Turia - Valencia
info@grupochemaballester.com
grupochemaballester.com

LORENA BALLESTER
DIRECTORA GENERAL

ACTIVIDAD

Grupo Chema Ballester ofrece servicios de transporte terrestre de contenedores marítimos con más de 100 camiones (Logística Chema Ballester); Alquiler y venta de contenedores marítimos (Ribu Containers), y Almacenes Logísticos y Aduaneros (VCD Logística)

Ofrecemos servicios seguros y puntuales a un coste competitivo, y centramos nuestros esfuerzos en adaptarnos, diariamente, a las necesidades de nuestros clientes. Gracias a la profesionalidad de nuestro equipo humano y a la inversión continua en formación, innovación, y protección del medio ambiente, hoy, somos una organización actualizada y responsable con la sociedad, capaz de ofrecer servicios de alta calidad y con acceso en tiempo real a toda la información.





Grupo Torres

Otras delegaciones:
Algeciras, Barcelona, Lisboa,
Madrid y Zaragoza



Explanada Oeste (ZE-V-019),
Ampliación sur, rotonda de apoyo al transporte, s/n,
46024 Valencia - España
T. 653 679 032
carlos@transtorres.net
www.transtorres.net

CARLOS PRADES TORRES
CEO

ACTIVIDAD

Al mismo tiempo que se construía el edificio del reloj en el puerto de Valencia, nosotros empezábamos también nuestro proyecto empresarial. Hasta finales de los 90, el transporte de madera fue nuestra actividad principal. Posteriormente, el aumento imparable del contenedor en las importaciones y exportaciones nos dirigió hacia nuestra actual especialización.

Somos una empresa que nos proponemos mejorar día a día, y con ello, intentar dar nuestra mejor versión a la hora de realizar nuestro trabajo. El valor fundamental que queremos transmitir siempre ha sido la confianza, y son nuestros clientes la que la depositan en nosotros a la hora de encargarnos los servicios.

Nuestra apertura en las distintas delegaciones y su siguiente aportación de vehículos a cada una de ellas es lo que nos ha permitido seguir creciendo y abarcar más trabajo. Es mucho más fácil conectar así nuestros servicios y darle al cliente esa flexibilidad de decisión. Empezamos en Valencia (1915), siguiendo por Madrid (2012), Zaragoza (2013), Barcelona (2015), Algeciras (2016) y finalmente Lisboa (2019).

Hoy en día la sostenibilidad está muy presente en todos los ámbitos del día a día, y creemos que no debemos quedarnos atrás.

Grupo Torres lleva varios años en el análisis de la huella de carbono del transporte, ya que sabemos que es de gran importancia en el sector debido a su magnitud. Por eso mismo ya contamos con el sello de "calculo" (otorgado en el 2014) y con el de "reduzco" (otorgado en el 2021).

Otro ejemplo es el nuevo sistema de agua que hemos instalado hace poco, que reduce el consumo de plástico al máximo, ya que las máquinas filtran el agua corriente, haciéndola así potable para nuestros empleados y visitantes, eliminando por tanto el consumo de garrafas de agua compuestas por plástico.



Además de la sostenibilidad, nos importa mucho la calidad, y por eso siempre está presente en nuestras actuaciones y procesos. Es por esto que contamos con la ISO 9.001 (sistema de gestión de calidad), ISO 14.001 (sistema de gestión ambiental), la ISO 39.001 (sistema de gestión de seguridad vial), la ISO 19.600 (sistema de gestión de compliance) y OEA (operador económico autorizado).

Nuestra principal meta a día de hoy es consolidar nuestras delegaciones y obviamente seguir aumentándolas en volumen de flota, aunque también tenemos en mente la apertura de alguna delegación en alguna provincia donde aún no estamos situados.

Siguiendo con el tema de flota, tenemos varios encargos para seguir aumentando nuestro número, y tenemos nuevas incorporaciones de dúo-tráiler, siguiendo siempre la normativa de la triple sostenibilidad (valor económico, mirada social e impacto ambiental).

A día de hoy nuestra empresa se compone por 205 cabezas y 213 semirremolques.



LEVANTE
VOLKSWAGEN GROUP RETAIL



Levante Volkswagen Group Retail España



Av. del Cid, 152 Valencia
Teléfono: 987 877 584
Whatsapp: 699 842 813
empresas.levante@vwgroupretail.es

DAVID FLORES
RESPONSABLE DE FLOTAS GRUPO VOLKSWAGEN GROUP RETAIL ESPAÑA,
DELEGACIÓN LEVANTE

ACTIVIDAD

LA SOLUCION DE MOVILIDAD PARA TU EMPRESA

Volkswagen Group Retail España es la empresa filial del grupo Volkswagen, que distribuye las siguientes marcas de automóviles: Volkswagen, en turismos y vehículos comerciales, Audi, Skoda, SEAT y CUPRA.

El enfoque de servicio al cliente de empresa, la profesionalidad y la amplia gama de soluciones les han convertido en los líderes de ventas a flotas.

Como grupo líder del sector automovilístico, sus inversiones en desarrollo de vehículos eficientes y de movilidad sostenible les permiten liderar esta transición.

En Valencia cuentan con su delegación de Levante, con 7 centros situados en: Valencia, Quart de Poblet, Sedavi y Sagunto, donde ofrecen el mejor servicio adaptado a las necesidades de sus clientes.

Su amplia experiencia, tanto en ventas como en posventa, les permite dar una visión global sobre movilidad que seguro puede ayudar a mejorar la eficiencia y los costes en las empresas.

Con su amplia gama multimarca, pueden cubrir todas las necesidades de uso: flota vehículos comerciales, empleados y directivos.

De esta forma, con un solo interlocutor por marca la empresa puede disponer de todos los servicios relacionados con su flota. Cualquier necesidad que



tengan las empresas está cubierta con la más completa gama y stock: motores de combustión, híbridos, eléctricos. Y de sistemas de financiación: renting, leasing, Next etc.

Gracias a su experiencia se simplifican las gestiones ahorrando tiempo, ya que cuentan con asesores comerciales de venta y posventa especialistas en empresas. Además, también disponen de contratos de servicio de posventa, a medida de las necesidades de uso.

