



LOGÍSTICA >> PÁGINAS 12 Y 13

Los operadores demandan más externalización al comercio electrónico



REPORTAJE >> PÁGINAS 16 Y 17

Las eléctricas apuestan por almacenar CO₂ para reducir emisiones

ENTREVISTA >> PÁGINAS 8 Y 9

JESÚS EGIDO
Director de logística de BSH Electrodomésticos España

"El eje natural de acceso a Francia no pasa por el Mediterráneo, sino por la Travesía Central del Pirineo"



El Mediterráneo aspira a crear una 'cultura logística' para desarrollarse

Los países de la ribera sur empiezan a ser conscientes de la importancia de la logística para el futuro económico de la región

>> PÁGINAS 2 Y 3

LOGÍSTICA

Extremadura lanza en solitario un plan para Badajoz

>> PÁGINA 14

TRANSPORTE

González Laxe destaca las ventajas de la Ley de Puertos

>> PÁGINAS 18 Y 19

Barómetro del mercado de transporte



Las cargas acumulan un mes completo de descensos, según el barómetro de transporte elaborado por TC Truck & Cargo y *El Vigía*. La disponibilidad de vehículos se ha incrementado notablemente en los servicios de transporte que tienen a España como destino. >> PÁGINA 7

ES > AT	67	33	AT > ES	21	79
ES > BE	61	39	BE > ES	55	45
ES > BG	10	90	BG > ES	16	84
ES > CH	62	38	CH > ES	10	90
ES > CZ	71	29	CZ > ES	36	64
ES > DE	84	16	DE > ES	24	76
ES > FR	93	7	FR > ES	52	48
ES > GB	79	21	GB > ES	39	61
ES > HU	58	42	HU > ES	36	64
ES > IT	90	10	IT > ES	53	47
ES > NL	65	35	NL > ES	41	59
ES > PT	84	16	PT > ES	41	59
ES > PL	70	30	PL > ES	86	14
ES > RO	28	72	RO > ES	34	66
ES > SI	44	56	SI > ES	77	23



Ross Enterprise Pivotal CRM



Soluciones Empresariales

Información: 902 413 121

www.cdcsoftware.es

Tema de la semana

Los países de la ribera sur crecen con más fuerza que en el norte

La liberalización del sector da sus frutos

La progresiva liberalización del transporte y la logística empieza a dar sus frutos y cada vez hay más empresas extranjeras que apuestan por establecerse en países como Marruecos o Túnez.

Las reformas facilitan la implantación

La modificación de varias legislaciones relacionadas con el comercio, como las aduanas, el catastro o la propiedad industrial, facilita la implantación de nuevas compañías.

La difusión de la 'cultura logística' marcará el desarrollo económico del Mediterráneo

Los países del sur y el este del Mediterráneo son conscientes de la importancia que tiene la logística para aumentar su competitividad

La formación a nivel de empresas, operadores y administraciones es clave para lograr un estándar de calidad para la región

Xavi Fernández de Castro *Barcelona*

Poco a poco los países del sur y el este del Mediterráneo están tomando conciencia de la importancia que tiene la logística para garantizar la competitividad y productividad de su sistema económico en un mundo cada vez más globalizado. El *Seminario de alto nivel sobre las necesidades de formación logística en los países asociados al Mediterráneo*, celebrado la semana pasada en Barcelona, contó con una nutrida presencia de expertos que pusieron como máxima prioridad la difusión de la *cultura logística* como herramienta de progreso y de integración regional.

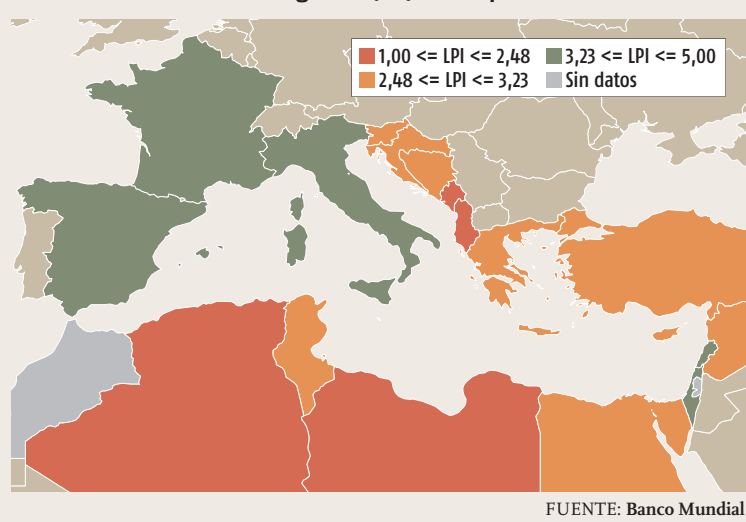
SECTOR EN PLENO DESARROLLO

El director general del Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO), Saki Aciman, ha constatado "un aumento de la demanda de servicios logísticos de calidad en el Magreb", pero la poca madurez del sector no permite aprovechar el dinamismo empresarial de la zona. "Hay pocos operadores y la mayor parte de la logística se mantiene integrada dentro de la industria", lo cual implica unos costes logísticos excesivamente altos que en algunos casos pueden llegar a representar el 20% del PIB. El principal obstáculo, según Delphine Dubreuil, de la consultora francesa Catram, es que los "dirigentes políticos son conscientes del problema que supone el subdesarrollo logístico de sus países, pero no tienen la experiencia suficiente para estructurar el sector de forma eficiente".

Por su parte, el decano de la facultad de Transporte y Logística de la Academia Árabe para la Ciencia, la Tecnología y el Transporte Marítimo (Aastmt), Mohamed Ali Ibrahim, aseguró que la única manera de reconducir la situación es "establecer un marco común que asegure un nivel mínimo de calidad en la prestación de los servicios logísticos". En la misma línea se expresó José Manuel Fernández Riveiro, economista del Banco Europeo de



Índice de rendimiento logístico (LPI) de los países mediterráneos



Inversiones (BEI), cuya institución lidera el proyecto Logismed, un programa regional para desarrollar una red de plataformas logísticas en el Mediterráneo, aumentar la participación del sector privado en la gestión

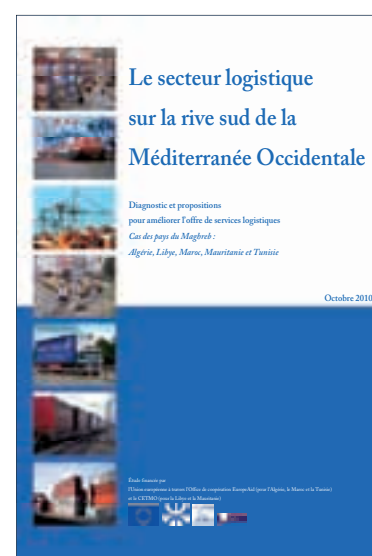
de estos centros y potenciar la formación logística en la región.

Este último punto tiene especial importancia, ya que la construcción de infraestructuras de transporte y logística debe ir acompañada

de la creación de una mano de obra cualificada "para asegurar la productividad de las operaciones", sentenció el presidente de la Asociación Marroquí para la Logística (AMLog), Mustapha El Khayat. De hecho, el BEI, a través del Centro de Marsella para la Integración del Mediterráneo (CMI), realizará próximamente un estudio de campo para identificar las necesidades formativas de los países de la ribera sur con el objetivo final de crear una red de centros de formación especializados en logística y transporte.

ESTRATEGIA FORMATIVA GLOBAL

En opinión de Mateu Turró, catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y ex director del BEI, la forma más apropiada de implementar esta red es "buscar las demandas globales del sector y luego adaptarlas a la realidad de cada país" para optimizar los recursos y garantizar la eficacia del programa. Según el ex director >>> *Continúa en la página siguiente*



El acto sirvió para presentar las principales conclusiones del estudio 'El sector logístico en la ribera sur del Mediterráneo Occidental', que hace una radiografía de las principales carencias de los países del Magreb en materia logística.

LAS CLAVES



Formación intersectorial.

La formación logística debe estructurarse de manera transversal para potenciar la 'cultura logística' tanto a nivel de empresas como de operadores y administraciones. Es la única manera de lograr un sector logístico eficiente y productivo.

Certificación de conocimientos.

El establecimiento de unos estándares comunes para todos los países del Mediterráneo permitiría una homogeneización de los procesos logísticos y un

aumento generalizado de la calidad de los servicios prestados por los operadores.

Intercambio de información.

Las instituciones y universidades europeas deben promover el intercambio de información y conocimiento entre las dos riberas del Mediterráneo para conseguir una verdadera integración de la región. Una forma sencilla y efectiva de hacerlo es facilitando la movilidad de los profesores y la organización conjunta de cursos y conferencias.

Objetivo: el mercado de trabajo.

La oferta formativa debe estructurarse en función de las necesidades actuales y futuras del sector logístico. Los cursos tienen que ofrecer una visión práctica del empleo para dotar al alumno de los conocimientos necesarios para entender tanto el trabajo específico para el que se prepara como el funcionamiento global de la cadena de suministro. En este sentido, las visitas a terminales portuarias, plataformas logísticas y centros de transporte pueden contribuir a ofrecer una perspectiva más real del sector.

El seminario celebrado en la Cámara de Comercio de Barcelona reunió a medio centenar de representantes empresariales e institucionales expertos en logística para debatir las necesidades en materia de formación. / JUANJO MARTÍNEZ

Las empresas piden más formación de base y orientación práctica



Los operadores invierten demasiado tiempo y recursos en formar personal que desconoce la realidad del sector

La fijación de los cursos en dar prioridad a la parte teórica de la formación ofrece una visión irreal de los procesos logísticos

X. F. de C. Barcelona

Los operadores logísticos presentes en el seminario coincidieron en reclamar un cambio urgente de la formación logística para aprovechar mejor la mano de obra de los países del sur y el este del Mediterráneo, pues la demanda de trabajadores cualificados irá en aumento a medida que se vaya consolidando la cultura logística en la región. El vicepresidente de Desarrollo de Productos de Kuehne Nagel, Rod Franklin, crítico "la baja profesionalización del sector no sólo en el Mediterráneo, sino en la mayoría de países en vías de desarrollo".

En su opinión, la formación de base "es muy importante, aunque sea un proceso laborioso y largo", pero lo que no puede ser "es que las empresas debamos formar a nuestros empleados para que entiendan de qué va el negocio. Para nosotros el tiempo es dinero". Por ello, Franklin



La escasez de personal cualificado ralentiza la expansión del sector logístico en la región. / ARCHIVO

La formación de alto nivel está bastante bien cubierta

Delphine Dubreuil, de la consultora francesa Catram, reconoció que la necesidad de formación de directivos de alto nivel, aunque necesaria, es menos urgente, ya que muchos optan por cursar sus estudios en universidades e institutos especializados de Europa y Estados Unidos.

abogó por la creación de cursos especializados que ofrezcan "una visión general del sector logístico pero que al mismo tiempo den mucha importancia a la parte práctica, que es la que luego necesitarán en el mundo real".

Por su parte, la directora de Transglory para el Norte de África, Maud Katzmann, explicó que cuando su empresa se establece en un país nuevo siempre apuesta "por la contratación de empleados nacionales, con la única excepción del director general, que viene de fuera". En los últimos años la compañía del grupo

Romeu ha abierto delegaciones en Marruecos, Argelia y Túnez, y a pesar de que cada país es diferente, han podido constatar "una escasez importante de personal cualificado, tanto de directivos intermedios como de técnicos. Es difícil encontrar empleados acostumbrados a trabajar bajo presión y que tengan experiencia". Ante esta situación, Transglory ha optado por formar a los trabajadores dentro de la empresa para dotarles de unos conocimientos básicos sobre su ámbito de trabajo a través de reuniones periódicas y cursos internos. ■

general de Transportes de Argelia, Abdeladim Bénallègue, "falta personal especializado en todos los niveles, tanto en las empresas, como en los operadores y las administraciones", por lo que considera que la formación debería centrarse en tres puntos clave: la concienciación de la industria para que acepte la externalización de procesos logísticos como la mejor vía para adaptarse a la nueva realidad del mercado y reducir costes; la definición de unos estándares laborales comunes a toda la región para profesionalizar el sector y permitir la movilidad laboral; y el impulso de la formación en la administración pública para mejorar la planificación de infraestructuras y reducir las trabas burocráticas.

La implicación de instituciones internacionales como la FIATA, la IRU o la IFCBA será indispensable para lograr una certificación real de las competencias profesionales y asegurar una calidad mínima en los conocimientos que se impartirán en los cursos formativos. ■

El 'know how' de los países europeos será clave para acortar plazos

La experiencia acumulada por instituciones y empresas de la Unión Europea puede acelerar la consolidación del sector logístico

X. F. de C. Barcelona

La velocidad de desarrollo del comercio internacional no permite dar pasos en falso y los países de la ribera sur del Mediterráneo deben aprovechar todas las oportunidades que les ofrece su privilegiada relación con la Unión Europea. El director del Centro de Marsella para la Integración del Mediterráneo (CMI), Mats Karlsson, y el director de la Unidad Política e Institucional

del BEI, Ioannis Kaltsas, destacaron que el objetivo de ambas instituciones es "promover el desarrollo de los países del sur hasta niveles similares a los de Europa Occidental", pero que este proceso no puede hacerse sólo a través de iniciativas de carácter económico, sino que "hay que buscar un crecimiento basado en la innovación y el conocimiento", dos puntos en los que las instituciones y empresas europeas pueden jugar un papel clave.

Según el director ejecutivo de la Unión de las Universidades del Mediterráneo (Unimed), Marcello Scalisi, "las iniciativas europeas actuales han demostrado una gran eficacia en el campo de la formación logística" y apuesta por crear un



Mats Karlsson, director del CMI. / IHSO

observatorio de transporte y logística euromediterránea que se convierta en un foro de debate y de difusión de conocimiento. Otro aspecto de vital importancia es la formación de los formadores, pues es la única manera de lograr una verdadera uniformidad en los conocimientos que se impartirán en la futura red de centros de formación logística que promueven el BEI y el CMI. En este sentido, Scalisi cree que la red de universidades que dirige, que consta de 84 centros de 22 países diferentes, ofrece unas enormes posibilidades para intercambiar experiencias y facilitar la movilidad de profesores.

El ex director general de Transportes de Argelia, Abdeladim Bénallègue, aseguró que la "asistencia técnica y financiera de la Unión Europea supondrá un paso decisivo" para el desarrollo del sector logístico en la región y espera que proyectos como Logismed contribuyan a una integración efectiva de las dos riberas del Mediterráneo. ■

Opinión

CONFIDENCIAL



Una empresa relacionada con el transporte ultima una adquisición y su salida a bolsa

¿Qué gran compañía relacionada con el sector del transporte está en la última fase de negociaciones para adquirir otra empresa, mientras prepara cuidadosamente su salida a bolsa? Una pista: esta empresa también está relacionada con 13 actividades económicas además del transporte y está presente en cinco continentes.

EDITORIAL

Homogeneizar la 'cultura logística' del Mediterráneo

■ La IV Semana Mediterránea de Líderes Económicos, celebrada la semana pasada en Barcelona, deja numerosos elementos de análisis para tener en cuenta en el futuro. En lo que concierne a la logística, el encuentro sobre la formación orientada a esta actividad económica sirvió para poner en común diversos aspectos que preocupan a los expertos en la materia. En primer lugar, se necesita una homogeneización de la *cultura logística* y también de las infraestructuras físicas.

Los países de la ribera sur necesitan mejorar la cualificación de los profesionales de este sector si quieren sacar el máximo rendimiento a su potencialidad económica. Parece que cada vez son más conscientes de ello, pero los pasos son todavía demasiado lentos para un camino de tan largo recorrido. La Unión Europea está dispuesta a ayudar con su *know how* a esta evolución logística. Desde luego la apuesta europea

no es ni gratuita ni inocente. El Viejo Continente también saldrá beneficiado con la mejora logística de sus vecinos mediterráneos. Por tanto, no deja de ser una colaboración *win to win*.

Sin embargo, no todos reman con la misma intensidad. La reunión de líderes económicos del Mediterráneo ejemplificó la capacidad del sector privado para sentarse en una mesa en la que debatir el futuro de la región. Ojalá este impulso sirva para desbloquear lo antes posible la Unión por el Mediterráneo a nivel político, porque desde el punto de vista técnico avanza poco a poco. De todos modos, tendrán un escaso impacto estos avances técnicos si más temprano que tarde no se acompañan de gestos políticos. El sector privado está sembrando las primeras semillas, pero si los Estados no riegan los brotes, acabarán secándose como tantas otras veces ha sucedido a lo largo de los últimos años.

La gestión aeroportuaria

■ El ministerio de Fomento ha logrado sacar adelante proyectos necesarios y complejos como la Ley de Puertos o el Plan Estratégico para el Impulso de Transporte de Mercancías por Ferrocarril. Sin embargo, aún queda en el cajón un último obstáculo para que Fomento logre la excelencia desde que llegó José Blanco al ministerio: el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Blanco se comprometió a tenerlo listo antes de que finalizara el año, pero de momento no se ha filtrado ninguna fecha. España necesita

un nuevo marco para el desarrollo aeroportuario que, además de modernizar las instalaciones y acercar al territorio su gestión, deje ingresos en las famélicas cuentas públicas.

El modelo que plantea el ministerio, como sucede en temas tan complejos y delicados, dejará a todos insatisfechos en sus aspiraciones. Pero el consenso tiene límites y, a veces, es necesario proyectar un modelo sobre el que fundamentar el futuro, porque siempre hay tiempo de retocarlo y adecuarlo a las nuevas necesidades.

VÍA LIBRE por Màcius

¿Pagar por un servicio poco eficiente que aumenta costes?

■ Todos utilizamos distintas varas de medir en función de qué o quién esté bajo nuestra mirada. Pero el otro día un buen amigo me insistía en qué pasaría si utilizáramos el mismo rasero en diversas situaciones. En muchos casos nos negaríamos a pagar por un mal servicio que aumente nuestros costes.

Piensen en su vida diaria y díganme si estarían dispuestos a pagar más cuando son ustedes los clientes y su proveedor le da un mal servicio o un mal producto que incrementa sus gastos. ¿Estarían dispuestos a tener que comprar dos jamones porque el primero que

le han dado estaba en mal estado y ha tenido que adquirir otro? ¿No reclamaría que le devolvieran el dinero o se lo cambiaran? Imagino su respuesta. Entonces, ¿por qué nos sorprende tanto cuando planteamos que una empresa que ofrece un servicio a otra lo hace mal e incrementa los costes tenemos que pagárselo? Lo justo sería que resarciera a su cliente de alguna forma. Probablemente dándole ese servicio gratis. Al menos hasta que pueda cumplir con lo pactado.

macius@elvigia.com

DESDE LA ATALAYA por Bamir

Venderse algo a sí mismo no parece una buena compra

■ La deuda del Ayuntamiento de Madrid no es una losa. Es algo peor. Ya casi tiene dimensiones de Vía Láctea. El alcalde de la ciudad, Alberto Ruiz Gallardón, ha decidido jugar como los trileros para refinanciarla. No sabemos quién ha tenido la idea, pero el ayuntamiento de la capital se ha desprendido del 51% de Mercamadrid y se lo ha vendido a la empresa municipal Madrid Espacios y Congresos. Ingresará casi 200 millones de euros con esta operación de maquillaje, pero el agujero sigue ahí. Gallardón sólo lo ha movido

de sitio el dinero. Eso sí, la medida le ayuda a ganar tiempo y a calmar a los proveedores del consistorio.

El alcalde lleva semanas quejándose de la injusticia que está sufriendo y de la falta de sensibilidad del Gobierno de Zapatero. Pero el que gasta como un millonario, también tiene que pagar como tal. ¿Era necesario gastarse 466 millones de euros en la nueva sede del Ayuntamiento de Madrid?

bamir@elvigia.com

ANCHO DE BANDA

» Javier Vidal
Presidente
de Anesco



Una nueva etapa de diálogo y cooperación entre los actores implicados en los puertos

■ El pasado jueves Anesco, en la persona de su presidente Javier Vidal, y Coordinadora, a través de Antolín Goya, unieron sus voces para agradecer "la nueva etapa de diálogo con Puertos del Estado", en una muestra clara de tender la mano para recobrar el diálogo social con el organismo público que dé salida al laberinto creado en el IV Acuerdo Marco de la estiba. Muy lejanos quedan ya los tiempos de males entendidos y reproches constantes con antiguos presidentes y secretarios de Estado que tanto daño hicieron al sector.

Seguramente, todas las partes tenían algo de razón y de culpa en esa disparatada guerra que a ningún buen puerto llevó, más que a perder un valioso tiempo y muchas energías. Ahora se respira un nuevo aire, en el que la necesidad de entendimiento y

colaboración salen a flote nuevamente una vez que el escollo de la nueva Ley de Puertos se ha solucionado. Parece lógico pensar que este nuevo escenario es porque los actores implicados han conseguido, sino todo, gran parte de lo que pretendían. Habrá que ver en qué terminan estas buenas intenciones.

De momento, González Laxe se muestra mucho más cauto que empresas y estibadores, sus motivos tendrá, pero seguro que será difícil volver a la crispación anterior. Los estibadores han dado muestra de saber reorientar sus pretensiones a la realidad económica del momento, pero el futuro incierto que aún se sitúa sobre la economía española y mundial hace más que aconsejable aprovechar este periodo, no vaya a ser que esas buenas intenciones terminen en el fondo del mar.

