

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGISTICOS

Núm. 17

Diciembre 2019

FERROCARRIL Y MULTIMODALIDAD



el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

TODA LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Diario digital con acceso gratuito · Monográficos · Anuarios



comunicamos y conectamos

www.diarioelcanal.com



EL FERROCARRIL EXISTE

En esta ocasión, la revista de las empresas transitarias españolas ha querido ahondar en un tema de gran interés: hemos querido aportar datos obtenidos de distintos operadores que demuestran que ya en la actualidad hay en nuestro país un gran número de servicios ferroviarios a nuestra plena disposición.

El debate sobre el estado del ferrocarril en España es engañoso. Perdemos mucho tiempo centrado la discusión en las, a menudo, limitaciones técnicas del ferrocarril, o en un debate mediático centrado en los déficits infraestructurales, sin tener en cuenta que ya, hoy por hoy, disponemos de un amplio servicio ferroviario al servicio de los Transitarios, y por lo tanto al de nuestros clientes. Pero a veces, los árboles no nos dejan ver el bosque. El bosque de algunos servicios existentes que hoy en día están plenamente operativos gracias a los esfuerzos de Renfe y también muy especialmente de los operadores privados, y que los transitarios no deberíamos obviar.

Para nosotros, los costes son muy importantes. Por ello, demostraremos en un estudio que publicamos en esta revista que dichos costes son inferiores al del transporte de mercancías por carretera. Y se trata también de una cuestión de oportunidades: los servicios ferroviarios que se describen a continuación existen, son competitivos.

Clientes que cada vez son más exigentes respecto a la calidad del servicio y el respeto al medio ambiente. Y es ahí donde el transporte ferroviario es imbatible dado que el impacto ambiental de este sistema es mucho más asumible por una sociedad cada vez más crítica. Es ésta, la sociedad, y muy especialmente nuestros clientes, los que no van a obligar a subir al tren dado que es menos contaminante, evita situaciones de congestión como las que provoca la carretera, y es perfectamente competitivo.

Deseo que la lectura de este nuevo número de 'la empresa transitaria' les sea de utilidad a la hora de planificar sus expediciones. Vale la pena probarlo.

Índice

- 03 **Editorial** · El ferrocarril existe
- 05 El tráfico ferro-portuario en España. Un modelo de éxito. El caso del Port de Barcelona
- 09 La hora del Ferrocarril
- 11 Las Autopistas ferroviarias un camino hacia la des carbonización a través de la intermodalidad
- 14 **Informe jurídico** · Régimen jurídico del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: las reglas CIM
- 25 Intermodalidad e Innovación, la apuesta de los puertos españoles
- 28 Cómo hacer para que el camión se suba al tren
- 31 De Barcelona a Barranquilla, el SIL traspasa fronteras en 2020
- 33 La hora del Ferrocarril
- 37 El port de Tarragona encara 2020 con dos grandes proyectos estratégicos
- 40 **Estudio** · Observatorio de costes del transporte de mercancías por ferrocarril
- 46 APM Terminals Barcelona, el partner en transporte intermodal estratégico
- 51 FGC: la apuesta por una logística competitiva y sostenible
- 53 La reducción de la Huella de Carbono y el Corredor Mediterráneo
- 57 La nueva logística ferroviaria
- 60 **Miscelánea**: XI Congreso FETEIA 2019

Edita:

FUNDACIÓN FETEIA · feteia@feteia.org · www.feteia.org

Fundación Feteia agradece pero no comparte necesariamente las opiniones y juicios expuestos en los artículos firmados.

**Foto portada cedida por la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras*



El tráfico ferro-portuario en España.

Un modelo de éxito. El caso del Port de Barcelona

Jordi Torrent · Jefe de Estrategia

Existe la percepción generalizada en España de que el tráfico ferroviario de mercancías no funciona y de que los discursos bienpensantes que promueven el uso del tren para el transporte de mercancías caen en saco roto o llegan demasiado tarde.

Este artículo pretende lanzar un mensaje optimista que contraste con esta opinión y con las docenas de artículos que se dedican a resaltar el fracaso del modo ferroviario en España en las últimas décadas y analizar los motivos que han llevado a la reducción de la cuota ferroviaria de mercancías en el transporte terrestre en el país.

No voy a negar, evidentemente, las cifras. Dependiendo del método de cálculo, la cifra del transporte ferroviario de mercancías respecto del total de toneladas transportadas por modo terrestre se sitúa en torno al 5%. Lejos, por lo tanto, de la cuota que dicho modo tiene en países de nuestro entorno como Alemania, Austria, Suiza, y de países más lejanos como Estados Unidos, Canadá y Australia. Se trata de una cifra evidentemente baja y menor de lo que era hace unas décadas. El descenso del tráfico ferroviario en España se concentra en diversos sectores, como puede ser el internacional y



el de graneles.

Existe, sin embargo, un ámbito muy importante para la economía nacional en el que el tráfico de mercancías por vía ferroviaria ha protagonizado un salto espectacular los últimos diez años, y que podría servir de modelo a seguir para otros ámbitos. Se trata de los tráficos ferro-portuarios intermodales y para el transporte de coches nuevos que vehiculan exportaciones e importaciones con origen/destino en puertos marítimos españoles. Quince años atrás era un sector prácticamente inexistente y los tráficos ferro-portuarios españoles se concentraban en los graneles sólidos y líquidos.

En el Port de Barcelona, principalmente, pero también en los de Valencia, Algeciras, Bilbao, Santander y otros, el crecimiento del tráfico ferroviario intermodal y de vehículos nuevos en este siglo XXI ha sido espectacular.

En Barcelona, actualmente, más del 12% de los contenedores que entran y salen del Puerto, y más del 35% de los vehículos lo hacen usando el modo ferroviario. En volumen, la evolución del tráfico en tren en estos dos segmentos es todavía más espectacular. *Ver el gráfico siguiente:*



La pregunta que deberíamos formularnos es qué es lo que se ha hecho bien en este ámbito que ha permitido este crecimiento exponencial. Como en cualquier otro ámbito, no existe un único elemento desencadenante de este éxito, sino que ha sido la conjunción de una serie de factores que intentaré resumir a continuación para el caso concreto del Port de Barcelona:

- Colaboración entre los cargadores (armadores y agentes marítimos, transitarios, exportadores e importadores, fabricantes de automoción) y los operadores logísticos ferroviarios (OLF). En este sector ha surgido una pléyade de OLF que, en colaboración con sus clientes, han desarrollado cadenas logísticas eficientes que incluyen el uso del ferrocarril, ofreciendo conexiones puerta a puerta y una variedad de servicios complementarios más allá del puro transporte ferroviario como son la gestión de los vacíos, los acarreos, el despacho aduanero, etc.
- La mejora sustancial de la fiabilidad, velocidad y transparencia de las empresas ferroviarias/traccionistas y la liberalización del sector que ha incrementado y diversificado las ofertas de tracción en el mercado.

- El desarrollo de líneas para la alta velocidad de pasajeros ha dejado libre para las mercancías el uso de las vías convencionales de modo que se ha incrementado notablemente la disponibilidad de surcos horarios.
- La mejora de las infraestructuras y de los servicios prestados por las terminales interiores en localizaciones como Zaragoza, Monzón, Tarragona, Azuqueca, Coslada, Noain, etc.
- Obras de mejora y acondicionamiento muy importantes en el Puerto de Barcelona que han permitido desarrollar terminales de carga y descarga con doble ancho y vías de 750 metros en buena parte de las terminales marítimas del puerto tanto de contenedores como de vehículos.

Además de estos factores existen otros muchos que han contribuido al incremento de la cuota del ferrocarril en los tráficos portuarios y que son difíciles de desarrollar en un breve artículo.



Mejoras en el tratamiento de la información, procesos de digitalización, bonificaciones comerciales en los puertos, presión de los clientes para un mayor uso del ferrocarril, etc. Gracias a la conjunción de todos estos factores, el mapa de los servicios ferroviarios del Port de Barcelona es hoy en día diametralmente distinto a como era sólo 10 años atrás.

Este desarrollo ha sido muy importante, por ejemplo, para que una región sin salida al mar como Aragón se haya convertido en pocos años en una de las economías más abiertas e internacionalizadas de España. La excelente conectividad de Zaragoza, Monzón y Figueruelas con un puerto marítimo como Barcelona ha incrementado notablemente el atractivo de la región y contribuido a mejorar la competitividad de su industria. Y por la vía de los hechos, ha convertido en una realidad el tan ansiado sueño del

corredor Cantábrico-Mediterráneo, ya que Zaragoza puede presumir ya de ser el nodo a través del que se conectan el Atlántico y el Mediterráneo, puesto que los servicios ferroviarios conectan ambas fachadas de Bilbao a Barcelona, pasando por Zaragoza.

El desarrollo de los servicios ferroviarios de Barcelona con Aragón, Tarragona, Castilla y León, Madrid o Navarra no habría sido posible, sin embargo, sin la apuesta decidida por el transporte ferroviario de algunas de las mayores empresas españolas e internacionales, grandes compañías del sector de la moda, automoción, gran distribución, química, entre otros, que años atrás difícilmente nadie hubiese apostado que se convertirían en los mayores usuarios en España del modo ferroviario.



Port de Barcelona



No pierdas este tren. Su destino es tu rentabilidad.



11

Hasta 11 días de ahorro de tiempo de tránsito para los principales puertos del Far East embarcando por el Puerto de Barcelona.



+30

Más de 30 circulaciones de tren semanales entre el Puerto de Barcelona y el norte y centro de España.



+200

Conexión directa con más de 200 puertos a nivel mundial a través del Puerto de Barcelona.



13.000

Reducción de emisiones equivalente a 13.000 árboles en el año 2018.

synergy.

The smartest way of moving goods.

synergy.com.es

Synchromodal Network Global Services.
Avda. Estany del Port, 91. Port de Barcelona, 08820. El Prat de Llobregat, Spain.
T(34) 93 508 4443 / F(34) 93 508 4441

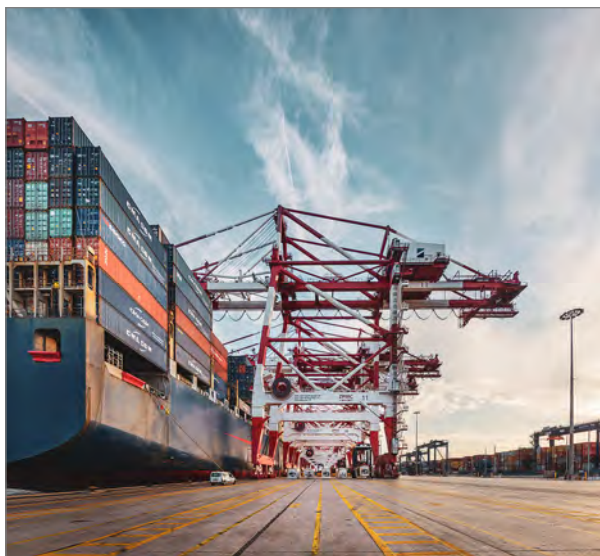


A member of Hutchison Ports

La hora del Ferrocarril

Los expertos del transporte de mercancías por ferrocarril afirman que el tren es el futuro, y algunos operadores como Synergy, estamos totalmente de acuerdo, y trabajamos muy duro para ser una alternativa real, eficaz, sostenible y de alta calidad para nuestros clientes.

Lo cierto es que el mercado del ferrocarril ha sido, y continúa siendo, un mero espectador en el conjunto total del transporte, ya que en este momento, solamente el 18% de la cuota modal europea corresponde al tren, pero todo apunta a que esa cifra se incrementará hasta el 30% en 2030.



Dicho aumento, además, supondría un salto efectivo todavía mayor, ya que las previsiones de Europa indican un crecimiento también del 30% del transporte de mercancías en el año 2030. Esto, sumado a que la Comisión Europea se ha comprometido a reducir un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero, equivale a crecer en volumen mediante el medio más verde y eficiente, el tren.

Para llegar a ello, el transporte ferroviario de mercancías debe estructurarse y armarse de manera sólida, llegar a ser una solución de alto

valor añadido para: las mercancías transportadas, sus productores y sus adquirientes.

Es por eso que desde Synergy apostamos fuerte por este medio de transporte, y nuestro objetivo es conseguir un posicionamiento relevante en el mercado, convirtiéndonos en una apuesta ganadora para nuestros clientes, ahora y en el futuro, es decir, cuando asistamos a la verdadera "Hora del Ferrocarril". Solo entonces podremos afirmar que las predicciones eran ciertas, y solo entonces seremos valedores de nuestro esfuerzo y dedicación.

Desde que comenzamos nuestra andadura en el año 2012, hemos superado innumerables obstáculos y realizado importantes inversiones, no solo económicas, sino de todo tipo de recursos para demostrar que podemos ser un referente en esta industria, como por ejemplo, la de la Terminal Intermodal de Navarra (TIN) para su gestión y desarrollo, así como nuestra participación en la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ). Y la mejor muestra de ello, son los logros alcanzados con nuestros servicios ferroviarios desde Barcelona al norte y centro de España: Pamplona, donde hemos comenzado la sexta circulación semanal, Miranda de Ebro (Burgos) con tres trenes semanales y Madrid también con tres por semana.