La conectividad es un punto clave que facilitará la gestión empresarial con un control preciso de la flota, tanto en localización como en optimización de costes mediante aplicaciones como MyAudi, Volkswagen Carnet, Seat Full link, etc.





Libra Logistic



CIM del Valles-Zona C Nave 2
08130 Santa Perpetua de Mogoda
Barcelona
Teléfono: +34 935 600 922
E-mail: comercial@libralogistic.com
www.libralogistics.com

JOSÉ ANTONIO RUIZ
CEO

ACTIVIDAD

LIBRA LOGISTIC SERVICES está especializada en el transporte y la distribución tanto a nivel nacional como internacional. Nuestra experiencia y la pasión por la satisfacción del cliente nos han convertido en líderes en servicios de transporte. Nuestras prestaciones se distinguen por su agilidad, servicios terrestres diarios con Alemania en 48/ 72 horas. Ya sea por vía terrestre, marítima o aérea, nos encargamos de coordinar el transporte con las prestaciones complementarias como, por ejemplo, la carga de contenedores.

Garantizamos el mejor servicio de transporte para su carga

El objetivo de LIBRA LOGISTIC SERVICES SL es hacer llegar las cargas de sus clientes aplicando la mejor relación coste/ calidad/ tiempo posible. Para ello, cortamos con los más modernos sistemas de identificación, seguimiento y clasificación de mercancía.

Asociado a la red ONLINE Systemlogistik

Flota:

Contamos con una gran flota, poniendo a su disposición vehículos de todo tipo que permiten adaptarse a las características de las mercancías que desea transportar.

Todos nuestros vehículos están dotados con los medios necesarios para garantizar el transporte de sus mercancías a cualquier destino, ya sea nacional o internacional. Todas las modalidades son contempladas, incluso el servicio puerta a puerta, y siempre dentro del plazo de entrega establecido.



Linco - Trans, S.L.



Avd. Hermanos Machado 13-2º-210ª
46019 Valencia - Valencia
Tel. 963 282 252
carlos@lincotrans.com
www.lincotrans.com

CARLOS RUIZ PÉREZ
GERENTE

ACTIVIDAD

En LINCO-TRANS S.L sabemos que el sector de mercancías por carretera es un elemento integrador de máxima importancia, por ello apostamos por la calidad, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía que se apoyan en el transporte.

LINCO-TRANS, es una empresa especializada en el transporte de contenedor, se caracteriza por la seriedad y responsabilidad de todos los servicios que prestamos a nuestros clientes; sin olvidar que cuenta con un equipo humano profesional y cualificado, pudiendo ofrecer todo tipo de transporte, nacional e internacional, ya sea refrigerado, mercancías peligrosas, contenedores secos, etc.

Damos servicio al transporte de contenedores cubriendo todo el todo territorio nacional e internacional. Proporcionando una flota propia y ajena de camiones a su disposición.



En Linco-Trans velamos por la calidad laboral del colectivo profesional de los conductores, garantizando el cumplimiento de la normativa laboral en vigor.



Operador Logístico Lopeval, S.L.



DANIEL VALIENTE MAÑÉ
GERENTE



Plaza Alqueria de Culla, 4
Oficina 609, Edificio Albufera
46910 Alfafar
Tel 960 030 104 - 645 858 366
dani@lopeval.com - juanjo@lopeval.com
trafico@lopeval.com

JUAN JOSÉ LÓPEZ GARCÍA
GERENTE

ACTIVIDAD

Lopeval es una empresa de transporte de mercancías por carretera con sede en Valencia y de ámbito nacional e internacional.

Somos un operador joven, nacido en 2012, formado por un grupo de personas con más de 30 años de experiencia acumulada en el sector del transporte y con ganas de trabajar con seriedad.

Nuestros valores son profesionalidad, eficacia, dinamismo, flexibilidad y cuidado esmerado del cliente.

Nuestro objetivo es cumplir con solvencia las necesidades de las empresas que apuestan por nuestros servicios.

NUESTROS SERVICIOS BÁSICOS

Realizamos transporte de contenedores por carretera de todo tipo de mercancía:

- Seca - Frigorífica - Sobredimensionada- ADR

Disponemos de una flota propia de 20 vehículos además de 30 colaboradores que comparten nuestros valores y que cuentan con una larga trayectoria y experiencia en transporte. Todos ellos con sus respectivos remolques para:



- Contenedores de 20", 30", 40" y 45" pies
- Frigoríficos (Reefer)
- Mercancías Peligrosas - ADR



INTELLIGENT
TECHNOLOGICAL
SOLUTIONS

LYL Ingeniería, S.L.

www.lyl-ingenieria.com
lyl@lyl-ingenieria.com

Madrid: +34 91 061 24 94
Barcelona: +34 93 535 35 73
Guipúzcoa: +34 600 498 793
Portugal: +351 919 065 707

ACTIVIDAD

Ofrecemos soluciones tecnológicas inteligentes para que nuestros clientes mejoren la eficiencia, rentabilidad y seguridad de su gestión, procesos y resultados. Soluciones integradas de producto y servicio que aportan a nuestros clientes competitividad, eficiencia, flexibilidad, capacidad de servicio, seguridad y capacidad para superar expectativas de rendimiento y ROI.

Expertos en tecnologías para la automatización y digitalización de procesos de volumetría, pesaje, lectura e identificación por cámaras para operadores logísticos, empresas de transporte y paquetería, almacenes y otros.

Sistemas Apache

Para la medición de volumen y peso de mercancías de grandes dimensiones, regulares e irregulares.

Sistemas CubiScan

Para la medición de volumen y peso de objetos y paquetes pequeños y medianos, regulares e irregulares.





M.C. Trinter, S.A.



Sede central:
C/ de l' Atlàntic, 115 (ZAL)
08040 Barcelona
T. +34 93 474 15 00 - F. +34 93 474 44 32
barcelona@trinter.com
www.trinter.com

RAIMON CASANOVAS
ADMINISTRADOR

ACTIVIDAD

Transporte Terrestre Internacional

MC TRINTER S.A. cuenta con líneas propias de grupaje y carga completa hacia y desde los principales destinos europeos.