» Fernando González Laxe
Presidente de
Puertos del Estado



JUANJO MARTÍNEZ

? Transportistas de armas nucleares ebrios

¿Qué país del 'Eje del Bien' reconoció la semana pasada que transportistas de armas nucleares estuvieron ingiriendo grandes cantidades de alcohol durante el transporte de estos productos?



! Proponen a los parados que sean camioneros

Un ayuntamiento de Valencia se ha gastado 50.000 euros para que los parados del municipio consigan el carné C y se metan a transportistas. Cuando aprueben el curso, como mínimo, buscarán trabajo en camión.

? Almacén repleto de alcachofas en mal estado

¿Qué empresa española, sin actividad comercial desde hace dos años, mantiene su almacén frigorífico repleto de bandejas de alcachofas en mal estado y, por tanto, incumple los requisitos de Sanidad?

TRIBUNA

Decisión, valor y trabajo en el ferrocarril

Juan Manuel Martínez
Director general
Grupo Eurogestión

■ Hace unos días salía publicada una noticia con el titular: "Si ganasen la lotería, los chinos montarían una empresa mientras que los europeos se comprarían una casa y los estadounidenses guardarían el dinero", conclusión de un estudio realizado por una consultora. Este dato nos da una idea muy clara de la forma de pensar y actuar de la sociedad en cada uno de estos tres polos mundiales. España está en la media europea, esto vale también para nosotros. Si lo traemos hacia el terreno del transporte de mercancías por ferrocarril, podríamos hacer esta extrapolación: "si tuviésemos mucho dinero, construiríamos nuevas y mejores infraestructuras".

Por ahí ya hemos pasado, diez años de bonanza en los que hemos construido más que nadie. A finales de este año tendremos la red de ferrocarril de alta velocidad más grande, más moderna y con los mejores índices

A finales de año tendremos la red de alta velocidad más grande, más moderna y con los mejores índices de calidad del mundo

de calidad del mundo (lo de los índices de calidad también ha salido recientemente publicado, aunque en puntualidad los mejores son los japoneses pero por muy poco).

Esto mismo es lo que más se oía en el sector hasta hace poco: el transporte de mercancías por ferrocarril ha caído porque en España no se ha invertido en infraestructuras ferroviarias y recursos para mercancías. Cierto, lleva cayendo más de diez años, y en picado desde el 2004, pero no sólo porque no se haya invertido aunque en el fondo algo de eso hay. En la red de carreteras se ha invertido y se ha mejorado mucho en los últimos 25 años. Esto permite que el transporte (de lo que sea) por carretera, haya reducido enormemente los tiempos, por lo tanto los costes, mientras que en el ferrocarril no se han reducido los tiempos apenas y se han incrementado los costes, mal vamos. En los últimos años han aparecido un par de conceptos nuevos que en el mundo ferroviario de mercancías en España aun no se manejan: las distancias ya no se miden en kilómetros, se miden en



ADIF

El transporte de mercancías por ferrocarril lleva cayendo más de diez años, pero no sólo porque no se haya invertido en infraestructuras

costes y como mucho en tiempo surgiendo así los criterios de isocostes e isotiempos. En Europa, América y Asia, en el mundo marítimo, e incluso en España en otros modos de transporte sí se manejan desde hace tiempo estos criterios.

LA ANOMALÍA DEL FERROCARRIL

El movimiento de mercancías global transportado por medios terrestres en nuestro país ha venido creciendo algo más de dos puntos

por encima del PIB en los últimos 15 años, el ferroviario no ha crecido nada y desde el 2004 ha comenzado a decrecer (más del 40% de caída en cinco años), sobre todo en transporte de contenedores (justo el que más ha crecido en los otros modos), es por esto que la cuota modal de ferrocarril ha pasado del 10% en 1997 al 4% escaso en 2009. En ese mismo periodo el volumen transportado por carretera se ha multiplicado por 2,5 es decir un crecimiento del 150%.

Además, se estaba viendo venir que con la crisis iríamos a peor y ya en junio de 2008, hace dos años, el presidente del Gobierno anunciaba las 21 medidas económicas para suavizar la desaceleración, la número 7 decía: plan para liberalizar y aumentar la participación del transporte de

La cuota modal del tren ha pasado del 10% de 1997 al 4% en 2009, mientras que el transporte por carretera se ha multiplicado por 2,5

mercancías por ferrocarril. Antes de agosto se presentará un Proyecto de Ley. Se separará el área de mercancías de Renfe Operadora, creando una sociedad independiente. Al igual que las otras 20, no se cumplió, al menos en plazo.

EL PLAN DE IMPULSO FERROVIARIO

Hemos tenido que esperar algo más de dos años para volver a saber de esto, y ha sido con la presentación del Plan Estratégico para el Impulso del Trans-

porte de Mercancías por Ferrocarril en España (PEITMFE). Fíjense hasta qué punto estamos todos de acuerdo con que algo serio hay que hacer para que incluso la Cámara de Comercio de EEUU en España en un informe publicado recientemente *Spain 2020: 25 propuestas para hacer de España una economía más competitiva, productiva e internacionalizada en esta década*, nos lo recuerde. En su propuesta número 14 afirma: "La estrategia de infraestructuras debe estar orientada a la conexión del transporte intermodal para que puedan confluír de forma eficaz el transporte ferroviario, marítimo y por carretera. El transporte

Cada euro invertido para mejorar los accesos ferroviarios a los puertos tendrá un retorno a corto, medio y largo plazo

ferroviario de mercancías debe ser potenciado para abaratar costes y ganar competitividad".

El PEITMFE propone actuar en tres líneas estratégicas: nuevo modelo de gestión del sistema; calidad de servicio y eficiencia y mejora de las infraestructuras ferroviarias. Ahora ya parece que va en serio y podemos creérnoslo. Las mejoras en infraestructuras que propone son efectivamente muy necesarias, sobre todo en lo referente al acceso ferroviario a los puertos. Este punto ha sido desde hace muchos años el gran olvidado por todos y a día de hoy es claramente el más importante. Cada euro invertido mejorando accesos ferroviarios a los puertos tendrá un retorno a corto, medio y largo plazo, tanto en términos económicos como medioambientales y sociales, como probablemente no se vea con otras inversiones en infraestructuras.

MEDIDAS EN LA GESTIÓN

Donde realmente se va a notar el antes y el después es una vez se hayan puesto en marcha las medidas de gestión. Para esto no hace falta apenas inversión, pero sí mucha decisión, valentía (sobre todo) y trabajo, y esto, resulta mucho más difícil de poner en marcha. No está claro que la masa social ferroviaria esté muy por la labor.

Cerraré esta tribuna parafraseando a George Santayana, filósofo estadounidense de origen español: "quien no conoce la historia está condenado a repetirla". No nos olvidemos de lo que ha pasado con el ferrocarril en España en estos últimos 25 años porque podemos caer en volver a tropezar en las mismas piedras. ■

Plan 5 Flash

**Sonríe,
por favor**

Te presentamos el **PlanCaixa 5 Flash**, un plan de pensiones garantizado por "la Caixa"¹ que, además de ofrecer tranquilidad para tu futuro, te permitirá elegir entre dos excepcionales opciones. Por un lado, podrás acceder a un depósito a 1 año al 5% TAE* con

los intereses por adelantado y hasta el doble de tu aportación al plan. Y por otro, podrás llevarte una cámara digital Olympus de calidad réflex. No dejarás de sonreír...

¿Hablamos?



Información válida en la fecha de impresión: noviembre del 2010.

1. Revalorización garantizada por "la Caixa", en las condiciones y con los requisitos que se indican en el escrito de compromiso de revalorización.

*Interés nominal anual: 4,76% (5% TAE), con abono de intereses por anticipado. Ofertas válidas para las nuevas aportaciones y/o los traspasos externos realizados al PlanCaixa 5 Flash desde otras entidades gestoras distintas a Estalvida de Seguros y Reaseguros, S.A., del 2 de noviembre al 31 de diciembre de 2010. En el caso de la cámara, artículo proporcionado por VidaCaixa, S.A. y sujeto al IRPF por tratarse de un rendimiento en especie, la aportación o el traspaso debe ser de un importe igual o superior a 10.000 euros (existencias limitadas: 2.000 unidades, máximo de una cámara por cliente). El rendimiento del depósito está sujeto a retención a cuenta según la normativa fiscal vigente. **Importe máximo del depósito: el doble de las aportaciones y/o traspasos externos efectuados al PlanCaixa 5 Flash. Importe máximo de la emisión del PlanCaixa 5 Flash: 20 millones de euros (conjuntamente con el plan de previsión individual GeroCaixa 5 Flash).** Promociones no acumulables entre sí ni acumulables a otras ofertas. Consulta el resto de condiciones de esta promoción en cualquier oficina de "la Caixa" o en www.laCaixa.es

Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, entidad depositaria de los planes de pensiones "PlanCaixa". VidaCaixa, S.A. de Seguros y Reaseguros, entidad gestora y promotora de los planes de pensiones "PlanCaixa".

Pulso sectorial

INDICADORES



24%

El transporte aéreo de mercancías ha crecido el 24% en términos de toneladas por kilómetro en los diez primeros meses del presente ejercicio, según las cifras facilitadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

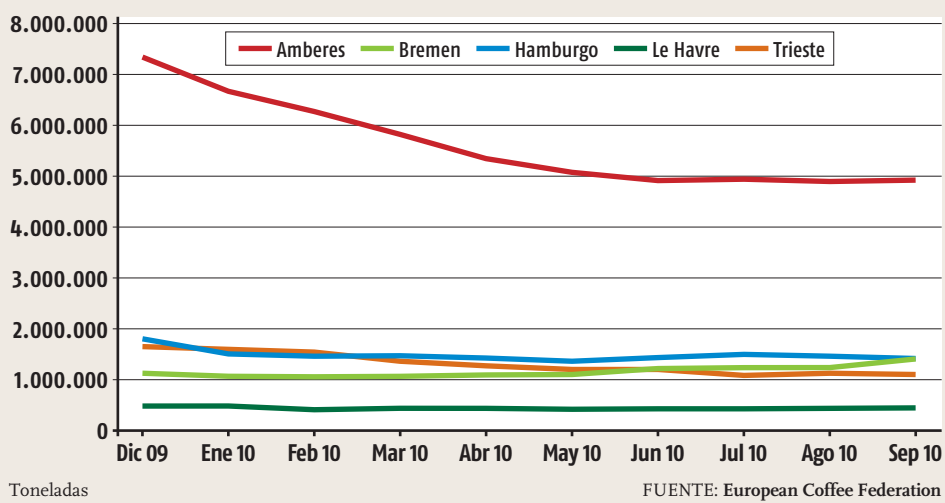


ALMACENAJE



El 'stock' de café se reduce en dos millones de toneladas

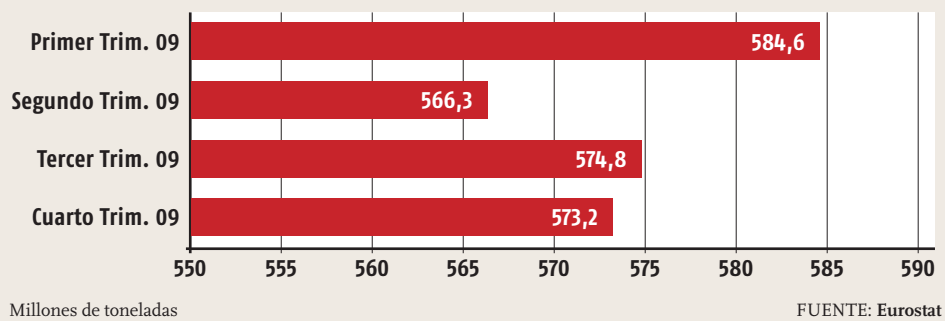
Principales puertos de almacenaje de café en la Unión Europea



MARÍTIMO

El 'short sea shipping' cae el 10% en Europa

Evolución del transporte marítimo de corta distancia en la UE durante 2009



NAVIERAS

La reducción de velocidad de los buques absorbe una capacidad de 625.000 teus



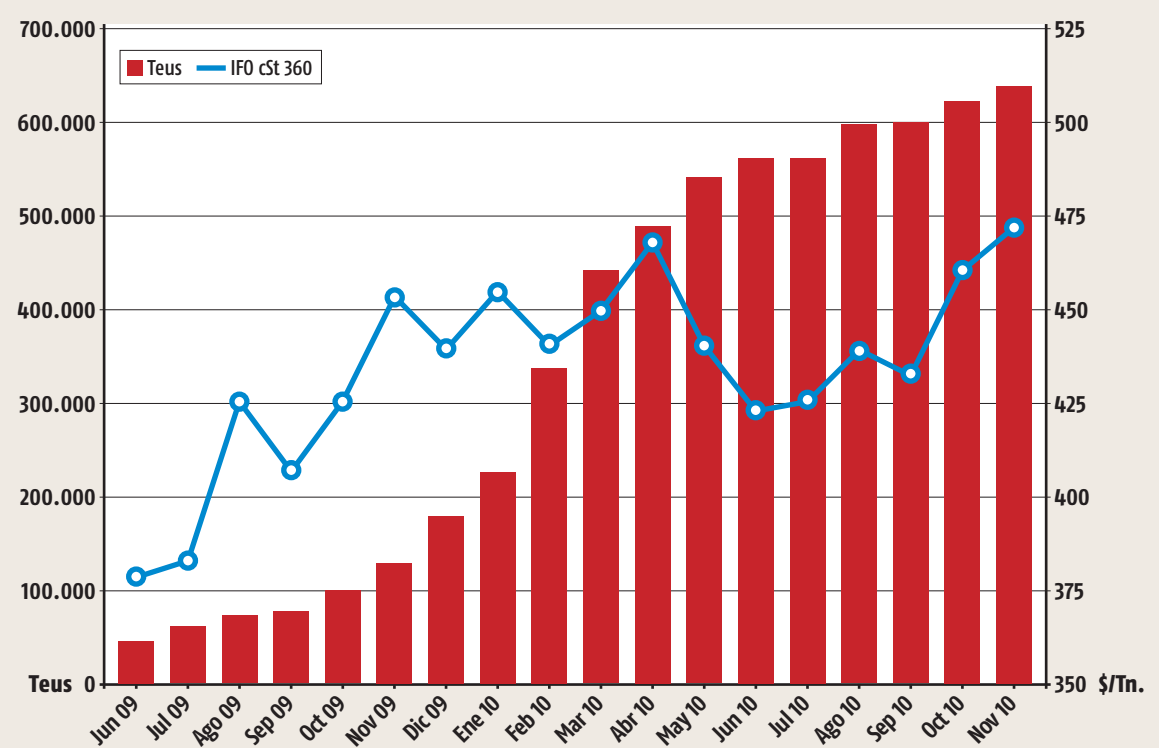
El reciente aumento de los precios del combustible y el exceso de capacidad de la flota han llevado a las compañías marítimas a incrementar de nuevo el uso del *super slow steaming* (reducción de velocidad de los barcos). Además del ahorro en carburante, esta política proporciona una válvula de escape útil para las navieras con exceso de tonelaje. La capacidad adicional absorbida por el *super slow steaming* ha llegado a los 625.000 teus, lo que supone el 4,4% de la flota, según datos facilitados por Alphaliner.

Sin embargo, el potencial de esta estrategia puede estar ya en el límite. En la actualidad, el 93% de los servicios entre Extremo Oriente y el norte

de Europa y el 80% de las líneas entre Extremo Oriente y el este del Mediterráneo han adoptado medidas de *super slow steaming*, según estimaciones de Alphaliner. En el caso de que se utilizara la reducción de velocidad para todas las líneas que conectan Lejano Oriente con Europa ya sólo se podría absorber una capacidad adicional de 60.000 teus.

En cambio, sí existe un mayor margen de maniobra para que las navieras apliquen esta política en la ruta transpacífica. El 50% de los servicios entre Extremo Oriente y la costa oeste de EEUU ha reducido la velocidad de sus embarcaciones. Este porcentaje alcanza el 76% en el caso de las líneas con la costa este.

Capacidad absorbida por la reducción de la velocidad en los buques y precio del combustible



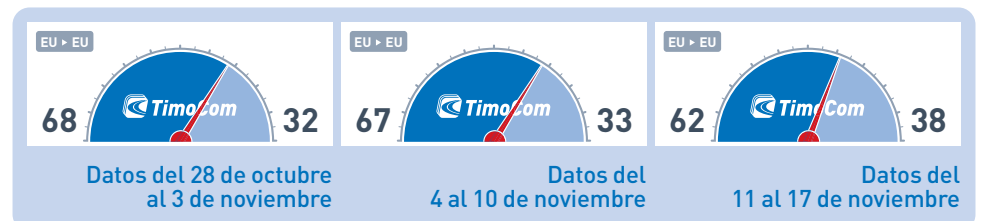
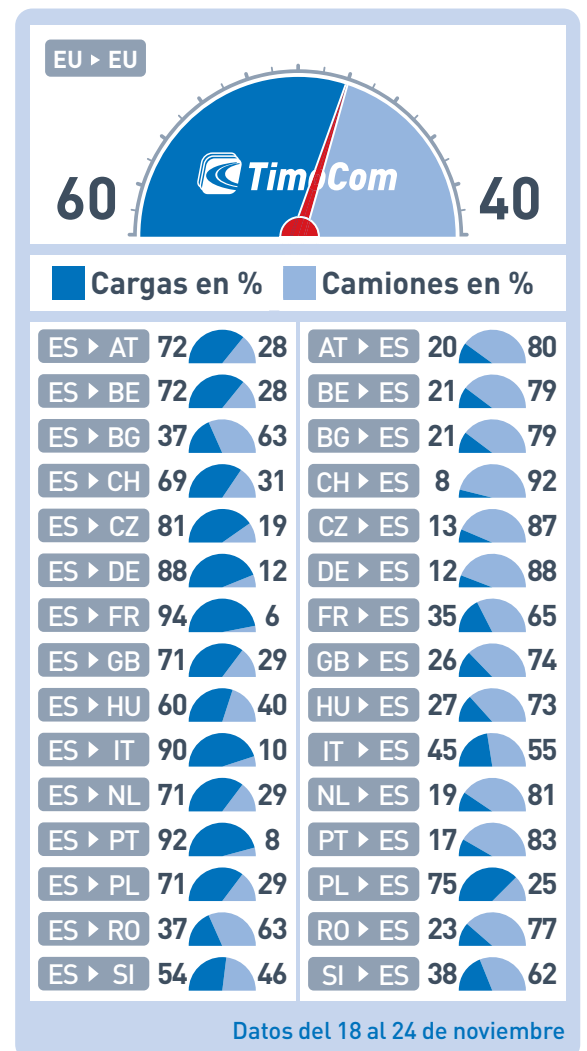
BARÓMETRO DEL TRANSPORTE

www.timocom.com

Las cargas suman un mes completo de descensos

El barómetro de transporte elaborado conjuntamente por TC Truck & Cargo y *El Vigía* ha experimentado descensos desde principios de noviembre. En la última semana, datos del 18 al 24 de noviembre, las cargas se han situado en uno de sus niveles más bajos tras el verano. Estos datos muestran una clara desaceleración del transporte por carretera y un incremento sustancial de la disponibilidad de espacio en los vehículos. Las cargas con origen en España mantienen en términos generales un porcentaje elevado, a excepción de unos pocos tráficos.

Sin embargo, la caída de las cargas que tienen como destino España han sufrido un importante descalabro en las últimas semanas, lo que provoca una gran disponibilidad de espacio en los vehículos y un desequilibrio preocupante en los flujos de transporte. Tras esta disminución continuada, todo indica que la cercanía de las fechas navideñas y un previsible incremento del consumo reactivará las cargas en las últimas semanas del presente ejercicio, como sucede tradicionalmente cada fin de año.



“Plaza es una infraestructura moderna, que está situada en un enclave estratégico dentro de España, y que ha atraído ya a un volumen de actividad empresarial y logística importante. Lo más probable es que dentro de unos pocos años haya completado su ocupación”.

“El eje natural de acceso a Francia no pasa por el Mediterráneo, sino por la Travesía Central del Pirineo”

A. Guerrero Barcelona

■ BSH protagonizó hace apenas un mes una de las operaciones inmológicas más destacadas del año en nuestro país. La multinacional alemana decidió ubicar en Zaragoza el almacén más grande de los 35 que gestiona la empresa en todo el mundo, una enorme plataforma de 80.000 metros cuadrados que se ha convertido ya en una de las referencias de Plaza. En esta entrevista, el responsable logístico de BSH, Jesús Egido, nos explica cómo se gestiona la operativa de almacenaje y distribución en España y detalla las razones que han motivado la apuesta por la comunidad de Aragón.

Más allá de la presencia que la compañía ya mantenía en la comunidad, ¿qué ventajas representa la instalación en Plaza?

La decisión no se debe solamente a los orígenes de Balay en Zaragoza. Para decidir la localización de su nuevo centro logístico, BSH analizó diferentes alternativas y realizó un exhaustivo estudio en el que se tuvieron en cuenta los flujos de entrada y salida de mercancías, los mapas de situación y densidad de nuestros clientes, los puntos de conexión de las principales rutas de transporte en España, así como los puntos de salida a Europa y los accesos a las principales vías marítimas. Este análisis calculó además el ratio

“El punto óptimo de localización logística para una empresa nacional está en el eje Madrid-Guadalajara-Zaragoza”

óptimo de distancia recorrida y, por tanto, de coste por metro cúbico distribuido y el resultado situó el punto óptimo de localización del almacén en un radio de unos pocos kilómetros alrededor de Zaragoza.