Resulta sencillo explicar la buena acogida de estos casos de éxito: por un lado Synergy, que es parte del grupo de la terminal de contenedores Hutchison Ports BEST, en el Puerto de Barcelona, que es un referente a nivel global por su eficiencia y productividad. Y por otro, trabajar para que nuestros clientes encuentren en Synergy un partner neutral, que trata a todos sus

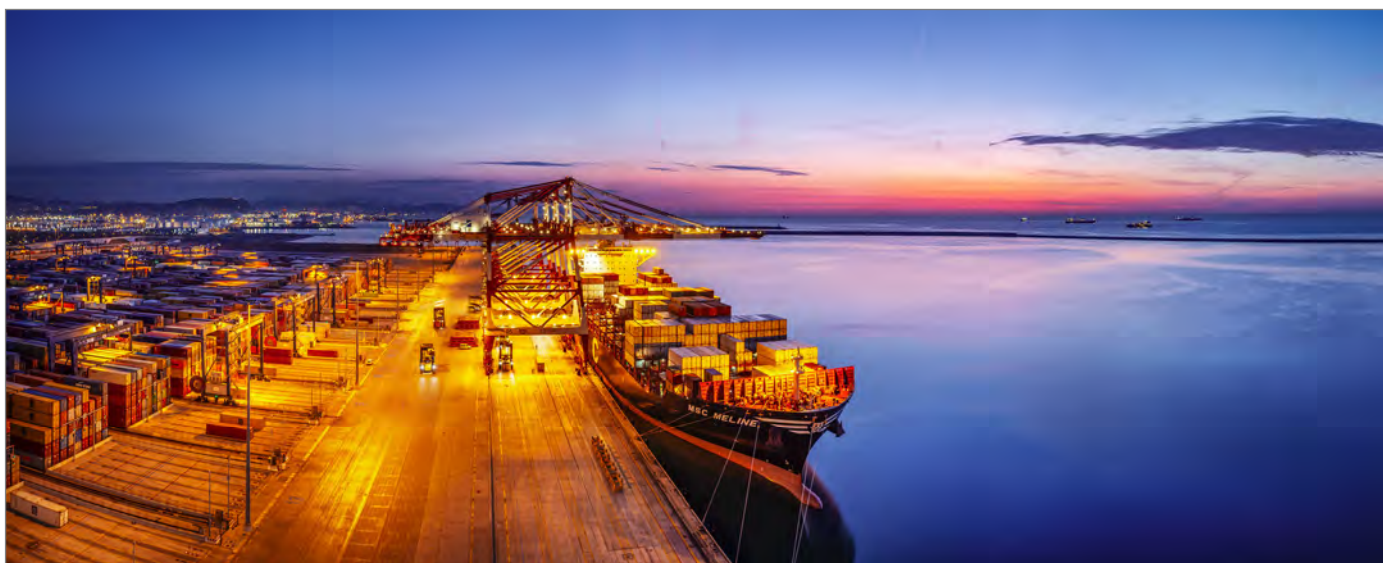
clientes por igual, independientemente de su estructura, tamaño o relevancia en el mercado.

Synergy además, se ofrece a clientes que, aun teniendo la carga a una larga distancia del puerto de Barcelona, les interese encontrar una solución ágil, fiable, económica y de confianza con salida por el Mediterráneo, acercando así la carga al destino final mediante la reducción de transit time hasta en 12 días, ofreciendo servicios

directos desde el Puerto de Barcelona y conexiones con más de 200 puertos en todo el mundo.

En resumen, el transporte de mercancías por ferrocarril apunta a convertirse en los próximos años en la revolución de la logística terrestre. Desde Synergy no queremos perdérselo y te damos la bienvenida a la Hora del Ferrocarril, ¿te subes al tren?

SYNERGY, Synchronodal Network Global Services, es una marca de Hutchison Ports, que se responsabiliza del despliegue de servicios intermodales entre Barcelona y las principales terminales ferroviarias de España y de Europa, ofreciendo así una amplia gama de soluciones integradas de logística. SYNERGY ofrece servicios de conectividad puerto a puerta, con un fuerte compromiso con el medioambiente y la sostenibilidad.





Las Autopistas ferroviarias un camino hacia la des carbonización a través de la intermodalidad.

Rafael Calvo · Director de Proyectos

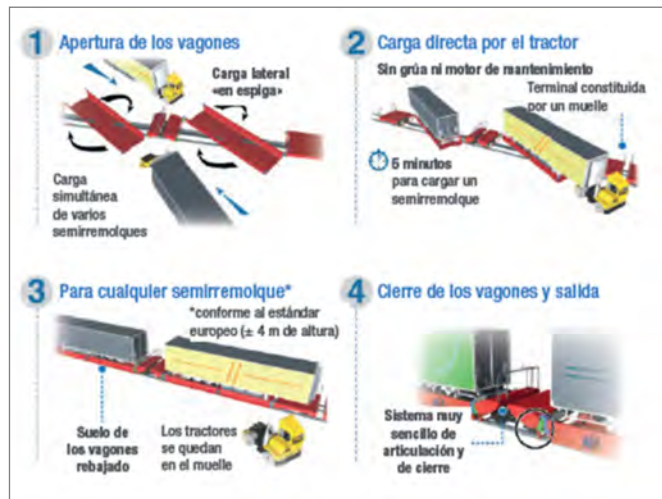
Ante la crisis climática, Úrsula Von der Leyer, la recién nombrada Presidenta de la Comisión Europea anunciaba en la COP 25, máximo órgano de decisión de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, la primera ley europea de transición hacia la neutralidad climática. Ahora, más que nunca, las medidas de des-carbonización están sobre la agenda política. En un contexto donde el transporte es responsable de la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las cuales, sólo el transporte por carretera produce más del 70%, la organización de la logística terrestre se muestra clave para la des-carbonización.

Una Autopista Ferroviaria es una forma de transporte combinado o intermodal dedicada al transporte de semirremolques por vía férrea. Este sistema, ha servido tradicionalmente para el recorrido de cortas distancias permitiendo sobrepasar obstáculos concretos con el fin de mejorar la seguridad viaria, un ejemplo de ello es la Autopista Ferroviaria Alpina entre Turín (Italia) y Chambéry (Francia). A lo largo de los últimos años, el modelo se ha replanteado con el fin de crear corredores para cubrir largas distancias (> 1000 km) complementándose con la carretera para la última milla o incluso con conexiones portuarias (p.ej. el servicio de Autopista Ferroviaria entre Le Bolou-Perpiñán y Calais con conexión marítima a Tilbury, Reino Unido). Todo ello bajo un triple objetivo, la competitividad, la reducción de emisiones y la seguridad.

La competitividad de las Autopistas Ferroviarias se basa en aprovechar la flexibilidad de la carretera junto con la potencia del ferrocarril. El semirremolque se convierte en la unidad de transporte intermodal, para ello, es el tren quien se va a adaptar a esta unidad gracias a plataformas de carga específica y vagones adecuados. El



transportista llega a la plataforma dejando su semirremolque para que sea cargado en el tren, pudiendo recoger con su cabeza tractora la unidad recién descargada, limitando así, la distancia y duración de sus trayectos permitiendo al transportista hacer más con menos. Por otro lado, la flexibilidad es un parámetro fundamental, el tren se adapta una vez más a la carretera gracias a servicios de alta frecuencia (varios trenes por día) consiguiendo un fenómeno efectivo de corredor. Estos dos pilares, adaptabilidad y flexibilidad, convierten a las Autopistas Ferroviarias en un servicio competitivo en el transporte de mercancías y complementario al transporte por carretera.



La des-carbonización del transporte terrestre debe entenderse en clave de Autopista Ferroviaria. Este servicio consigue evitar hasta el 95% de las emisiones comparada con la opción 100% viaria. El impacto es considerable, si se tiene en cuenta que, por ejemplo, para la Autopista Ferroviaria entre Barcelona y Bettembourg (Luxemburgo) las emisiones evitadas alcanzan el valor 1 Tn de CO₂ por semirremolque en un servicio que opera 5 veces por semana.

Por último, no debe perderse de vista que, ante todo, la seguridad y calidad de vida de los transportistas. Ante largos recorridos por carretera, la siniestralidad aumenta traduciéndose no sólo en sólo en pérdidas económicas sino en pérdidas de vidas humanas.

Al limitar los trayectos de los transportistas entre la terminal y los distintos puntos de acarreo, no sólo mejoran la calidad de vida en el trabajo, sino que se consigue reducir el número de accidentes.

Las Autopistas Ferroviarias se posicionan, así como un nuevo eslabón de peso en la cadena logística de transporte que permite no sólo reducir costes con un servicio competitivo, sino colaborar en la des carbonización del medio-ambiente y la seguridad viaria.

El autor, **Rafael Calvo** es Director de proyectos de VIIA, filial de *SNCF mobilités*, dedicada a la promoción y explotación de Autopistas Ferroviarias en Europa.

Ingeniero Químico por la Universidad Complutense de Madrid, especializado en la gestión de proyectos, tras haber participado previamente en la gestión de proyectos de industriales en Egipto de la mano de ACS se une hace más de tres años al equipo de VIIA como Director de Proyectos centrado en los promover y gestionar los proyectos de la compañía en España.



An isometric illustration of a multi-modal train. The train consists of a blue locomotive at the front, followed by a flatcar carrying a large blue cylindrical tank, and another flatcar carrying a truck with a grey trailer. In the background, several more trucks are shown on a highway, suggesting the integration of road and rail transport.

TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD

Optimice su transporte en toda
Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con sales@viia.com

www.viia.com



Hacer del ferrocarril el mejor camino



Régimen jurídico del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: las reglas CIM

Manuel M Vicens · Abogado.

Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLTRA

Las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM), de 9 de mayo de 1.980, figuran como Apéndice B del Convenio sobre los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), concluido en la misma fecha, vigente desde el 1 de mayo de 1.985 con carácter general para todos los Estados parte del mismo. Dichas Reglas uniformes fueron modificadas por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999, que fue ratificado por España mediante Instrumento de Ratificación publicado en el BOE núm. 149 de 23 de junio de 2006.

A) Ámbito de aplicación.- Las Reglas CIM se aplicarán a todo contrato de transporte ferroviario de mercancías a título oneroso, cuando el lugar de recepción de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos Estados miembros de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF)¹, con independencia del domicilio, sede o nacionalidad de las partes en el contrato de transporte. Asimismo, se aplicarán cuando el lugar de recepción de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en un Estado miembro, aunque el otro no lo sea, y cuando las partes en el contrato convengan que el mismo quede sometido a dichas Reglas Uniformes (artículo 1.1 y 2).

Los transportes complementarios previstos en un contrato único de transporte por ferrocarril, transfronterizos por ferrocarril o por navegación interna (fluviales); por carretera; marítimos o por navegación interna, siempre que en estos dos últimos casos se efectúen sobre líneas inscritas en la OTIF, se rigen también por las normas del Convenio (artículo 1.3 y 4).

En cambio, no se aplicarán a los transportes efectuados entre estaciones situadas en el territorio de Estados limítrofes, cuando la infraestructura de dichas estaciones sea gestionada por uno o varios gestores de infraestructura que dependan exclusivamente de uno solo de dichos Estados (artículo 1.5).

¹Estos Estados miembros se relacionan en el artículo 7 del Convenio COTIF; habiendo que añadir los resultantes de las sucesivas adhesiones al Convenio, siendo en total los siguientes:

La República Islámica de Afganistán; la República de Albania; la República Argelina Democrática y Popular; la República de Armenia; la República de Azerbaiyán; la República Federal de Alemania; la República Austríaca; el Reino de Bélgica; la República de Bosnia Herzegovina; la República de Bulgaria; la Confederación Helvética; la República de Croacia; la República Checa; el Reino de Dinamarca; el Reino de España; la República Eslovaca; la República de Eslovenia; la República de Estonia; la República de Finlandia; la República Francesa; el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; la República Democrática de Georgia; la República de Hungría; la República Helénica; la República de Iraq; la República Islámica de Irán; la República de Irlanda; la República Italiana; el Reino Hachemita de Jordania; la República de Letonia; la República Libanesa; el Principado de Liechtenstein; la República de Lituania; el Gran Ducado de Luxemburgo; la Ex - República Yugoslava de Macedonia del Norte; el Reino de Marruecos; el Principado de Mónaco; la República de Montenegro; el Reino de Noruega; el Reino de los Países Bajos; la República Islámica de Pakistán; la República de Polonia; la República Portuguesa; la República de Rumania; la Federación Rusa; el Reino de Suecia; la República Árabe Siria; la República Tunecina; la República de Turquía; la República de Ucrania; y la Unión Europea.

Por otra parte, y como se trata de un transporte internacional sujeto a las disposiciones de derecho aduanero que requieren una vigilancia y control de riesgos, los distintos Estados miembros podrán declarar, cuando se adhieran al Convenio, que sólo se aplicarán las Reglas CIM a los transportes efectuados sobre una parte de la infraestructura ferroviaria situada en su territorio (artículo 1.6). Añadiéndose, como es lógico, que esta parte de la infraestructura ferroviaria deberá definirse con precisión y estar conectada con la infraestructura ferroviaria de un Estado miembro.

B) Condiciones generales y derecho vinculante.- Como el transporte ferroviario en muchos países está todavía sometido a tarifas, el Convenio CIM prevé la posibilidad de aplicar a los contratos las condiciones generales de la empresa ferroviaria en las que, generalmente, se incluirán las tarifas legalmente en vigor en cada Estado miembro y que, merced a la aplicación de las condiciones generales, se conviertan en parte integrante de cada contrato de transporte (artículo 3.c).

Por otra parte, y ésta se trata de una prescripción importante, cualquier cláusula en contrario puesta en un contrato de transporte en contra de lo establecido en las Reglas CIM, será nula y no producirá efecto alguno, aunque la nulidad de tales estipulaciones no supondrá la nulidad de otras disposiciones válidas incluidas en el contrato de transporte; aunque, no obstante, y como es obvio, los transportistas podrán asumir una responsabilidad y unas obligaciones mayores que las previstas en las Reglas (artículo 5).

C) Transportistas.- Las Reglas CIM distinguen entre el transportista contractual y el transportista sustituto, poniéndose al día en este aspecto con las más modernas Convenciones internacionales sobre transporte. El transportista contractual es aquel con quien el expedidor haya concluido el contrato de transporte o un transportista subsiguiente (naturalmente en el caso de transporte sucesivo), que sea responsable sobre la base del mismo contrato. Y por transportista sustituto se entiende el transportista que no ha concluido el contrato de transporte con el expedidor, pero a quien el transportista contractual haya confiado, total o parcialmente, la ejecución del transporte por ferrocarril (artículo 3, letras a y b).