- Ofrecemos extensa y robusta cobertura en los distintos destinos europeos a través de la afianzada relación con nuestros corresponsales.
- Servicios de grupaje nacional con **entregas en 24 y 48 horas**.
- Servicios **FTL / LTL / Express dedicado** a nivel nacional e internacional.
- Recinto aduanero propio.
- Transporte de medicamentos para consumo humano bajo normativa **GDP**.
- Transporte **ADR**.
- Profesionalidad, *expertise* y experiencia al servicio de nuestros clientes. Ofrecemos soluciones a medida para cualquier necesidad logística planteada.

Disponemos de 6000 M² de almacenes en el ZAL de Barcelona, mas 3000 m² en Coslada (Madrid), para cubrir todas sus necesidades logísticas. Estamos especializados tanto en almacenes multicliente como en almacenes dedicados.

Disponemos de la certificación **ISO 9001:2015** y estamos autorizados para el transporte de medicamentos destinados para el consumo humano, bajo normativa **GDP**. Somos agentes **IATA** y estamos certificados con el sello de calidad **Efficiency Network del Port de Barcelona**.



Nuestro objetivo es ser su departamento logístico y gestionar todas sus necesidades de comercio exterior.

Sabemos cuál es el valor fundamental y pilar en el que se sustenta nuestra compañía: La confianza de nuestros clientes.

Renovamos a diario este compromiso, adaptando nuestras estructuras a sus necesidades, pudiendo realizar estudios sobre necesidades logísticas concretas, con la aportación de un equipo humano, creativo y profesional, de reconocida experiencia en nuestro sector.



MASCARÓ MORERA
serveis logístics

Mascaró Morera



Menorca: AVDA. D'ES PROGRÉS, P26,
POL. IND. LA TROTXA - 07730 ALAIOR
T: 971 372 356 - info@mascomorera.com - **SEDE CENTRAL**

Mallorca: CARDENAL ROSELL, 182,
PABELLON V MOD 2.3.4 CALLE N - 07007 MERCAPALMA
T: 971 743 524 - mallorca@mascomorera.com

Málaga: C/ CATALUÑA, 2 NAVE 4 - 29200 ANTEQUERA
T: 660 121 070 - malaga@mascomorera.com

Barcelona: PASSATGE D'ARAL, 112 BJOS, POLIGON Z.A.L., - 08040 BARCELONA.
T: 932 624 008 - 932 623 115 - barcelona@mascomorera.com

Valencia: AVDA. DELS TRANSPORTS, 45-A, POL. IND. POYO DE REVA SECTOR 13
46190 RIBA ROJA DEL TURIA - T: 961 667 515 - valencia@mascomorera.com

Alicante: MASCARÓ MORERA, SL - Crta. d'Ocaña, 61E (MercaAlicante)
03007 Alicante - T: 695 480 478

Madrid: MASCARÓ MORERA, SL - Calle Eje 6, 22, CTM - 28053 Madrid - T: 608 862 062

LLUIS MOLL CARDONA
GERENTE

ACTIVIDAD

Mascaró Morera es una empresa familiar Balear cuyo negocio está enfocado en el transporte de todo tipo de mercancías entre la Península y Baleares. Abarcamos transporte a T³ controlada; carga convencional; largos; grupaje; cargas completas con frigoríficos, tauliners, pisos móviles, granel y plataformas.

Contamos con delegaciones propias en Menorca, Mallorca, Barcelona, Valencia, Alicante, Madrid y Antequera (Málaga) y en Ibiza estamos presentes a través de un colaborador. En el resto de la Península también contamos con varios colaboradores cubriendo toda la red nacional.

Ofrecemos un servicio ágil con tiempos de entrega reducidos de 24/48h, con salidas diarias desde el puerto de Barcelona y Valencia hacia las tres islas y viceversa; además de contar con conexiones diarias interinsulares entre las Baleares.

Nuestra historia se remonta al año 1989 cuando los dos socios, Bernardo Mascaró Morera y Lluís Moll Cardona, empezaron con la ruta Barcelona-Menorca y viceversa, con la vocación de ofrecer un servicio de calidad, próximo y eficiente a los clientes de Menorca. Debido al buen



funcionamiento del servicio, poco a poco y año a año se añadieron nuevas delegaciones ampliando rutas, servicios y plantilla.

EL MOSCA

GO
GLOBAL

El Mosca



Carrer de Madrid, Km 381
30500 Molina de Segura - Murcia
Tel. 968 38 91 11
elmosca@elmosca.es
www.elmosca.es

PEDRO JOSE HERNÁNDEZ LORCA
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

EMPRESA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Desde 1936, nos dedicamos al transporte nacional e internacional de mercancías. Con unas instalaciones de más de 50.000 metros cuadrados y una flota de más de 1700 vehículos (plataformas tauliner y semitautliner, frigoríficos bi/tri-temperatura, furgones y vehículos ligeros, contenedores, cisternas, plataformas lisas...), nos hemos consolidado en el sector del transporte y almacenaje de mercancías, transporte frigorífico congelado o refrigerado y transporte de gran volumen.

En El Mosca llevamos más de 80 años ofreciendo un servicio de transporte y logística de calidad. Gracias a nuestra experiencia, somos capaces de contar con una cobertura total en todas las operaciones de transporte nacional e internacional terrestre, realizadas desde nuestras delegaciones ubicadas en puntos estratégicos (Murcia, Alicante, Valencia, Madrid y Barcelona).

Nuestra actividad se organiza en dos grandes áreas de acción, con una alta especialización en cada una de ellas, tanto para el tratamiento de mercancías secas como en temperatura controlada.

Ofrecemos un servicio de máxima calidad de operaciones de transporte a nivel internacional con las mayores garantías de seguridad y logística, con sedes en Portugal, Reino Unido y China.