¿Y por qué decide que sea ésta la mayor de sus plataformas?

Con esta inversión, BSH reafirma su compromiso con España y en especial con Zaragoza. En este centro logístico se van a desarrollar operaciones de transporte intermodal y se va a investigar en la optimización de procesos de gestión de almacenes, aplicando técnicas de análisis industrial que, posteriormente, serán implantadas en el resto de almacenes del grupo



Jesús Egido gestiona la operativa logística en España del fabricante de electrodomésticos / BSH

en el mundo. Con esto, BSH España se sitúa a la vanguardia en la generación de conocimiento e innovación, también en el área logística, lo que contribuye de manera decisiva a enraizar los recursos y garantizar el empleo en Aragón.

¿Consideran que el sector inmológico de nuestro país no ha valorado todavía en su justa medida las posibilidades de Plaza?

Estamos en un momento muy difícil para las empresas, en el que muchas de ellas o no pueden invertir o, simplemente, deciden no hacerlo en espera de tiempos donde la situación económica y las perspectivas de negocio estén más definidas. Esto afecta directamente tanto a Plaza como a los

operadores inmológicos, que han visto reducida su actividad en los últimos dos años a operaciones muy puntuales. Pero las infraestructuras deben ser inversiones a largo plazo y dado que Plaza es una infraestructura moderna, que está situada en un enclave estratégico dentro de España, y que ha atraído ya a un volumen de actividad empresarial y logística importante, lo más probable es que dentro de unos pocos años haya completado su ocupación.

¿Cree que la presencia de una multinacional como BSH puede dinamizar la contratación de servicios en esta plataforma?

Las empresas como BSH juegan un papel fundamental en enclaves

como Plaza y tienen una responsabilidad como motores de actividad e innovación. BSH España es la empresa que ha introducido el primer tren de mercancías en Plaza, para quien el desarrollo como plataforma de tráfico intermodal era una apuesta fundamental y la única que a día de hoy ha invertido en una infraestructura ferroviaria propia y opera transporte de mercancías regular por este medio, además de estar moviendo por carretera entre 150 y 200 camiones diarios en su centro logístico.

Todo esto contribuye a que la plataforma desarrolle servicios que sin este volumen no tendrían una ocupación eficiente, a los que de otra manera el resto de las empre-

sas, sobre todo las pequeñas, no tendrían acceso.

¿Qué ventaja representa para BSH concentrar en un único centro toda la logística para la Península?

Al almacén central de BSH en Plaza llegan, por una parte, los más de cuatro millones de aparatos que se producen en las siete factorías del grupo en España y, por otra, todos los aparatos que el grupo importa de otras fábricas de BSH y de proveedores externos para venta en España y Portugal. Con esto, nuestro grupo aprovecha las sinergias de la consolidación en un solo punto, de todo el stock que después va a ser enviado a todos sus clientes, tanto nacionales como de exportación.

“En España hay un exceso de infraestructuras logísticas que en muchos casos no están gestionadas de manera eficiente”

BSH realiza la distribución del 70% de sus productos de forma directa a los almacenes y tiendas de sus clientes distribuidores. Para distribuir el 30% restante, BSH utiliza, en colaboración con empresas líderes de distribución capilar, una red de plataformas regionales de *cross-docking*, donde la mercancía que ha de repartirse cada día llega de forma consolidada en camiones desde su almacén central para ser descargada, agrupada según las diferentes rutas de reparto e inmediatamente repartida mediante vehículos más pequeños a cada punto de entrega.

Esta decisión es ya una tendencia en el sector logístico, ¿cree que se concentrará el mercado inmológico en el centro de España?

Claramente, sí. En España hay actualmente un exceso de almacenes y de infraestructuras logísticas que en muchos casos no están gestionadas de manera eficiente. La constante necesidad de competitividad en un sector tan agresivo como el de la logística hace necesaria una concentración. Por tanto, una empresa de alcance nacional que, además, quiera tener tráfico con los puertos y salida al resto de Europa, que tenga que decidir dónde instalar su almacén central, va a ver que el punto óptimo de localización del mismo va a estar en el eje Madrid-Guadalajara-Zaragoza. Teniendo en cuenta que, por condiciones económicas, no es rentable establecer un almacén en Madrid, las alternativas se reparten por tanto entre las provincias de Guadalajara y Zaragoza.

En la inauguración del nuevo centro, BSH mostró su apuesta por el tráfico ferroviario y marítimo, que hoy ya representa el 32% del total. ¿Hasta qué porcentaje consideran que podría aumentar en un futuro?
BSH exporta una parte de los aparatos

SOBRE GUSTOS...



VIAJAR

Conocer nuevos destinos

El cargo de Jesús Egido exige frecuentes viajes de trabajo, que para un aficionado al turismo como él son una oportunidad para descubrir ciudades.



LITERATURA

Relajarse con la lectura

Una de sus aficiones se encuentra en los libros, con los que intenta evadirse de las ocupaciones del día a día, siempre que su agenda se lo permite.



CORRER

Entre el 'footing' y el maratón

La práctica del 'footing' no es sólo para ponerse en forma, Egido ya ha corrido algún maratón y, por lo que comentan, "con buenos resultados".



La nueva plataforma será una especie de banco de pruebas para el desarrollo logístico del grupo / BSH

tos fabricados en sus factorías españolas al resto del mundo. Para ello, nuestro grupo utiliza los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como el tráfico marítimo en el caso de short-sea y overseas y, en la medida en que las infraestructuras lo permiten, el ferrocarril, principalmente para el tráfico interior de los contenedores marítimos entre el almacén y los puertos y para tráfico de import-export con Europa.

Nosotros apostamos firmemente por el tren y para desarrollar un volumen cada vez mayor de tráfico directo por este medio hemos instalado, en el almacén central de Plaza, una infraestructura ferroviaria propia que cuenta con 120 metros de andenes de carga y descarga, más de 400 metros de vía interior propia y una explanada para contenedores de 2.000 metros cua-

"El objetivo es que en 2015 la mitad de las expediciones se realicen con modos de transporte respetuosos con el medio ambiente"

drados, donde se pueden almacenar 160 contenedores de 40 pies.

BSH España se ha marcado internamente el objetivo de realizar en 2015 el 50% de sus expediciones a través de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

¿Esta distribución de modos en similar a la de BSH en otros países o se evidencia en nuestro país el gran peso que tiene la carretera?

Desgraciadamente, la actual conexión ferroviaria de España

con Europa no permite, debido a la diferencia de ancho de vía, tener un tráfico regular masivo a través de los Pirineos en unas condiciones competitivas frente al transporte por carretera. No obstante, BSH ya ha iniciado tráficos ferroviarios con otros países de Europa, en especial con Alemania y está desarrollando las capacidades necesarias para abrir un eje permanente desde España hasta Polonia.

En concreto, sobre el modo ferroviario, me gustaría conocer su valoración sobre dos proyectos, la Travesía Central del Pirineo y el Corredor Mediterráneo. En base a la ubicación de la nueva plataforma, ¿qué infraestructura considera más prioritaria?

Desde un punto de vista logístico, el eje natural de acceso a Francia

no pasa por el Mediterráneo, sino por la Travesía Central del Pirineo (TCP). Las consideraciones políticas de unos y otros no cambian el hecho de que la distancia más corta entre dos puntos sea siempre la línea recta. La TCP es parte del proyecto estratégico europeo número 16, que, combinando los tráficos de Algeciras en España y Sines en Portugal, los canaliza a través de Madrid y Zaragoza, saliendo desde allí a Europa a través de Toulouse, Limoges y París. No tendría ningún sentido tener que llevar el tráfico de Portugal y del sur de España, incluso el de Madrid, hasta el noreste de Cataluña para poder acceder a Europa.

En este sentido, el hecho de que Andalucía haya renunciado hace pocos días al corredor del Mediterráneo a favor de la TCP es muy sig-

nificativo y no hace sino confirmar algo que es de sentido común.

En un escenario futuro en el que alguno de estos dos ejes sea una realidad, ¿cree que España podría convertirse en base logística de Francia?

Es difícil saberlo, pero lo que sí hay es una oportunidad si las empresas españolas son capaces de alcanzar unos niveles de competitividad que les permitan ser una alternativa real a la infraestructura que existe hoy en Francia, parte de la cual se beneficia

"BSH está desarrollando las capacidades necesarias para abrir un eje ferroviario permanente desde España hasta Polonia"

del bloqueo que la frontera supone para España, especialmente en lo que al ferrocarril se refiere.

Por otra parte, desde Aragón se mantienen a una distancia equidistante de los principales puertos españoles del Mediterráneo y del Cantábrico. Pero, ¿puede concretar qué enclaves son más importantes para BSH tanto en flujos de importación como en exportación?

BSH opera principalmente a través de los puertos de Barcelona y Valencia en el Mediterráneo y del puerto de Bilbao en el Cantábrico. Las decisiones de ir a uno u otro vienen dadas por los volúmenes de entrada y salida de mercancías a través de cada ruta.

Desde Barcelona y Valencia, BSH gestiona los volúmenes de entrada y salida con los países mediterráneos del entorno llamado short-sea, como pueden ser Grecia o Turquía, así como los flujos de importación y exportación con países del resto del mundo, desde Estados Unidos a Australia, pasando por Sudamérica, África, Extremo Oriente o algunos países de África. Por su parte, desde Bilbao, BSH exporta principalmente el producto de sus fábricas del norte de España al Reino Unido o países escandinavos. ■



BERGÉ
Marítima

En todos los Puertos la misma **Historia.**

A Coruña: 34 981 293 777
Algeciras: 34 956 573 315
Alicante: 34 965 133 874
Almería: 34 950 238 344
Avilés: 34 985 569 990
Barcelona: 34 935 525 498
Bilbao: 34 944 937 500
Cádiz: 34 956 205 530
Cartagena: 34 968 504 760

Castellón: 34 964 283 328
Ceuta: 34 956 519 583
Ferrol: 34 981 350 808
Gijón: 34 985 175 214
Gibraltar: 34 917 014 920
Huelva: 34 959 369 005
Las Palmas: 34 928 488 960
Málaga: 34 952 223 800
Marín: 34 986 228 358

Motril: 34 958 600 362
Palma de Mallorca: 34 971 715 303
Pasajes: 34 943 344 271
Sagunto: 34 962 672 158
Santander: 34 942 221 400
Santurce: 34 944 937 509
Sevilla: 34 954 296 200
Tarragona: 34 977 252 987
Tenerife: 34 922 533 500

Valencia: 34 963 241 040
Vigo: 34 986 228 358
Villagarcía de Arosa: 34 986 565 967

Lisboa: 351 218 165 540
Bayona: 33 559 642 702

Fotosemana

EN LA MIRA



La Junta deberá aclarar el plan de negocio de la Plataforma de Badajoz

La comunidad que preside Guillermo Fernández Vara tendrá que definir en los próximos días el proyecto de la futura Plataforma Logística del Suroeste con el Ayuntamiento de Badajoz y Sepes.



AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN



MERCANCÍA

40.000 toneladas de maíz en el puerto de Marín

El buque *Golden Elpis*, con bandera de Malta, atracó a finales de la semana pasada en el puerto de Marín para dejar en la terminal de graneles una carga de 41.220 toneladas de maíz. Una importante maniobra que se alargó durante varios días.



AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL



VISITA

Ferrol muestra a China el potencial de la rada exterior

El empresario chino Marco Wang, presidente de la Asociación para la Cooperación Económica y Tecnológica entre España y China, visitó la semana pasada el puerto exterior de Ferrol donde se interesó por la capacidad de la rada exterior.



FCC LOGÍSTICA



DISTRIBUCIÓN

La cerveza llega a Burgos de la mano de FCC Logística

El grupo Mahou-San Miguel ha inaugurado su nueva plataforma logística en Burgos que dará soporte a la distribución en la zona noroeste. Las instalaciones, gestionadas por FCC Logística, cuentan con una superficie de 14.800 metros cuadrados



EFE



MEDIO AMBIENTE

Vuelo sobre el mar con combustible natural

Un Airbus A320 de la aerolínea brasileña TAM realizó la semana pasada un vuelo de 45 minutos sobre el océano Atlántico cargado con un combustible vegetal producido con piñón manso, un arbusto que reduce las emisiones de carbono entre el 65 y el 80%.



Bergé Automoción se sube a los camiones de Hyundai

No es casual que Bergé y el fabricante surcoreano lleven prácticamente dos décadas trabajando juntos. La compañía asiática y la empresa española presidida por

Jaime Gorbeña no sólo continúan con su alianza estratégica, sino que la están reforzando. Ahora han llegado a un acuerdo para llevar los vehículos industriales de Hyundai a la Península Ibérica. El mercado está complicado, pero experiencia e ilusión no les faltan.



La apuesta de Transfennica por el puerto de Bilbao

El director general de Transfennica Iberia, Federico Delclós, tiene motivos para estar satisfecho. La línea que opera la compañía entre Bilbao y Zeebrugge, así

como con Tilbury, van viento en popa. A este buen comportamiento de ambos servicios se une la puesta en marcha de una terminal dedicada en el puerto vasco, que ya funciona a pleno rendimiento. Esta instalación es el complemento ideal para seguir creciendo.



SEUR



COLABORACIÓN

Seur promocionará Lugo en sus vehículos

El alcalde de Lugo, José López, y el director comercial de Seur, Roberto Tomé, firmaron un convenio de colaboración en el marco del pro-

grama conmemorativo Lugo10 para celebrar el décimo aniversario desde la declaración de la Muralla Romana como Patrimonio Mundial.



EFE



ELECTRICIDAD

La energía llega a Pakistán en barco

El puerto de Karachi (Pakistán) acogió un buque que alberga la mayor central eléctrica del mundo. La nave aportará 230 megavatios

de electricidad a Pakistán durante el próximo mes para intentar aliviar los problemas de abastecimiento de energía que sufre el país



APG



FORMACIÓN

El curso SURCO abandona el puerto de Gijón

La Escuela Europea de Short Sea Shipping clausuró la semana pasada la tercera edición del curso SURCO (Simple Use Railway Con-

nections), sobre intermodalidad ferroviaria que se celebró en el puerto de Gijón y en el que participaron 40 alumnos.



ABERTIS



INFRAESTRUCTURAS

Abertis desembarca su potencial logístico en Chile

La subsecretaria de Transportes del Gobierno de Chile, Gloria Hutt Hesse, y el presidente de Abertis, Salvador Alemany, inauguraron el

Abertis Logisticspark Santiago, el parque logístico que desarrolla Abertis Logística en Santiago de Chile sobre una superficie de 63 hectáreas.

PAQUETERÍA



Las empresas de transporte de paquetería ofrecen a las compañías de venta por Internet la estructura necesaria para garantizar las entregas de la mercancía

Los operadores demandan más externalización al comercio online para mejorar la logística

El retraso en la entrega de los pedidos centra la mayoría de las quejas en las compras realizadas por Internet, según un estudio

El sector pide a las empresas que confíen sus procesos logísticos a operadores con experiencia y no sólo en base a criterios económicos

A. Guerrero *Barcelona*

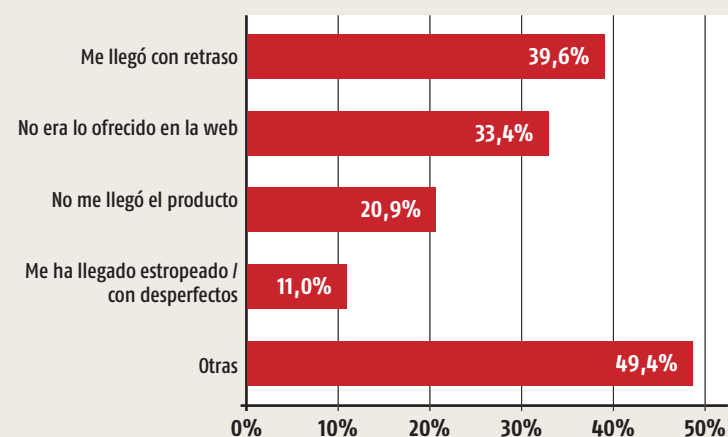
Los procesos logísticos acumulan la mayor parte de los problemas que se encuentra un comprador online. No se trata de un volumen excesivo, como indica un estudio de la Organización Nacional de Telecomunicaciones (Onsi), ya que menos del 5% de los internautas han tenido contratiempos en su compra electrónica durante los dos últimos años, pero cuatro de cada diez quejas se refieren a retrasos en la entrega del pedido. Ante estos datos, los operadores logísticos reclaman a las empresas especializadas en la venta por Internet que incrementen

la externalización de sus procesos de almacenaje y distribución de la mercancía para aumentar la calidad del servicio.

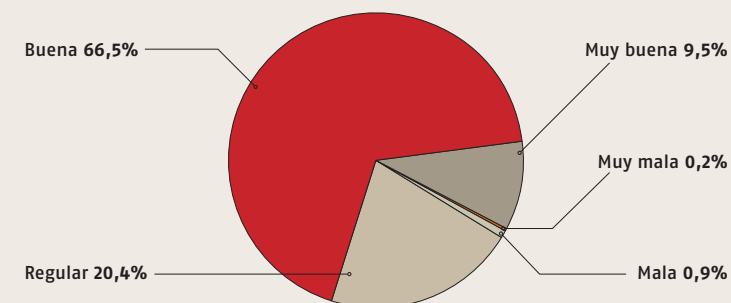
Para el director general de Tipsa España, Antonio Fueyo, es "indudable" que las entregas domiciliarias tienen una complejidad mayor que la entrega empresarial, y que es necesaria "una curva de experiencia para ser eficaz y rápido en las mismas". Ante esta dificultad, recomienda a las empresas que valoren la importancia de elegir al *partner* idóneo para ocuparse de esta actividad. "Hay quien no quiere externalizar nada de la logística, o que sólo contrata la entrega final, y lo hace desde el desconocimiento, con empresas que no están capacitadas, que sólo ofrecen un precio muy económico, sin reparar que el cliente insatisfecho, no repite, y que además plasma sus quejas en foros, frenando a otros potenciales compradores", explica Fueyo.

El presidente de la Comisión Ejecutiva de Tourline Express, Miguel Ángel Bakero, lamenta en este sentido que en muchos casos las empresas de venta online "no están dispuestas a darle el valor que tiene un servicio garantizado y diferenciado de los servicios convencionales". En su opinión, debemos

● ¿Qué tipo de problemas ha tenido en las compras online?



● ¿Cómo califica la entrega de pedidos por Internet?



FUENTE: ONTSI

diferenciar entre la empresa que transporta el producto contratado vía online y la compañía que ofrece un valor añadido a la hora de efectuar un transporte específico para los clientes del comercio electrónico.

En este sentido, el director general de Celeritas, Aitor Ojanguren, considera que las empresas de comercio electrónico "ven a los transportistas como un freno" y no como un aliado. Durante la celebración de la tercera edición de los Círculos Logísticos, que organizó la semana pasada la consultora Retos Logísticos, Ojanguren explicó que el reto de las compañías del sector logístico pasa por adaptarse a las necesidades de los clientes. "Al consumidor hay que darle las opciones de recibir su pedido online como le venga mejor y en el horario que desee. O en su domicilio, o en una red de proximidad", explicó.

Pero, ¿de qué depende el éxito o el fracaso de estos servicios logísticos? Para Bakero, la clave no está en llegar a todas las capitales españolas en un tiempo record, sino más bien, en "efectuar una entrega de garantía". Un objetivo que requiere, en su opinión, disponer de una amplia red de agencias que cubran unos mínimos de capilaridad en toda la Península y, >>Continúa en la página siguiente



TOURLINE EXPRESS

Miguel Ángel Bakero
Presidente de Tourline Express



“En muchos casos las empresas de venta online no están dispuestas a dar a la logística el valor que tiene”

Antonio Fueyo
Director general de Tinsa España



“Es indudable es que las entregas domiciliarias tienen una complejidad mayor que la entrega empresarial”

por otra parte, ofrecer un servicio de distribución flexible utilizando todos los medios disponibles en el mercado para efectuar las entregas, que en su mayoría son a particulares.

Ante estas necesidades ambos operadores reclaman a las empresas que confíen en la experiencia acumulada en los servicios logísticos, ya que “este negocio presenta una serie de particularidades difíciles de asumir si no estás dentro del sector”, explica Bakero. “La experiencia nos hace ser más eficaces”, añade Fueyo, lo que permite, en su opinión, “trasladar un menor coste de producto a un servicio de transporte más efectivo, participando en la reducción del precio, que es lo que se pretende en términos generales con las compras por Internet”. De esta forma para el responsable de Tinsa, los operadores logísticos tienen por delante el reto de incrementar la competitividad del comercio online en nuestro país.

EL SECTOR OPTA POR LA ESPECIALIZACIÓN
En este proceso por mejorar los procesos logísticos, los operadores han puesto en marcha en los últimos meses servicio específicos de e-commerce para adaptar su oferta a la

actividad de las compañías. Así, por ejemplo, Tinsa inició en el mes de junio esta nueva aplicación y Miguel Ángel Bakero ha avanzado a *El Vigía* que Tourline está ultimando, a su vez, la creación de un servicio para ajustarse a las necesidades concretas del entorno online.