D) Contrato de transporte y carta de porte.- Las Reglas definen el contrato de transporte diciendo que es aquel en virtud del cual el transportista se compromete a transportar la mercancía a título oneroso al lugar de destino y a hacer entrega de la misma al destinatario (artículo 6.1). La mención expresa de que el transporte ha de efectuarse a título oneroso excluye los transportes gratuitos.

El contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de una carta de porte sujeta a un modelo uniforme que deberán confeccionar las Asociaciones internacionales de transportistas de acuerdo con las Asociaciones internacionales de la clientela, los organismos competentes en materia aduanera de los Estados miembros y toda organización intergubernamental de integración económica regional que tenga atribuidas competencias para legislar por sí misma en materia aduanera, como es el caso de la Unión Europea (artículos 6.1 y 8).



Assekuransa

SU CARGA EN TRÁNSITO
REALMENTE ASEGURADA

- TODO RIESGO
- PUERTA A PUERTA
- SIN DEDUCIBLES

No obstante, la falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las presentes Reglas Uniformes, lo que se explica por tratarse el transporte de un contrato consensual (artículo 6.2). La carta de porte irá firmada por el expedidor y el transportista pudiéndose reemplazar la firma de éste por una indicación de la máquina contable o por cualquier otro modo apropiado (artículo 6.3). Se extenderá por duplicado, debiendo certificar el transportista en dicho duplicado la recepción de la mercancía, haciendo entrega del mismo al expedidor (artículo 6.4).

La carta de porte no tendrá el valor de un conocimiento, lo que quiere decir que se trata de un simple documento de transporte sin capacidad para circular; por consiguiente, no es negociable como, por ejemplo, los conocimientos marítimos (artículo 6.5). Podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos que puedan transformarse en signos legibles de escritura, estableciéndose que los procedimientos para tales registros habrán de ser equivalentes en los Estados miembros del Convenio, especialmente en lo que concierne a la fuerza probatoria de la carta de porte representada por dichos signos o datos electrónicos (artículo 6.9).

Deberá emitirse una carta de porte para cada envío y, salvo pacto en contrario de las partes, una misma carta de porte sólo podrá referirse a la carga de un solo vagón (artículo 6.6).

La carta de porte deberá contener las indicaciones siguientes (artículo 7):

- a) el lugar y la fecha de su emisión.
- b) el nombre y la dirección del expedidor;
- c) el nombre y la dirección del transportista que haya concluido el contrato de transporte;
- d) el nombre y la dirección de la persona a quien se entrega efectivamente la mercancía, si no fuera al transportista a que se refiere la letra c);
- e) el lugar y la fecha de recepción de la mercancía;
- f) el lugar de entrega;
- g) el nombre y la dirección del destinatario;
- h) la denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje y con respecto a las mercancías peligrosas, la denominación prevista por el Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID);
- i) el número de bultos y los signos y números particulares necesarios para la identificación de los envíos al por menor;
- j) el número del vagón en caso de transporte por vagones completos;
- k) el número del vehículo ferroviario que rueda sobre sus propias ruedas, en el caso de que sea remitido para el transporte como mercancía;
- l) además, en el caso de unidades de transporte intermodal, la categoría, el número u otras características necesarias para su identificación;
- m) el peso bruto de la mercancía o la cantidad de mercancía expresada de otras formas;
- n) enumeración detallada de los documentos requeridos por las Aduanas u otras autoridades administrativas que acompañen a la carta de porte o que están a disposición del transportista ante una autoridad debidamente designada o ante un organismo designado en el contrato.

- o) los gastos referentes al transporte (precio del transporte, gastos accesorios, derechos aduaneros y demás gastos en que se haya incurrido a partir de la conclusión del contrato hasta la entrega), en la medida en que deban ser abonados por el destinatario, o cualquier otra indicación de que los gastos sean debidos por el destinatario.
- p) la indicación de que el transporte está sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes.

En su caso, la carta de porte también deberá contener:

- a) en caso de transporte por transportistas subsiguientes, el transportista que deba entregar la mercancía, cuando éste hubiera dado su consentimiento a la indicación en la carta de porte;
- b) los gastos que el expedidor toma a su cargo;
- c) el importe del reembolso que deba percibir en el momento de la entrega de la mercancía;
- d) el valor declarado de la mercancía y el importe que representa el interés especial en la entrega;
- e) el plazo convenido en que deba efectuarse el transporte;
- f) el itinerario convenido;
- g) una lista de documentos no mencionados en la letra n) anterior, entregados al transportista;
- h) las indicaciones del expedidor relativas al número y designación de los precintos puestos en el vagón;
- i) cualquier otra indicación que se considere necesaria.

En el caso de un transporte que circule por el territorio aduanero de la Unión Europea o el territorio en que se aplique el procedimiento de tránsito común, cada envío deberá ir acompañado de una carta de porte que responda a los requisitos anteriormente señalados (artículo 6.7).

E) Derechos y obligaciones de las partes.- Los derechos y obligaciones de las partes resultantes del contrato de transporte por ferrocarril se ajustan, en su conjunto, a los que caracterizan a los contratos de transporte de mercancías por vías terrestres, salvo algunas especialidades ligadas al transporte ferroviario como son, entre otras: las referentes a los plazos de entrega (art. 16), que se determinarán por los acuerdos concluidos entre las partes y, en su defecto, tendrá lugar la aplicación de los plazos máximos que determina el Convenio²; o bien los relativos a las modificaciones del contrato de transporte derivadas del derecho de

²Hay una prescripción importante sobre plazos de entrega que debe tenerse en cuenta, y que sin duda obedece todavía a reminiscencias de servicio público, cual es que los plazos de entrega se suspenderán los domingos y los días festivos legales.

disposición por quien tenga la facultad para hacerlo valer (como, por ejemplo, el cambio de destinatario o de estación de destino, o el aplazamiento en la entrega), respecto a las que se dan normas muy precisas para salvaguardar los derechos de las partes, debiéndose considerar ineficaces cualesquiera órdenes dadas en formas distintas a las prescritas (arts. 18 y 19).

En cualquier caso, la ejecución de las modificaciones deberá ser factible, lícita y razonablemente exigible en el momento que las órdenes lleguen a quien deba ejecutarlas y en especial no deberán obstaculizar la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicar a los expedidores o destinatarios de otros envíos (art. 19.3).

En cuanto al pago de los portes y gastos, que es la obligación principal que corresponde a los beneficiarios del transporte, el art. 10 establece que, salvo pacto en contrario entre el expedidor y el transportista, los gastos (precio del transporte, gastos accesorios, derechos aduaneros y otros gastos en que se haya incurrido desde el momento de conclusión del contrato hasta la entrega) serán abonados por el expedidor; y que cuando en virtud de pacto entre el expedidor y el transportista, los gastos corran a cargo del destinatario y el mismo no haya retirado la carta de porte, ni hecho valer sus derechos conforme al artículo 17.3 (pérdida de la mercancía o retraso en la entrega), ni modificado el contrato conforme a las disposiciones del artículo 18 relativas al derecho de disposición sobre la mercancía, el expedidor seguirá estando obligado al pago de los gastos.

A título meramente informativo, las cláusulas que hasta el presente han venido utilizándose para el pago de los portes y gastos y que pueden ser objeto del pacto en contrario a que alude el artículo 10 del Convenio son las siguientes:

- "Franco de porte", si toma a su cargo el precio del transporte únicamente.
- "Franco de porte, comprendido (...)", si toma a su cargo otros gastos, además del precio del transporte, que deberán designarse exactamente.
- "Franco porte hasta X" (designando X el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes), si toma a su cargo el precio del transporte hasta el lugar establecido.
- "Franco de porte, comprendido (...) hasta X" (designando X nominalmente el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes), si toma a su cargo otros gastos además del precio del transporte hasta el lugar designado, con exclusión de cualquier gasto que se refiera al país o al ferrocarril subsiguiente.
- "Franco de todo gasto", si toma a su cargo todos los gastos (precio de transporte, gastos accesorios, derechos de aduana y otros).
- "Franco por (...)", si toma a su cargo una cantidad determinada, salvo disposiciones en contrario en las tarifas, deberá expresarse dicha cantidad en la moneda del país de procedencia.

F) Incidencias en el transporte.– Por lo que hace a las incidencias en el transporte hay que señalar que el ferrocarril será responsable de la demora en la entrega de la mercancía, del daño resultante de la pérdida total o parcial y de las averías, desde que las mercancías hayan sido aceptadas para el transporte hasta su entrega, a menos que demuestre que tales hechos fueron debidos a falta del remitente, vicios propios de las mercancías, circunstancias que según las Reglas exoneren al ferrocarril (como por ejemplo, el transporte en vagones descubiertos o la ausencia o defecto de embalaje), y otras circunstancias que no hubiesen podido evitarse y cuyas consecuencias no hubieran podido obviarse; demostración que corresponde hacer a los transportistas ferroviarios (arts. 23 y 25).

A efectos de esta responsabilidad, se considera perdida la mercancía, sin necesidad de otras pruebas, cuando no hubiera sido entregada o puesta a disposición del destinatario dentro de los 30 días siguientes a la expiración de los plazos de entrega (art. 29.1).

Para los daños no aparentes, existe un plazo de siete días para efectuar la reclamación, contados a partir de la aceptación de la mercancía (art. 47.2.b.1), pero a diferencia de lo que acontece en el transporte sometido al Convenio CMR, la acción se extingue si no se efectúa dicha reclamación, cosa que también ocurrirá para las aparentes si no se hace levantar un acta por el ferrocarril en presencia de un representante del interesado (art. 47.2.a) en relación con el art. 42.1).

G) Límites indemnizatorios.– Como sucede en el régimen CMR, el importe de las indemnizaciones que el ferrocarril puede verse compelido a satisfacer en los casos de pérdida total o parcial, averías o retrasos, se hallan limitadas a las sumas que establecen las Reglas CIM.

Así, en caso de pérdida total, el importe de la indemnización será el valor de la mercancía calculado en la forma establecida en el Convenio, pero en ningún caso podrá exceder, salvo los supuestos de valor declarado, de 17 Derechos especiales de giro por Kg. de peso bruto, más el precio del transporte, los derechos de Aduana y las restantes sumas desembolsadas con ocasión del transporte de la mercancía perdida (art. 30.2 y 4).

En las averías, el ferrocarril deberá pagar, con exclusión de otros daños y perjuicios, una suma equivalente a la depreciación de la mercancía, sin que pueda exceder de la que correspondería por pérdida de la parte depreciada. Además, también se restituirán, a prorrata, los gastos y precio de transporte que corresponda (art. 32.1, 2 y 4).

Para el supuesto de retraso en la entrega, la indemnización no podrá exceder del cuádruplo del precio del transporte. Esta indemnización no será acumulable a la que corresponda por pérdida total de la mercancía (art. 33.1 y 2).

Cuando el transportista haya confiado, total o parcialmente, la ejecución de un transporte a un transportista sustituto, no por ello dejará de ser responsable por la totalidad del transporte, sin perjuicio, además, de que el transportista sustituto tenga igualmente que responder con arreglo a las Reglas CIM (artículo 27 apartados 1 y 2). Y cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por varios transportistas subsiguientes o sucesivos, cada transportista responderá de la ejecución del transporte por el

trayecto total hasta la entrega. Es decir, que el contrato y la responsabilidad no se fraccionan en función de los distintos trayectos o transportistas parciales, ya que frente al expedidor existe un único contrato de transporte con una pluralidad de porteadores que van encadenándose los unos a los otros hasta llegar al destino final.

H) Ejercicio de acciones.- Las acciones a que da lugar el transporte regulado por las Reglas CIM, según su art. 48, prescriben al año. No obstante, cuando concurra dolo, fraude, reclamación del pago de un reembolso cobrado por el ferrocarril al destinatario o del saldo de una venta efectuada por el ferrocarril, o se funde la acción en un contrato de transporte anterior a la reexpedición, la prescripción será de dos años.

La prescripción comienza a correr en el caso de pérdida parcial, avería o demora a partir del día en que hubiera tenido lugar la entrega; en el supuesto de pérdida total, a partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega; y en los demás casos, desde el día en que pueda ejercitarse el derecho (art. 48.2).

Para concluir, señalaremos que las acciones judiciales inherentes a toda clase de responsabilidades, podrán ejercitarse contra el primero o el último transportista o contra aquel que hubiera efectuado la parte del transporte durante el cual se hubiera producido el hecho generador de la acción (art. 45.1). Ahora bien, una vez ejercitada la acción contra uno de ellos, se extinguirá la que hubiera podido ejercerse contra los demás, así como en su caso, contra el transportista sustituto (art. 45.6).



www.feteia.org



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Carga segura, conductor descansado y mucho ahorro
La velocidad es cosa nuestra



¡ Descubre
la carta ganadora !

**driver
card**

¡ Tu carta te ofrece descuentos
de hasta el 40% !