Multitrans



Ctra. del Mig, 267
08907 HOSPITALET DE LLOBREGAT
T: +34 93 470 95 09
info@multi-trans.eu
www.multi-trans.eu

JAVIER NÚÑEZ
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Somos una empresa centrada en el Transporte por carretera de contenedores marítimos, mercancía general y transporte especial. Contamos con una amplia flota de camiones modernos dotados de los últimos avances tecnológicos. Geolocalizados y en continua comunicación con nuestra Central para garantizar la trazabilidad completa de origen a destino.

Recientemente hemos puesto en marcha la nueva división de transportes especiales para cubrir el apartado de Cargas de Proyectos.

También estamos presentes en el abastecimiento de buques tanto en carga seca como en perecederos.

En Multi-trans cumplimos con los requisitos de calidad, seguridad y medio ambiente definidos por la industria química. Nuestra actividad profesional en materia aduanera está certificada por la Unión Europea bajo los certificados SQAS (Safety and Quality Assessment System) y OEA (Operadores Económicos Autorizados).





Newport Logistic



DELEGACIONES

BARCELONA:
Avenida numero 3, 26 - 08040 BARCELONA (Parque Logistico)

VALENCIA:
Avenida del Puerto 189, 5º1 - 46022 VALENCIA

ALGECIRAS:
Polígono Industrial La Menacha, Av/ del Estrecho, s/n
Parque Empresarial Bahía de Algeciras - 11205 ALGECIRAS

SEBASTIAN URENDA
CEO & FOUNDER



ACTIVIDAD

Newport Logistic, es una empresa que se caracteriza por ofrecer un servicio de transporte con atención personalizada, priorizando el contacto con sus clientes. Profesionalidad y seriedad se han convertido en nuestro lema con el fin de brindar a nuestros clientes un transporte de calidad.

Contamos con una amplia flota de camiones con los medios más eficientes para el transporte de sus mercancías, especialistas en el transporte por carretera de contenedores marítimos, Project cargo para los transportes especiales, departamento de carga general (FLT, LTL, MERCANCIAS ADR, TAULINER). Almacenaje de mercancías, recepcionamos, almacenamos y distribuimos sus mercancías de exportación o importación.

En Newport cumplimos con todos los requisitos de calidad, medio ambiente y seguridad, avaladas por nuestras certificaciones ISO 9001, ISO 14001, ARC RESIDUOS, SANDACH y EFFICIENCY NETWORK calidad avalada por el puerto de Barcelona.



2009 Ocean Transport Spain, S.L.



Av. Drassanes, 6-8, Planta 19
08001 Barcelona
Tel. +34 93 262 08 38
jordi@oceantransport.es
www.oceantransport.es

JORDI ESCUDERO LEDO
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Ocean Transport es una empresa fundada el 2009 por profesionales con amplia experiencia de gestión en el sector del transporte internacional y agencias aduaneras.

Nuestro principal capital es el equipo humano. No entendemos el transporte de mercancías como la estricta gestión de cifras de palés, remolques o contenedores; sino que entendemos nuestro trabajo como un paso imprescindible para ayudar a crear valor añadido a las empresas que trabajan con nosotros. Sabemos que lo que cargamos es fruto del esfuerzo de muchas personas y es por eso que nos empleamos a fondo con nuestra tarea: ayudar a hacer más fácil la logística y el transporte, porque de eso depende el crecimiento económico y el éxito de un proyecto empresarial.

En Ocean Transport ponemos al alcance de nuestros clientes todo nuestro conocimiento para ayudarlos a definir una solución de transporte que se ajuste a sus necesidades. Contamos con una flota propia de camiones y un parking privado en el Prat de Llobregat lo que facilita y agiliza la gestión del transporte a nuestros clientes y permite ofrecerles soluciones óptimas.

Ofrecemos servicio de transporte de mercancías en la modalidad de grupaje o carga completa, adaptándonos a las necesidades de cada cliente y a cualquier tipo de carga (mercancías peligrosas, prenda colgada, carga seca ...). Nuestra



especialidad son los principales destinos del mediterráneo, tenemos servicio directo a los puertos más importantes de Marruecos, Argelia, Túnez, Turquía, Córcega, Cerdeña, Sicilia y Malta. Nuestra red de corresponsales facilita que el flujo de mercancías se desarrolle de manera ágil, eficaz y competitiva. Contamos con una plantilla de profesionales con una amplia trayectoria en el sector del transporte. Además, nuestra dilatada experiencia hace que podamos ofrecerles la mejor alternativa combinando diferentes sistemas de transporte terrestre internacional (carretera, RO-RO y ferrocarril).



GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

Grupo Raminatrans



Dr. J.J. Dómine, 12, 2
46011 Valencia
T. 96 324 10 50
raminatrans@raminatrans.com
www.raminatrans.com

RAFAEL MILLA NAVARRO
PRESIDENTE

ACTIVIDAD

Desde su fundación en el año 1989, Grupo Raminatrans desarrolla su actividad como transitario internacional y ofrece un servicio integral para cubrir las necesidades del transporte. Actualmente, el Grupo se sitúa como una de las empresas más importantes del sector de la logística, con una gran proyección de futuro.

Nuestra Misión es dar el mejor servicio a nuestros clientes, atendiendo y asesorando en todo momento. Nuestra actitud es conseguir la satisfacción de un trabajo bien hecho. Haciendo cada servicio lo más flexible, cómodo y seguro para cada cliente.

Cada una de las empresas de Grupo Raminatrans está especializada en una actividad, unificando sus esfuerzos para ofrecer un servicio integral en el sector del transporte internacional. Además, su ubicación estratégica dentro del territorio nacional, y sus áreas de influencia más directa aseguran una rápida respuesta en la gestión y atención a nuestros clientes.

En la actualidad, la compañía se encuentra en plena renovación de flota, habiendo adquirido recientemente un contrato de quince nuevas cabezas y plataformas de renting, aumentando la disponibilidad de camiones y minimizando el impacto medioambiental de nuestros camiones.



En la actualidad, la compañía se encuentra en plena renovación de su flota, habiendo adquirido recientemente nuevas cabezas y plataformas, aumentando la disponibilidad de camiones y minimizando el impacto medioambiental de nuestros camiones. Realizando así con solvencia y profesionalidad el transporte convencional y el de contenedores, con servicios directos de transporte en sus modalidades de grupaje y carga completa con cobertura internacional. Así como transporte por ferrocarril nacional e internacional.