Este interés responde a las expectativas que este nuevo negocio ha generado entre las empresas dedicadas al transporte urgente. Tanto Tinsa como Tourline descartan concretar la cifra de negocio actual que representa esta actividad, pero comparten el objetivo de que a medio plazo pueda representar hasta el 25% de la facturación del volumen total de ventas. “Se trata de un negocio que está en continua evolución”, explica Miguel Ángel Bakero. “Cada día aumentamos el número de clientes de venta electrónica, y por lo tanto nos estamos preparando para un mayor crecimiento”, explica. Este incremento se corresponde con el aumento de los internautas que ya llega al 64% de la población, con lo que el número de compradores online alcanza ya a 10,4 millones de españoles, según los datos del estudio realizado por la Ontsi. ■

La campaña de Navidad dispara las previsiones de ventas del ‘e-commerce’

Las previsiones apuntan a un descenso en el número total de ventas, pero se espera un crecimiento del 23% del comercio online

El negocio electrónico representa en España el 2% de las ventas, muy alejado todavía del 16,8% que suponen para Inglaterra

A. G. Barcelona

■ El aumento de la inflación, el deterioro de la confianza del consumidor y la evidencia de que los consumidores están reduciendo sus gastos son factores que van a afectar a las previsiones de venta en la próxima campaña de Navidad. Es la conclusión de un informe presentado por la compañía de comercio electrónico Kelkoo, que prevé que en esta temporada las ventas en España disminuirán un 1,2%. Este descenso se corresponde con la caída del comercio minoristas que se contraerá un 1,6%. Sin embargo, el estudio evidencia que el gasto online mantendrá su tendencia de crecimiento, con un aumento del 23,5% con respecto a los datos de la campaña del año anterior.

Por el momento, el comercio electrónico representa en nuestro país sólo el 2% de la previsión de ventas para estas Navidades, pero el crecimiento del 46,9% conseguido en sólo dos años indica que España está en el camino de superar el retraso que había acumulado en este tipo de negocio, y de hecho se sitúa ya con una de las tasas de crecimiento más aceleradas en toda la Unión Europea.



Las operaciones online han crecido un 46% en los dos últimos años / ARCHIVO

Comparativa del comercio minorista y electrónico

	VENTAS OFFLINE			VENTAS ONLINE		
	2009	2010	% 09-10	2009	2010	% 09-10
España	31.086	30.591	-1,6%	0,51	0,62	+23,5%
TOTAL UE	284.911	280.863	-1,4%	25,67	32,11	+25,1%

Miles de millones de euros FUENTE: Kelkoo

Para Javier Pérez, profesor del máster de comercio online de la escuela Uniactiva, “estas cifras responden a un sector que está en una fase de crecimiento y continúa teniendo un gran hueco en el mercado”, por lo que considera que el negocio electrónico puede mantener este ritmo del 23%. El director general de Kelkoo España, Pierpaolo Zollo, apunta en este sentido que el lanzamiento de portales online que en los últimos meses han realizado en nuestro país grandes

empresas como H&M, GAP o Zara, aumentará este margen en el futuro.

Pese a estas expectativas, el volumen de operaciones en nuestro país está todavía muy alejado del que generan nuestros vecinos europeos. Francia, por ejemplo, consumirá en esta campaña a través de Internet el 10,1% del total de sus ventas, mientras que Alemania sitúa este porcentaje hasta el 12,7%, sólo superada por Inglaterra, que lidera este ranking, con el 16,8% de las operaciones. ■

La desconfianza de los internautas es una barrera para aumentar el negocio

■ Ofrecer datos personales en Internet o realizar transacciones económicas a través de la red son las principales temores de los usuarios de Internet a la hora de decidirse a comprar en la red. Los datos del informe realizado por la Ontsi muestran que la desconfianza sigue siendo una importante barrera importante para extender el comer-

cio electrónico en nuestro país. El presidente de la Comisión Ejecutiva de Tourline Express, Miguel Ángel Bakero, coincide con este análisis, al señalar que el “reto fundamental” del sector electrónico “pasa por la confianza del cliente y sus hábitos de consumo”. En su opinión, el comercio online se concentra en un tipo de perfil de cliente muy

determinado, por lo que apunta que “poco a poco debe ampliarse porque si no se estancará”. “El verdadero reto creo que está ahí, en los hábitos de consumo, —señala Bakero— y sobre todo en la fiabilidad y las garantías que este tipo de negocios genera en las personas y finalmente en que las empresas proveedoras nos adaptemos a la demanda”. ■



AQUITAINE - EUSKADI
Plataforma Logística
www.pl-ae.com





ESTAMOS ABIRIENDO LA PUERTA ATLÁNTICA DE EUROPA

AQUITANIA
PLATAFORMA LOGÍSTICA
EUSKADI

Logística

EXTREMADURA

La Junta presenta en solitario un plan de negocio para la Plataforma del Suroeste

El Ayuntamiento de Badajoz y Sepes desconocen los detalles de la infraestructura que ofreció la semana pasada la consejera de Economía

La Junta asegura que el precio de venta será a partir de 50 euros y espera que las obras comenzarán a mediados del próximo año

A. G. Barcelona

La Plataforma Logística del Suroeste Europeo se convirtió la semana pasada en el caballo de batalla para mostrar las discrepancias políticas entre el Ayuntamiento de Badajoz y la Junta de Extremadura. La presentación del plan de negocio de esta infraestructura que realizó el lunes la consejera de Economía, Dolores Aguilar, encontró al día siguiente la réplica en las declaraciones del alcalde de la ciudad, Miguel Celdrán, que aseguró que los detalles de este proyecto no han sido aprobados por el consejo de la administración de la sociedad que promueve la Plataforma, y en el que están representados, a partes iguales, la Junta, el ayuntamiento pacense y el Gobierno central, a través de Sepes.

Desde esta sociedad pública, adscrita ahora a Fomento, descartan pronunciarse sobre la polémica generada en torno a la plataforma, aunque algunas fuentes aseguran que los datos ofrecidos por la consejera son también desconocidos por parte de Sepes. En concreto, Dolores



La consejera Dolores Aguilar, junto a José Luis Quintana, de Fomento / JUNTA

Extremadura busca su atractivo logístico con precios más bajos

Los 50 euros por metro cuadrado con los que la Junta de Extremadura quiere vender las parcelas de la Plataforma de Badajoz suponen una rebaja del precio que la comunidad estableció para los centros logísticos que está construyendo en Mérida y Navalmoral de la Mata, ofrecidos a 65 euros, y que ya constituían un precio muy atractivo en el mercado inmobiliario de nuestro país.



res Aguilar, aseguró que el precio de venta del metro cuadrado de la plataforma se situará entre 50 y 79 euros. Su previsión es que las obras empezarán a mediados del próximo año, y en 2012 se comenzará con las inversiones en equipamientos logísticos. En total, la inversión estimada por la consejera rondaría los 60 millones de euros. En la presentación, Aguilar explicó además que esta información ya se ha remitido a empresas que pueden estar interesadas en instalarse en la futura instalación, y avanzó que esta semana promocionarán la infraestructura en Panamá.

INCERTIDUMBRE EN EL SECTOR

Un plan muy definido que, sin embargo, contrasta con la versión del alcalde pacense, que explicó que "aún no se ha aprobado ningún plan de negocio, como tampoco se ha decidido nada sobre el precio de venta de los terrenos, ni el cálculo de costes que se ha tenido en cuenta". Desde la Junta de Extremadura puntualizaron que los datos aportados por Aguilar pasaron por el Consejo de Administración de la plataforma hace un año, el 20 de noviembre de 2009, por lo que consideran que Celdrán debería conocerlos.

En medio de esta polémica, la delegada del Gobierno en Extremadura, Carmen Pereira, afirmó que tras la aprobación del Proyecto de Interés Regional (PIR) de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, Sepes "está en disposición de licitar" las primeras obras en 80 hectáreas por unos 30 millones de euros y un plazo de ejecución de entre 20 y 24 meses.

Ante estos datos, falta por conocer la posición que adoptará la Entidad Estatal de Suelo, pese a que todo indica que será crítica ante la Junta de Extremadura. En este sentido, Sepes deberá pronunciarse a la información que emitió Dolores Aguilar, al adelantar que la sociedad pública de Fomento ya ha comprado otras fincas colindantes a la plataforma, no incluidas en el PIR. En total, la superficie disponible se elevaría, según sus datos, hasta 510 hectáreas y la inversión de Sepes ascendería a más de 100 millones de euros. ■

EMPRESAS



Vista aérea de la instalación / CLH

CLH estrena en Sevilla un nuevo almacén petrolífero

La Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) ha invertido más de 30 millones de euros en la construcción de la nueva instalación de almacenamiento de productos petrolíferos de la compañía en el municipio de Arahal, en Sevilla. Esta instalación cuenta con seis tanques para el almacenamiento de gasolina, gasóleo y queroseno de aviación y sus correspondientes instalaciones auxiliares, así como con conexiones a los oleoductos Rota-Zaragoza y Huelva-Arahal.

Este centro de almacenamiento cuenta con una capacidad total de más de 184.000 metros cúbicos y "conjugan un elevado grado de automatización de sus procesos operativos y las máximas garantías de seguridad y respeto por el medio ambiente", según ha explicado la compañía, que detalla que esta capacidad está destinada fundamentalmente al almacenamiento de parte de las reservas estratégicas de combustibles del país.

El grupo dispone en Andalucía de otras ocho instalaciones de almacenamiento situadas en Córdoba, Sevilla, Huelva, Rota, Algeciras, San Roque, Málaga y Motril. La red de oleoductos con la que cuenta la compañía en esta comunidad tiene 870 kilómetros de longitud. ■

PLATAFORMA

Murcia potencia la formación del sector en la Ciudad del Transporte de Molina

El Gobierno de Murcia amplía en 1,6 hectáreas las instalaciones de este centro, por medio de una inversión de 800.000 euros

El Vigía Barcelona

El consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de Murcia José Ballesta, inauguró la semana pasada las obras realizadas para la ampliación de la Ciudad del Transporte del municipio, "unas instalaciones que se convierten en un enclave estratégico para la formación de los profesionales del transporte de la Región de Murcia, lo que permitirá

potenciar una red logística regional de mayor calidad", afirmó.

Las nuevas instalaciones, que han contado con una inversión de la Administración regional de 800.000 euros, disponen de un centro de formación de conductores homologado, con tres aulas didácticas, un aula-taller, una sala para planificación y coordinación de actividades, así como de estancias para uso administrativo y docente. Las obras han permitido además acondicionar un área de prácticas con simulador virtual para los conductores y una plataforma de aparcamiento con capacidad para 150 camiones. Todo este recinto ha sido equipado con la necesaria



José Ballesta, consejero de Obras Públicas de Murcia, en el centro / MURCIA

señalización vial y el correspondiente alumbrado.

De este modo, la Ciudad del Transporte, que ya contaba con la primera gasolinera al servicio del sector y que dispensa 18 millones de litros al año de combustible, contribuye a una mayor formación de los profesionales del sector, lo que repercutirá en el desarrollo de la actividad de distribución por carretera de forma segura y responsable.

Este proyecto de ampliación se une a otras iniciativas que el Gobierno de Murcia ha llevado a cabo este año y que han contado con una financiación autonómica superior al millón de euros. Así, se han puesto al servicio de los profesionales del sector un nuevo Centro de Transportes para vehículos de mercancías situado en el polígono industrial de Balsicas en Torre Pacheco, la renovación de las instalaciones del Centro de Transportes de Puerto Lumbreras, una estación de pesaje en la autovía Alhama-Cartagena (RM-2) y la nueva estación de servicio del Centro Integrado de Transportes de Murcia. ■

ESTUDIO



Barcelona es la decimosexta localización europea con un mayor coste de ocupación / ARCHIVO

Los costes de ocupación en Barcelona crecerán por encima de la media europea

Un estudio de la consultora DTZ apunta que los costes de ocupación en Barcelona aumentarán el 3,8% entre este ejercicio y 2014

A pesar de esta recuperación, el coste de ocupación aún se situarán dentro de cuatro años por debajo de los niveles de antes de la crisis

El Vigía Barcelona

El informe de la consultora DTZ sobre los costes de ocupación del sector logística en Europa sitúa a Barcelona como la zona europea con un mayor incremento hasta 2014. De hecho, prevé que en cuatro años aumenten el 3,88%. “Los mercados españoles son los que experimentarán un mayor crecimiento por el aumento de las rentas a partir de

2012”, sostiene el estudio. Además, añade que en ese año se recuperará el sector logístico, después de haber cosechado una de las caídas más importantes en el marco de la Unión Europea durante la recesión.

Sin embargo, la esperada recuperación aún deja los costes de ocupación en 2014 muy por debajo de sus niveles anteriores. Por tanto, mercados como el español aún son una buena oportunidad para los ocupantes de espacios logísticos, asegura DTZ.

Los costes de ocupación en Barcelona serán de 78,4 euros por metro cuadrado este ejercicio, 9,3 euros menos que en Madrid. Estas cifras aún están muy alejadas de otras localizaciones europeas como Londres Heathrow (215 euros por metro cuadrado al año) u Oslo (139 euros). Madrid ocupa el undécimo puesto europeo en lo que a costes de ocupación logística se refiere y Barcelona está en el puesto 16. En el top 20, sólo aparecen las dos ciudades españolas como representantes del sur del Viejo

Continente. Las grandes conurbaciones británicas y del norte de Europa copan la lista de los costes de ocupación de suelo logístico.

El incremento del coste de ocupación previsto para Madrid y Barcelona hasta 2014 llevará a ambas ciudades a ganar puestos en el ranking de localizaciones con un precio mayor. Según DTZ, ese año Madrid ascenderá al noveno lugar y Barcelona al decimotercero.

COSTES BAJOS EN FRANCIA Y BÉLGICA

El informe de DTZ también constata los bajos costes de ocupación de Francia y Bélgica. A pesar de ser dos mercados maduros de la UE, son dos localizaciones muy competitivas gracias a los bajos precios de sus alquileres si los comparamos con otras zonas europeas. También diversas ciudades del este de Europa como Bucharest, Budapest o Praga mantienen costes de ocupación muy atractivos y su incremento en los próximos años no será tan pronunciado como en otras zonas. ■

Europa incrementará el 1,6% anual el coste de ocupación logística hasta 2014

El coste de ocupación de espacios logísticos crecerá el 1,6% anual en Europa hasta 2014, según las previsiones de la consultora DTZ. Este incremento se fundamentará en la rápida recuperación del sector logístico a nivel europeo a partir de 2012.

Según las previsiones de DTZ, esta actividad económica aumentará a un ritmo superior al Producto Interior Bruto (PIB) en los próximos ejercicios. Por ello, la consultora señala que las

compañías interesadas en el alquiler de instalaciones logísticas encontrarán oportunidades muy atractivas para ubicarse hasta 2012, pero después de esta fecha el incremento de los precios será más pronunciado y se reducirá la oferta en los emplazamientos más demandados a un precio competitivo. Por tanto, se encarecerán las localizaciones de la llamada primera corona en los principales polos logísticos del Viejo Continente.



BREVES

Traiglefer utiliza la Autopista del Mar entre Gijón y Nantes en varias de sus líneas de transporte

■ Traiglefer ha comenzado a operar varias líneas de transporte de mercancías utilizando la recientemente inaugurada Autopista del Mar entre los puertos de Gijón y Nantes Saint-Nazaire (Francia). Tras un periodo de análisis y de un estudio de viabilidad de esta ruta, el operador logístico español ha decidido apostar por la utilización de la Autopista del Mar entre los dos puertos atlánticos para aprovechar las ventajas que ofrece.

En opinión del director general de Traiglefer, José Manuel Iglesias, “esta nueva vía de comunicación nos permite un servicio puerta a puerta aún más eficiente, mejorando nuestra competitividad, la de nuestros clientes y, al mismo tiempo, aunque no por ello menos importante, con-



tribuímos positivamente a la sostenibilidad medioambiental al reducir las emisiones de gases de los vehículos, que de otra manera tendrían que realizar ese trayecto por carretera”.

Friopuerto firma con el mayor exportador cárnico de Brasil

■ La empresa Friopuerto Valencia acaba de establecer un acuerdo logístico con Brasil Foods (BRF), uno de los mayores grupos cárnicos mundiales, para establecer un tráfico marítimo regular con Valencia y utilizar a Friopuerto como plataforma para la distribución de sus productos en la Península Ibérica. De esta forma, Friopuerto se convierte en el segunda plataforma que BRF tendrá en Europa, ya que hasta ahora sólo operaba a través del puerto de Rotterdam. El objetivo de la empresa valenciana es recibir y manipular unas 1.000 toneladas mensuales de productos cárnicos.

Aldefe promueve las nuevas tecnologías en almacenes frigoríficos

■ La Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe) organizó la semana pasada una jornada en el Instituto Logístico Tajamar para presentar las últimas tecnologías aplicables a la gestión de los almacenes frigoríficos. Generix Group presentó una ponencia sobre la optimización técnica de servicios a frigoríficos y la empresa Zetes dio a conocer un software apropiado para la gestión de los datos procedentes de los almacenes. Por su parte, la empresa Supply Chain Iberia realizó una ponencia sobre los efectos en la cuenta de resultados de las decisiones en la cadena de suministro.

Publicaciones El Vigía 2010



Versión: Trilingüe; catalán, español e inglés

Año: 2010
Páginas: 291

49€



Versión: español

Año: 2010
Páginas: 97

22€

Información y ventas 902 903 055

Reportaje

A FONDO



La Fundación Ciudad de la Energía, pionera en España
La Fundación Ciudad de la Energía (Ciuden), creada en mayo de 2006, es la principal institución pública española dedicada a desarrollar programas de I+D+i de captura y almacenaje geológico de dióxido de carbono (CAC).

INNOVACIÓN LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS DEL SECTOR PARTICIPAN EN PROYECTOS PARA MITIGAR LA CONTAMINACIÓN PRODUCIDA DURANTE LA GENERACIÓN DE ENERGÍA

Las eléctricas apuestan por almacenar CO₂ para reducir emisiones

Xavi Fernández de Castro *Barcelona*

La industria energética, una de los más contaminantes del mundo, está inmersa en una carrera contra el reloj para reducir sus emisiones de dióxido de carbono ante la entrada en vigor, en el año 2013, de la Directiva europea de Comercio de Emisiones de CO₂, que obligará a las eléctricas a acudir a una subasta para comprar sus derechos de emisión. Ante esta situación, el sector ha optado por vías consolidadas como aumentar la eficiencia energética y apostar por las renovables, pero esto por sí solo no será suficiente para hacer frente al incremento de la demanda de energía, que según la Agencia Internacional de la Energía (IEA) será del 50% en las dos próximas décadas, sin incumplir los objetivos de la UE en materia de reducción de emisiones.

Una de las opciones más prometedoras es la nueva tecnología de captura y almacenamiento de CO₂ (CAC), un proceso que consiste "en la separación del dióxido de carbono del resto de gases que se originan durante la combustión en centrales térmicas, refinerías de petróleo,

El CO₂ producido durante la combustión se separa del resto de gases y se inyecta en formaciones geológicas profundas

fabricación de cemento e industria siderúrgica", explican desde la Fundación Ciudad de la Energía (Ciuden). "Una vez separado, se transporta e inyecta en formaciones geológicas profundas, donde permanecerá confinado de forma segura por un tiempo indefinido".

TRES TIPOS DE TECNOLOGÍA

En la actualidad existen tres tecnologías de captura del CO₂ (postcombustión, precombustión y oxcombustión), que se encuentran en distintas fases de desarrollo pero que son altamente prometedoras. De hecho, en abril de este año la Comisión Europea aprobó un plan de ayudas enmarcado dentro del Programa Europeo de Recuperación Energética (EEPR) del que se beneficiarán seis proyectos comunitarios que abarcan los tres tipos de tecnología. Uno de



La planta de 30 MW de El Bierzo servirá de prueba para otra mayor / CIUDEN

los más avanzados se encuentra precisamente en El Bierzo (León), donde Endesa, Ciuden y Foster Wheeler llevan a cabo el denominado Proyecto Compostilla, que pretende avanzar en la implementación de la tecnología de oxcombustión.

En la primera fase del proyecto, que concluye en 2012, Ciuden está construyendo una central de 30 MW y una planta experimental de almacenamiento de dióxido de carbono. Si esta prueba termina con éxito, la fundación, en colaboración con sus dos socios, construirá otra planta de 300 MW para aplicar la captura por oxcombustión a gran escala. Si, como parece, se cumplen los plazos establecidos, la instalación debería entrar en funcionamiento en el año 2015.

Otro proyecto que está a punto de despegar es el que lidera E.ON, que prevé la construcción de una planta de captura de CO₂ en postcombustión cerca de la central térmica que la eléctrica alemana tiene en el puerto de Rotterdam. Fuentes de la compañía han asegurado a *El Vigía* que sin la financiación de la UE, que asciende a 180 millones de euros, y la del Estado holandés, que aporta otros 150 millones, "E.ON no participaría en un proyecto de estas características, ya que todavía existen muchas incertidumbres técnicas y económicas sobre su viabilidad a gran escala".