Puedes utilizarla a bordo en:
Restaurantes, Bar, Wellness Center,
gimnasio, tiendas

RORO CARGO • CONTENEDORES • PASAJEROS • PROJECT CARGO



INFO y RESERVAS

+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com
<http://carga.grimaldi-lines.com>



**KEEP
CALM
AND
READ
GOT CARGA**

REVISTA INDEPENDIENTE PARA EL SECTOR
DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

para leer con calma lo sustancial que
acontece en el sector de la logística

www.gotcarga.com

Puertos del Estado



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Spanish Ports *The Perfect European Connection*



*Los Puertos españoles,
pieza clave en el engranaje logístico de la economía mundial.*



**PRINCIPAL HUB DEL
SUR DE EUROPA,**
EN LA ENCRUCIJADA DE LAS
PRINCIPALES RUTAS MARÍTI-
MAS.



**CONECTADOS CON
LAS PRINCIPALES
REDES DE TRANSPORTE DE
EUROPA**



**563 MILLONES DE
TONELADAS
DE MERCANCÍAS
MANIPULADAS.**



PUERTOS 4.0
IMPULSANDO LA
TRANSICIÓN DEL SECTOR
LOGÍSTICO-PORTUARIO A LA
ECONOMÍA 4.0



www.puertos.es

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

Intermodalidad e Innovación, la apuesta de los puertos españoles

Salvador de la Encina · Presidente

No cabe duda que el importante nivel de progreso alcanzado por todos los territorios del Estado español tiene como “punta de lanza” el desarrollo de una amplia red de infraestructuras tanto terrestres, como aéreas y portuarias. La extensa red de carreteras, líneas de ferrocarril, aeropuertos y puertos contribuyen de manera decisiva al desarrollo de nuestra economía, facilitando al mismo tiempo la movilidad de ciudadanos y mercancías, con estándares de calidad y seguridad homologables a las economías más desarrolladas. De esta forma, España se ha convertido en exportador de “know how” por todo el mundo en los últimos años, como lo demuestran los ambiciosos proyectos encargados a empresas españolas, y sirvan como ejemplos el tren de alta velocidad entre Medina y La Meca o el más reciente de Houston y Dallas, proyectos de Adif y Renfe; la nueva línea de metro de la ciudad de Medellín o el programa de infraestructuras de Costa Rica de Ineco; diversos proyectos de carreteras en Canadá, Reino Unido, Brasil y EEUU. capitaneados por empresas constructoras españolas; o la ampliación del Canal de Panamá, liderada por la española Sacyr.

Hoy en día, el desarrollo de las infraestructuras no puede acometerse de manera individualizada ya que, como se ha demostrado, las exigencias de la intermodalidad nos obligan a pensar en la interconexión de los diferentes modos para conseguir un transporte más eficiente. Un buen ejemplo de ello son los recientes proyectos de carreteras, y sobre todo de ferrocarril, que se están acometiendo en multitud de puertos españoles a través del Fondo Financiero de



Accesibilidad Terrestre Portuaria. Dicho Fondo, creado por iniciativa de Puertos del Estado, permite a los puertos invertir y contribuir financieramente al desarrollo de actuaciones relacionadas con la mejora de su accesibilidad terrestre fuera de sus actuales zonas de servicio, conjuntamente y de forma coordinada con las entidades y centros inversores competentes en materia de ferrocarriles y carreteras (ADIF y DG de Carreteras, principalmente). De esta forma se mejorará la conectividad de los puertos de interés general del Estado, consiguiendo que España quede convenientemente conectada a la Red Transeuropea de Transporte.

Igualmente, somos conscientes de que los intereses y preocupaciones de los ciudadanos pasan por acometer todos estos proyectos con un escrupuloso respeto del medioambiente y con total transparencia. En este sentido, la innovación desempeñará un importante papel para lograr los cambios de modelo necesarios y la transformación en diferentes campos, en la descarbonización del transporte, en la mejora de la eficiencia energética, del aprovechamiento de las infraestructuras, de la interoperabilidad, de la intermodalidad, de conseguir una movilidad puerta a puerta, sin barreras, y en definitiva para trabajar en línea con la agenda europea hacia una movilidad segura, limpia y conectada. En este sentido, cabe destacar proyectos como el CORE LNGas hive, liderado por Puertos del Estado, en el que participan 42 socios de España y Portugal, entre los que destaca la presencia del puerto de Valencia y otras 12 Autoridades Portuarias españolas, 8 socios institucionales, y 21 socios

industriales -operadores de GNL, constructoras navales, regasificadoras y otras empresas-. El objetivo del proyecto, que recibe financiación de la UE, es desarrollar una cadena logística de gas natural licuado, que permita impulsar la utilización del gas como combustible para el transporte, especialmente marítimo.

Otra línea de la innovación que está ganando protagonismo es la digitalización del transporte, que proporcionará la base para facilitar una rápida evolución llamada a revolucionar el sector del transporte y sus servicios. Las políticas de datos abiertos del transporte permitirán no solo centralizar la información y hacerla accesible, sino también promover las iniciativas que aporten importantes mejoras en los servicios a los viajeros. En este apartado destaca la reciente creación del Fondo "Puertos 4.0" que apoyará la generación de ideas o proyectos renovadores, imaginativos e incluso disruptivos, con una componente innovadora tangible aplicable a uno o varios puertos, aprovechando la economía de escala que da trabajar en el marco de un sistema como es el portuario de interés general.

Se potenciará tanto la co-creación como las fortalezas de proyectos preexistentes, siempre

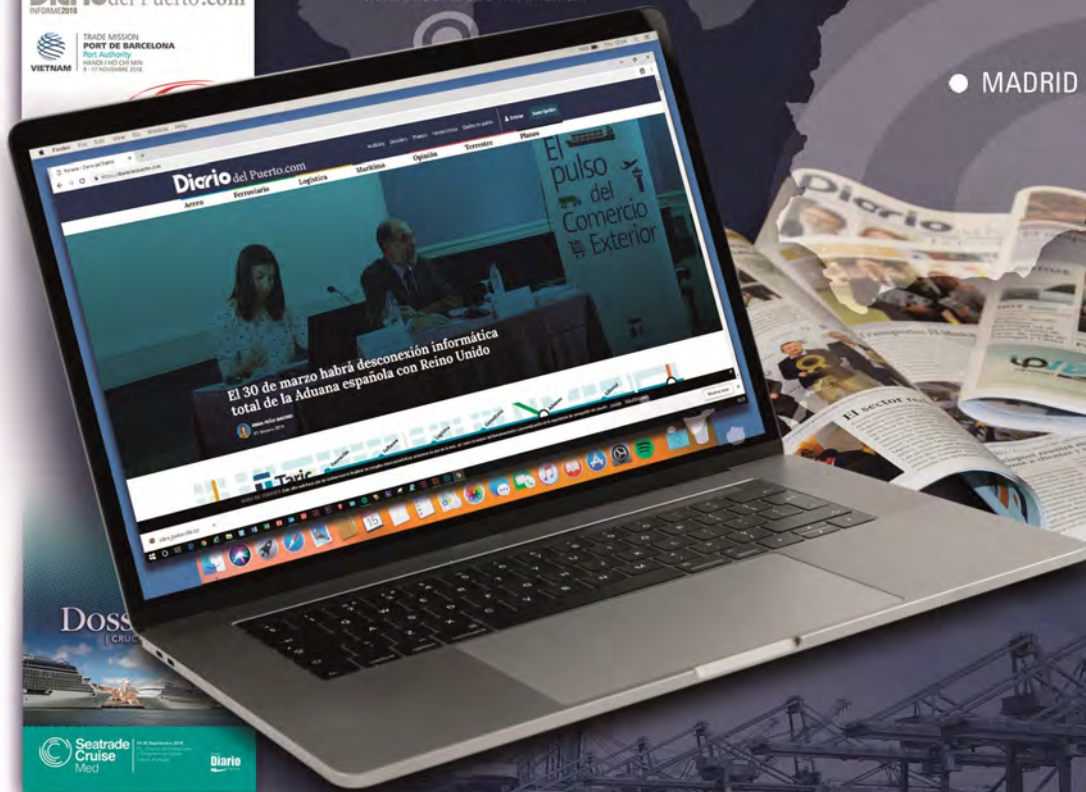
que acrediten capacidad suficiente como para dar el definitivo impulso a la iniciativa empresarial ("start up"), de forma que ofrezca soluciones en una o varias áreas de actividad portuaria.

También la logística se verá beneficiada por esta digitalización del transporte, ya que permitirá la eliminación de algunas barreras y aportará mayor control, seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías.

En Puertos del Estado nos hemos comprometido a que todas las actuaciones que realicemos en los puertos, y en los medios de transporte que confluyen en ellos, estarán orientadas a mejorar la calidad de vida de las personas, a incrementar la cohesión social y territorial, y a contribuir al crecimiento de la economía productiva. Para lograr estos objetivos es ineludible contar tanto con todas las Administraciones implicadas como con la iniciativa privada, lo cual nos permitirá conocer de primera mano cuáles son sus necesidades. Debemos seguir mejorando en la planificación de las infraestructuras para que los proyectos que acometamos alcancen la mayor rentabilidad tanto financiera como económica y social.



Decir Información Logística es decir Diario del Puerto



Diario
del Puerto .com

BARCELONA · BILBAO · MADRID · VALENCIA

infoeditorial@grupodiario.com
www.diariodelpuerto.com
www.grupodiario.com

Cómo hacer para que el camión se suba al tren

Marcos Montero · Presidente

Siempre he defendido que los distintos modos de transporte no deben competir entre sí, sino complementarse, aprovechando de manera conjunta las ventajas que aportan cada uno de ellos por separado, con el objetivo final de mejorar la competitividad general del transporte de mercancías.

Subir el camión al tren, se ha convertido, en estos momentos en los que la falta de conductores profesionales es una gran traba para el desarrollo de la carretera, en una oportunidad que además de solventar este problema sociolaboral, nos debería permitir ahorrar costes, huir de las cada vez mayores restricciones al tráfico de vehículos pesados y favorecer la sostenibilidad del transporte por carretera.

Pero para que esto ocurra con naturalidad, el transporte multimodal carretera-ferrocarril debe convertirse en una alternativa completamente eficaz, y para ello, debe cumplir con los cada vez más estrictos requisitos del mercado de transporte de mercancías en la actualidad.



Se hace por tanto necesario, corregir lo antes posible ciertas ineficiencias que están frenando un mayor trasvase de mercancías del camión al tren, como son la necesidad de disponer de trenes multiproducto con un mayor volumen de cargas que nos permita aumentar la frecuencia y la regularidad de los viajes y compensar los flujos de mercancías para evitar la circulación de trenes vacíos; mejorar la velocidad media y con ello el cumplimiento de los plazos de entrega y recogida de mercancías en los clientes; mejorar los servicios adicionales al propio del transporte y la interoperabilidad de la red ferroviaria española con la europea, a raíz del diferente ancho de vía; y desarrollar sistemas propios de información en tiempo real para el seguimiento y la localización de las mercancías, servicio que la carretera presta desde hace ya muchos años.

Para que esta mejora del servicio se produzca, debemos ser conscientes de la necesidad de abordar una política de inversiones que solucione las carencias actuales en materia de infraestructuras.



Nos encontramos, sin duda, ante una situación tremendamente compleja de resolver en las circunstancias económicas actuales, pues las Administraciones no disponen de presupuesto para acometer las obras necesarias que hagan coincidir las necesidades y demandas del sector con la realidad actual, que desgraciadamente para todos, todavía deja mucho que desear en aspectos tan importantes como la falta de adaptación de nuestras estaciones y apartaderos a la mayor dimensión que deben tener los trenes; la carencia de espacios necesarios para el almacenamiento, la agrupación y la consolidación de las mercancías, y de zonas habilitadas para el aparcamiento de camiones; la existencia de cuellos de botella en los accesos a las estaciones de ferrocarril y la penuria de las actuales conexiones viarias, tanto entre las

plataformas ferroviarias entre sí, como con las principales vías de comunicación y nodos logísticos. Lamentablemente, España es uno de los únicos cinco países de la Unión Europea que no reciben ayudas estatales para el desarrollo de la multimodalidad.

Como ven, aún nos queda camino por recorrer para que la multimodalidad carretera-ferrocarril sea una realidad, aunque cada día estamos más cerca. Estoy convencido de que el camión terminará por subirse al tren desde el momento en que ambos modos alcancen un equilibrio óptimo en valores empresariales tan indiscutibles para el sector del transporte de mercancías como son la disponibilidad, la calidad de servicio, la seguridad y, por supuesto, todo ello a un precio competitivo para el mercado.



Líderes en Transporte:

- Por Carretera y Multimodal
- Nacional e Internacional

Especialidades:

- Transporte de Productos Químicos Líquidos ADR/No ADR.
- Transporte de Pulverulentos / Granulados
- Transporte de Vehículos Industriales.



Delegaciones en España:

- 02600 Villarrobledo (Albacete)
- 43120 Constantí (Tarragona)
- 13440 Argamasilla Calatrava (C. Real)
- 19174 Torrejón del Rey (Guadalajara)
- 41410 Carmona (Sevilla)

Delegaciones en Europa:

- DE-67112 Mutterstadt
- BE-2030 Amberes
- IT-29100 Piacenza – Italy



www.panalon.com
 @: info@panalon.com
 T. +34 902 14 33 77

SILBARCELONA

expo & congress

9-11 Junio 2020

//B2B

FERIA LÍDER DE
LOGÍSTICA, TRANSPORTE,
INTRALÓGISTICA Y SUPPLY
CHAIN DEL SUR DE EUROPA



Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA



www.silbcn.com · sil@zfbarcelona.es · +34 93 263 81 50

De Barcelona a Barranquilla, el SIL traspasa fronteras en 2020

Blanca Sorigué, Directora General del CZFB y del SIL

En 1998 el Consorci de la Zona Franca de Barcelona apostó por celebrar un Symposium Internacional de Logística que sirviera de punto de encuentro para el sector para fomentar el intercambio de conocimiento entre los profesionales. Las previsiones superaron todas las expectativas y un año más tarde creamos el primer Salón Internacional de la Logística de España.



Eran tiempos muy distintos a los que corren hoy en día. En 1999, cuando celebramos la primera edición del SIL, eran muy pocos los que sabían lo que era la logística. La figura del director de logística prácticamente no existía en las empresas y, si existía, no tenía la importancia que tiene hoy en día cuando está ocupando lugares directivos y estratégicos dentro de las empresas. Nada que ver con el sector de la logística y el transporte que hoy supone el 8% del PIB español y abarca unos 800.000 lugares de trabajo.

Este año el SIL celebrará su 22ª edición del 9 al 11 de junio de 2020 habiéndose consolidado como la Feria Líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa. Y lo hace con la inercia y la fuerza de haber celebrado el año pasado una de las mejores ediciones de la historia, que coincidió con la Gran Cumbre Mundial del Comercio Internacional y Supply Chain que reunió a siete grandes eventos de referencia mundial, pues además del SIL y el eDelivery Barcelona, congregó el Congreso Mundial de Zonas Francas, el MedaLogistics Summit, el Congreso de ALACAT, el Congreso Internacional de OEAs y la Asamblea de la AZFA.