REM Transports



C/ Lletra L de la Zona Franca, núm 7. Sector E
08040 BARCELONA
T: 932 233 878
info@remtransports.com
www.remtransports.com

EPIFANIO MEJINO
DIRECTOR

ACTIVIDAD

REM Transports es una empresa de carácter familiar e independiente creada en 1988.

Nos dedicamos a ofrecer todo tipo de servicios relacionados con el contenedor marítimo:

- Transporte de contenedores.
- Depot contenedores llenos y vacíos.
- Almacenaje (consolidado/desconsolidado).
- Montaje y retirada flexi tank, liner bags y mantas térmicas.
- Manipulaciones de cargas especiales.
- Conexiones de contenedores REEFER.

Nuestros vehículos son EUR 6 en su inmensa mayoría. Realizamos transportes de 20', 40', 45', ADR, ISO TANK, Basculantes 20' - 40', Ecológico 1'40 + 1'20 y 2'40, y reefer.

Contribuimos a la reducción de emisiones con los Mega Tráiler / DUO Tráiler





Tolosa & Pardo, S. L.



Poniente, Parc. A-12, sector 12. P.I. El Poyo
46394 Ribarroja - Valencia
Tel. 961 668 222
eulalia@tolosaypardo.com
www.tolosaypardo.com

EULALIA PARDO
GERENTE

ACTIVIDAD

Tolosa & Pardo fue creada en 1969 por D. Francisco Pardo Cuesta con el afán de superación que siempre ha caracterizado a esta empresa, y adaptándose a las necesidades del mercado. Tolosa & Pardo, fue ampliando sus servicios, consolidándose como una empresa especializada en la zona de Levante y obteniendo una merecida fama de rapidez y eficacia que permanece intacta en la actualidad. De inmediato siguieron diversas fases de expansión geográfica hasta llegar a cubrir todo el territorio de España y Portugal. Ofrecemos servicios integrales de paquetería y palettería industrial a clientes de ámbito nacional y Portugal, cumpliendo los requisitos de tiempo de entrega y calidad acordados. Estamos especializados en entregas de Grandes superficies y en cumplir con las expectativas de todo tipo de clientes. Disponemos de 8.000 m² con 31 muelles y los más modernos elementos de carga y descarga.

A partir del 15 de enero del 2023 empezamos nuestro proyecto de logística integral, donde única y exclusivamente se realizarán las funciones de logística. Contaremos con 4.000 m² de nave de almacenaje, dotada con estanterías compactas y convencionales con capacidad para 3.700 palets.



El objetivo es cubrir una demanda de mercado cada vez más solicitada. La optimización de los procesos: toma de pedidos, administración, almacenaje, preparación y picking permitirán tomar el control sobre los flujos de bienes y materiales, siendo nuestra empresa Tolos & Pardo la encargada de la distribución al cliente final, garantizando las entregas puntuales en las condiciones de calidad acordadas con nuestros clientes.



Tráficos Manuel Ferrer, S.L.



Pl. Alqueria de Culla, 4 - 309
46910 Alfafar - Valencia
Tel. 96 122 52 72
rafa@trafmafe.es
www.trafmafe.es

MANUEL FERRER
GERENTE

ACTIVIDAD

SERVICIOS LOGISTICOS

TRAFMAFE tiene unas instalaciones de 22.000 metros con oficinas, zona cubierta, muelle para carga y descarga y aparcamiento para su flota, en las cuales se desarrollan ciertas actividades logísticas, como pueden ser:

- Almacenaje y Transbordos de diversos tipos de mercancías.
- Almacenaje provisional de contenedores, tanto normales como frigo.
- Estibas de mercancías para exportación en contenedor, coches, maquinas, etc.
- Amarres de cajas de grandes dimensiones en contenedores flat rack.

Podemos manipular cualquier tipo de mercancía por voluminosa que sea, maquinaria pesada, bloques de mármol, bobinas, paletizado, etc.

Para desempeñar dicha labor la empresa cuenta con 8 máquinas carretillas, 1 containera y 2 frontales pudiendo mover desde 1 hasta y 40 toneladas.





Tomás Company



Camino nuevo de Picanya, 14
46014 Valencia
Tel. 963 073 311
etomas@tomascompany.com
www.tomascompany.com

ENRIQUE TOMÁS
DIRECTOR GENERAL

ACTIVIDAD

Nuestros orígenes en el sector, se remontan a los años 70, cuando D. Vicente Tomás Company comenzó su andadura en el sector con la fabricación de semirremolques. En 1994 continuando con la gran labor de su padre, su hijo y actual Director General del Grupo de Transportes Enrique Tomás, D. Enrique Tomás Calpe, funda TOMAS COMPANY OPERADORES LOGÍSTICOS, S.L.

En 2006, y debido a la gran demanda de sus clientes, se crea Transportes Enrique Tomás Calpe, S.L.

No podemos dejar de estar orgullosos del largo camino recorrido.

Un camino que no hubiera sido posible sin la confianza de nuestros clientes a los que manifestamos cada día nuestro más profundo agradecimiento de la única forma que sabemos; dando el mejor servicio de la manera más eficiente posible y al coste más competitivo.

En la actualidad, Tomás Company Operadores Logísticos aporta valor añadido al conjunto de la cadena de suministro de nuestros clientes, tanto nacional como internacionalmente.

Lo hace innovando, mejorando continuamente sistemas y procesos, y adaptándolos a las tendencias del mercado, para hacer más competitivos a nuestros clientes.

NUESTROS SERVICIOS

Transporte de Contenedores

Realizamos transportes desde los puertos de Valencia, Sagunto, Barcelona, Málaga, Sevilla y Algeciras en ámbito nacional e internacional. Estamos especializados en Reefers y Cisternas.



Almacenes y Logística

Disponemos una amplia gama de almacenes en todo el territorio Español.

Transporte Convencional

Contamos con una flota de 60 tractoras, así como 80 remolques con una antigüedad media inferior a los 4 años.





TRANSMAR

Transmar Logística CTC



Port de Casablanca, 8-10
(Muelle Energía)
08039 Barcelona
Tel. 93 289 72 18
ivanromero@ctcgrupo.es
www.transmarlogisticactc.com

IVÁN ROMERO
DIRECTOR COMERCIAL

ACTIVIDAD

Transmar Logística CTC nació hace 25 años como una empresa dedicada al transporte portuario y de mercancías, tanto a nivel nacional como internacional, y hoy en día es una de la más influyentes en el Port de Barcelona. Llegar aquí no ha sido fácil; levantar una empresa y mantenerla en alza tantos años requiere de grandes dosis de ilusión, profesionalidad y dedicación, así como la búsqueda constante de innovación en nuestros servicios, tratando siempre de adaptarnos a las exigencias de un mercado en constante desarrollo.

Nuestra empresa se mantiene joven y en forma gracias al enorme esfuerzo de todo nuestro personal y a nuestra permanente visión de futuro. Nuestro objetivo es garantizar una calidad impecable en nuestros servicios, y por eso trabajamos duro para ofrecer la mejor prestación personalizada. Para nosotros cada encargo es único y primordial, y es que en Transmar Logística CTC tenemos algo claro: avanzamos con nuestros clientes.

Servicios de transporte nacional e internacional de:

- VOLQUETES
- REFRIGERADOS (REEFERS)
- MERCANCÍAS PELIGROSAS (con normativas ADR)



Proyecto RePort

La empresa forma parte del proyecto RePort que tiene como objetivo desarrollar una innovadora tecnología que permita transformar motores Diésel en Dual-Fuel (motores de doble combustible), de forma que también puedan operar con gas, haciéndolos más sostenibles. Reduciendo emisiones de CO, HC, NOx, así como las emisiones acústicas, causadas por el transporte de mercancías por camión desde el Puerto a las áreas de distribución.

TRANSPORTE TERRESTRE
ALFREDO ROIG FONTS, S.L.U.

Alfredo Roig Fons S.L.U.



Polígono Industrial Ciudad de Mudeco
Calle Ejército del Aire, 15
46930 Quart de Pobleat
Tel. 96 324 83 94
alfredoroig@alfredoroig.es
www.alfredoroig.es

ALFREDO ROIG PÉREZ
GERENTE

ACTIVIDAD

Alfredo Roig Fons, S.L.U. cuenta con 30 años de experiencia en el sector del transporte de contenedores en el puerto de Valencia, considerado este como un puerto líder en el mediterráneo.

Contamos con una amplia flota de vehículos y un equipo humano cualificado, que día a día sigue formándose, renovándose y adaptándose a las demandas de nuestros clientes y a la constante evolución del sector.

Por ello para garantizar la calidad y la seguridad de los servicios que prestamos a nuestros clientes y asegurar que somos capaces de responder a sus exigencias e intereses, contamos con las certificaciones ISO 9001 Y 14001 de calidad y medio ambiente, GDP para el transporte de medicamentos y la evaluación SQAS, que cubre los ámbitos de calidad, seguridad, protección, medio ambiente y RSC (Responsabilidad Social Corporativa).





Transpaís

Madrid

Cataluña nº 6, Local 3
28891 Velilla de San Antonio - Madrid

Pontevedra

P. I. Rebullón. Avenida el Rebullón s/n
36416 Mos - Vigo - Pontevedra



Tarragona

CENTRAL: P.I. Argenteria, parcela D-H
43470 La Selva del Camp - Tarragona

Muelle de Andalucía, s/n
43004 Tarragona

JUAN CARLOS PARDO
DIRECTOR

ACTIVIDAD

Transporte de gran volumen:

Moderna flota de vehículos con una capacidad de carga de 120 m3. Los remolques (trenes de carretera) utilizan sistemas de geolocalización en tiempo real. Permite saber en todo momento dónde se encuentra la mercancía, así como el tiempo que tardará en llegar a su destino.

Transporte de contenedores:

Vehículos propios y de colaboradores que, junto con la amplia gama de equipos (remolques de 20' y 40' de plataforma plana, plataformas extensibles, volquetes, frigoríficos para productos refrigerados y transportes especiales) proporcionan a los clientes soluciones para cubrir las necesidades de transporte por carretera. Servicios en los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante.

Transporte a granel / volquetes:

Equipos específicos para el transporte a granel de cereales y piensos y subproductos de procesos industriales como virutas de madera, metal, etc.) y para el transporte de chatarra y residuos. Control total del riesgo en el transporte de sus productos (contaminación, mezcla de productos, productos alimentarios, etc.). Conductores están autorizados por el ADR para el transporte de mercancías peligrosas.

Sistema de paletización industrial y distribución:

Miembro fundador de la red Palet System®: la primera red de distribución formada por especialistas en paletización industrial y cuyos socios responden a cualquier compromiso cuando es establecido por Transpaís. Estratégicamente situados en Europa y disponemos de hubs interconectados con conexión diaria ofreciendo servicios personalizados y de alta calidad en toda Europa siendo una empresa de transporte en Tarragona (España) y Colmar (Francia).



Transporte de carga completa y grupaje:

Nuestro semirremolque estándar de 13,60 m y 25,50 m de carga útil se utiliza tanto para el transporte nacional como internacional, así como para servicios de carga completa, multiestación y grupaje dentro de España, Francia, Italia, Benelux, Alemania y Suiza.

Intermodal:

Trabajamos estrechamente con los principales operadores ferroviarios y marítimos de España y Europa para ofrecer el mejor servicio en la cadena logística de nuestros clientes, combinando el transporte marítimo, ferroviario y por carretera.





Transporte Casanova



Av. Ceramistas, 2
46190 Ribarroja del Turia - Valencia
Tel. 960 640 934
trafico@transportescasanova.es
www.transportescasanova.es

JOSÉ CASANOVA
ADMINISTRADOR

ACTIVIDAD

En transportes Casanova llevamos más de 12 años trabajando en el sector de la logística. Nuestras instalaciones están repartidas entre Ribarroja del Turia (Valencia) y Onda (Castellón).

Nuestra actividad se centra en el transporte de mercancías internacional por carretera y nuestra zona de actuación es toda la Comunidad Europea, pero principalmente los países francófonos. Francia, Bélgica, Luxemburgo, Suiza, Alemania, Holanda e Italia son los países donde más actividad ejercemos.

Realizamos operaciones de carga completa, carga parcial y grupajes, incluyendo en todas ellas seguimiento exhaustivo y plazos de ejecución definidos.

Nuestra flota, de más de 100 vehículos, es muy joven, de menos de tres años. Además, todos nuestros vehículos cumplen con las normativas de emisiones de CO2 y gozan de las últimas tecnologías.

Cuidamos cada traslado de forma minuciosa para que llegue a término en perfecto estado y en el tiempo estipulado. Además, tenemos comunicación continua con el cliente gracias a un programa que le permite tener un seguimiento a tiempo real de sus mercancías.



Monfort Logística, S.L.



Avda. Europa, 10 - Ciudad del Transporte
12006 Castellón
Tel. 964 341 100
info@monfort.es
www.monfort.es

SANTIAGO COLOM MONFORT
DIRECTOR COMERCIAL

ACTIVIDAD

Monfort ha cumplido su 90 aniversario con Manuel Monfort Tena al frente de la cuarta generación. La empresa ha sabido adaptarse y evolucionar con los grandes cambios que se han producido en estos noventa años y hacerlo de forma consiente y estratégica. Una visión comprometida, real y ambiciosa de las nuevas tecnologías y en pro de la sostenibilidad del planeta.

Desde sus orígenes en Villafranca del Cid, las primeras rutas por Europa, la innovadora incorporación del sistema GPS en sus vehículos, la integración de Transportes Belda, los 50.000 m² de almacenes para logística... la expansión de Monfort siempre se ha guiado por la calidad, el servicio, la fiabilidad, la seguridad y el respeto al medio ambiente.

Hoy en día Monfort ofrece una amplia gama de servicios entre los que se encuentran el transporte nacional e internacional de carga completa, grupaje, productos pulverulentos, mercancías peligrosas y residuos, tanto en plataforma como en cisterna de productos pulverulentos. En la Av. Enrique Gimeno de Castellón dispone de 15.000 m² de naves dedicadas al almacenaje y re-ensado de mercancía. Contando con la certificación APQ-SEVESO así como autorización de Depósito Aduanero, un servicio que reporta grandes ventajas fiscales a las empresas usuarias. Así mismo, a través de su filial Transportes Belda de Benicarló, ofrece transporte de productos químicos líquidos, incluido ADR, a nivel nacional e internacional. Por todo ello, hoy Monfort, es una de las principales compañías españolas de transporte y logística, con rutas a más de 1.500 destinos internacionales.



Un importante ejemplo de innovación en sostenibilidad y respecto al medio ambiente, es el esfuerzo constante por la innovación. Monfort fue una de las primeras empresas de transporte de mercancías por carretera de Europa en incorporar a su flota vehículos de gran tonelaje impulsados exclusivamente por Gas Natural Vehicular. El resto de camiones son EURO VI, la categoría más respetuosa con el medio ambiente con una edad media muy reducida. Monfort está en posesión de las certificaciones de calidad ISO 9001, ISO 14001, SQAS para el transporte de productos químicos y GMP+.



Leopoldo Romero



C/ Dr. Juan José Dómine, 6. Ent. B
46011 Valencia
Tel. 963678511
info@lromero.es
www.lromero.es

ACTIVIDAD

D. LEOPOLDO ROMERO GONZALEZ, fundador de la compañía comenzó a operar en el Puerto de Valencia en el año 1953, realizando transporte convencional, este fue el inicio de la actual compañía TRANSPORTES LEOPOLDO ROMERO, S.L.

En el año 1985, se produce el cambio generacional, ya trabajando con contenedores marítimos, siendo ésta su actividad principal. En la actualidad la compañía está dirigida por la tercera generación, respetando la denominación de la misma, y siguiendo la filosofía de trabajo de sus antecesores y fundador, operando desde el Puerto de Valencia, dando servicio a todo el territorio nacional y países de la Unión Europea, planteando soluciones ante cualquier tipología de transporte.

Están especializados en el transporte de mercancía Pharma, realizando también transporte Reefer general, ADR, transportes especiales, basculantes, así como, mercancías de alto valor.

Mantiene colaboraciones con depósitos de contenedores en VALENCIA, ALICANTE, MOLINA DEL SEGURA Y MADRID, la mayoría de ellos con medios para la manipulación de contenedores llenos, también ponen a disposición de sus clientes su parking privado, en propiedad, el cual esta adherido a TAPA PSR Parmanship, contando con 20.000m2 dotados de todas las medidas de seguridad pertinentes, así como conexiones para contenedores Reefer.

FRANCISCO JOSE MADRIGAL ROMERO

ADJUNTO A DIRECCIÓN Y RESPONSABLE DE CALIDAD Y SEGURIDAD



CERTIFICACIONES

Cuenta con las certificaciones OEA, TSR-TAPA y Marca de Garantía, ya que, velar por la seguridad de la mercancía y transparencia ante sus clientes es uno de los puntos principales de su política como empresa, transmitiendo la certeza de que sus clientes trabajan con una compañía comprometida con toda la Unión Europea.



Transportes López Gadea



Avda. Espioca, 99-101
46460 Silla - Valencia
Tel. 963 309 512
david@lopezgadea.com
www.lopezgadea.com

ACTIVIDAD

Somos una empresa familiar dedicada al transporte de mercancías por carretera. En los últimos años, nos hemos especializado en el transporte de contenedores marítimos y sus actividades auxiliares, como el cross doking y el almacenaje.

Nuestra amplia flota de vehículos, junto a la continua innovación tecnológica, y sobre todo, nuestro equipo profesionalizado, nos permite mover la mercancía de nuestros clientes de una forma rápida, segura y eficiente.

Contamos con una plataforma logística que se encuentra a menos de 13 km del Puerto de Valencia.

Es parte de nuestro ADN la innovación y la mejora continua, no solo de equipos y de recursos sino también de procesos. Es por ello, que apostamos por la innovación tecnología, no solo para minimizar las incidencias de nuestros procesos, sino también, para optimizar nuestros recursos y conseguir un grado de eficiencia superior.





GRUPO TRANSPORTUARIOS

TRANSPORTUARIOS GROUP

Portucister

TPNOVA

Logistainer

Portcleaning

PortuariosDEPOT

**TRANSPORTES PORTUARIOS, S.A.**

C/ Pablo Iglesias, 65

08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

transportuarios@transportuarios.com

www.transportuarios.com

**RAÚL MAESTRO LINARES**

DIRECTOR GENERAL GRUPO TRANSPORTUARIOS

ACTIVIDAD

Transportes Portuarios inicia su actividad en el Port de Barcelona en 1963, desde entonces la Compañía ha tenido claro dos conceptos que han ayudado al crecimiento continuado: ofrecer un servicio que alcance la excelencia y la diversificación.

Grupo Transportuarios atesora años de experiencia consistente en la mediación de toda clase de operaciones de transporte por vía terrestre, almacenaje de mercancías, depósito de contenedores marítimos, gestión directa de terminales de ferrocarril, así como todo cuanto sea necesario, consecuente, accesorio y complementario de lo que constituye el objeto social de las Compañías que comportan el Grupo, destacando el transporte terrestre de contenedor marítimo con origen y destino los principales puertos de España y Europa.

Las áreas de negocio en las que se desenvuelven las empresas de Grupo Transportuarios, cuenta con toda una serie de servicios logísticos especializados que abarcan toda la cadena logística, desde fases previas a la importación hasta la distribución a cliente final, pasando por servicios de aduanas, almacenes, transporte nacional e internacional especializado.

Transportes Portuarios, dispone de 6 oficinas en España, de las cuales 4 están ubicadas en los puertos de Algeciras, Barcelona, Tarragona y Valencia. Madrid y Zaragoza son plazas/puertos secos. Todas las oficinas forman un enclave de polivalencia en el ámbito de servicios de transporte de mercancías y su logística. Transportes Portuarios cuenta con un equipo humano de más de trecientas personas repartidas por todas las oficinas.

Apasionados de la innovación y sostenibilidad, Grupo Transportuarios se suma a los retos del presente y del futuro con optimismo. Pioneros en la introducción de camiones a gas en su flota, Transportes Portuarios forma parte de proyectos de desarrollo del hidrógeno como combustible alternativo de futuro. Con más de 10 años de experiencia fomentando el uso del transporte ferroviario a través la empresa de servicios ferroviarios TPNOVA Rail & Logistics Services, se vertebró en 4 ejes: la comercialización de servicios ferroviarios, ofreciendo e impartiendo servicios de consultoría de proyectos intermodales, habida cuenta que TPNOVA representa a Operadores ferroviarios europeos lo que permite ofrecer servicios de formación en logística ferroviaria. Todo ello al objeto de adaptar las cadenas logísticas de toda la clientela y potenciar el trasvase de mercancía de la carretera al ferrocarril, contribuyendo de forma continuada que el suministro logístico sea cada vez más seguro, medioambientalmente sostenible y eficiente.



A lo largo de su trayectoria, Transportes Portuarios ha ido ampliando y consolidando su actividad principal con una amplia gama de servicios y con personal altamente cualificado y motivado.

Transporte en Contenedores: "La Experiencia". Transportes Portuarios dispone de una flota propia de camiones de 140 tractores y 160 remolques, capacitados para llevar a cabo cualquier tipo de transporte en contenedores de 20', 40', 45', ADR, Frigorífico, Especiales, etc.,

Transporte en Cisternas. "La Especialización": Con una flota propia de 70 cisternas, con la capacitación para realizar transportes por toda Europa, especializado en el transporte de líquido alimentario. Transportes Portuarios siempre ha apostado por la calidad: nuestras cisternas están equipadas con los últimos avances tecnológicos: filtros micro-biológicos para productos estériles, sistemas de calefacción, bombas autónomas, termómetros para el registro de temperatura, sistema de calefacción etc.

Transporte en Volquete: "La Esencia" Transportes Portuarios, se inició en el transporte en volquetes en el año 1963. A lo largo de más de 50 años, hemos ido ampliando los servicios hasta ofrecer a nuestros clientes soluciones específicas para transportar cualquier tipo de mercancía a granel: áridos, hierro, Clinker, carbón, sal, carbonato, perlita, maíz, etc.

En los últimos años, Transportes Portuarios ha apostado por la diversificación, no sólo de nuevas unidades de negocio, como almacenes, depósitos de contenedores, lavadero de cisternas, sino también geográficamente, con la apertura de nuevas delegaciones.



Grupo Valauto

www.valauto.es

Valauto Quart

Ctra. Madrid-Valencia. km 349,2
46930, Quart de Poblet (Valencia)
T. 961 534 181

Valauto Comercial Ligeros

T. 961 548 908

Valauto Norte

Avd. del Puerto, 10
46520 Puerto Sagunto (Valencia)
T. 962 661 954

Valauto Sur

C/ Tramuntana, 19
46240 Carlet (Valencia)
T. 962 558 025





**Líder indiscutible del semirremolque
en España** ▶ Venta ▶ Alquiler ▶ Reparación

▶ **OFICINAS**

**VENTA Y ALQUILER
SEMI-REMOLQUES**

☎ **961 443 885**

▶ **TALLER**

**MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN
TODO TIPO DE SEMIRREMOLQUES**

**24 H / ASISTENCIA
7 D / EN CARRETERA**

☎ **682 188 191**



financiamos
TU VEHÍCULO NUEVO O USADO

POLÍGONO INDUSTRIAL TORRUBERO, 2 - Av. Constitució, 11 - 46136 Museros. Valencia - www.polarcube.es

+A Plusanuncios.es

La plataforma profesional
para la compraventa
de vehículos industriales



Súbelo a la web y véndelo



Y descubre una selección de vehículos en oferta

Plusanuncios.es ▶ GRATIS