Por ello, E.ON todavía no ha tomado una decisión final sobre el proyecto, que prevé la construcción de una

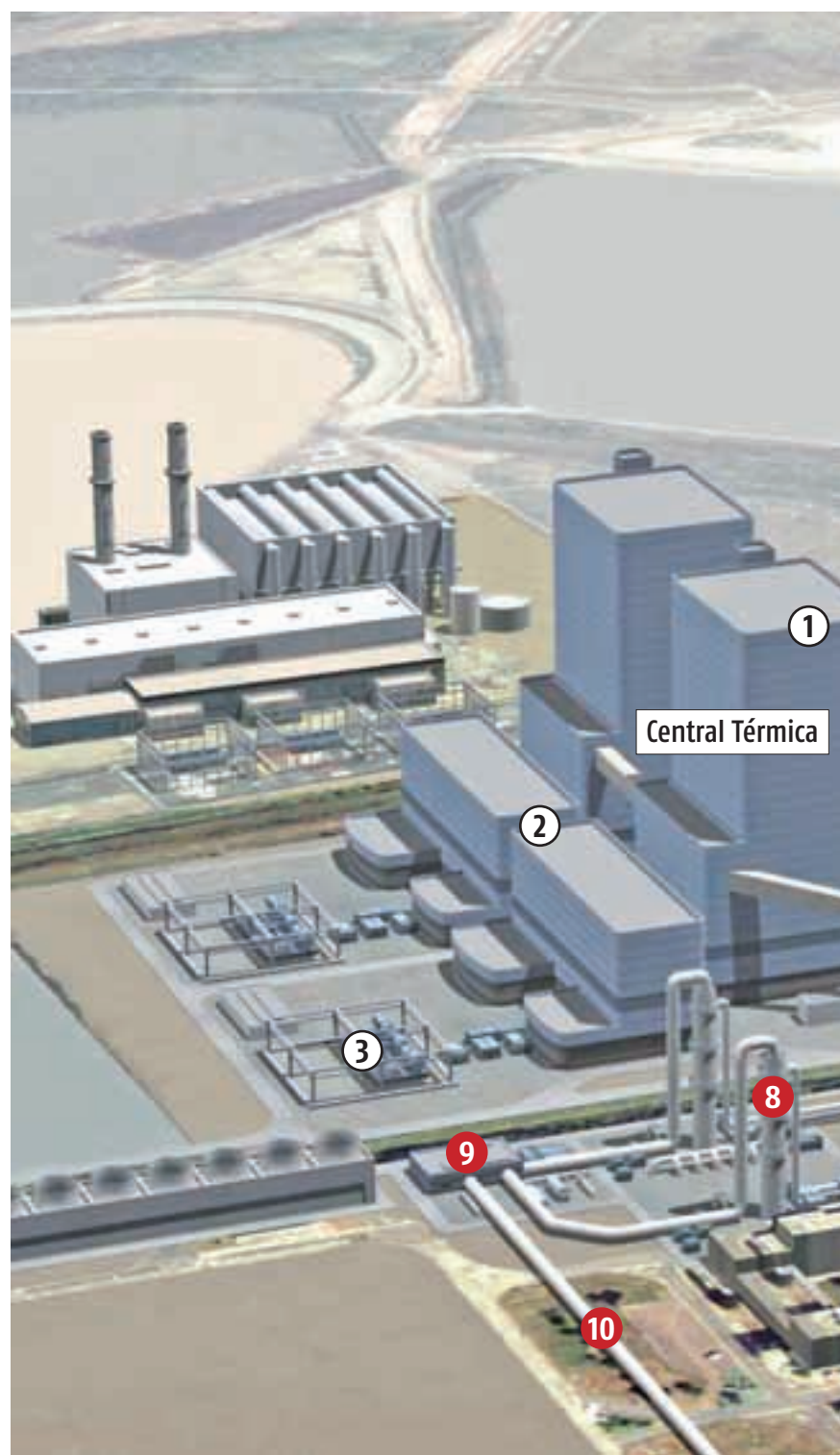
unidad de captura equivalente a una central térmica de 250 MW y que podría tratar 1,1 millones de toneladas anuales de CO₂.

ALMACENAMIENTO SUBTERRÁNEO

El almacenamiento es una parte fundamental de las tecnologías CAC, pues todo el dióxido de carbono capturado debe alojarse en cavidades naturales para garantizar su aislamiento permanente y evitar su emisión a la atmósfera. Los expertos consideran que estas simas deben estar a una profundidad mínima de unos mil metros porque el CO₂ incrementa considerablemente su densidad y ocupa un volumen unas 500 veces inferior que en la superficie. "El objetivo final es lograr lo que se conoce como geo-atrapamiento definitivo del

El almacenaje debe hacerse a más de mil metros de profundidad para aumentar la densidad del gas y optimizar el espacio

dióxido de carbono, es decir, que con el paso del tiempo el CO₂ reaccione químicamente hasta convertirse en mineral", apuntan desde Ciuden. La capacidad de almacenamiento teórica de España es de unos 45.000 millones de toneladas, espacio suficiente para albergar las emisiones de CO₂ del país durante 100 años. ■



Simulación por ordenador de una unidad de captura de dióxido de carbono en pos

• Diferentes fases del proceso de producción de energía eléctrica y del de captu

1 Sala de calderas

El carbón se tritura hasta convertirlo en un fino polvo que se mezcla con aire caliente antes de ser quemado en las calderas. Dicha combustión genera una gran cantidad de calor que transforma en vapor de alta presión el agua que circula por centenares de tuberías colocadas en las paredes de la caldera.

2 Sala de turbinas

La energía del vapor se transfiere a las turbinas, que a su vez están conectadas a unos generadores para producir la electricidad. Cuando se ha obtenido el máximo de energía posible, el vapor se condensa y se reintroduce el agua en la sala de calderas para iniciar de nuevo el proceso.

3 Transformador

La energía eléctrica generada por la central se transforma a una tensión muy alta (en torno a los 400.000 voltios), y ya está lista para ser transportada a lo largo de toda la red de distribución eléctrica.

4 Reducción de óxidos de nitrógeno

Los gases liberados tras la combustión del carbón contienen óxidos de nitrógeno (NO_x) del aire empleado en el proceso. Mediante el proceso conocido como la reducción catalítica selectiva (RCS) se evitan más del 70% de estas emisiones.

5 Precipitadores electrostáticos

Los gases de combustión también contie-

La Comisión Europea financia seis proyectos CAC

La Comisión Europea ha aportado cerca de 1.000 millones de euros para financiar seis proyectos de tecnología CAC repartidos por toda Europa: Jaenschwalde (Alemania), Porto-Tolle (Italia), Rotterdam (Países Bajos), Belchatow (Polonia), Hatfield (Reino Unido) y El Bierzo (España).

Tecnología básica para reducir las emisiones de la Unión Europea

La nueva tecnología de captura y almacenaje permite reducir hasta en un 90% las emisiones de CO₂ de las centrales térmicas. Según varios estudios de la Comisión Europea, su uso generalizado podría representar hasta el 15% de las reducciones de CO₂ exigidas en el ámbito de la UE para el año 2030.



Unidad de captura de CO₂

combustión como la que E.ON pretende construir junto a su central térmica del puerto de Rotterdam / ILUSTRACIÓN CEDIDA POR E.ON

Transporte y almacenaje del dióxido de carbono generado por la combustión del carbón

men polvo y partículas. Los precipitadores electrostáticos utilizan una carga eléctrica para atraer y eliminar 99,8% de partículas de polvo, que luego se pueden reciclar para su uso en la construcción.

6 Desulfuración de los gases de combustión (FGD)

El azufre presente en el carbón se transforma en dióxido de azufre (SO₂) durante la combustión. El proceso de desulfuración elimina más del 90% del óxido de azufre a través de la reacción química que se produce al mezclar el SO₂ con un absorbente líquido de piedra caliza. Como resultado de esta interacción, la caliza se convierte en yeso, que también puede aprovecharse en múltiples procesos del sector de la construcción.

7 Absorbente líquido

Tras todos estos procesos, los gases de combustión restantes están listos para entrar en la última fase: la eliminación del dióxido de carbono. En la columna de absorción se introduce otro absorbente líquido que capta alrededor del 90% del CO₂. Lo que queda (principalmente nitrógeno) pasa a la chimenea de expulsión.

8 Regeneración

La solución acuosa (el absorbente líquido) se calienta para expulsar el dióxido de carbono capturado, y éste se enfría y se licua para su posterior transporte y almacenaje. El absorbente líquido, libre de CO₂, puede volver a utilizarse para ejecutar el mismo proceso.

9 Compresor

El dióxido de carbono se comprime a una presión muy alta para permitir su transporte a través de gasoductos.

10 Ceoductos

El CO₂ se transporta a través de unos gasoductos especiales (llamados ceoductos) hasta el lugar elegido para su almacenaje. El transporte del dióxido de carbono por estos ceoductos es totalmente seguro, pues en la actualidad ya existen miles de kilómetros de este tipo de tuberías. En Estados Unidos, por ejemplo, se utilizan para la recuperación asistida de petróleo, que consiste en inyectar el CO₂ a gran presión en un pozo para extraer petróleo de un yacimiento maduro.



Los metaneros actuales no sirven para transportar CO₂ / IBERDROLA

Transporte en barco o gasoducto, esa es la cuestión

X. F. de C. Barcelona

Transportar el dióxido de carbono capturado en una planta térmica hasta la cavidad natural donde será almacenado no es una tarea sencilla. La escasez de simas que cumplan con los requisitos de profundidad y sellado para un almacenaje a largo plazo y el gran volumen de CO₂ que debería transportarse reduce las posibilidades a sólo dos modos: el gasoducto o el barco.

El ceoducto (gasoducto especial para transportar dióxido de carbono) es el modo más adecuado para zonas industriales con múltiples fuentes de emisión, como por ejemplo el estuario del Támesis o el puerto de Rotterdam, ya que el coste de la instalación se reduce al compartirse entre varias empresas. Según la compañía eléctrica finlandesa Fortum, en el transporte a través de ceoductos "el CO₂ se comprime a

una presión de 200 bares para poder llevarlo hasta el lugar de almacenamiento y se mantiene en un estado intermedio entre líquido y gas (estado supercrítico) para evitar la formación de gases". En trayectos superiores a los 300 kilómetros se necesitaría instalar una o varias estaciones de compresión para mantener el dióxido de carbono en su estado supercrítico.

La segunda alternativa, el barco, se considera más apropiada para cubrir grandes distancias, evitar lechos marinos abruptos y dar servicio a plantas

energéticas aisladas. Asimismo, el transporte marítimo ofrece más flexibilidad para modificar los lugares de almacenaje y permite reutilizar el CO₂ para la recuperación asistida de petróleo. El dióxido de carbono se transporta en estado líquido frío (-50 grados de temperatura y siete bares de presión) para aumentar su densidad y optimizar al máximo la capacidad del buque.

MAERSK CANCELA SU PROYECTO

Maersk Tankers anunció a mediados de julio la creación de un consorcio con Hyundai Heavy Industries (HHI) y Det Norske Veritas (DNV) para diseñar un metanero específico para el transporte de dióxido de carbono. Estos nuevos buques, de los que ya hay los primeros bocetos, debían dar servicio al proyecto de captura y almacenaje de CO₂ (CAC) que Maersk Oil, Fortum y TVO estaban desarrollando en las instalaciones de Meri-Pori (Finlandia).

Sin embargo, hace unas semanas las dos compañías eléctricas decidieron cancelar el proyecto por los altos costes que implicaba, cerca de 500 millones de euros, y la ausencia de ayudas del programa energético que la Comisión Europea ha puesto en marcha para desarrollar la tecnología CAC. De esta forma, el cometido de Maersk Tankers ha quedado sin sentido y, por lo tanto, la filial del grupo AP Möller-Maersk ha optado por posponer el diseño del nuevo metanero. ■

El elevado volumen de dióxido de carbono que generan las centrales térmicas obliga a optar por modos de gran capacidad

MARÍTIMO

Puertos del Estado emplaza a los usuarios a sacar partido de la nueva normativa portuaria

El presidente de Puertos del Estado sostiene que las infraestructuras actuales son suficientes para absorber el tráfico de los próximos años

Anave cree que el fuerte ritmo inversor de los puertos en los últimos años implica que para alcanzar la autosuficiencia las tasas deben ser elevadas

David Peñas Madrid

■ La buena gestión empresarial y aprovechar mejor la autonomía que proporciona la nueva Ley de Puertos (33/2010), junto a la bajada de coeficientes o bonificaciones que propone, debe ser el objetivo claro tanto de autoridades portuarias como de los usuarios de sus servicios. Esta es la reflexión que el presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, y el consejero delegado de Bergé Marítima, Cristóbal Valdés, lanzaron durante su participación en la jornada *Sector Portuario* que Unidad Editorial celebró el jueves pasado.

Para Laxe con la Ley 33/2010 se ha optado por un modelo más avanzado, flexible y autónomo que otros sistemas portuarios europeos, para responder a los desafíos y oscilaciones que pueden afectar tanto al sistema en su conjunto como a las empresas usuarias. En su opinión, las actuales infraestructuras y equipamientos portuarios son "suficientes" para responder a crecimientos de hasta el 6% anual en el próximo quinquenio, de ahí que "nuestro desafío consista en impregnar de una nueva cultura empresarial el ámbito de la gestión".

Por su parte, Cristóbal Valdés calificó como "muy bueno" que la nueva norma portuaria haya nacido del consenso, si bien reconoce que ha surgido en un momento muy complicado económicamente que hace que la flexibilidad y ventajas que permite a los diferentes actores del sistema se diluyan por ahora y, por tanto, habrá que "esperar a un mejor panorama económico para percibirlos".

Pero este hecho, señaló, no debe ser impedimento para que "los que



Discusión entre Anave y Rexach a cuenta de diez millones de euros para Gijón

La exposición de Adolfo Utor señalaba que "los puertos españoles son autosuficientes (excepción reciente: ampliación Puerto de Gijón)", comentario que exigió una aclaración de Fernando Menéndez Rexach, presidente del referido puerto, para quien la afirmación no era cierta. El director general de Anave, Manuel Carlier, argumentó que una información reciente señalaba el destino a esta autoridad portuaria de 10 millones de euros de los Presupuestos del Estado

para 2011, de ahí que decidió incluirla en la exposición de Anave para que nadie pudiera argumentar que existía esa salvedad. Rexach aclaró que esos 10 millones eran para la autopista del mar Gijón-Nantes y de forma irónica espetó a Carlier "espero que el resto de datos hayan sido más rigurosos". En cualquier caso, Utor dejó entrever que "ese dinero era para un servicio del puerto" a lo que Rexach volvió a objetar que no era cierto, pues se destinaba a la naviera.

estamos en los puertos reclamemos las bonificaciones y pidamos a las autoridades portuarias la flexibilización y la calidad de los servicios que permite la ley".

ANAVE CUESTIONA LA FLEXIBILIDAD

Una visión más cauta para alcanzar esta flexibilidad y gestión empresarial mostró el presidente de los navieros españoles, Adolfo Utor, para quien las tasas "no han subido, pero sí han subido. Depende de cómo se miren y analicen", en clara referencia a las aseveraciones de Puertos del Estado sobre la bajada de las mismas. Utor parte de la idea expresada reiteradamente por Anave de que la mayoría de los tráficos españoles son cautivos

"por lo que difícilmente podrán cambiar de puerto porque otro le haga una oferta mejor". Así, presentó un estudio de Anave sobre el impacto de estas tasas en diferentes tráficos marítimos que determina "subidas muy importantes en tráficos estratégicos" para las navieras españolas.

Utor cree que el fuerte ritmo inversor de los puertos españoles en los últimos cuatro años (1.163 millones de media) implica que "para alcanzar la autosuficiencia de los puertos las tasas han de ser muy elevadas". Por ello, pidió más moderación en las inversiones y puso el ejemplo de otros países europeos que financian sus puertos con fondos públicos, "modelo a tener en cuenta", remarcó. ■

Los puertos deben ofrecer un servicio integral para la actividad económica

■ La Ley 33/2010 refuerza el papel de las autoridades portuarias como *landlord* avanzado y "mejora nuestra capacidad financiera", aseguró Ramón Gómez-Ferrer, director general del puerto de Valencia, durante la participación en la jornada de Unidad Editorial.

El responsable, que hizo una recorrido por las mejoras que para las autoridades portuarias han promo-

vido las diferentes leyes de puertos, también opina que la nueva norma mejora la capacidad comercial de las autoridades portuarias y los estímulos para mejorar la calidad de servicio y la protección ambiental. En definitiva, la última normativa faculta a los puertos para desempeñar un papel activo de facilitador de una "oferta portuaria global" que, por otra parte, "es el objetivo de la Autoridad Portuaria

de Valencia desde el año 2000 para favorecer la actividad económica y la competitividad territorial de su zona de influencia", señaló.

En esta misma idea ahondó Jordi Valls, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que opina que la cadena logística se ha convertido en el pilar básico para analizar la competitividad portuaria. Expresó que los puertos no "podemos apo-



yarnos en crecimientos vegetativos ni en tráficos de trasbordo, porque será difícil competir con el norte de África, sino que hay que potenciar el tráfico import/export del hinterland que atendemos con una oferta portuaria global".

Para este objetivo, es necesario una estructura de organización más flexible, con capacidad de servir a nuevos mercados y acciones coordinadas para invertir y mejorar los servicios del hinterland. Asimismo, cobra cada vez más fuerza coordinar proyectos con intereses compartidos por varios actores y que busquen la mejora de la accesibilidad y competitividad portuaria en los mercados de influencia del puerto. ■

El presidente de Anave, Adolfo Utor, considera que con la nueva Ley de Puertos se puede interpretar tanto una subida de las tasas como un descenso. "Depende de cómo se miren", manifestó el también presidente de Baleària / PUERTO DE BILBAO

Los estibadores valoran la nueva etapa de diálogo con González Laxe

Coordinadora y Anesco muestran claramente su disposición a crear una nueva mesa de negociación colectiva con Puertos del Estado

González Laxe reconoce que hay conversaciones respecto al IV Acuerdo Marco pero prefiere mantener cautela hasta que maduren

D.P. Madrid

Superado una vez el escollo en la negociación de la Ley de Puertos, Antolín Goya, coordinador general de Coordinadora, ha puesto una vez más en valor el reto de crear una mesa de negociación que posibilite un nuevo acuerdo marco de la estiba que de estabilidad al mismo.

Tanto Goya como Javier Vidal, presidente de Anesco, aplaudieron la "nueva etapa de diálogo" con Puertos del Estado. "Agradezco la invitación de Puertos del Estado para seguir trabajando en algunos aspectos de esta ley que todavía están dudosos. Espero que podamos volver a la buena relación que en el 2000 manteníamos Puertos del Estado y Anesco", señaló Vidal. Desde Coordinadora también se asegura que Puertos del Estado ha transmitido su confianza en el diálogo y "confiamos en ello", dijo Goya. Sin embargo, Fernando González Laxe se mostró más cauteloso en este aspecto y se limitó a confirmar a la prensa que "estamos hablando" sin profundizar más en el asunto.

Por lo que respecta al análisis de la ley, desde Coordinadora se destaca que supone un marco legal estable y negociado que proporciona, entre otros aspectos, un ámbito funcional del servicio portuario de estiba y un modelo único de sociedades de estiba (Sagep). Además, su máximo responsable destaca que es un marco flexible y adaptado a la competencia. En este sentido, Goya recordó que los estibadores "somos una parte comercial más de los puertos y nos interesa que las mercancías permanezcan y no se vayan por nuestro



Anesco y Coordinadora quieren retomar el diálogo con Puertos del Estado / ARCHIVO

El Observatorio de Servicios Portuarios se creará en breve

El Observatorio de los Servicios Portuarios es una herramienta que propone la nueva Ley y que los usuarios vienen reclamando desde hace tiempo. Por ello, el presidente de Puertos del Estado aseguró que su objetivo es convocar a los diferentes actores implicados "inmediatamente entre en vigor la norma, el próximo mes de enero". Según Laxe habrá dos tipos de observatorios, uno estatal y otro por autoridad portuaria y en ellos deben estar los miembros de los sectores económicos y sociales portuarios más representativos". Por otro lado, el máximo responsable del organismo gestor, también avanzó que se ya se está trabajando para que en enero esté listo el texto refundido de la ley 33/2010 que haga posible su cumplimiento práctico.



Por su parte, Álvaro Rodríguez Dapena aseguró que también han comenzado la elaboración de las guías de buenas prácticas ambientales que permitirán a las empresas obtener las bonificaciones correspondientes, si bien por el momento sólo estará disponible la referida a tráfico de graneles sólidos.

propio interés económico", y recordó que ante la disyuntiva creada por la bajada del 5% de los funcionarios públicos "nosotros nos hemos bajado hasta un 30% el sueldo para dar respuesta a la situación actual".

Javier Vidal, por su parte, expresó su satisfacción porque la nueva ley "pone fin a años de incertidumbre e inseguridad en el sector portuario", pero no olvidó recordar que la definición como servicios no públicos de servicios que hasta ahora lo han sido (como los de depósito o embarque y desembarque de cualquier clase de vehículos sin matricular) "puede plantearnos la obsolescencia no solo de nuestras empresas sino en algunos casos de trabajadores que anteriormente estaban reservados a realizar estos menesteres". También ve positivo el límite del 25% a la contratación fija de trabajadores en régimen laboral común, porque la imposición anterior era "irracional", porque los tráficos no son regulares y provocaba costes altos". ■

Álvaro Rodríguez Dapena
Dtor. Planificación Puertos del Estado

"Es el momento de optimizar las infraestructuras existentes en los puertos españoles"

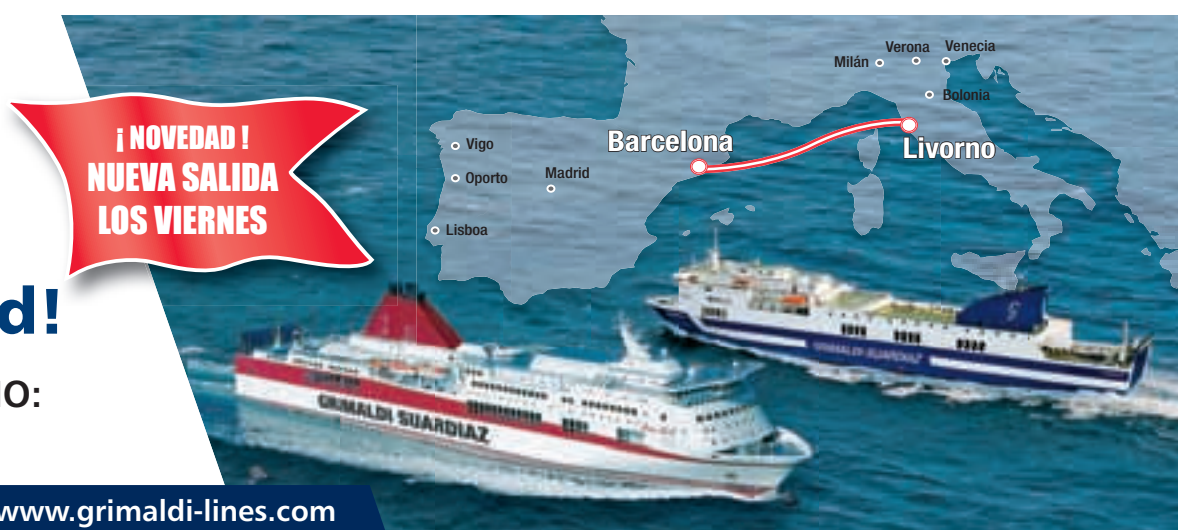
"El fuerte ritmo inversor no podrá mantenerse y bajará a 700 millones en los próximos años"

GRIMALDI SUARDIAZ

**iReduce los costes
...aumenta la velocidad!**

4 salidas desde BARCELONA a LIVORNO:
MARTES • JUEVES • VIERNES • SÁBADO

INFO y RESERVAS: +34 93 5028163 • +34 96 3061300 • www.grimaldi-lines.com



Transporte

ADMINISTRACIONES

Esperanza Aguirre elimina el ente Aeropuertos de Madrid y el Imade

El Imade tenía en el presupuesto para 2011 una dotación de seis millones que pasará directamente a la consejería de Economía

Aeropuertos de Madrid, que se integra en Mintra, preveía culminar el proceso administrativo del Aeródromo del Suroeste el próximo año

David Peñas Madrid

La nueva estructura del sector público autonómico que acaba de aprobar el Gobierno de la Comunidad de Madrid (CAM) afecta de forma importante a diversos organismos que han llevado hasta ahora el desarrollo de infraestructuras logísticas y de transporte de la región madrileña. Así, el Instituto Madrileño de Desarrollo (Imade) se extingue y sus competencias pasan a otras unidades de la consejería de Economía y Hacienda.

Por lo tanto, los objetivos planteados para el Imade dentro de los presupuestos de la CAM para 2011 "de seguir apoyando el desarrollo y ejecución de grandes proyectos tractores, tales como el Plan de Infraestructuras Logísticas, con el desarrollo de la Gran Plataforma Intermodal de Arganda y la Plataforma Logística de El Alamo, para que se desarrollen las actividades industriales y logísticas necesarias, en paralelo al propio desarrollo del futuro Aeródromo del Suroeste en sus zonas colindantes" serán actuaciones que asumirá el próximo año directamente la consejería de Economía.

En concreto, la memoria de inversiones a realizar en 2011 por el Imade en el proyecto de presupuestos de la CAM contempla que las inversiones en el Plan de Infraestructuras



La CAM continúa con su intención de vender su participación en el Centro de Transportes de Coslada / COM. MADRID

Logísticas (PIL) ascenderán a 5,99 millones de euros. A esto habría que sumar otro millón para el proyecto de ampliación del Centro de Transportes de Coslada (CTC). Además, se continuará con la intención de poner a disposición de la iniciativa privada de la participación de la Comunidad en el capital social del CTC.

Otra de las empresas públicas que dice adiós es Aeropuertos de Madrid, S.A., encargada de la administración y explotación de las infraestructuras aeroportuarias titularidad de la Comunidad, que se integrará en la empresa

pública Mintra (Madrid Infraestructuras de Transporte), dependiente a su vez de la consejería de Transportes.

Según el proyecto de presupuestos para 2011, Aeropuertos de Madrid tenía una partida de 1.551.704 euros para culminar el proceso de tramitación administrativa y ambiental de los estudios y proyectos de fase I del Aeródromo del Suroeste, cuya aprobación precederá a la puesta en marcha del sistema concesional para la ejecución de obras y explotación. Asimismo, tras la aprobación de la Ley de Instalaciones Aeronáuticas

de la CAM, tenía que llevar a cabo los trabajos técnicos necesarios para analizar, evaluar y ordenar el sistema heliportuario regional. Por otra parte, una vez establecido el nuevo modelo de gestión de Aena, Aeropuertos de Madrid debería abordar la participación de la Comunidad en Barajas, al tiempo que profundizaría en la necesaria colaboración con la Administración central para el proyecto del Aeropuerto de Campo Real, cuyo horizonte de planificación "es más amplio que en el caso del Suroeste", se reconoce en el presupuesto. ■

INFRAESTRUCTURAS



Alfonso Vicente, de Obras Públicas

Aragón salva parte de su inversión con capital privado

El proyecto de presupuesto del departamento de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Aragón para 2011 reducirá su inversión un 14,14% con respecto al Presupuesto del año pasado. Sin embargo, las inversiones del nuevo Plan Red de Carreteras permitirá para el próximo ejercicio una dotación de 140 millones de euros, mediante la fórmula de colaboración público-privada, por lo que la comunidad logrará duplicar la inversión de 2010.

El consejero, Alfonso Vicente, indicó ante la Comisión de Economía de las Cortes, que las cifras del presupuesto se enmarcan en un escenario general de reducción del déficit. "Es ajustado pero permite no sólo movilizar obra pública, sino mejorar los estándares de calidad de nuestras carreteras en beneficio de la seguridad de los usuarios", explicó.

En este sentido, Alfonso Vicente explicó con el presupuesto ordinario se llevarán a cabo los planes y programas de conservación extraordinaria y ordinaria de las carreteras, así como la vialidad invernal. También, al igual que en los dos años anteriores, se continuará dotando con un presupuesto de 2,1 millones de euros la línea que permite la liberación parcial de los peajes de las autopistas AP-68 y AP-2. ■

FERROVIARIO

La llegada del AVE a Navarra abaratará un 40% el tráfico de mercancías por ferrocarril

La liberalización del ancho ibérico del transporte de mercancías constituirá a partir de 2015 una gran oportunidad para la logística

El Vigía Barcelona

La llegada del tren de alta velocidad a Navarra, prevista para el año 2015, incrementará el número de viajeros en tren en un 73,2% en el primer año de funcionamiento, pero su puesta en marcha repercutirá también en un importante ahorro para las empresas instaladas en la comunidad foral. Un estudio promovido por el Gobierno



Miguel Sanz, presidente de Navarra, en el acto de presentación

de Navarra para medir el impacto de esta infraestructura, destaca que el ancho ibérico quedará liberado del tráfico de pasajeros, lo que representa una gran oportunidad para el tráfico de carga y, a la vez, considera que el ancho internacional (UIC) dará nuevas posibilidades a la conexión de mercancías con la frontera francesa.

La nueva infraestructura "brindará una clara oportunidad para la internacionalización de las empresas navarras y para el crecimiento de las exportaciones". En este sentido, el eje permitirá incrementar la competitividad de las compañías navarras, que podían ahorrar hasta un 40% de los costes de transporte,

según los cálculos ofrecidos. El estudio estima que el 14% de las empresas podrán canalizar el aprovisionamiento de mercancías en tren, alcanzando el 22% para la distribución de sus productos.

Estas expectativas de crecimiento se concretan con la previsión de que el porcentaje de toneladas de mercancías transportadas en Navarra por ferrocarril irá "in crescendo" hasta alcanzar el 4% en los primeros años de la puesta en marcha del AVE. No se trata de un porcentaje muy elevado, pero significativo si tenemos en cuenta que el informe considera que sin esta infraestructura, el tráfico de carga experimentaría un descenso paulatino alcanzando el 0,3%.

Por otra parte, el informe muestra que desde el punto de vista medioambiental, la construcción del TAV supondrá también un importante beneficio, al reducir un total de 26.945 toneladas de emisiones de dióxido de carbono al año, de las que 7.053 toneladas serán del transporte de mercancías. ■

Su conexión ágil, rápida y segura con Europa, con el mundo



Servicios Portuarios Avanzados en Barcelona.

El Port de Barcelona es un puerto preparado para el futuro. Porque tiene una **plataforma de comercio electrónico innovadora, una herramienta de gestión en línea** que nos permite eliminar el papel y acelerar procesos. Porque **está creciendo día tras día**, ampliando espacios, multiplicando recursos, **generando más y más actividad**. En pocas palabras, porque se ha convertido en un puerto con **más capacidad, flexibilidad y sostenibilidad**. Descubre una de las conexiones más avanzadas de Europa.

Una conexión nunca vista

- ◆ El primer puerto español en tráfico internacional.
- ◆ El puerto referencia del Mediterráneo y sur de Europa.
- ◆ El puerto de cruceros nº 1 de Europa y el quinto del mundo.
- ◆ El primer puerto en obtener la certificación de calidad ISO 9001.

Transporte

CARBURANTES

El transporte espera que Competencia investigue los precios de los carburantes

Facua se enfrenta a las petroleras para averiguar por qué los precios antes de impuestos superan los de casi todos los países de la UE

La organización de consumidores reclama además que el Gobierno actúe para fijar un precio máximo sobre el carburante

A. G. Barcelona

La organización de consumidores Facua emprendió la semana pasada una batalla contra el sector petrolero al solicitar a la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) que abra una investigación para averiguar por qué el precio de la gasolina es hasta un 7% más caro antes de impuestos que la media de la Unión Europea. Una semana después de conocer que la nueva política energética del Gobierno puede incrementar las tasas sobre el carburante, Facua ha decidido actuar para intentar rebajar el coste en el tramo previo a la aplicación de los impuestos, y que son los que fijan las empresas petroleras.

Desde las asociaciones del transporte por carretera han acogido con expectación el inicio de este proceso, aunque todavía la CNC no se haya pronunciado sobre la posible investigación. El secretario de Fenadismer, Juan José Gil, no quiso valorar la petición concreta de Facua pero mostró su apoyo "a todas aquellas iniciativas que tiendan a conseguir una mayor competencia en el sector de distribución de los carburantes, y que contribuyan a una reducción de sus precios". En este sentido, Gil recordó que en el caso del sector del transporte esta posibilidad cobra "especial relevancia", teniendo en cuenta que el carburante representa la principal partida en la estructura de costes, en concreto el 60% del total de los costes, si excluimos los



El carburante es el principal coste de las empresas del sector / GALP

Las petroleras dicen que no se pueden comparar los precios

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) salió la semana pasada al paso de la denuncia de Facua para defender la transparencia del precio de los carburantes y aseguró que cada compañía lo establece de manera independiente. La patronal de las petroleras aseguró que los cálculos que realiza la organización de consumidores no es correcto, ya que considera que no hay una metodología común entre los países de la Unión Europea que permita realizar una comparativa de los precios del carburante.

costes laborales, según los datos de Fenadismer.

Por otra parte, Facua también ha emitido otra solicitud de investigación a la Comisión Nacional de la Energía para denunciar que la ausencia de un precio máximo del carburante fijado por el Gobierno "sólo trae consecuencias negativas para los usuarios, como ocurre con el resto de sectores liberalizados en España, donde la competencia prácticamente brilla por su ausencia".

Los datos que ofrece la organización de consumidores muestra que los precios de los carburantes de automoción en España están en máximos históricos desde septiembre de 2008. Antes de impuestos, el de la gasolina supera en casi cuatro céntimos la media de la Unión Europea y el del gasóleo lo hace en más de tres céntimos. ■

IMPUESTOS



Ballesta, en la inauguración de la gasolinera del Centro de Transportes / MURCIA

El sector busca en Murcia alternativas al céntimo sanitario

Froet solicita que la devolución del impuesto se realice a través del gasóleo profesional o por medio de ayudas a las empresas

El Vigía Barcelona

La federación murciana de transportistas, Froet, ha comenzado ya a negociar con el Gobierno de la Región de Murcia las alternativas que esta Administración autonómica puede desarrollar para compensar el coste que el céntimo sanitario supondrá para las empresas del sector. El pasado día 18, el presidente, Pedro Díaz, y el secretario general, Manuel Perezcarro, mantuvieron un encuentro con el consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, José Ballesta, en el que se le hizo entrega de un informe en el que se detallan las propuestas de la federación.

El documento plantea, por una parte, que la devolución del impuesto se realice como una partida a través del gasóleo profesional de los transportistas, y, como segunda opción, propone que la compensación se lleve a cabo por medio del establecimiento de ayudas directas a las empresas, al igual que lo hacen otras comunidades

autónomas que ya vienen aplicando el céntimo sanitario.

La organización ha explicado que el informe advierte además a la Administración autonómica del riesgo que asume al implantar una medida que puede ser declarada ilegal desde el Tribunal Europeo. En concreto, se detalla que la Comisión Europea emitió el dictamen 2002/2315 donde se estima que este impuesto no cumple con los requisitos de la Directiva 92/12/CEE. En este sentido, recuerdan que a este proceso se unen también las demandas que han impuesto en los últimos dos años muchos empresarios, reclamando las cantidades pagadas a través de este impuesto.

La federación ha solicitado ser recibida por el presidente de la comunidad autónoma, Ramón Luis Valcárcel, en un intento de frenar la puesta en marcha de la medida, que comenzará a aplicarse en enero. Por el momento, este informe ya se ha hecho llegar a Valcárcel y a la consejera de Economía y Hacienda, Inmaculada García.

Desde Froet alertaron que este impuesto supondrá un encarecimiento de 600 euros por camión al año, "lo que supondrá una aportación a las arcas regionales de 6,5 millones al año por parte del sector", según los datos aportados por la organización. ■

INSPECCIÓN

Trabajo inspeccionará el sistema de prevención de riesgos en el transporte

La Inspección de Trabajo pondrá en marcha en breve un plan de actuación sobre seguridad vial que incluye la inspección a 400 empresas de transporte para asegurarse de que cuentan con un sistema de prevención de riesgos. Así lo avanzó la semana pasada Adrián González, subdirector general de la dirección general de la Inspección de Trabajo, durante su

intervención en una jornada dedicada a promocionar la seguridad vial que organizó la Fundación Transforma.

"El objetivo de este plan no es sancionador", indicó González, pero comenzarán por las compañías que han tenido algún accidente muy grave o mortal en el último año y llegarán a empresas de todos los tamaños. Para llevar a cabo el proyecto, el año pasado

formaron a parte del cuerpo de inspectores en el sector del transporte. "Es necesario que cale la idea de que todos podemos hacer algo para reducir los accidentes laborales relacionados con el tráfico", concluyó el responsable de la dirección de Inspección.

La Fundación Transforma presentó el nuevo portal para la prevención de riesgos laborales, que incluye



información sobre la entidad, asesoramiento, una sección de noticias, información sobre los proyectos desarrollados desde su fundación y formación, además de la posibilidad de descargar documentos relacionados con la prevención de riesgos laborales y la seguridad vial.

Por su parte, María Victoria de la Orden, coordinadora de Información del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, explicó además que están a punto de presentar un trabajo que estudia la accidentalidad en los sectores del transporte terrestre y ferroviario, donde se ha detectado que la edad es un factor de riesgo importante en el transporte por carretera a partir de los 55 años. ■

Transporte

TERRESTRE



Las jornadas laborales de los conductores dependen también de la reglamentación que adopta cada convenio provincial / ARCHIVO

Un transportista de Vizcaya cobra 17.000 euros más que uno de Sevilla

El observatorio social del transporte evidencia las enormes diferencias salariales que establecen los convenios colectivos en cada provincia

La contratación de conductores disminuye más de un 46% en los últimos dos años, mientras crece la temporalidad en el sector

A. Guerrero Barcelona

El salario base medio de un transportista español ronda los 878 euros mensuales, mientras que sus ingresos totales se sitúan en torno a 16.273 euros anuales. Sin embargo, estas cifras pueden

variar de forma muy considerable en función de los convenios que se aplican en cada provincia. Así lo demuestra el observatorio social del transporte del año 2009, que el ministerio de Fomento presentó la semana pasada al Comité Nacional del Transporte, y que evidencia que el sueldo de un profesional del sector puede multiplicar o dividirse en base al lugar en el que está instalada su empresa.

Entre los 51 convenios vigentes en el transporte de mercancías que analiza el documento, los extremos se sitúan en Huelva, que presenta el salario base más bajo, con 586,5 euros al mes; y Guipúzcoa, con 1.282,35 euros, que ofrece el sueldo más elevado. Sin embargo, si consideramos el total de ingresos anuales la mayor cuantía se localiza en la provincia de Vizcaya, con 26.774,4 euros anuales, que es

Fomento niega que el transporte privado realice servicio público

La media mensual de horas conducidas en empresas de mercancías de servicio privado es casi la mitad de la que realiza un camión de servicio público. En concreto, las 74 horas que trabaja un conductor con licencia de privado, ascienden a 135 en el público. Este dato evidencia, según el ministerio de Fomento, que existe una "gran diferencia" de kilómetros que recorren los vehículos dedicados a una y otra actividad, "lo que nos lleva a pensar -explica en este observatorio- que, al menos en servicios de largo recorrido, el transporte privado, no realiza transporte



público, y en consecuencia las quejas del sector, contra la realización de transporte público por parte de empresas de transporte privado, no tienen suficiente base".

2,5 veces superior al de Sevilla, con 9.882 euros al año. Estas diferencias salariales en los convenios se mantienen también en los horarios establecidos para la jornada laboral. Así, el convenio que establece menos horas de trabajo es el de Guipúzcoa con 1.684 horas al año, que suponen 142 menos que las aplicadas para los conductores de las provincias de Almería, Las Palmas, Alicante o Pontevedra.

En la comparativa que realiza Fomento sobre los cambios de los convenios colectivos entre los años 2008 y 2009, el observatorio destaca que se produjo un descenso en las políticas de fomento del empleo estable, ya que sólo el 23% de estos reglamentos regulan de forma concreta esta materia. De la misma forma, el ministerio lamenta que la práctica totalidad de los convenios continúan estableciendo la forma de retribuir las horas extraordinarias, pese a que uno de los objetivos establecidos por el sector es que se reduzcan, o prohíban, para favorecer la creación de puestos de trabajo.

LA CONTRATACIÓN CAE UN 23%

En este índice el observatorio evidencia que la crisis del sector paralizó en 2009, de nuevo, la contratación de personal de forma drástica. Si en 2008 se crearon un 23,2% menos de puestos de trabajo con respecto al año anterior, el transporte por carretera mantuvo en 2009 la misma tendencia, con una caída del 23,4%. En total, el pasado ejercicio se cerró con 179.186 contratos en la ocupación de conductor de camión, de los cuales sólo un 17,1% fueron contratos indefinidos o fijos, cuatro puntos menos que en las estadísticas de 2008. De esta manera, se rompe la tendencia que en los dos años anteriores había acumulado este sector, que había logrado reducir la temporalidad en una ligera curva de aumento en la contratación indefinida.

Esta dificultad en la generación de empleo multiplicó, a su vez, las demandas de los profesionales del transporte ante los Servicios Públicos de Empleo. Los datos del observatorio indican que el año pasado se presentaron 62.484 peticiones para trabajar como conductor, lo que supone un incremento del 26,4% respecto al curso anterior. Sin embargo, sólo se presentaron 2.395 ofertas de empleo en estas oficinas, un 38,5% menos que en 2008, lo que representa que sólo existía una vacante por cada 26 conductores que buscaban trabajo. ■



Esto no es un radiador.
Es un generador de tardes
de domingo tan a gustito.

Leer por enésima vez el cuento de la princesa descalza, seguir la receta de la tarta de la abuela, una ducha sin prisas o simplemente quedarte pensando qué bien se está en casa. En tu casa vives pequeños momentos llenos de felicidad que pueden contagiar a todo el mundo.

En Gas Natural Fenosa sabemos dónde se genera la felicidad. Por eso, hemos unido el gas y la electricidad con el objetivo de conseguir el máximo bienestar dentro de tu casa y así, quizás, conseguir un poco más de bienestar fuera.

Entra en felicidad.gasnaturalfenosa.es y comparte tu felicidad.

gasNatural
fenosa

Transporte

TERRESTRE



Peaje en la autopista AP-7, en La Jonquera, que conecta con Francia / ARCHIVO.