Fruto de todo ello, el el Consorci de la Zona Franca de Barcelona ha firmado un acuerdo con Corferias, una sociedad colombiana de carácter privado, que impulsa el desarrollo industrial, social, cultural y comercial en la Región Andina, Centroamérica y el Caribe, para realizar un SIL Américas que tendrá lugar del 21 al 23 de octubre de 2020 en Barranquilla (Colombia). Con esta nueva feria internacional desde el Consorci de la Zona de Barcelona perseguimos proyectar internacionalmente la imagen de Barcelona y ayudar a las empresas de la ciudad y su área metropolitana a su internacionalización. El SIL siempre se ha significado por un ser un importante puente para los negocios, los contactos y el conocimiento entre el Mediterráneo y Latinoamérica en el sector de la logística. Fruto de este acuerdo que hemos alcanzado con Corferias, en octubre de 2020 realizaremos un SIL Américas en Barranquilla, lo que nos llena de ilusión y creemos que puede ser una buena oportunidad para la internacionalización de las empresas españolas del sector, así como de apertura a un mercado, el colombiano, que se encuentra en plena expansión y con un importante plan de desarrollo en materia de infraestructuras.

Por tanto, en 2020 el SIL traspasará fronteras en un proyecto ilusionante que supone una muy buena oportunidad de negocio para todos. Es por ello que del 9 al 11 de junio les animo a todos a participar en Barcelona y del 21 al 23 de octubre en Barranquilla.

el vigía

I25
aniversario

PERIÓDICO SEMANAL

La publicación decana
de la logística y el transporte

Los que se suscriban desde el presente número y efectúen el pago por adelantado de la suscripción correspondiente mes de julio, recibirán gratis, además del presente, los números correspondientes a los días 23 y 30 del corriente.



www.elvigia.com

C/ Avenir, 22 planta baja 2ª - 08021 Barcelona

Tel. 93 393 23 23 - publicidad@elvigia.com

La hora del Ferrocarril

Elvira Gallego · General Manager

Quiero empezar agradeciendo a FETEIA-OLTRA por seguir apostando por mantener este foro abierto en el ámbito del transporte y la logística y por volver a contar conmigo para hablar de la “Hora del Ferrocarril”.

En CSP Iberian Bilbao Terminal somos conscientes de que toda inversión requiere de un análisis profundo en el plano estratégico que permita poder anticiparse a las necesidades de nuestros clientes y futuros crecimientos del tráfico. El proyecto de ampliación de nuestra terminal ferroviaria, que es consecutivo al de las nuevas puertas automáticas de la terminal, supone una modernización de la parte terrestre de la entrega y recepción de los contenedores, mejorando sustancialmente los accesos a la terminal. Se consolida sustancialmente nuestra capacidad intermodal que redundará en beneficio de nuestros clientes y stakeholders.

Con esta inversión no solo se actualiza la terminal a las últimas tecnologías permitiendo un intercambio ágil de los contenedores, sino que permite generar mayores oportunidades al posicionar la terminal de Bilbao al nivel de otras terminales que operan en los grandes Puertos Europeos. CSP Iberian Bilbao Terminal que en 2018 batió su record de movimientos superando por primera vez los 600.000 TEUs mantiene su



carácter de apuesta a futuro por liderar la mejor opción como salida natural al norte de Europa.

Nuestra Terminal y, por ende, el Puerto de Bilbao están compitiendo en un sector que está en constante evolución y modernización, y nuestro futuro pasa por inversiones como ésta. Por ello quiero destacar y agradecer el papel de nuestros inversores y su apuesta continua por esta Terminal y por el Puerto de Bilbao. De los 34 millones de euros de inversión comprometidos en el Puerto de Bilbao para el período 2016-2036, ya se han acometido más de los 13 millones en el período en estos tres años, imprescindibles en una terminal con vocación de futuro.

La nueva infraestructura ferroviaria cuenta con 4 vías de 550m, con un nuevo bloque de contenedores dedicado con el que se incrementa la capacidad diaria de almacenaje a 3.000 TEU; la superficie de la instalación se ha incrementado hasta los 42.000 m²; además la instalación dispone de un arco OCR de reconocimiento para los trenes. Pero la mayor inversión de este proyecto se centra en la nueva maquinaria: 4 nuevas Reach stackers de apoyo para la operativa ferroviaria y 2 grúas RMG: tres veces más rápidas y con mayores prestaciones, que nos van a permitir mejorar la productividad en un 45% y ampliar la capacidad de la terminal a más de 180.000 TEU anuales.

CSP Iberian Bilbao Terminal S.L.

LA MEJOR OPCIÓN DE LA REGIÓN ATLÁNTICA EN EL SUR DE EUROPA



MORE INFO



cspspain.com



Miembro de

CSP Spain
The Ports for ALL

Además, esta ampliación supondrá un incremento del tráfico de mercancías e impulsará la inversión prevista en la variante sur ferroviaria (VSF) de mercancías de Bilbao, infraestructura ferroviaria que conectará el Puerto de Bilbao, con las redes ferroviarias existentes de diferentes anchos de vía, con lo que la capacidad ferroviaria del Puerto de Bilbao se verá incrementada sustancialmente. La VSF tiene como finalidad el facilitar el tránsito de mercancías del puerto de Bilbao, uno de los más importantes de la cornisa cantábrica y el más importante del País Vasco. Debido a las ampliaciones del Puerto de Bilbao y la demanda que este ha ido generando se ha ido haciendo necesaria una variante de mercancías que libere de tráfico las líneas de cercanías.

Gestionar de forma óptima y ágil el intercambio de mercancías entre los diferentes modos de transporte no solo permite incrementar el área de influencia de nuestros tráficos, con la expansión de su hinterland natural, sino que también habilita importantes sinergias que podemos aprovechar en beneficio de nuestra comunidad.

El Puerto de Bilbao ha situado el Corredor Cantábrico-Mediterráneo en la agenda de prioridades en infraestructuras con el objeto de mejorar la competitividad de las empresas de Euskadi. La actividad en el Puerto de Bilbao es crítica para nuestra Comunidad porque se dan soluciones logísticas a un tejido empresarial muy dinámico, que además tiene un perfil eminentemente exportador. Debemos poner siempre en valor el trabajo conjunto de las empresas que conformamos la comunidad portuaria para poder reforzar y potenciar el impacto económico de las empresas que operan por nuestro puerto. Somos una parte muy importante de la cadena logística ya que aportamos soluciones adaptadas a las necesidades de nuestros usuarios.

CSP Spain tiene la capacidad de aportar sinergias con sus dos puertos secos, terminal ferroviaria de Zaragoza y terminal ferroviaria de Madrid, además de con su gran terminal marítima en Valencia, CSP Iberian Valencia Terminal. Las posibles iniciativas de desarrollo logístico que puedan ser promovidas de forma conjunta permitirán el aumento de la competitividad y la mejora en las cadenas de transporte.

La apuesta en el ferrocarril es una oportunidad económica y geoestratégica para conectarnos con el tráfico internacional. De hecho "One Belt One Road", iniciativa propuesta por China pretende recuperar la conexión entre los países que se han adherido a esa iniciativa (+70) y, aunque hay varios desafíos que será necesario resolver, como la equiparación de estándares financieros, industriales y tecnológicos, pero sobre todo las regulaciones que nos aplican a cada país.

Así como los puertos del arco mediterráneo son la salida natural para la carga con destino Asia, nuestra situación privilegiada y nuestras grandes conexiones nos permiten contribuir al movimiento de carga entre Asia y la Europa atlántica, haciendo uso del corredor que conecta Valencia con Bilbao.

Que el grupo Cosco Shipping Ports, el segundo operador de terminales mundial, forme parte del accionariado de CSP Spain supone reforzar esa conexión y expandir nuestra conectividad a nivel mundial. Este respaldo es crucial para un negocio que debe estar en continua evolución con objetivos en el medio y largo plazo, en el que la apuesta por el futuro y las necesidades de inversión son una prioridad.

Finalmente, quiero felicitar las fiestas a todos los integrantes de FETEIA y desearles un año nuevo con mucho trabajo para todos y lo mejor en el plano personal.



CORAL LEADER
NASSAU
IMO 9318486

El Port de Tarragona encara 2020 con dos grandes proyectos estratégicos

El Port de Tarragona ha cerrado 2019 con la aprobación, el pasado día 4 de diciembre, del Plan Urbanístico de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y con la publicación en el BOE, el día 8, de la licitación de la construcción del '*Moll de Balears*'. Dos importantes infraestructuras que marcarán el futuro inmediato del puerto tarraconense en dos de los sectores con más demanda en la economía del país: el turismo de cruceros y la disponibilidad de suelo para actividades logísticas.

Josep María Cruset, presidente del Port de Tarragona, cumple su primer año al frente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, con dos hitos muy importantes para el crecimiento futuro del puerto y para su posicionamiento en el sistema portuario peninsular, europeo y mediterráneo; y encara el año nuevo con la puesta en marcha de estos dos grandes proyectos estratégicos.

Moll de Balears

Las obras del *Moll de Balears* empezarán en el primer trimestre de 2020 y se espera que entre en funcionamiento a mediados de 2021. Se trata de una inversión de más de 30 millones de euros que servirá para ampliar con 4 hectáreas el espacio destinado a la operativa de cruceros, lo cual constituye un desafío organizativo para el Port de Tarragona y para la operativa de cruceros de cara la próxima temporada y, al mismo tiempo, la apertura de nuevas oportunidades para la temporada de 2021.

El *Moll de Balears* permitirá aumentar la línea de atraque de barcos en 700 metros y 450 metros una vez acabada la obra, y ofrecer una operativa mucho más cómoda y ágil. Esta nueva infraestructura representará un salto adelante en el proyecto de cruceros del Port de Tarragona puesto que abre la puerta a acoger más barcos, más grandes, de manera simultánea.

ZAL

El proyecto urbanístico de la ZAL, aprobado de manera definitiva el miércoles 4 de diciembre de 2019 por la Comisión de Urbanismo de Tarragona, crea una zona de actividades logísticas de 92 hectáreas y su desarrollo supondrá una inversión de más de 30 millones de euros en 4 años y la creación de más de 4.200 puestos de trabajo. Esta inversión, sumada a los 11,8 millones que se añadirán en una 2ª fase y a la inversión de 31 millones ya realizada hasta hoy, sitúan en 72,8 millones de euros la inversión total en este espacio logístico.

Este espacio de uso portuario da la posibilidad de construir naves y almacenes abiertos, desde 8.000 hasta 166.000 metros cuadrados en función de las necesidades de las empresas que actúen como concesionarias. Este espacio y las actividades que acogerá supondrán un crecimiento del 20,42% del espacio para actividades logísticas del Port de Tarragona y un impacto positivo en los tráficos marítimos cifrado en un aumento de entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas más por año.

La ZAL se acogerá prioritariamente actividades estrechamente vinculadas al tráfico marítimo con valor añadido, como productos manipulados, post industriales y precomerciales o servicios como el embalaje, el etiquetado o la paletización de las cargas, entre otras muchas posibilidades. Este nuevo espacio también está diseñado para convertirse en un centro de transferencia de carga de mercancías, *cross docking*, que aportará valor añadido a los tráficos del Port gracias a su situación estratégica y las conexiones terrestres actuales y futuras.

LA MEJOR
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES



Transporte
XXI
El periódico del transporte y la logística en España

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com



Estar más cerca, llegar más lejos.

Nos acercamos a las empresas para buscar soluciones que mejoren su competitividad. Un puerto conectado con más de 900 puertos del mundo.

Contacte con nosotros:
comercial@bilbaoport.eus
Tel. 944871200

- Puerto multipropósito líder en el norte de Europa
- Más de 15 salidas semanales hacia el norte de Europa, con tiempos de tránsito muy competitivos
- Agilidad en las operaciones gracias a nuestra plataforma electrónica puertobilbao
- Conectividad ferroviaria con los principales centros de carga de la península, con más de 20 servicios semanales
- Puesto de Inspección Fronteriza – PIF 24 horas
- Medimos y aportamos la huella de carbono de las operaciones portuarias de nuestros clientes. Certificado EPD

Observatorio de costes del transporte de mercancías por ferrocarril

Objetivo y contexto

CIMALSA, empresa pública que promociona el suelo logístico en nuestro país, acaba de publicar la primera edición del Observatorio de costes del transporte de mercancías por ferrocarril.

El objetivo de este Observatorio se alinea con los objetivos del programa europeo de TRAILS y busca promocionar el transporte multimodal, aportando luz sobre el mundo que estructura los costes ferroviarios y así facilitar el uso de la alternativa ferroviaria.

Aunque pueda parecer obvio, cabe remarcar dos cosas:

1. Qué es un Observatorio de costes, y no una referencia de precios de servicio, donde este precio puede variar tanto por el tipo de cliente (producto, número de servicios, origen, destino), como por la disponibilidad de la empresa ferroviaria (tipo y número de locomotoras, amortizaciones, etc.).
2. Qué la enorme casuística del transporte ferroviario que deviene de las diferentes tipologías de mercancías, de material rodante, de infraestructura e incluso de gestión, ha obligado a fijar unas hipótesis en función de las fuentes disponibles y de las tipologías más comunes.

Estructura de costes

Los costes ferroviarios que se aportan son costes españoles y franceses, algo evidente si tenemos en cuenta que se realiza dentro de un proyecto europeo con socios de ambos países.

Sin embargo, esta evidencia no facilita su obtención, y en ambos países supone una gran dificultad poder obtener la totalidad de los datos de fuentes publicadas, que no siempre tienen porque ser similares a los costes de empresas privadas (ej. Costes laborales o de cargar una UTI).

Estos datos y las tipologías de convoyes han sido contrastadas con diversas entidades del mundo ferroviario. De esta manera se ha podido paliar la dificultad de obtención de datos, su poca transparencia, aunque sea de manera no intencionada, y la necesaria comparativa entre valores.