El transporte aceptaría el pago por uso de vías "si es para todos los usuarios"

Es una prioridad que la tarificación por el uso de carreteras presente neutralidad fiscal para el transporte profesional

La aplicación actual de la Euroviñeta supondría para España un déficit de 4.406 millones de euros en el escenario menos positivo

David Peñas Madrid

■ En pleno debate sobre el pago por uso de las infraestructuras viarias, el sector del transporte matiza, a través de la directora general de Astic, Luisa López Lega, que no hay una oposición frontal a la tarificación por el uso de las vías, pero deja claro que "el pago por uso, incluyendo la repercusión de los costes externos, debe ser para todos los usuarios de la carretera". Para la res-

pensible de Astic, que participó en las jornadas *Pago por uso de Carreteras* que la Asociación Española de la Carretera organizó el pasado lunes y el martes en Madrid, es también una prioridad que la tarificación por el uso de vías presente "neutralidad fiscal para el transporte, con el fin de no producir duplicidad tarifaria con otros gravámenes que ya se pagan".

También observó que "los costes externos imputados al transporte deben ser estudiados de forma rigurosa", porque no en todos los países son iguales. En este sentido cree que la propuesta de euroviñeta actual "presenta un claro modelo recaudatorio y tributario" y recordó que el transporte por carretera ya paga los costes externos que genera porque "su aportación al PIB es muy superior a los costes que produce la actividad".

Desde Astic se tiene claro que la repercusión del pago por uso de las vías no puede quedarse simplemente en el transportista, sino que debe repercutirse en el cliente final del servicio; aunque es consciente de la difi-

cultad que el transporte español tiene para traspasar sus costes a los usuarios. Finalmente, Luisa López señaló los datos de un estudio reciente de la IRU que indican que tal y cómo está definida la Euroviñeta, su aplicación supondría para España un déficit de 211 millones de euros en el escenario más favorable y de 4.406 millones en el menos positivo. Por contra, Alemania obtendría un superávit de 20.577 millones de euros y Francia 22.841 millones, en las mejores circunstancias en cada caso.

Por su parte, para Luis Alberto Solís Villa, director general de Carreteras e Infraestructuras de Castilla y León, "el pago por uso de las carreteras es una necesidad que nos viene", asegurado durante su intervención en las jornadas. Para el responsable autonómico el panorama actual no es el más "halagüeño" para mantener las provisiones financieras de las infraestructuras y en su opinión, "hay que dar una respuesta rápida, aunque sólo sea para hacer frente a la conservación de las vías". ■

BREVES

País Vasco y Aquitania encabezan la creación de un red público-privada para el ferrocarril

■ El consejero de Transportes del País Vasco, Iñaki Arriola, y el vicepresidente primero del Consejo Regional de Aquitania, Bernard Uthurry, se han comprometido a impulsar una red interregional de actores público-privados para impulsar y promocionar el Corredor Ferroviario Atlántico de mercancías. Iñaki Arriola ha señalado que la propuesta de este eje se articula como "respuesta a la necesidad de superar las dificultades de conexión actuales del transporte ferroviario en el territorio atlántico, que lo sitúan en una situación testimonial frente al transporte

por carretera". El consejero vasco ha destacado la necesidad de crear un organismo que les permita llevar sus reivindicaciones a Bruselas con una sola voz, porque "si todos nos unimos y nos coordinamos, el peso del mensaje es mucho mayor".

Iñaki Arriola ha explicado que lo que proponen el Gobierno vasco y el Consejo Regional de Aquitania es crear una estructura o instrumento jurídico "estable de cooperación" que permita "establecer estrategias comunes y duraderas" y así lograr "un corredor ferroviario intermodal" en el Atlántico.

Transportes Buitrago convoca a UGT para estudiar un posible ERE

■ La dirección de Transporte Buitrago ha convocado a UGT a una reunión para informarles de la posibilidad de presentar un Expediente de Regulación de Empleo (ERE), que podría afectar en principio "a un buen número de trabajadores", según han reconocido fuentes del sindicato a *El Vigía*. Por el momento, UGT no tiene información concreta de los términos en los que la empresa quiere llevar a cabo este expediente, por lo que se mantiene a la expectativa hasta que se inicie el periodo de consultas entre ambas partes.

Por otro lado, UGT califica la situación del ERE en Transporte Cobo de "lamentable", porque no cumple con lo acordado en el mismo, "adeuda más de tres mensualidades a los trabajadores, además de dos de las pagas extraordinarias". La empresa presentó concurso de acreedores el pasado 10 de noviembre. "Entendemos que no tiene actividad y mucho menos viabilidad, por lo que estamos a expensas de lo que resuelva el administrador concursal para actuar del modo que mejor proceda", afirma el sindicato.



Nace Madcargo para potenciar la carga aérea en Madrid

■ El pasado miércoles se presentó oficialmente el Foro Madcargo, formado por diversas empresas y directivos de la Comunidad de Madrid vinculados al sector de la carga aérea y que nace con la vocación de dar al transporte aéreo de mercancías la importancia que merece, en especial en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Este foro está presidido por Alfonso Fuertes, ex director de Carga de Iberia. El foro busca posiciones comunes de las empresas y asociaciones de la comunidad de carga Aérea que operan en Madrid.

Naviera Armas recibe una subvención del Gobierno canario de casi dos millones de euros

■ El Gobierno de Canarias ha autorizado una subvención directa de 1,9 millones de euros a la compañía marítima Naviera Armas. Estas ayudas están destinadas a compensar el déficit derivado de la prestación de la línea regular de cabotaje marítimo interinsular denominada Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos entre el 9 de diciembre de 2009 y el 31 de diciembre de 2010.

Este servicio "satisface necesidades básicas de comunicación entre El Hierro y Tenerife y que, por insuficiencia del mercado, las condiciones mínimas de continuidad,

frecuencia y capacidad del servicio, tienen la consideración de servicio público", según explica el Decreto 9/2009 del 27 de enero, texto en el que se fundamenta las subvenciones otorgadas por el Gobierno canario a Naviera Armas.

El servicio marítimo subvencionado sale de Los Cristianos los lunes, miércoles y jueves a las 19.45h. con destino a La Estaca (El Hierro). El viaje inverso se lleva a cabo los martes, jueves y domingo. Naviera Armas también conecta el puerto de La Estaca con cuatro destinos canarios más.

Para Aseta, el modelo de infraestructuras desarrollado no ha sido el apropiado

En opinión de Bruno de la Fuente, director general de la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias (ASETA), el modelo que hemos tenido hasta ahora para el desarrollo de infraestructuras de alta capacidad se ha demostrado "que no era el apropiado". Además, cree que las políticas de contención del déficit público se mantendrán en los próximos años por lo que "la consecuencia directa es que habrá pocos proyectos de carreteras." En este panorama, es necesario recurrir

al capital privado para financiar carreteras y mantenerlas. Sin embargo, en la jornada de la AEC expresó que no todas las formas de colaboración público-privada liberan recurso públicos, y "así por ejemplo el pago por disponibilidad, fórmula elegida para desarrollar el PEI, sigue comprometiendo estos recursos, aunque sea a futuro". Por lo tanto, desde ASETA se apremia a definir un modelo de financiación "coherente, sostenible y homogéneo en todos los países.



siga toda la información al minuto_



EL VIGÍA.COM

Transporte

MARÍTIMO

Boluda se perfila como la nueva concesionaria de la terminal de Vilagarcía

El puerto gallego ya ha dado luz verde a la licencia de manipulación de mercancías y a la entrada de Boluda en Sestiva

La llegada de la compañía marítima valenciana permitirá al enclave de Vilagarcía cerrar 2011 con un tráfico de 25.000 teus

El Vigía Barcelona

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía aprobó por unanimidad la solicitud de licencia de manipulación de mercancías presentada por Boluda Terminales Marítimas. Asimismo, el presidente del puerto, Javier Puertas, ha firmado ya la autorización a esta empresa para que opere en la terminal de contenedores del enclave. También se ha aprobado la incorporación de Boluda al consejo de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Vilagarcía (Sestiva). Estos son los pasos previos para la adjudicación de la terminal de contenedores a Boluda.

Tras la recuperación de la instalación por parte del puerto, motivada por la situación de Contenemar, la compañía marítima valenciana presidida por Vicente Boluda se posiciona como la empresa que tomará el relevo en el puerto gallego. De hecho, ya ha presentado una solicitud de concesión administrativa de la terminal de contenedores de Ferrazo por un plazo de 35 años. Según informa la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, los técnicos del puerto están estudiando la solicitud y se tramitará próximamente. Si bien, "en caso de que se registrasen otras solicitudes de empresas interesadas en la gestión de la terminal, el consejo de administración debería adoptar una decisión al respecto". Si eso no sucede, Boluda se convertirá en la



Operativa de un buque de Boluda en la terminal de Vilagarcía / PUERTO VILAGARCÍA

Caída en picado del tráfico de teus hasta septiembre

La salida de Contenemar de la terminal de contenedores de Vilagarcía ha dejado al enclave prácticamente sin tráfico de contenedores. Hasta septiembre, el movimiento de contenedores no ha logrado alcanzar los 600 teus, mientras que en el mismo periodo de 2009 se movieron más de 15.000. La llegada de Boluda a Vilagarcía, según estimaciones de la empresa, permitirá al enclave cerrar 2011 con un tráfico cercano a los 25.000 contenedores, cifra que podría incrementarse si Boluda canaliza tráfico de otras compañías.

nueva concesionaria de la terminal de contenedores de Ferrazo.

LÍNEA SEMANAL CON CANARIAS

Boluda operará una línea semanal con las Islas Canarias, que tendrá escalas en Lisboa y Algeciras, desde las instalaciones de Vilagarcía. Para mejorar la operatividad de la infraestructura, la empresa se ha comprometido a instalar tres grúas portacontenedores y dos grúas trans-tainer, aunque hasta que llegue este nuevo equipamiento la terminal funcionará con una de las grúas con las que ya cuenta en la actualidad. La autoridad portuaria estima que las instalaciones empezarán a funcionar como muy tarde en enero de 2011, pero los primeros barcos, bien en fase de pruebas o ya en operaciones, podrían llegar durante este mes de diciembre. ■

NOMBRAMIENTOS

Juan Miguel Sánchez, nuevo presidente del Comité de Regulación Ferroviaria

El ministerio de Fomento ha renovado el Comité de Regulación Ferroviaria. Dentro de este proceso, ha designado a Juan Miguel Sánchez como presidente del organismo. Juan Miguel Sánchez es un histórico en la Administración pública dentro del transporte terrestre. Antes de incorporarse al del Comité de Regulación Ferroviaria ocupó la dirección general de Transporte Terrestre del ministerio de Fomento. Entre las principales funciones del Comité destacan la de salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la red ferroviaria de interés general.



Juan Miguel Sánchez

Juan Diego Pérez deja la dirección en el puerto de Vilagarcía para ocupar la de La Coruña



Juan Diego Pérez

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de La Coruña aprobó la semana pasada la incorporación de Juan Diego Pérez como director del puerto. Desde el año 2004, este ingeniero de Caminos, Canales y Puertos ocupaba el mismo cargo en la Autoridad Portuaria de Vilagarcía. Con anterioridad, Juan Diego Pérez había ocupado el cargo de director técnico en la empresa Tasagalicia Consult y, posteriormente, ya en el puerto de Vilagarcía, se responsabilizó del departamento de Explotación y de Planificación e Infraestructuras.

BREVES

Sacyr se adjudica la mayor obra portuaria de Cabo Verde

Sacyr Vallehermoso se ha adjudicado un contrato de obras en el proyecto de ampliación del puerto de Praia, en Cabo Verde, por un importe de 72 millones de euros, y que pasa por ser la mayor obra de infraestructura marítima abordada hasta ahora en el archipiélago. La constructora española ya ha participado, a través de su filial Somague, en otras obras portuarias de Cabo Verde, así como en la primera fase de este enclave de Praia. El nuevo contrato incluye la construcción del parque de contenedores y el dragado de la cuenca.

Brittany Ferries presenta la línea entre Bilbao y Portsmouth

La compañía marítima Brittany Ferries presentó la semana pasada su nueva línea entre el puerto de Bilbao y Portsmouth. Este servicio había sido operado hasta ahora por la naviera P&O Ferries, que decidió abandonarlo por su escasa rentabilidad, según explicaron hace unos meses. Según explicó el puerto de Bilbao, la nueva línea de Brittany Ferries empezará a funcionar el 27 de marzo de 2011 y el buque que realizará el servicio permitirá transportar un mayor volumen de pasajeros y mercancías que el que había ofrecido hasta ahora.

SERVIBERIA



Su billete por teléfono 902 400 500 abierto las 24 horas

Vehículo industrial

EMPRESAS

Hyundai confía a Bergé el desembarco de sus vehículos industriales en España y Portugal

Hyundai Trucks Iberia aspira a captar en los próximos tres años entre el 1% y el 1,5% del mercado de vehículos de 5,5 y 6,5 toneladas

El director general de la compañía, Jaime Fernández Gasset, afirma que los camiones entrarán por los puertos del mediterráneo

El Vigía Barcelona

La empresa coreana Hyundai ha nombrado a Bergé Automoción como distribuidor de sus vehículos comerciales e industriales para la Península Ibérica. Bergé Automoción, a través de su importadora Hyundai Trucks Iberia, "pretende ofrecer, en un corto espacio de tiempo, toda una nueva gama de vehículos industriales adaptados a los estándares europeos, que incluirán tanto furgones como camiones, abarcando desde las 3,5 hasta las 40 toneladas", según explica la compañía.

La oferta de producto inicial se centra en modelos de 5,5 y 6,5 toneladas, con siete variantes de chasis y dos configuraciones de cabina. El director general de Hyundai Trucks Iberia, Jaime Fernández Gasset, reconoce que aún "no tenemos un plan de volúmenes", pero estará listo antes de que acabe el año. El objetivo de la compañía en sus primeros tres años es consolidar la red de distribución y captar entre el 1% y el 1,5% del mercado de vehículos industriales de entre 5,5 y 6,5 toneladas. "A partir de 2012, vamos a atacar un mercado mucho más grande", asegura Fernández Gasset.

Ahora, las prioridades de Hyundai Trucks Iberia se centran en "seleccionar concesionarios". En su primer año de actividad, abrirán 15 centros de distribución y en el segundo prevé la apertura de otros diez, aunque todo dependerá de la evolución del mercado. Los primeros vehículos de 5,5 y 6,5 toneladas que se han utilizado para la presentación de la nueva compañía han desembarcado en el puerto de Tarragona y, según el



Representantes de Hyundai y el embajador de Corea del Sur, acompañados por Jaime Gorbeña (Bergé) y otros directivos de la empresa española / HYUNDAI

Bergé firma acuerdos para promover el vehículo eléctrico

El Ente Vasco de Energía (EVE) y Bergé Automoción, distribuidor en España del fabricante de vehículos eléctricos BYD, han llegado a un acuerdo de colaboración en virtud del cual ambas entidades, se comprometen a poner en circulación en el País Vasco este tipo de vehículos. El acuerdo contempla la entrega de 30 unidades del modelo BYD F3DM.

Por otro lado, Bergé Automoción y el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE) están colaborando activamente en el fomento del uso del vehículo eléctrico en las grandes urbes. El modelo de BYD F3DM, clasificado como híbrido enchufable de autonomía extendida e inscrito en



el catálogo MOVELE, ha sido el modelo elegido para los desplazamientos urbanos, en la ciudad de Madrid, del personal directivo del IDAE a lo largo de dos semanas. El F3DM cuenta con

un sistema de propulsión 100% eléctrico. Esto permite una autonomía en modo eléctrico cercana a los 100 kilómetros y de más de 500 kilómetros, en función híbrida.

director general de Hyundai Trucks Iberia, los camiones entrarán por este mismo puerto o por algún otro del mediterráneo español.

Actualmente, los vehículos industriales de Hyundai ya están presentes en diversos países asiáticos, Oriente Medio, África, Sudamérica y Europa del Este (Rusia incluida). Por ello, ahora apuesta por entrar en los mercados europeo y norteamericano.

UNA ALIANZA DE 20 AÑOS

El fabricante coreano Hyundai y Bergé llevan 20 años trabajando conjuntamente. Esta alianza abarca áreas como la distribución de automóviles en cuatro países, la logística, los servicios marítimos y los financieros. El nuevo acuerdo para distribuir vehículos comerciales en España y Portugal es parte de una estrategia de ambas compañías para "continuar fortaleciendo su relación en los próximos años". ■

Plataformas logísticas virtuales

www.lisboa-plataformalogistica.com
 www.madrid-plataformalogistica.com
 www.noroestecentrologistico.com
 www.regiondemurcia-plataformalogistica.com
 www.sevilla-plataformalogistica.com
 www.valencia-plataformalogistica.com
 www.vitoriacentrologistico.com
 www.zaragoza-plataformalogistica.com

www.algecirasplataformalogistica.com
 www.andaluciacentrologistico.com
 www.arcoatlantico-plataformalogistica.com
 www.barcelona-plataformalogistica.com
 www.bilbao-plataformalogistica.com
 www.canarias-plataformalogistica.com
 www.iruncentrologistico.com
 www.lajunquercentrologistico.com

transportes
www.transportes.com

logistica.com
www.inflogistica.com

info puerto
www.infpueria.com

careAerea.com
www.careaerea.com

IN Cargas
www.infocargas.com

forotrans
www.forotrans.com

Tel: 902 227 427
 Fax: 916 450 538
 E-mail: marketing@infotrans.es

INFOTRANS

Más de 50.000 empresas online · 100 x 100 verificable

Vehículo industrial

ORGANIZACIONES

Anfac y Ganvam abogan por la unidad de las asociaciones del sector

Las dos organizaciones consideran que el sector necesita presentarse ante la Administración con una sola voz, como sucede en Alemania

El presidente de Anfac ha criticado la reforma laboral en España porque no profundiza en la negociación colectiva y el absentismo

El Vigía Barcelona

Los presidentes de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) y de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam), Francisco Javier García y Juan Antonio Sánchez, respectivamente, coincidieron la semana pasada en reclamar la unidad del sector para salir de la crisis.

“Es el momento oportuno para tratar de hablar de una vertebración del sector del automóvil en España”, afirmó Francisco Javier García durante su intervención en un foro sobre el sector de la automoción organizado por el IESE. El presidente de Ganvam también se expresó en idéntico sentido y abogó por la unión sin fisuras de todo el sector, dejando al lado las diferencias y personalismos para, entre todos, alzar una sola voz en defensa de los intereses de un mercado deprimido.

Francisco Javier García reconoció que la unión de las asociaciones del sector no se ha planteado en el seno de Anfac ni tampoco se ha debatido con el resto de organizaciones, pero considera que todos deberían hacer



La industria del automóvil ha sido una de las más afectadas por la crisis / RENAULT

un esfuerzo para ser una sola voz ante la Administración. El presidente de Anfac puso como ejemplo a la Asociación Alemana de la Industria Automovilística (VDA), que ha logrado situar a todos los implicados en la misma asociación.

COSTES Y REFORMA LABORAL

Por otro lado, el presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez, explicó que algunas de las claves para la recuperación del sector pasan por el ahorro inteligente de costes ya que “no todos son prescindibles”.

En este sentido, manifestó la importancia de ajustar las plantillas equilibradamente ya que “tan malo es una sobredimensión como una infradimensión excesiva”.

El presidente de Anfac, Francisco Javier García, constató que la reforma laboral en España “no es la que se necesita en el sector y deberíamos seguir profundizando más”. De hecho, añadió que la reforma no representa cambios en algunos temas preocupantes para Anfac como la negociación colectiva o el absentismo laboral. ■

BREVES

La producción y la exportación de vehículos se sitúan en octubre por debajo de la media anual

La producción y la exportación de vehículos industriales en España ha crecido en octubre por encima del 20% respecto al mismo mes del año pasado. Sin embargo, este crecimiento es menor a la media de lo que llevamos de año, lo que muestra una ralentización en la recuperación iniciada a principios de este ejercicio.

En los primeros diez meses de 2010, la producción de este segmento de vehículos ha aumentado el 30,5% y la exportación el 24,5%. La fabricación y ventas al exterior de industriales ligeros y furgones son los que han experimentado un mayor

incremento en las factorías españolas, según las cifras de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

En total, las fábricas españolas han producido 361.462 vehículos industriales hasta octubre, de los que 318.073 unidades se han destinado a las exportaciones. Los comerciales ligeros son los vehículos con más unidades, tanto fabricadas como vendidas al exterior, en el acumulado anual hasta octubre. A excepción de los centros de producción de Ford en España, el resto de fábricas de automóviles han aumentado su producción y sus exportaciones.

Cargotec presenta la primera tractora híbrida para terminales

La compañía Cargotec es la primera en desarrollar una tractora hidráulica híbrida para su uso en terminales. Ante las cada vez más restrictivas políticas sobre emisiones y el aumento del precio del carburante, la nueva maquinaria de Cargotec representa una mejora del rendimiento de este tipo de tractoras, porque disminuye el coste de combustible y también la reducción de las emisiones de óxido nítrico y partículas. Aunque la optimización energética con el sistema híbrido hidráulico puede variar dependiendo



del estilo de conducción y la operativa que realice, Cargotec asegura que en las pruebas estándar que ha realizado se ha logrado reducir hasta un 20% el carburante y las emisiones

EuroTra y Volvo Trucks premian un sistema que previene los accidentes en los camiones

Shell Chemicals y Bertocco han desarrollado un sistema que reduce el riesgo de accidentes de vuelque de camiones. Por eso las dos compañías han recibido el EuroTra Safety and Innovation Award de 2010. Este premio lo concede la European Transport Training Association (EuroTra) en colaboración con Volvo Trucks.

“Los ganadores del premio de este año han encontrado una solución simple e inteligente que se dirige a una necesidad básica”, afirma Carl Johan Almqvist, director de Seguridad Vial y de Productos en Volvo Trucks. El sistema está pen-

sado para los camiones cisternas, pero puede emplearse en todas las operaciones de transporte con camiones y remolques. Se compone de un sensor en el eje trasero del remolque con el receptor en la cabina. El sensor controla los movimientos laterales y alerta al conductor, vía señales auditivas y visuales, si la combinación se comporta de forma anormal o si existe el riesgo de que se vuelque. Esto puede ocurrir si, por ejemplo, se entra en una curva con una velocidad excesiva. El sistema es simple y se puede retro-instalar en los camiones existentes.

LANZAMIENTOS

El mercado español recibe las primeras unidades del Amarok

El modelo 'pick up' de Volkswagen consume 7,6 litros cada cien kilómetros y emite 200 gramos de dióxido de carbono

El Vigía Barcelona

Volkswagen lanzará su modelo pick up Amarok el próximo año en España. La carrocería puede ser de cabina simple, que estará disponible a partir del verano de 2011, o cabina doble. Las primeras unidades han llegado a España hace unas semanas.

El nuevo Amarok incorpora dos motores, el 2.0 TDI CR de 122 CV y el 2.0 Bi-TDI CR de 163 CV con caja de cambios manual de 6 velocidades.



Amarok con cabina simple

Estos se combinarán, en la versión de cabina simple y con el acabado de entrada a la gama, con dos tipos de tracción, la 4x2 trasera y la 4motion conectable. En el caso de la cabina doble, los propulsores son los mismos, pero ambos pueden combinarse con

un tercer tipo de tracción, el 4motion permanente. El fabricante destaca los ajustados consumos del Amarok. Volkswagen los sitúa en tan sólo 7,6 litros cada cien kilómetros y de unos valores de emisiones por debajo de los 200 gramos de dióxido de carbono.

En cuanto al equipamiento, el básico incluye las llantas de acero de 16 pulgadas con la rueda de repuesto de tamaño normal, los parachoques en color negro, luz de marcha diurna, asientos delanteros regulables en altura y profundidad, cierre centralizado y sistema Climatic. También ofrece ABS off-road, ESP con asistente de arranque y descenso en pendiente, estabilizador de remolque y airbags frontales, laterales y de cabeza para conductor y acompañante. ■

TomTom lanza un dispositivo para medir la huella de carbono

El proveedor de soluciones de localización y navegación TomTom ha presentado un nuevo dispositivo para medir el consumo de carburante y la huella de carbono. El nuevo Tomtom ecoplus “proporciona a las empresas una forma rentable y escalable para conseguir datos fiables que les permitan reducir sus costes de carburante”, asegura la compañía. Entre los datos que mide el dispositivo destacan el consumo, las emisiones de dióxido de carbono, las revoluciones por minuto y el movimiento y las paradas del vehículo.

CERP Bretagne Nord elige las soluciones de voz de Zetes

El distribuidor farmacéutico CERP Bretagne Nord instalará en sus almacenes franceses una solución de voz combinada con lectura de códigos datamatrix desarrollado por la empresa Zetes. Este nuevo procedimiento “permitirá preparar con mayor rapidez los pedidos de las farmacias” y, además, “cumplirá con la normativa de trazabilidad, cada vez más exigente, que impone el sector”, según ha explicado la empresa de soluciones y servicios de identificación automática de bienes y personas.

Servicios

RECOMENDAMOS



www.puertos.es

Puertos del Estado estrenó hace unas semanas la nueva imagen de su página en Internet, cuyo objetivo es mejorar su calidad visual y presentar una mejor distribución. La nueva web simplifica la navegación e incorpora un acceso multimedia y datos actualizados.



FORMACIÓN

Máster en gestión de compras y estrategias de suministro

■ La Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (Aerce), la Universidad de Deusto y la compañía de consultoría tecnológica Oesía han llegado a un acuerdo para poner en marcha un máster en gestión de compras. La formación pretende dotar a los alumnos de las herramientas, teóricas y prácticas necesarias para afrontar la gestión operativa y los retos del desempeño de la profesión, minimizando riesgos e impulsando mejoras en la competitividad de las empresas.

El programa, que empezará a impartirse en enero del próximo año en Madrid, va dirigido a profesionales con más de tres años de experiencia en la función de compras. Tiene una duración de 450 horas lectivas presenciales a lo largo de 15 meses. Los contenidos del curso hacen



El curso analizará las posibilidades de gestión de la cadena de suministro

referencia a cómo diseñar un plan estratégico para compras, definir estrategias de suministro, analizar fuentes potenciales de productos y servicios, y gestionar riesgos, entre otros. Además, el alumno obtendrá formación en normativas y legislación, técnicas estadísticas para compras y aspectos como buen gobierno o ética y responsabilidades sociales del departamento.

El claustro de profesores que impartirá esta formación está formado por Alfonso Revilla, director corporativo de Organización, Procesos y Sistemas de Repsol YPF; Enrique Grande, director de Compras e Inversiones de Iberia, y Javier Blasco, director de Logística de Siemens, entre otros.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE COMPRAS
Máster en Gestión de Compras
www.aerce.org

AYUDAS

AYUDAS AL FOMENTO DEL ASOCIACIONISMO, LA FORMACIÓN Y LA SEGURIDAD LABORAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Organismo: Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.

Objetivo: Ayudas para la realización de estudios y análisis de los aspectos laborales del sector del transporte; promoción y fomento del asociacionismo; formación en materia de seguridad y riesgos laborales; promoción de la igualdad de oportunidades; acciones de sensibilización de sus afiliados, de los trabajadores y ciudadanos en general, en la potenciación de la movilidad sostenible; realización de jornadas y congresos; realización de asistencias técnicas y asistencia a reuniones en otras comunidades autónomas para futuros convenios regionales en Canarias; formación de trabajadores de los subsectores de transportes (ambulancias, etc.), y gestión, supervisión y coordinación de las actuaciones objeto de subvención.

Beneficiarios: Sindicatos del sector del transporte.

Dotación: Ayuda máxima de 60.000 euros. Esta cuantía es por beneficiario, si bien la dotación total se repartirá proporcionalmente entre las centrales sindicales peticionarias.
Información: Gobierno de Canarias.

SEMINARIO

Curso sobre seguridad en transporte de cisternas

■ Anet organiza durante el mes de diciembre un curso sobre el transporte de cisternas que tiene como objetivo sensibilizar a los conductores acerca de los riesgos que presenta este tipo de transporte e inculcarles las nociones básicas indispensables para minimizar el riesgo de incidentes.



INTERNACIONAL

Foro sobre operaciones comerciales en el exterior

■ Unidad Editorial Conferencias y Formación organiza el próximo 2 de diciembre en el Hotel Wellington de Madrid una jornada profesional sobre internacionalización de la empresa española que analizará las nuevas oportunidades de negocio en el comercio exterior y que contará con la participación de varios profesionales del sector.



DISTRIBUCIÓN

IIR España analiza la logística farmacéutica con los profesionales del sector sanitario

■ IIR España pone en marcha la décima edición del encuentro sobre logística farmacéutica en el que se debatirá la actualidad del sector de la distribución y productos sanitarios.

De este modo, se analizarán los primeros resultados de las pruebas piloto de trazabilidad; se darán a conocer los cambios normativos y las nuevas exigencias en relación a

las buenas prácticas de la distribución farmacéutica, y se estudiarán los puntos de colaboración y sinergias entre mayoristas, distribuidores y farmacéuticos.

Entre los ponentes destacan Emili Esteve, director del departamento técnico de Farmaindustria; Carmen Recio, directora técnica del Consejo General de Colegios

Oficiales de Farmacéuticos; Xabier Zubizarreta, director de la línea de negocio de Supply Chain Software de ULMA Handling Systems, y Diego Soto, responsable de la Unidad de Negocio de Servicios Logísticos de Cofares. Además de Carlos Martín, director general de KNAPP, y Conrad Cardona, gerente de SSI Schäfer, entre otros.



KIOSCO

Almacenamiento de productos químicos

Autor: Aenor
Editorial: Aenor
Año: 2010 **Precio:** 45 euros



■ Este manual recoge el reglamento de almacenamiento de productos químicos que establece las condiciones de seguridad de todas las instalaciones de almacenamiento, carga, descarga y traslado de productos químicos peligrosos.

Manual mercancías peligrosas - explosivos

Autor: Varios autores
Editorial: Etrasa
Año: 2010 **Precio:** 12,50 euros



■ Este manual ofrece una visión panorámica de los principales explosivos y cada una de las formas de transporte, explican los autores. Contiene numeroso material gráfico que, junto a una sencilla redacción, ofrece un fácil aprendizaje.



infraestructuras que funcionan



abertis autopistas

abertis telecom

abertis airports

saba

abertis logística

abertis gestiona eficazmente infraestructuras en todo el mundo. Rigor, exigencia y responsabilidad para que autopistas, telecomunicaciones, aeropuertos, aparcamientos y parques logísticos sirvan a la movilidad y a la comunicación de las personas, los países y los territorios en los que operamos. Para que todo funcione.

abertis

abertis.com

Una colaboración público-privada donde se reparten los riesgos

Garantizar la titularidad pública

La PPP en España y en Iberoamérica incluye las concesiones en los que el sector público mantiene la titularidad de la infraestructura y establece un esquema de garantías y reparto de riesgos.

Trayectoria de dos décadas

En América del Sur los primeros países en emplear sistemas de PPP fueron México y Argentina a finales de los años ochenta, por lo que cuentan ya con una trayectoria de casi 20 años.

Sudamérica aprende de la experiencia de España en la colaboración público-privada

La mayoría de los países de América del Sur optan por sistemas de PPP donde no se dan casos de sociedades de economía mixta

El sistema abierto de licitación, sin negociación entre la administración y los licitadores, es el más común para adjudicar proyectos

El Vigía Madrid

■ En un momento en el que el modelo de colaboración público-privada para el desarrollo de infraestructuras es objeto de debate y revisión en nuestro país con el fin de buscar nuevas fórmulas de inversión que no computen déficit, muchos países de Sudamérica han copiado el sistema concesional aplicado en España en los últimos años. Si bien es cierto que, a lo largo del tiempo, cada uno de los países ha adquirido sus características peculiares que, en algún caso, han sido también adoptadas con posterioridad por nuestro país. De esta forma, el informe *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España* llevado a cabo por José Manuel Vassallo Magro y Rafael Izquierdo de Bartolomé y editado por Corporación Andina de Fomento (CAF) hace un análisis extenso de la importación de las fórmulas de PPP para la creación de nuevas infraestructuras y se fija detenidamente las similitudes y diferencias esenciales de los modelos aplicados a un lado y otro del Océano Atlántico.

En este sentido, según la CAF, en líneas generales, se puede decir que la mayoría de los países de Sudamérica han adquirido los cuatro rasgos característicos del sistema concesional español aplicado hasta la fecha y que se caracteriza por una separación entre sector público y privado, en el que a diferencia de otros países, rara vez se han dado sociedades de economía mixta. Así, el papel de la administración se reduce a adjudicar el contrato, supervisar y exigir que se cumpla lo establecido en el mismo. En segundo lugar, se da una competencia en el proceso de adjudicación entre empresas privadas, "con resultados muy positivos, puesto que los costes de construcción, mantenimiento y financiación en España han sido mucho más competitivos que en otros países de Europa, y la competencia ha hecho



En Hispanoamérica el sistema de colaboración público-privada para infraestructuras se empezó a desarrollar a finales de los años 80 / ACS

Análisis comparativo entre países del sistema concesional

	ESPAÑA	CHILE	MÉXICO	COLOMBIA
Historial de aplicación de PPP	Muy largo	Medio	Largo	Medio
Importancia de las PPP en la inversión pública	Alta	Muy alta	Alta	Alta
	Creciente	Estable	Creciente	Estable
Infraestructura de transporte en la que se ha invertido mayoritariamente	Carreteras	Carreteras	Carreteras	Carreteras
	Infra. Urbana	Aeropuertos		Ferrocarriles
	Equipo público	Infraestructura urbana		Aeropuertos
Ley específica de concesiones o PPP	Sí	Sí	No	No
	Integrada en la Ley de Contratos	Ley propia		
Plazo de concesión medio	Máximo legal 40 años	Máx. legal 50 años	Máximo legal 30 años	Plazos variables ingreso esperado
		Plazos variables		
Concepto de pago principal	Usuarios	Usuarios	Usuarios	Usuarios
	Aportes públicos		Peaje sombra	
	Peaje sombra			
Remuneración sobre indicadores de calidad	Sí	Sólo seguridad vial	Sí en peaje sombra	No
Financiamiento	Banca Nacional	Banca Nacional	Banca Nacional	Banca nacional
		Mercado de capitales	Mercado de capitales	
Incidencia de renegociaciones	Alta	Media	Alta	Alta

FUENTE: CAF

de las empresas españolas verdaderos líderes mundiales en la gestión de infraestructura en el mundo", señala el informe.

Por otro lado, tanto en España como en muchos países iberoamericanos se da un sistema abierto de licitación que provoca que la adjudicación no se hace sobre la base de una negociación entre la administración y los licitadores, que en la práctica resulta muy caro tanto para el sector público como para el sector privado, sino sobre la base de las ofertas técnicas y económicas planteadas por los proponentes. Finalmente, el modelo se basa en una transferencia del riesgo de tráfico en su mayor parte al concesionario. La idea es que este riesgo es de mercado y, por tanto, es el sector privado el que debe asumirlo.

No obstante, los autores del informe observan que este planteamiento ha ido suavizándose con el tiempo debido a las numerosas renegociaciones provocadas por las sobreestimaciones de tráfico en España. Todas estas similitudes no ha impedido que cada país las haya adaptado con sus peculiares características. ■

ANÁLISIS



Que pague el usuario, pero con excepciones

■ En cuanto al concepto de pago, la mayoría de los países de Europa y América han planteado sus concesiones con idea de que sean financiadas en su totalidad o en su mayor parte por el usuario. Sin embargo, en los últimos años se está dando una creciente tendencia hacia la sub-

vención total o parcial al usuario, a fin de hacer viables financieramente proyectos con poco tráfico pero que sean socialmente necesarios o evitar el conflicto social de establecer peajes en una vía libre ya existente, como pasa en España. Prueba de esta tendencia es el creciente

número de proyectos de peaje en sombra que se ha puesto en marcha en España en los últimos años. Chile está también fomentando proyectos de este tipo. Perú, por su parte, ha desarrollado un importante número de proyectos que son cofinanciados con aportes públicos.

AUTOtren

Transporte de automóviles

www.renfe.com/mercancias
91 300 66 31 - 93 496 30 30

Dirigido a empresas de alquiler, concesionarios, compra-venta, flotas, ... entre Barcelona, Madrid, Málaga y Sevilla.

renfe
Mercancias

Chile es el país de la región con un mayor desarrollo del modelo PPP

En Sudamérica, los primeros países en emplear sistemas de PPP fueron México y Argentina a finales de los años ochenta

El Vigía Madrid

■ En Sudamérica, los primeros países en emplear sistemas de PPP de modo generalizado fueron México y Argentina a finales de los años ochenta. Poco después se unió Chile que, aunque lanzó su primer proyecto en 1991, empezó a desarrollar su ambicioso programa de concesiones a mediados de la década de los noventa.

De principios de los noventa datan las primeras concesiones en Colombia, mientras que Brasil comenzó a poner en marcha concesiones de carreteras a mediados de esta década. Perú ha sido el último país en poner en marcha proyectos de PPP de modo generalizado, ya que comenzó a finales de los noventa.

El estudio destaca especialmente el caso de Chile, puesto que en los últimos años casi la mitad de la inversión pública se ha canalizado a través de un "ambicioso" programa de concesiones. De hecho, el importante número de proyectos lanzados está llevando a que el proceso se haya ralentizado debido a que las principales necesidades en proyectos de infraestructura de transporte han sido ya cubiertas. Sin embargo, se está planteando un nuevo programa para los próximos años que incluye infraestructura de equipamiento público, como hospitales y prisiones.

Argentina es otro de los países pioneros que ha dado tradicionalmente mucha importancia a la inversión



Chile, Argentina y México son los países con mayor historia en la PPP / ACS

privada en infraestructura, pero los autores del informe no pasan por alto que "tras la crisis de 2001 los gobiernos en el poder no han apostado decididamente por este sistema para promover nuevos proyectos".

En cuanto al tipo de infraestructura gestionada mediante concesiones o PPP, la mayoría de los países han empleado estos esquemas para financiar infraestructura de carreteras. Chile, Colombia y Perú, además, han utilizado también para aeropuertos, y España, Brasil y Chile lo han empleado para el desarrollo de infraestructura de transporte público metropolitano. Por su parte, Perú y

Colombia lo han utilizado para ferrocarril de carga y puertos.

En cuanto a si se trata de proyectos de nueva construcción (*greenfield*) o de la mejora de proyectos ya construidos (*brownfield*), el informe destaca que en la mayoría de los países de América, los proyectos de PPP son proyectos *brownfield*, salvo excepciones en México. En España, por su parte, la gran mayoría de los proyectos son de nueva planta (*greenfield*), "aunque en los últimos años hay una tendencia a utilizar las PPP también para *brownfield*, generalmente mediante el modo de peaje sombra". ■

● Contratos otorgados en México bajo el esquema PPS

PROYECTO	LONGITUD (KM)	INVERSIÓN MODERNIZACIÓN	INVERSIÓN MANTENIMIENTO
Irapuato-La Piedad	75	48,5	87,7
Querétaro-Irapuato	93	116,2	98,1
Tapachula-Talismán y Ramal a C. Hidalgo	45	66,8	117,2
Nuevo Necaxa-Tehuacán	85	615,4	464,8
Rioverde-Ciudad Valles	112	262,9	142,6
Nueva Italia-Apatzingán	32	58,5	97,4
Total	442	1.168,40	1.007,70

Millones de dólares

● Inversiones en concesiones en España por tipo de obra

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	2004	2005	2006	2007	TOTAL	%
Portuarias	-	292,4	7,5	-	400	1,34
Carreteras	1.772,70	2.330,30	417,3	8.624,10	15.465,50	51,88
Nueva infraestructura	259,3	1.632,80	417,3	2.934,70	7.565,20	25,38
Mantenimiento y explotación	1.513,40	697,5	-	5.689,40	7.900,30	26,50
Ferrovias	-	-	-	-	1.443,10	4,84
Aeroportuarias	-	-	185,2	-	299	1,00
Hidráulicas	-	-	210,4	12,8	223,2	0,75
Desalación	-	35,9	947,1	152,8	1.335,50	4,48
Movilidad urbana	104,4	422,6	944,1	363,3	1.834,40	6,15
Aparcamientos	78,2	193,1	284,6	76,9	666,1	2,23
Sanitarias	431,3	1.422,30	-	48,5	1.902,10	6,38
Servicios sociales	26,6	265,5	9,1	60,6	1.153,90	3,87
Otras	367,7	1.946,20	1.527,80	554,9	5.086,80	17,06
Total	2.780,90	6.908,30	4.533,10	9.893,90	29.809,60	100,00

Millones de euros

FUENTE: Diversas utilizadas por los autores del informe

El periodo concesional oscila entre un mínimo de 12 años a un máximo de 60

■ El informe de la CAF no pasó por alto el análisis de los plazos máximos de la explotación concesional por países. De este modo, en España, tras la aprobación de la Ley de Concesiones, el plazo máximo está actualmente establecido en 40 años, aunque puede ser ampliable en los casos tasados por la ley para revisar el equilibrio económico del contrato. En Chile se esta-

blece un plazo máximo de 50 años, aunque las concesiones generalmente se licitan por plazos muy inferiores, de entre 20 y 30 años.

En México, la legislación impone un plazo máximo legal de 30 años, si bien las primeras concesiones se otorgaron con plazos muy cortos, de menos de 12 años. En la actualidad, sin embargo, se otorgan concesiones

con plazos más cercanos al máximo de 30 años. En Brasil se han otorgado tradicionalmente por periodos de entre 20 y 30 años, dependiendo de la generación de concesiones y la administración (Federal o Estatal) que ha lanzado los contratos. Pero, la nueva legislación sobre PPP establece un plazo legal máximo de 35 años para este tipo de contratos. En Argentina,



las concesiones de mantenimiento se han adjudicado por plazos no excesivamente largos, entre 5 y 12 años. No obstante, proyectos con mayor inversión como los accesos viales a Buenos Aires se han adjudicado con plazos superiores a 20 años. En Perú la legislación establece un máximo de 60 años de concesión, aunque los contratos tienen por lo general plazos inferiores, señalan los autores.

Como curiosidad, todos estos plazos concesionales resultan "breves" si se comparan con los modelos de PPP que se empiezan a aplicar en Estados Unidos, que están otorgando concesiones por periodos muy largos, de hasta 99 años. ■

© Brangulí/ ANC, 2010



Arte y Tecnología

Brangulí

12 noviembre – 30 enero 2011

Lugar: Gran Vía, 28. 3ª Planta. Acceso por Valverde, 2. 28013 Madrid.
Horario: Martes a domingo, de 11-21 h / Festivos: 11-14 h / Lunes cerrado.
Actividades educativas.
Tel.: 91 522 66 45.
Entrada gratuita.

www.fundacion.telefonica.com

Fundación Telefónica

Telefonica