La estructura de costes ferroviarios del Observatorio responde a este esquema:



En esta estructura de costes se incluyen los costes directos e indirectos, así como los de uso por terminal. Ahora bien, hay tres ámbitos susceptibles de mejorar en futuras ediciones:

- ✓ Los costes socioeconómicos que se han centrado en la parte de los costes ambientales, calculando la emisión de CO2, NOx, SO2, PM10 y PM2,5 y su comparativa con la carretera. Se han dejado para siguientes ediciones la ampliación de estos costes socioeconómicos indicados en la estructura propuesta.
- ✓ Los costes de acarreo vinculados a la última o primera milla. Costes ya bastante más estudiados en los respectivos Observatorios de costes del transporte por carretera del MIFO o de la Generalitat de Catalunya, y que añadirlos permitirá poder valorar conjuntamente la cadena completa del transporte multimodal donde el ferrocarril asume la mayor parte del transporte.
- ✓ La obtención de datos de otros países, prioritariamente, con aquellos donde hay un mayor tráfico ferroviario con España.



Casos estudiados

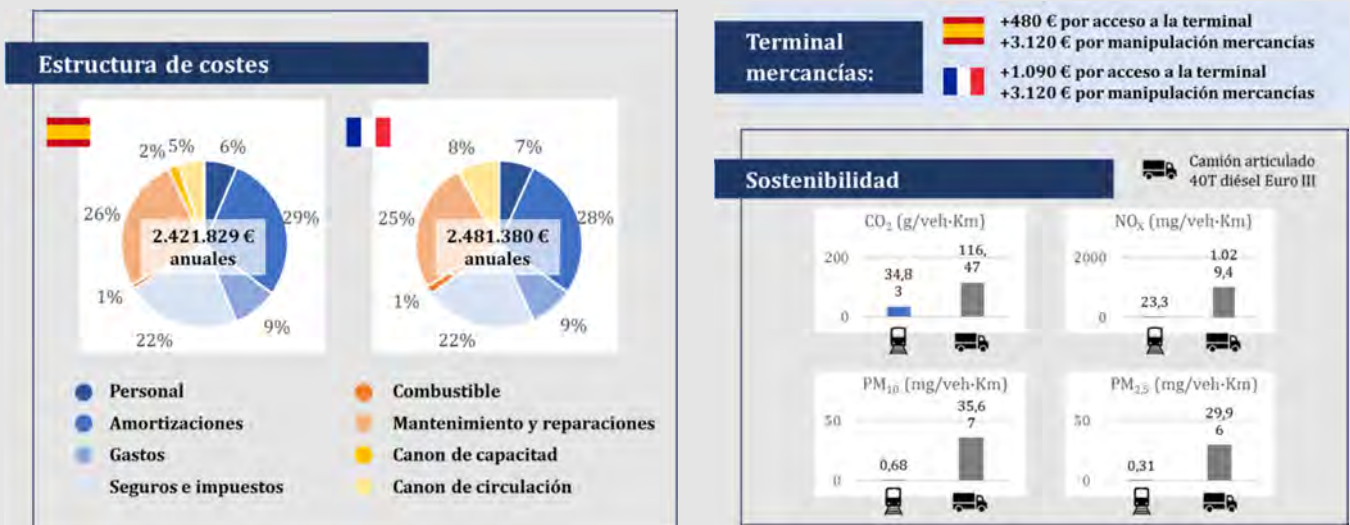
Al igual que en el transporte por carretera, la definición del coste depende mucho de la tipología del material móvil utilizado, que, a la vez, define la capacidad máxima de carga del convoy y, por tanto, del beneficio de ese servicio.

Esta primera edición del Observatorio ha estudiado los siguientes diez casos:

Ancho de vía	Longitud	Propulsión	Vagones	Coste anual Esp (€)	Coste anual Fr (€)
Ibérico	Hasta 450 m	Diésel	1. Portacontenedores	2.891.773	-
			2. Tolva	3.119.078	-
		Eléctrica	3. Portacontenedores	1.658.497	-
			4. Porta vehículos	1.160.398	-
Internacional	Hasta 450 m	Diésel	5. Portacontenedores	3.016.982	3.290.633
			6. Tolva	3.244.287	3.517.938
	Eléctrica	7. Portacontenedores	2.038.252	2.069.653	
		8. Porta vehículos	1.436.488	1.428.227	
	Hasta 750 m	Diésel	9. Porta vehículos	3.522.136	3.845.485
			Eléctrica	10. Porta vehículos	2.421.829

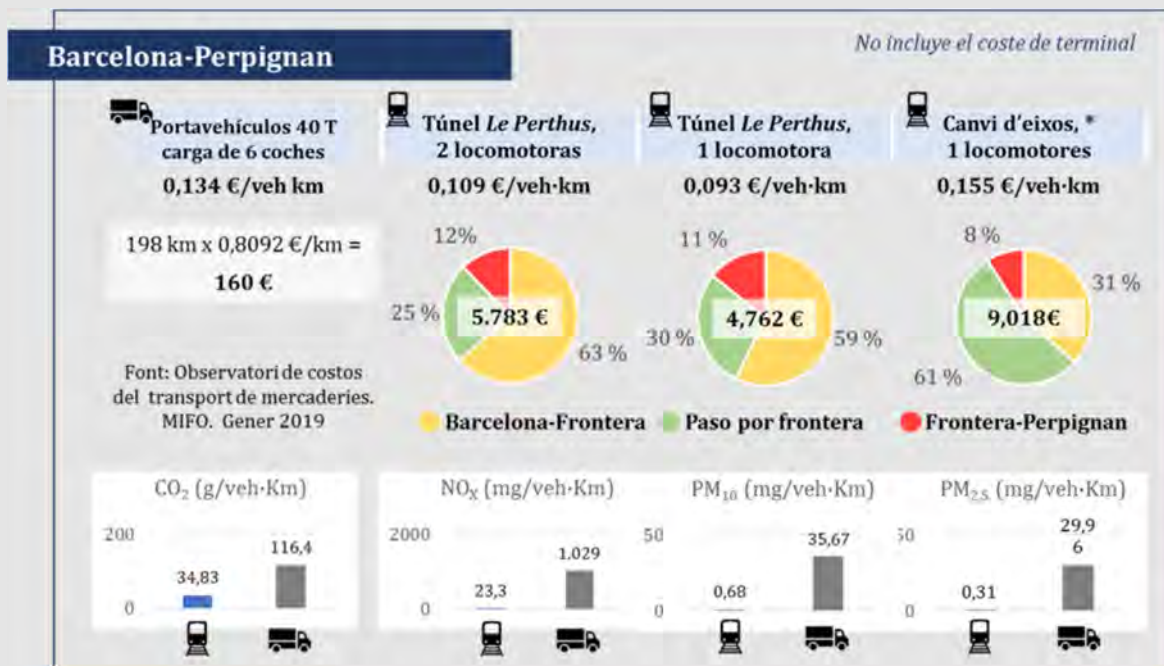
Cada caso se calculan los costes y se representan gráficamente a la manera del siguiente ejemplo:

Caso 10: Vagones portavehículos en ancho UIC, 740m de longitud y propulsión eléctrica (2 locomotoras, 26 vagones, 260 vehículos, 559 t. de carga útil)



Finalmente, también se ha comparado 6 tipologías de trenes en los trayectos Barcelona – Perpignan y Barcelona – Toulouse y el paso por las dos puertas fronterizas catalanas: La Jonquera y Portbou.

Como ejemplo, en el caso estudiado de un tren con tracción eléctrica de 25 vagones portavehículos (250 vehículos, con 538 t. útiles y 694 m de longitud, en el trayecto Barcelona Perpignan y sin incluir los costes de terminales, se obtiene:



Algunas conclusiones:

1.- El coste teórico de un tren porta vehículos entre Barcelona y Perpignan está cercano a la **mitad del precio** que el precio que ofrece la única empresa que realiza este servicio.

Eso no implica que esa empresa obtenga una enorme rentabilidad en este servicio, si no, más bien, el problema debe estar en la base del modelo de negocio por falta de competencia real.

Es decir, la lógica empresarial que decidió emplear el material del que ya se disponía y adaptarlo a las necesidades de interoperabilidad de la línea.

Así, cuando se analizaron los costes de esta adaptación de las locomotoras y su amortización, dentro de lo que restaba de su vida útil, se obtuvo un precio de servicio excesivo que casi doblaba al precio del servicio en ancho ibérico. Se supone pues, que fue la falta de competencia lo que hizo que no se replantearan el elevado coste del servicio ferroviario en la línea UIC hacia Europa.

2.- El **sobrecoste por peaje por el túnel de Le Pertous es inferior al paso por Portbou**, añadiendo la ventaja de evitar el tiempo y riesgo que supone la manipulación del tren o su mercancía. Por el contrario, el paso por Portbou tiene mejor disponibilidad de tracción y horarios en la asignación de los surcos.

3.- En general, los **costes (teóricos) ferroviarios en Francia son superiores** a los de España

4.- Hay necesidad de implantar las **mejoras de la tecnología diésel** del ferrocarril.

En algunos casos, el transporte ferroviario con locomotora diésel es más contaminante que por carretera (sin tener en cuenta los temas de congestión de las vías o la accidentabilidad). Si bien la tecnología diésel, dentro de sus límites, ha evolucionado hacia una tecnología menos contaminante, la renovación del parque móvil ferroviario es más lenta que la del parque móvil de carretera.

Hay que reducir ese desfase y, por tanto, promover el cambio a las nuevas locomotoras diésel más limpias para reducir la excesiva contaminación de este tipo de tracción.

Es el caso, por ejemplo, de las nuevas locomotoras duales (eléctricas y diésel) de Alstom (V100), Bombardier (TRAXX AC3) o de Siemens (Vectron Dual Mode) que, comparativamente este último modelo, su coste ambiental (CO2) es seis veces inferior al de un camión lleno de 40 t, con un 53% menos de costes de mantenimiento y energía.

5.- **100.000 km/año es el kilometraje medio** anual de una locomotora de RENFE. El de una locomotora privada es de 160.000 km/año- El Observatorio fiha como hipótesis necesaria para el cálculo del coste anual 112.000 km/año, como media ponderada.

Si un camión de trayectos internacionales necesita recorrer entre 100.000 y 120.000 km/año para ser rentable, es obvio pues, que para un maquina mucho más cara que un camión, un elemento clave en la disminución de los costes ferroviarios, e indirectamente en la promoción de la multimodalidad, es el aumento en el kilometraje de las locomotoras en uso. Se trata de un objetivo claro y ligado a muchos factores pero que al mismo tiempo puede atacarse desde distintos campos y que requiere de una actividad comercial muy proactiva.

El resumen ejecutivo del Observatorio de Observatorio de costes del transporte de mercancías por ferrocarril puede encontrarse en la web de CIMALSA (www.cimalsa.cat) en catalán, castellano, inglés y francés. El documento completo, con las hipótesis empleadas y los anejos de cálculo sólo está disponible en catalán en la misma dirección.

Es por eso que cualquier información, comentario o datos que se quieran aportar, mejorará la calidad de este Observatorio y, por tanto, del conocimiento de sus usuarios (cimalsa@cimalsa.cat)



SERVICIOS INTERMODALES

SOLUCIONES GLOBALES DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA

Con décadas de experiencia, MSC tiene como objetivo ofrecer un transporte sin interrupciones para el envío de su carga, dando servicio a todo tipo de industrias a nivel mundial. Seguimos expandiendo nuestra red de transporte terrestre, ofreciendo servicios integrados de camiones, trenes y barcazas para satisfacer las necesidades de su cadena de suministro.

Para más información, por favor no dude en ponerse en contacto con su oficina de MSC.

[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



APM Terminals Barcelona, el partner en transporte intermodal estratégico

Narcís Pavón, · Director



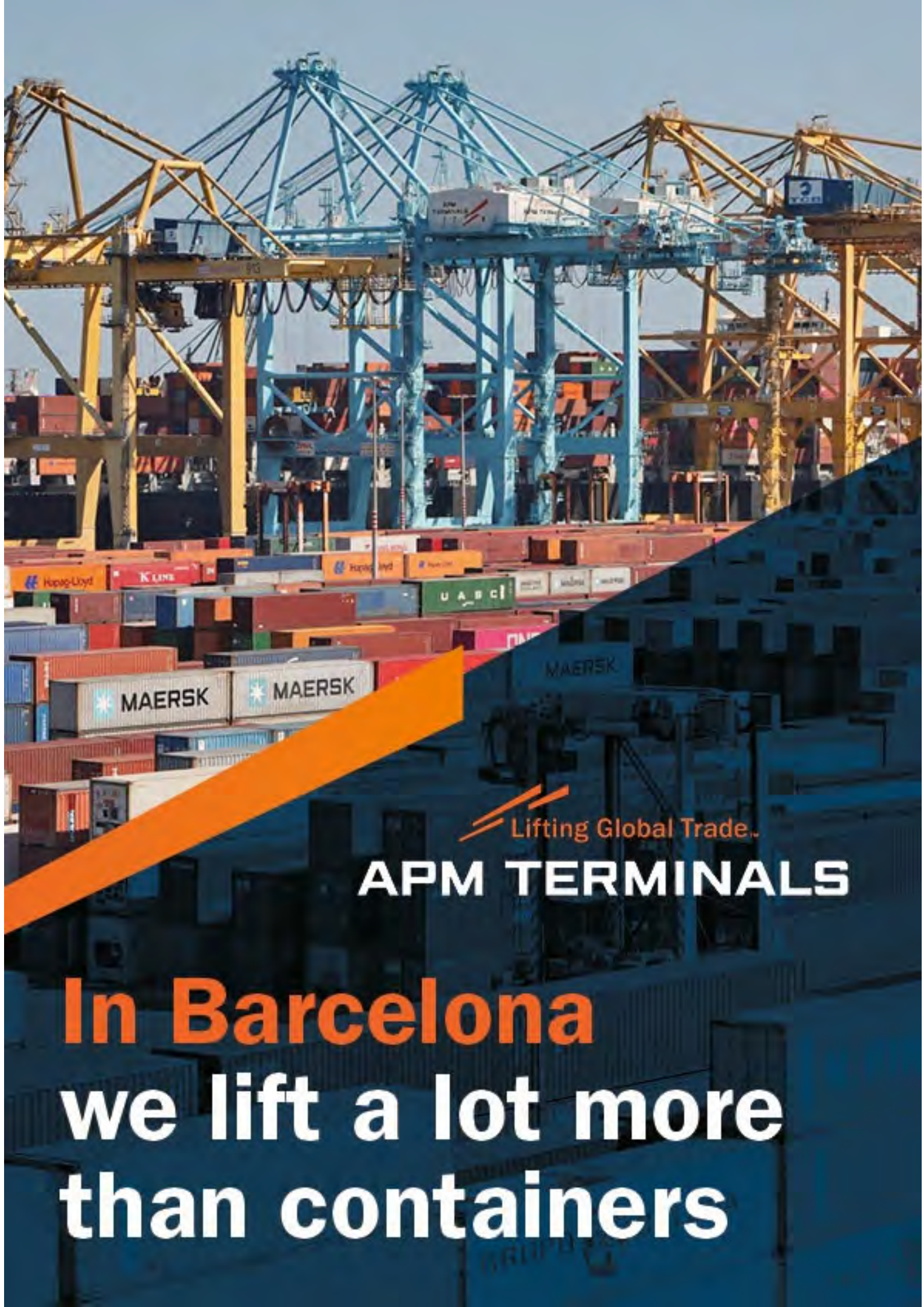
El Port de Barcelona es un enclave logístico intermodal privilegiado en Europa, además de ser el único puerto español con conexión de ancho europeo (UIC) y líder en transporte ferroviario. Ofrece conexiones diarias con la zona centro de la Península (Madrid y Azuqueca de Henares, y a través del corredor del Ebro-Zaragoza), conexión europea en ancho europeo, enlaces ferroviarios periódicos con Lérida, Pamplona, Burgos, Bilbao y Galicia, servicio regular de RO-RO (Roll On-Roll Off: todo tipo de buque o barco que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones) con Italia, Marruecos, Argelia y Túnez; y desde 2010, servicio directo a Portugal.

Esta potente infraestructura permite al Port de Barcelona prestar una elevada productividad, como demuestra el incremento en sus tráfico de mercancías: entre enero y septiembre de 2019 han pasado por Port de Barcelona un total de 52 millones de toneladas de mercancías, lo que supone un incremento del 1,6% respecto al tráfico total movido en el mismo periodo del año anterior.

En este contexto, APM Terminals Barcelona se ha posicionado como partner imprescindible para las compañías importadoras y exportadoras, tanto nacionales como internacionales. Su afianzada experiencia en el transporte intermodal, articulando diferentes modos de transporte con el empleo de una única unidad de carga (contenedores), le permiten satisfacer a sus clientes con un eficiente manejo de la carga, logrando una elevada productividad a precios competitivos.

Con servicios ferroviarios diarios personalizados, la terminal conecta la carga a cualquier destino de España en un solo día, con una cobertura ferroviaria de 20 trenes semanales hacia España y entre 4 y 5 trenes diarios a Zaragoza. Entre ellos contempla un servicio de 8 trenes frigoríficos semanales, apuesta que se puso en marcha en el año 2016. La elevada productividad que APMT Barcelona presenta en la zona del Mediterráneo es gracias a la capacidad de la terminal para conseguir una rápida y eficaz agilidad en los transbordos.





Lifting Global Trade.

APM TERMINALS

In Barcelona
we lift a lot more
than containers

La compañía ha sabido implementar el concepto de transporte integrado, basado en la conexión de nodos y redes de transporte, haciendo del transporte de mercancías un flujo constante entre origen y destino (transporte 'puerta a puerta'). AMP Terminals facilita conexiones directas desde la terminal de contenedores hasta puntos estratégicamente próximos a los centros de distribución de grandes multinacionales.

APM Terminals Barcelona invierte constantemente en la mejora de sus procedimientos, también a nivel tecnológico. Con el fin de lograr operaciones seguras, más rápidas y sin errores, la terminal cuenta con puertas de reconocimiento óptico de carácter de grúa (OCR), que permiten completar el ciclo de la operativa de camiones, desde el momento que entra hasta que sale de la terminal, en tan solo

21 minutos de media. Los sistemas OCR mejoran en gran medida tanto la seguridad como la precisión de datos en el muelle. Otras mejoras que APM Terminals Barcelona ha implementado son el atraque online, evitando con él el tiempo de espera, y otros servicios exclusivos como el VAS: servicios de valor añadido al cliente donde se ofrecen PTI's, chequeos, lavados y reparaciones para los contenedores frigoríficos.

Este servicio representa un ahorro de costes para los clientes de la terminal, no sólo a nivel monetario sino a nivel de tiempo, puesto que la gestión del equipo vacío se hace inmediatamente después de la descarga del contenedor vacío del barco y se evitan desplazamientos de los contenedores a depots exteriores.





naucher

Veracidad

Opinión

Actualización constante

Independencia

Profesionalidad

Información gratuita

El medio de comunicación de referencia en España
del sector marítimo y portuario

Entre en nuestra renovada web y suscríbase gratuitamente
al Newsletter semanal para mantenerse informado

www.naucher.com



NAUCHERglobal (www.naucher.com) es una marca de Estudios Marítimos Naucher, SL
Carrer de Sardanya, 259 1-4 (08013) Barcelona / Teléfono: 93 408 92 88
email: info@naucher.com / publicidad@naucher.com / redaccion@naucher.com



VALL DE NÚRIA

La experiencia del invierno

FGC: la apuesta por una logística competitiva y sostenible

En Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC, creemos que la mejor forma de demostrar el movimiento es andando. Esta es la aproximación que nos lleva a hacer frente a los retos desde una perspectiva innovadora y ambiciosa orientada al servicio tanto a los clientes como hacia el conjunto de la sociedad.

La actividad logística hoy más esencial que nunca en garantizar el progreso y bienestar de nuestra sociedad. Como actores logísticos debemos asumir el reto no únicamente de dar respuesta competitiva y eficiente a esta necesidad sino hacerlo de una forma sostenible. Como indicó recientemente en el marco de la COP Nicholas Stern al transformar la economía actual en una economía de cero emisiones para mediados de siglo, tendremos economías mucho más eficientes. Como él mismo apunta, debemos ver este reto también como un nuevo camino para mejorar nuestro nivel de vida.

Ante este reto, especialmente en un entorno como es la Región Metropolitana de Barcelona, el ferrocarril debe erigirse como un actor relevante que contribuya a la reducción de emisiones y congestión asociadas a otros modos de transporte. Sin embargo, para lograrlo debe ser no solo limpio sino eficiente y competitivo dando respuesta a las necesidades reales de los clientes.

Aquí el sector ferroviario debe hacer autocrítica. Durante demasiados años el ferrocarril ha esperado que las mercancías, al igual que los pasajeros, se adaptaran a la rigidez del sistema ferroviario. Esto nos ha llevado a una cuota modal del ferrocarril inferior al 4,5% en el transporte terrestre de mercancías y a una pérdida continuada y sostenida tanto de cuota como de volúmenes.

La solución pasa por invertir el planteamiento: al igual que ha empezado a suceder con el mercado de viajeros, el ferrocarril debe adaptarse a las

necesidades de sus clientes y trabajar para liberar al sistema de sus rigideces (tanto tecnológicas como administrativas) que permitan ofrecer una facilidad de acceso y una garantía de servicio que lo convierta en una alternativa aceptable y, sobretodo, creíble para el conjunto de actores del sector logístico.

En FGC llevamos años demostrando que el ferrocarril es capaz de desarrollar una actividad rentable y competitiva incluso en la corta distancia. A partir del desarrollo de alianzas estratégicas con sectores clave como la automoción o la minería se ha articulado un transporte competitivo basado en el ferrocarril. La consolidación de estos servicios se ha basado en la fiabilidad y capacidad de dar respuesta a los requisitos del cliente. La implantación de estos servicios ha significado la reducción de más de 85.000 camiones anuales.

El éxito de estos servicios, tanto para el cliente como para el operador, es lo que permite ir más allá y seguir avanzando hacia una logística sostenible. La modernización del parque de locomotoras significará una reducción adicional del 66% en sus emisiones al pasar a usar tracción eléctrica en la mayor parte del recorrido, una energía que en FGC tiene un origen 100% sostenible.

El potencial del ferrocarril va mucho más allá de la modesta red de servicios actual de FGC. Desde FGC aplaudimos iniciativas como el desarrollo de la terminal de autopista ferroviaria del puerto de Barcelona que van en la dirección, esencial, de adaptar el modo ferroviario a las necesidades del cliente. Una adaptación que no solo es posible, como demuestra día a día FGC, sino que es nuestra responsabilidad, ante la sociedad y ante nuestras propias empresas.

referència Stern: https://www.niusdiario.es/sociedad/medio-ambiente/nicholas-stern-cumbre-clima-danos-pib-grandes-catastrofes_18_2865195158.html



donde todo conecta

viernes, 21 de noviembre de 2019

veintepies.com

Nacional Internacional Logística y Transporte Comercio Exterior Empresas Opciones Búsqueda Jurídica Especialidades

Valencia Alicante Castellón Barcelona Andalucía Tarragona Gijón

ULTIMA-HORA
La negociación entre patronal y estibadores continúa hoy
Las negociaciones para intentar finalizar la convocatoria de huelga prevista por los sindicatos de la estiba para el próximo día 25, continuarán durante el día de hoy. Según fuentes de Coordinadora, etc...

EN PORTADA
La APV estudia en Malta los sistemas de conexión eléctrica en los puertos
Conocer cómo implantar sistemas de conexión eléctrica a los buques y las necesidades que plantean las embarcaciones durante el encuentro celebrado en Malta de MedPorts, entidad que reúne a 24 autoridades portuarias. La APV co-organiza el Comité de Sostenibilidad.

ANDALUCÍA
El Puerto de Motril se abre a la ciudad con un torneo solidario de fútbol sala organizado por la asociación Run&Run
El Puerto de Motril vuelve a abrirse a la ciudad este próximo domingo con motivo del VIII trofeo de fútbol sala que organiza la asociación Run&Run a beneficio de Jesús Abantades. Oportuna y solidaridad se reúnen en torno a una "buena causa" que no es otra que recaudar alimentos no perecederos destinados a una obra social que ayuda a los más necesitados. El presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, el concejal de Deportes de Motril, Daniel Ortega, y Miguel Sánchez, por parte de la asociación organizadora, han autorizado sus mensajes durante la presentación del torneo para animar a la asistencia.

EMPRESAS
Foro Logiconomi: permanecer inmóvil no es una opción
"En logística, permanecer inmóvil no es una opción" fue el lema elegido para el Foro Logiconomi, un slogan que refleja el dinamismo de los procesos, así como el hecho de que para muchas empresas la eficiencia de su sistema logístico es un factor fundamental para medir su éxito en el mercado.

3DFACTORY INCUBATORIO El futuro ya empieza aquí

stock logistic

Toda la información sobre

Logística y Transporte a tu alcance

veintepies.com

DIARIO DIGITAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Más de 50 años informando

ValenciaMarítima50

50 años de historia

La APV implantará en breve el servicio comercial en el acceso de terminales

Valenciaport apuesta por la reducción de emisiones

ip/20 En 20 años nunca hemos estado con el estío, nos hemos mantenido despiertos para alcanzarlo.

Castellón marítima

15 años de actualidad del transporte y del comercio internacional

PortCastellón multiplicará por nueve sus inversiones en los próximos cinco años

Fenatport y Astraport buscan soluciones al transporte del puerto

Castellón recibirá el 22,4% de las inversiones en infraestructuras

La Cámara de Comercio de Castellón accede a una jornada sobre posibilidades de inversión en Francia

Ferretad pide a la Unión Europea una mayor definición en el futuro del transporte ferroviario

Alicante marítima

15 años de actualidad del transporte y del comercio internacional

Terminales Marítimas del Sureste comienza su proyecto de ampliación

La descarga de granales en Alicante genera discrepancias

La APA recoge en un año más de 10 toneladas de residuos

El grupo B&W Logistics Solutions

FORO internacional

Actualidad de transporte, logística y comercio exterior

CERSAIE

25/28 SEPT 2019 Verona Italy

La reducción de la Huella de Carbono y el Corredor Mediterráneo

Juan Castellet · Presidente CETM Multimodal

Ahora que se está hablando tanto del clima aprovechando la cumbre que se acaba de celebrar en Madrid, me parece oportuno analizar la situación del transporte de mercancías por ferrocarril de nuestro país.



en los últimos veinte años y veremos que año tras año no hacemos más que retroceder.

Alguno pensará que nuestro problema se debe a la diferencia de ancho de vía de nuestro ferrocarril y que este problema se solucionará en cuanto dispongamos del Corredor Mediterráneo y del Corredor Atlántico. Pues siento decirles que se equivocan, que estos corredores, en especial el mediterráneo, no solamente no van a resolver nada sino que van a empeorar la situación. Voy a tratar de explicarme.

España es una potencia europea en lo que a transporte de mercancías por carretera se refiere, en la actualidad sólo nos tosen los polacos, con una flota de camiones dedicados al transporte internacional superior a la nuestra, pero estamos por delante de países mucho más industrializados que nosotros como Alemania o Francia.

Lo que dificulta las conexiones ferroviarias internacionales no es solamente el ancho de la vía (situación que se da principalmente en el cruce de los Pirineos), existen otras incompatibilidades como la tensión eléctrica de la red de cada país o sus propios el sistemas de seguridad y señalización que limitan el tránsito ferroviario transfronterizo entre los distintos países europeos.

Siendo que la actividad de transporte de mercancías es tan importante en nuestra economía, que nuestro territorio es también uno de los mayores de Europa en términos de kilómetros cuadrados y que estamos en una ubicación periférica dentro de la UE, ¿por qué razón ocupamos uno de los últimos lugares en cuanto al transporte ferroviario de mercancías, cuando en trenes de alta velocidad somos un referente mundial?

Hasta no hace demasiado tiempo, estas incompatibilidades técnicas se solventaban cambiando la locomotora a cada paso fronterizo. En el caso de España teníamos el inconveniente añadido del ancho de ejes, pero para ello también se adoptaron soluciones técnicas, como el traspaso de contenedores en Port-Bou e Irún entre vagones españoles y franceses, operación que no lleva más de tres horas.

Por una razón muy sencilla, porque nuestros políticos, aunque digan lo contrario, no le prestan la atención debida a este modo de transporte, me atrevería a decir más, no le prestan atención alguna. No tenemos más que mirar la evolución del transporte de mercancías por tren en España

Con el Corredor Mediterráneo parece que vamos a poder enviar mercancía por tren desde Algeciras (algún día no definido) o la costa levantina (en fecha más cercana), en condiciones más competitivas que las actuales. Yo no dejo de preguntarme, ¿en base a qué?

Fijémonos en lo ocurrido con el túnel de Le Perthus, una infraestructura ferroviaria que permite conectar Barcelona con el resto de Europa en ancho internacional. La obra ha costado 1.100 millones de euros y que tras nueve años de funcionamiento se mantiene en el 10% de la capacidad para la que fue construido. Por él circulan catorce trenes diarios, cuatro de ellos de mercancías y el resto se trata de trenes AVE y TGV.

La infraestructura no ha permitido desarrollo alguno del tráfico ferroviario entre Barcelona y el resto de Europa, la mayoría de los trenes internacionales de contenedores siguen utilizando la vieja instalación de traspaso de Port-Bou por razones puramente económicas.

El Corredor Mediterráneo, igual que el túnel de Le Perthus, en su diseño actual no está pensado para el transporte de mercancías, es un proyecto faraónico destinado a la alta velocidad de viajeros que dificultará, o impedirá en algunos casos, la circulación de los pesados y lentos trenes de mercancías.

La alta velocidad y las mercancías son incompatibles por muchas razones, se pretende a obligar a los trenes que circulen por esa línea a que puedan mantener una velocidad mínima de 120 kms/h, velocidad para la que no están preparados muchos de los vagones de mercancías y para la que se requerirá mucha más potencia de arrastre, o lo que es lo mismo, la utilización de dos locomotoras para tirar del convoy.

Se pretende también eliminar el ancho ibérico en un tramo vital del Corredor (Vandellós – Castellón), lo que romperá la conexión ferroviaria del norte con el sur de la Península. Es cierto que existen soluciones técnicas para paliar todos estos obstáculos pero, como fácilmente se puede entender, esas soluciones técnicas comportan un mayor gasto y dinamitan la competitividad del sistema.

En tanto no se cree una vía independiente de ancho mixto y para uso exclusivo de las mercancías no conseguiremos ninguna mejora competitiva, ni ambiental, que permita satisfacer las múltiples ilusiones depositadas en este proyecto. Mientras tanto, carguémonos de paciencia porque los camiones seguirán consumiendo gasoil y pagando impuestos por ello, cosa que no le viene mal a nuestro voraz gobierno.





Monográficos con **información y análisis** en profundidad de los principales expertos de cada sector.

Triple difusión: revista digital, formato web a través de www.cadenadesuministro.es y edición impresa.

Y nuestros **boletines diarios de lunes a viernes**, con información especializada de logística, transporte por carretera, sector marítimo portuario, inmologística, ferrocarril, industria...

¡SUSCRÍBASE!

cadena de suministro

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



 **logitren**

*Soluciones fiables
en transporte
de mercancías*

www.logitren.es



La nueva logística ferroviaria

Han pasado ya 12 años desde que Logitren Ferroviaria naciera, sólo dos años después de la liberalización de las mercancías ferroviarias, con el firme propósito de convertirse en uno de los motores del sector ferroviario español.

Desde su primer tren, operado en el año 2010, Logitren ha acumulado experiencia y "know-how" en los millones de kilómetros recorridos por sus servicios, durante los cuales se han visitado importantes puertos como Valencia y Barcelona y una gran variedad de terminales de interior como son Vicálvaro, Abroñigal, Azuqueca, Bilbao, Córdoba, Granollers... Además, hemos demostrado tener capacidad para impulsar nuevas rutas: tuvimos el honor de ser la primera empresa ferroviaria en atender el Puerto de Castellón tras la reanudación del servicio y participamos en la creación del servicio Barcelona - Tarragona - Córdoba - San Roque.

Finalmente, y, no por ello menos importante, nuestro equipo humano, el principal pilar sobre el que se sustenta Logitren y compuesto por más de treinta profesionales de la máxima cualificación, está capacitado para proporcionar un servicio de la máxima calidad entre cualquier punto de la Península Ibérica. Para su éxito, hemos reforzado, en los últimos años, los departamentos de Operaciones, Estudios y Seguridad. Este potencial nos ha servido para prestar servicios de asesoramiento y consultoría a clientes e instituciones tanto en España como en otros países, y para impulsar pequeños

proyectos de I+D+i que nos permitan ir "un paso más allá" que sus competidoras en un sector difícil para las innovaciones. Nuestra filosofía es la de la "fiabilidad total", con ratios de fiabilidad superando el 99% y que han derivado en una muy elevada satisfacción para nuestros clientes.

Son muchas las razones para confiar en el transporte de mercancías por ferrocarril, pese a su exigua cuota modal actual y las percibidas "dificultades" que éste presenta. En primer lugar, y hoy en día de rabiosa actualidad, por ser uno de los medios de transporte más sostenibles que existen. Allá por 2011, la Unión Europea, en su "Libro Blanco del Transporte", estableció una hoja de ruta, formada por 40 iniciativas, puso de manifiesto la importancia del ferrocarril marcándose el objetivo de trasladar el 30% de las mercancías a este modo de transporte y el 50% en 2050. Además, es un medio seguro: según el último informe de la "Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria", correspondiente al año 2018, el número de personas fallecidas en accidentes ferroviarios fue ligeramente inferior a 0,5 personas por millón de kilómetros. Es de esperar que la finalización del Corredor Mediterráneo, prevista para 2022, suponga un salto cualitativo al conectar varias de las regiones más dinámicas y exportadoras de España con el mercado europeo sin necesidad de ningún tipo de transbordo en la frontera.



Por otro lado, es indudable la gran capacidad de carga de los trenes de mercancías. Un solo envío puede agrupar, dependiendo del tamaño del contenedor y la longitud del tren, entre 30 y 70 contenedores marítimos y arrastrar cargas de entre 1.200 – 1.500 t (incluyendo peso del vagón), con la ventaja añadida de poder transportar más peso por contenedor si el transporte se realiza “puerta a puerta” o en régimen de transporte intermodal. Es fácil ver el gran ahorro de camiones derivado de usar el ferrocarril, lo que redundará en una disminución de emisiones (cero si se usa una locomotora eléctrica y muy inferiores a las del equivalente en camiones si ésta es diésel) y una mejora de la seguridad vial.

En el contexto de una cadena logística, el ferrocarril es ideal para cubrir distancias medias (superiores a 300 km) con suficiente volumen de carga o que puedan agrupar cargas mediante

trenes multicliente. Es ideal para tráfico portuario y de transporte intermodal de semirremolques de camión. También es una excelente opción para transporte de automóviles, siderúrgicos, graneles sólidos, líquidos y, por su alta seguridad, mercancías peligrosas, campo, este último, en el que Logitren dispone de dilatada experiencia. Por último, en los últimos años, el tren se ha convertido en un referente en el transporte de mercancías refrigeradas en “reefer”.

Esperamos que estas líneas hayan conseguido acercar, un poco más, al lector al no tan conocido mundo del ferrocarril. Existen numerosos motivos por los que confiar en este modo de transporte y, por extensión, en Logitren Ferroviaria. Nuestro equipo de profesionales estará encantado de atenderles para ayudarles a conseguir sus objetivos en cualquier tipo de proyecto de transporte que necesiten.





Puerto de Ferrol

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao



Ferrol

Puerto Logístico
del Atlántico



MISCELÁNEA



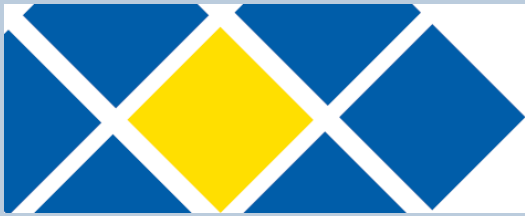
La Federación española de Transitarios, Organización para la logística, el transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA), en colaboración con Fundación Feteia, ha organizado su 11º Congreso, del 19 al 21 de septiembre, en la ciudad de Gijón, bajo el lema *“Transitarios 5.0. Personas al servicio de personas”*.

El Congreso contó con 205 participantes que se reunieron para trabajar, estudiar y debatir los temas más importantes que preocupan a los transitarios, los organizadores de la cadena logística y del transporte internacional. También se aprovechó para conocernos más y mejor, en un mundo el cual el conocimiento y las alianzas estratégicas entre empresas son cada vez más importantes.



Reunidos en Gijón, los participantes en el XI Congreso de la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, FETEIA-OLTRA, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera, adoptan y hacen públicas las siguientes **CONCLUSIONES**:

1. Reiterar a la Dirección General de Tributos y a los Grupos Parlamentarios la necesaria modificación de la Ley del IVA y de la Ley General Tributaria, referida a la exención de responsabilidad tributaria de los representantes aduaneros cuando intervienen ante las aduanas por cuenta de los importadores, al mismo nivel que otros profesionales que actúan mediante representación voluntaria de sus comitentes ante la Agencia Tributaria: asesores fiscales, gestores administrativos y abogados.
2. Teniendo en cuenta que el Brexit sin acuerdo generará un aumento de las operaciones aduaneras, nuestras empresas deberán reforzar sus procedimientos de gestión interna para atender debidamente el referido incremento.
3. Culminar la digitalización de todos los procesos de la actividad de los transitarios para ganar eficiencia y competitividad, así como para reducir costes.
4. Fomentar la implementación en nuestro sector aduanero de la tecnología Blockchain para comercializar la misma con los importadores y demás operadores de la cadena logística, con el fin de ser más competitivo cuando se implemente en la UE el Despacho Centralizado.
5. Solicitar a nuestra organización europea, CLECAT, que se dirija a la D.G.-TAXUD para armonizar los procedimientos aduaneros con el fin de evitar agravios comparativos entre los operadores de los distintos estados de la UE.
6. Insistir ante el Departamento de Aduanas e II.EE., para que la liberación de las garantías se produzca, en todo caso, al momento de proceder al pago de la deuda aduanera/tributaria, no permitiendo retener las mismas para el pago de liquidaciones complementarias exigidas como consecuencia del control posterior al levante.
7. Expresar la necesidad de que nuestras empresas-miembros adopten modelos de organización y gestión que especifiquen los procesos de toma de decisión e incluyan medidas de vigilancia y control en todos los ámbitos que se extienda su actividad (programas de compliance).
8. Transmitir a nuestras empresas la conveniencia de ejercer la dirección de las mismas bajo los valores referentes al buen gobierno, la integridad y la transparencia; toda vez que las distintas infracciones penales por incumplimiento del “compliance” pueden ser cometidas por los representantes legales de las empresas, sus directivos o cualquier otro miembro autorizado para tomar decisiones o con facultades de control.



Conclusiones

9. Solicitar a Puertos del Estado que asuma todas las facultades funcionales de los servicios Paraaduaneros que operan en frontera con el fin de lograr una mayor coordinación y eficiencia de los mismos, evitando duplicidades de controles y reduciendo los tiempos y costes que generan los retrasos y las manipulaciones innecesarias de las mercancías.
10. Solicitar que las importaciones de bienes sujetas a control de calidad por parte del SOIVRE se realicen en destino en lugar de realizarse en el momento previo a la declaración aduanera.
11. Reiterar al Departamento de Aduanas e II.EE, la necesidad de implementar la Ventanilla Única Aduanera en nuestro país, con base en las competencias que le otorga el Código Aduanero de la Unión, en su calidad de Autoridad coordinadora de los servicios de inspección en frontera.
12. Solicitar al Ministerio de Sanidad que, en relación a la importación de productos de la pesca congelados o procesados, se dirija al grupo de expertos sobre controles en la D.G. SANTE, para homogeneizar los requisitos que afectan a las comprobaciones documentales necesarias para evitar agravios comparativos entre los operadores de los distintos Estados miembros de la UE y, principalmente, por los desvíos de mercancías a otros países que interpretan la legislación de una forma más flexible.
13. Instar a la Dirección General de Transporte Terrestre, del Ministerio de Fomento, para que proponga las oportunas modificaciones reglamentarias, a fin de que se reconozca la actividad de los transitarios como específica y diferente de la del resto de operadores de transporte y transportistas, atendida su vinculación con la logística y el comercio internacional.
14. En consonancia con la conclusión anterior, instar, asimismo, a la referida Dirección General para que, en relación a los programas para la obtención de la autorización administrativa necesaria para el ejercicio de la actividad transitaria, se reconozca expresamente la antes mencionada vinculación de dicha actividad con la logística y el comercio internacional.
15. Instar, igualmente, a la Dirección General de Transporte Terrestre, del Ministerio de Fomento, para que promueva el reajuste, con arreglo a la reglamentación europea, los parámetros a tenor de los cuales se ha de calcular el índice de reiteración infractora (IRI), así como el cuadro sancionador.
16. Reconocer que la formación profesional sigue siendo uno de los capítulos más relevantes para hacer efectivo el lema del presente Congreso “Personas al Servicio de Personas”.

Gijón, 21 de septiembre de 2019

eI MERCANTIL

Un nuevo medio
adaptado a su tiempo

www.elmercantil.com



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat