

cadena de suministro

Transporte y Logística

JUNIO /2017



> Logística

> Transporte por Carretera

> Puertos

Contenidos

Las exportaciones españolas de mercancías han crecido un 14,1% en el primer trimestre de 2017, hasta los 69.741 millones de euros, lo que representa el máximo histórico de la serie para este periodo y el mejor trimestre de la historia para las exportaciones del país.



04 El e-commerce revoluciona la Logística



24 El Transporte por Carretera ante los retos de la política Europea



34 La reforma de la estiba como trasfondo de la digitalización de los puertos

Con la colaboración de:



Editorial

Con el SIL como excusa

En un momento en el que la expansión de la actividad económica, apoyada por el consumo, continúa al alza, con el producto interior bruto nacional creciendo a un ritmo similar al de los últimos ocho trimestres, el comercio electrónico continúa siendo un dinamizador del mercado, mientras rompe todas las previsiones.

Además, las exportaciones españolas de mercancías han crecido un 14,1% en el primer trimestre de 2017, alcanzando los 69.741 millones de euros, lo que representa el máximo histórico de la serie para este periodo y el mejor trimestre de la historia para las exportaciones del país.

En este contexto, el transporte y la logística, en toda su extensión y con toda su complejidad, actúan como correas de transmisión en un momento de crecimiento, que nos hace olvidar por momentos, los años de ajustes y de contracción del mercado, que comienzan a quedar atrás.

Ante una nueva convocatoria del Salón Internacional de la Logística 2017, ¿qué mejor que tomar este punto de encuentro como excusa para, en los tres días que dura la cita, hacer los deberes y poner cara a muchos de los nombres que están detrás de muchas decisiones tomadas en los últimos meses?

En una civilización que se ha vuelto orgullosamente digital, ese sigue siendo a día de hoy, el principal valor de los salones, un concepto superado para muchos, pero que sigue teniendo su justificación en el hecho de que detrás de las marcas y de las siglas, de las empresas y de las estrategias, los que hacen posible que todo siga moviéndose son, somos, todos aquellos que de alguna forma, estamos ligados a esto de la 'logística'.

Así es que con el SIL como excusa, ¿nos vemos en Barcelona?. Nosotros, ahí estaremos.

- 04** Logística: el e-commerce revoluciona la logística del siglo XXI
- 10** Transaher, invirtiendo para crecer
- 14** Proyecto VIAL, nexo de unión del norte de España con Europa
- 15** TSB, cumple 50 años
- 16** INMOLOGÍSTICA: recuperación y consolidación del sector logístico
- 20** Proequity, en punta de lanza del mercado inmologístico español
- 22** El nuevo ciclo inmologístico en España
- 24** TRANSPORTE POR CARRETERA: frente a los retos de la política europea
- 28** VIIA, ante la consolidación de las autopistas ferroviarias en Europa
- 30** FERROCARRIL; El transporte de mercancías por ferrocarril ante la encrucijada
- 32** MARÍTIMO: el sector portuario ante el reto de la estiba y de la competitividad en los puertos

LEA CÓMODAMENTE LA REVISTA:



Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leer la revista en línea o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador, para leerla cuando desee.

Hay que tener instalada la

app correspondiente para leer códigos QR. Son gratuitas y las puede obtener en este enlace.

También podrá acceder al contenido completo en www.cadenadesuministro.es

© 2017 www.cadenadesuministro.es

EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Jefe de redacción: Francisco Sánchez
Redacción: Lucía Jiménez, Sara Vila.

EDITA

Cadesum Digital, SL
cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, of.209 - 28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es



El e-commerce revoluciona la logística del siglo XXI

El gran reto actual de la logística es el de resolver los problemas de la distribución al cliente final, conocido como última milla, que se encuentra en plena efervescencia, como consecuencia del crecimiento continuado que viene experimentando el e-commerce.

La llegada masiva a todos los hogares de Internet, aquel extraño invento que a finales de los '60 permitió conectar dos universidades norteamericanas a través de la línea telefónica, ha supuesto una auténtica **revolución** en el mundo a todos los niveles.

En apenas 20 años, la Red ha pasado de ser algo prácticamente desconocido a

invadir y condicionar todos los aspectos de la vida, y puede asegurarse que ni las personas que han nacido antes de la era digital ni las formas de trabajar actuales parecen estar preparadas para los nue-

vos tiempos.

La logística y el transporte, pese a que pueden considerarse sectores innovadores que invierten constantemente en la mejora de procesos, son un claro ejem-

“El e-commerce, con un crecimiento anual superior al 20%, está dejando obsoletos los modelos tradicionales de almacenaje, transporte y distribución que han sido válidos durante décadas.”



Costumbres que empiezan a salir caras

Bajo el principio que se establece como pilar fundamental de cualquier empresa de servicios, “*el cliente siempre tiene la razón*”, el sector de la paquetería y los e-tailers están acostumbrando a los usuarios a una *entrega casi inmediata*, en el lugar que elijan y, por supuesto, sin coste adicional, tanto para la recepción de los pedidos como para la logística inversa de los mismos.

La posibilidad de poder *mantener este servicio de calidad sin un traslado al precio* por un tiempo prolongado ya ha sido puesta en duda por muchos expertos, y no son pocas las compañías que recono-

ciente en sólo una o dos horas desde que pulsa el click de compra desde su ordenador o dispositivo móvil.

Se necesita una cuenta de resultados holgada para poder poner en marcha un *servicio de entregas ultra rápidas*, lo que puede invitar a pensar que se excluye a un buen número de pymes del mercado on-line. Nada más lejos de la realidad. Los operadores logísticos y las redes de paquetería invierten cada día, *para poder satisfacer las entregas de pequeños e-tailers y comercios tradicionales que entran en Internet* con plazos muy reducidos, entregando a los clientes finales en el mismo día o en menos de 24 horas.

Además, muchos e-tailers son conscientes de que *un 100% de entregas exi-*

“ Muchos e-tailers son conscientes de que es prácticamente inviable lograr un 100% de entregas exitosas, ya que hay demasiados eslabones como para que no ocurra ningún fallo. ”

cen estar *asumiendo pérdidas con este tipo de operaciones*. No obstante, el cliente manda y, como señalan algunos, *¿a ver quién es el primero que se atreve a decirle que no?*

tosas es prácticamente inviable, ya que hay demasiados eslabones en la cadena para que no ocurra ningún fallo.

Entregas ultrarrápidas

Y todo ello se produce mientras los gigantes del comercio, como *El Corte Inglés o Amazon entre otros, están ampliando sus capacidades operativas* para llegar al

Picos de demanda imposibles de satisfacer

Si lograr un porcentaje de éxito elevado es complicado de por sí, *la dificultad se multiplica en los picos de demanda* que se producen en fechas clave para la venta on-line, como el



pto de que la *rápida adaptación al cambio que exigen las reglas de juego actuales* no son una opción ni un valor añadido, si no una obligación para permanecer en el mercado.

El *e-commerce, con un crecimiento anual superior al 20%* que se mantendrá previsiblemente en los próximos años, está dejando obsoletos los modelos tradicionales de distribución, almacenaje y transporte que han sido viables durante décadas. También está *tensando el flujo en cadenas de suministro* de sectores económicos que, hasta la fecha, habían quedado al margen. Pero *si algo ha cambiado es, sin duda, la 'última milla'* de la distribución urbana y el sector de la paquetería.



Los gigantes del comercio, como El Corte Inglés o Amazon entre otros, están ampliando sus capacidades operativas para llegar al cliente en sólo una o dos horas desde que pulsa el click de compra desde su ordenador o dispositivo móvil.

cide en la **necesidad de optimizar los procesos en la última milla**. Otra cuestión bien distinta, es saber cómo puede lograrse.

Nuevas soluciones ante un nuevo escenario

El nuevo escenario que plantea el e-commerce requiere de nuevas soluciones. A la entrega tradicional en el lugar elegido, generalmente en el propio domicilio o en el trabajo, se han sumado en los últimos años **nuevas opciones como el**

congestión de las ciudades y empeora, por ende, la calidad de vida de los ciudadanos, si bien es cierto que esta sentencia la suelen emitir quienes no han de tomar la decisión de aumentar el precio al consumidor final.

“ Ciudades como Madrid o Barcelona, están planteando que el reparto de mercancías se haga con vehículos ecológicos en áreas clave del centro urbano. ”

‘Black Friday’ y el ‘Ciber Monday’.

En estos días, el e-commerce supera una y otra vez **las previsiones más optimistas**, rompiendo cualquier previsión de demanda, por loq que a los operadores no les queda otra que coordinarse con los clientes, **aumentar los recursos** en estas fechas y hacerlo lo mejor posible.

El reto de la logística inversa

En lo que respecta a la logística inversa, cuya gestión presenta sin duda uno de los grandes desafíos del e-commerce, algunas voces apuntan que **su gratuidad propicia un flujo de mercancías que condiciona a otras operaciones**, aumenta la

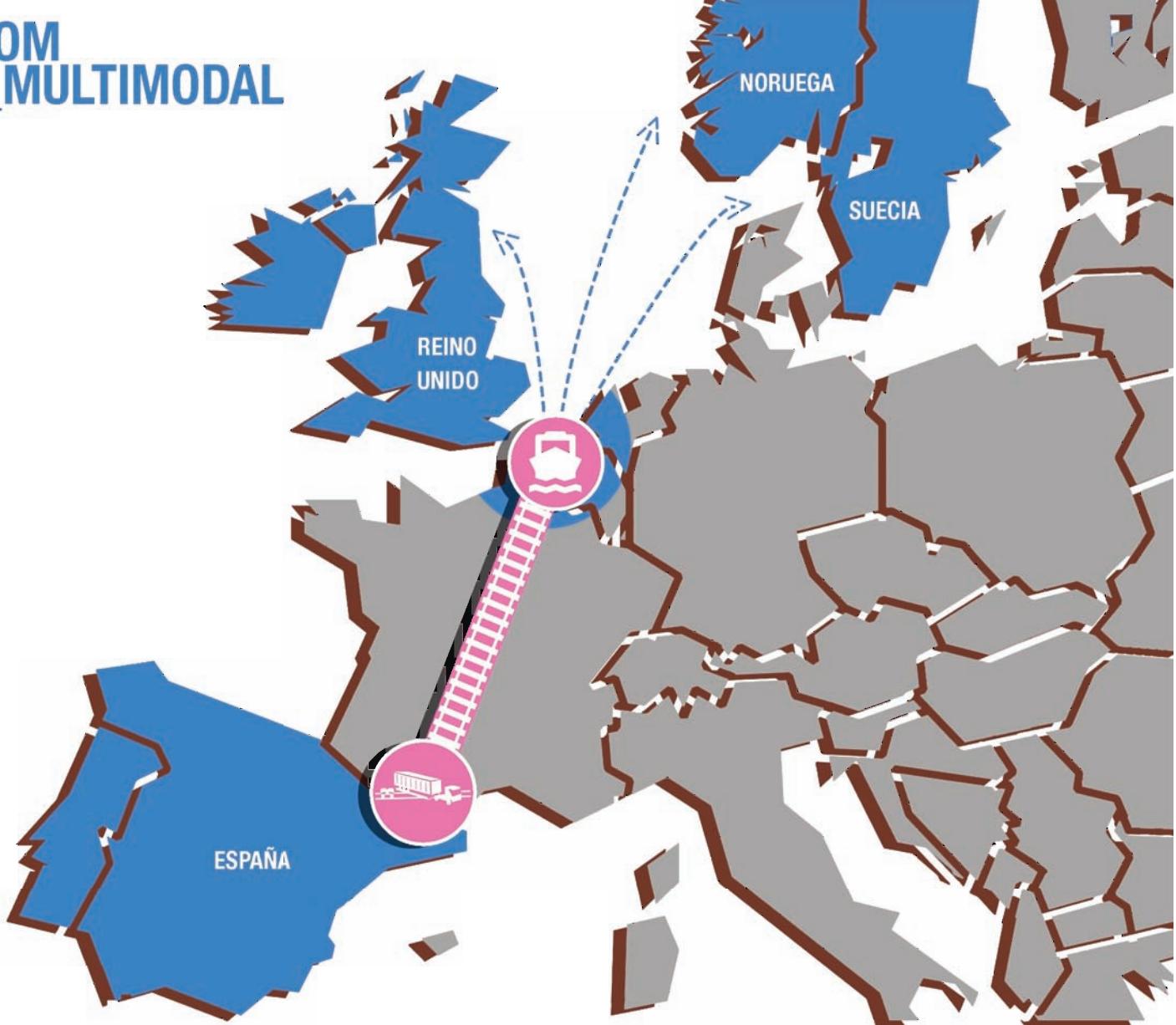
En cualquier caso, la mayor parte de los expertos, operadores, administraciones y, en definitiva, todo el que forma parte del sector de la logística y el transporte, coinci-

click&collect, los puntos de conveniencia o las consignas automáticas, en sus múltiples variantes.

No obstante, estas **no terminan de**



Evolución trimestral del volumen de negocio del comercio electrónico y variación interanual, en millones de euros y porcentaje.



Con VIIA, Europa del Norte está a un paso.

Transportamos semirremolques en tren gracias a nuestras líneas de autopistas ferroviarias.

Ofrecemos conexiones integradas con las autopistas del mar hasta **Inglatera y Escandinavia**.

La combinación ideal para tus envíos entre **España y Europa del Norte**.



Compatible con
todo tipo de
semirremolques



Tránsito de
22 horas
por tren



Hasta 4 rotaciones
diarias / 7 días por
semana



Ahorro del 10 al 15%
respecto al transporte
por carretera



Ahorro del
90% de emisiones
de CO₂



Conexiones
integradas con
ferries

Reserva ahora en www.viia.com, contáctanos al correo sales@viia.com
o llámanos al +33 (0) 1 56 76 76 76

viia

“ Madrid y Barcelona han sido las primeras ciudades en apostar por restringir el acceso a vehículos al centro urbano o a determinadas zonas, según sus niveles de emisiones o antigüedad. ”

calar en la sociedad española de la forma en que lo han hecho en otro países europeos. Algunos expertos aseguran que **esto se debe a que, en España, los paqueteros realizan hasta un tercer intento de entrega** si las dos primeras fallan, incluso aunque la culpa sea del cliente. Esto no sucede en otros países pero, como ocurre con la gratuidad de la logística inversa, **ningún operador quiere tomar la decisión de poner fin a este privilegio**, que no supone más que aumento de pérdidas y de recursos malgastados.

Más allá de estas soluciones, que ya pueden considerarse habituales, existen **todo tipo de pruebas piloto de proyectos de lo más dispares**, que contemplan desde la entrega con drones a lugares remotos y de difícil acceso hasta la posibilidad de dejar el paquete en el maletero del automóvil de quien lo ha encargado, o de utilizar robos que van por la calle de forma autónoma hasta el domicilio de entrega.

Movilidad sostenible, ¿valor añadido o exigencia?

Otro caballo de batalla de la distribución urbana de mercancías, y especialmente del e-commerce, es la **necesidad de ser más verdes en ciudades cada vez más contaminadas**.

Lo que hasta ahora se establecía como un valor añadido o una apuesta de marca, más o menos ligada con la Responsabilidad Social Corporativa, **se convertirá próximamente en una obligación en muchas ciudades**, que exigirán que el reparto de mercancías se haga con vehículos ecológicos en áreas clave.

Madrid y Barcelona han sido las primeras en apostar por las restricciones a vehículos basadas en sus niveles de emisiones o antigüedad, pero el importante peso de estas ciudades invita a pensar que no serán pocas las que sigan su estela.

Mercado en crecimiento

En este contexto actual del mercado, la paquetería y la venta on-line están creciendo a un ritmo impensable en otros sectores de la economía.

Según los últimos **datos oficiales de la CNMC**, correspondientes al tercer trimestre de 2016, **la facturación del comercio electrónico en España creció un 16,3%** hasta alcanzar los 6.166,8 millones de euros.

Del mismo modo, de acuerdo con los últimos registros de Competencia, **el sector de mensajería y paquetería ha registrado un fuerte aumento del 20,9% en los envíos**, con un total de 336 millones de paquetes gestionados, debido en una gran medida al crecimiento del e-commerce.

En definitiva, el crecimiento que se experimenta en el sector de la paquetería se encontrará con un camino de obstáculos, pero si el sector en su conjunto es capaz de solventarlos, este mercado garantizará un aumento de la mercancía a manipular durante los próximos años, pues es evidente que **el comercio electrónico ha llegado para quedarse**. □

La mayor parte de los expertos, operadores, administraciones y, en definitiva, todo el que forma parte del sector de la logística y el transporte, coinciden en la necesidad de optimizar los procesos en la última milla



Objetivos comunes

Queremos ser partícipes de tu éxito



La red de logística y transporte más flexible y accesible



GRAL NACIONAL INTERNACIONAL TRANSPORTE LOGÍSTICA INTEGRAL
INTERNACIONAL TRANSPORTE LOGÍSTICA INTEGRAL NACIONAL INTERNACIONAL
TRANSPORTE LOGÍSTICA INTEGRAL NACIONAL INTERNACIONAL

.Transaher 
Smart Logistics

 902 270 333

www.transaher.es



Transaher, invirtiendo para crecer

La trayectoria empresarial de más de 30 años de Transaher es el mejor ejemplo de la evolución de una compañía, que ha sabido adaptarse a la evolución del mercado en estos años.

Transaher, como *operador logístico especializado en Soluciones Logísticas* y dirigida a clientes que buscan la más completa oferta de servicios de transporte y almacenaje, ha crecido en estos 30 años como Grupo.

El éxito de Transaher comienza a *fraguarse en 1.985, año de constitución de la empresa*. Treinta años después, la *red* del operador se configura como una de las *mejores y más flexibles* de toda la Península Ibérica, con más de 48 delegaciones.

Esta red se complementa con un abanico de instalaciones y almacenes que permiten *prestar servicios logísticos de máxima calidad en zonas realmente estratégicas*.

En todo este tiempo, *la apuesta por la calidad ha sido firme*, con inversiones en recursos, tecnología y capital humano,

que aportan valor añadido a la cadena de suministro.

Este aspecto se configura como el *punto central del modelo de negocio de Transaher*, aportando soluciones basadas en la calidad, que se sitúan muy próximas a las necesidades de los clientes.

El trabajo realizado en estos 30 años, está siendo reconocido con la *fidelidad de los clientes* y el interés de los nuevos que se incorporan, lo que ha permitido mantener un crecimiento continuado del 25% en los últimos tres años.

Esta experiencia acumulada, no es sino una responsabilidad para mantener una línea de trabajo seria y comprometida y abordar planes e inversiones que

hagan posible la consolidación y el aumento de este crecimiento en el futuro.

Flexibilidad y capacidad

La flexibilidad y la capacidad de enfoque sectorial de Transaher en el segmento de los operadores logísticos, ha ayudado a alcanzar un *equilibrio en la actividad a lo largo de todo el año*, lo que se convierte en una ventaja a la hora de consolidar la Red.

La flexibilidad es por tanto uno de los *puntos fuertes*, que permite una máxima adaptación a las peticiones de los clientes y que se concreta en *soluciones completas que van mucho más*

“ En Madrid está programada una nueva instalación con una superficie total construida de más de 42.000 m², en la que el operador establecerá su sede central a final de este 2017. ”

PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTI-INQUILINO PARA DISTRIBUCIÓN

en Madrid (Torrejón de Ardoz)



ProEquity le ofrece una excelente oportunidad para instalarse en una plataforma logística con certificación LEED Green Building, con unas excelentes comunicaciones y en una de las mejores ubicaciones del Corredor del Henares.

- Ubicado en el Km 22 de la A-2, junto a la Base aérea de Torrejón de Ardoz
- A tan sólo 5 minutos del aeropuerto.
- Con fachada y accesos directos a la A-2
- Módulos desde 5.000 m²
- Altura libre 12 metros
- Muelles de carga y descarga totalmente equipados en un ratio de 1/800 m²
- Solera de hormigón pulido con resistencia de 5 tn/m²
- Protección contra incendios según norma NFPA con central de alarmas, detectores, extintores, BIES, sprinklers tipo ESFR, aljibe, grupo de presión y exutorios
- Vallado perimetral y control de accesos
- Amplias playas de maniobra
- Oficinas terminadas

Obra finalizada. Disponibilidad inmediata

allá del transporte y la logística convencional.

Otro valor fundamental en Transaher es *el Factor humano*, que juega un papel determinante en el modelo de negocio, con una baja rotación en la plantilla y que tiene su reflejo en la generación de equipo y en el orgullo de pertenencia, como valores básicos en la compañía.

En todo este tiempo, se ha apostado por una política de *generación de valor mediante la creación de puestos trabajo*, apostando por personas jóvenes y preparadas pero manteniendo a la vez a los actores expertos y comprometidos, responsables que a permitido llegar hasta el momento actual, con la conjunción de la experiencia y las nuevas ideas.

Por todo ello, una de las señas de identidad en Transaher es la de transmitir la sensación de ser una *empresa "cerca y que el cliente puede tocar"*.

La actual *cartera de 3.500 clientes activos*, equilibrada y diversificada con empresas del textil, electrónica, bricolaje, alimentación o automoción entre otros, ha servido de base para lograr un *equilibrio entre un servicio generalizado*, con una *oferta de soluciones muy específicas y sectoriales*.

Balance y plan de inversiones

Durante el primer semestre *el crecimiento ha sido del 8%*, con el objetivo de

consolidar un 10% a final del ejercicio, aprovechando los meses más fuertes del año.

Actualmente, *la mayor parte de la facturación se debe a la actividad del transporte*, aunque la logística evoluciona muy positivamente y sin duda aumentará su peso en la cifra final de negocio, sustentado en un *importante plan de inversiones* y nuevos proyectos previstos para el 2018.

A este respecto, en 2016 se han

“Durante el primer semestre el crecimiento ha sido del 8%, dentro del objetivo de consolidar un 10% a final del ejercicio.”

abierto *nuevos centros propios en Tarragona y Bilbao*, estando previstas inversiones en Valencia y en *Madrid*, con una *nueva instalación con una superficie total construida de más de 42.000 m²*, ubicada en el municipio madrileño de San Fernando de Henares.

El proyecto se estructurará en dos naves contiguas, la primera destinada a *almacenamiento logístico de 26.500 m²* y una segunda instalación de *crossdocking de 16.300 m²*, en la que el operador establecerá su sede central, en un mo-

delo en el que por primera vez se sitúan una nave logística y una plataforma de crossdocking del mismo operador, lo que permitirá *potenciar el servicio same-day y home-delivery a los clientes de logística*, así como alargar significativamente las horas de corte de los pedidos de almacén, al incrementar la sinergia con el transporte.

Ambas instalaciones se construirán con especificaciones de clase A para operadores logísticos y dispondrán de certificación LEED oro. *El traslado se producirá, en una primera fase, a finales de este 2017*, desde su actual ubicación en Coslada, fecha en la que deberá estar finalizada la primera de las dos naves.

El Grupo se encuentra actualmente inmerso en un proceso de *modernización de la imagen corporativa*, más dinámica y representativa del momento actual de la compañía y del mensaje que se quiere trasladar, de reconocimiento de marca y de la voluntad de ser aún más accesibles.

Además se ha iniciado un *plan de internacionalización*, como el establecimiento de conexiones con Francia, Italia, Alemania y Reino Unido, o la obtención en 2016 del título de Operador Económico Autorizado#. También hay *proyectos de 'overseas'* y otros muchos aspectos para continuar *consolidando la Marca Transaher* y su distinción por ser *la mejor apuesta en Logística Integral*. □

Transaher tiene actualmente una flota de más de 850 vehículos, entre autónomos y flota propia (más de 200).





Move by quality

1967



1980



1999



2004



2010



2015



2017



Fundación
compañía

Consolidación
red nacional

Inicio de
rutas a
Portugal

Expansión
Internacional

Operador
integral global.
Servicios
marítimo, aéreo y
marítimo-aéreo.

Actualización de
la imagen de
marca. De
Transabell a TSB

Nuevas
instalaciones de
Castellbisbal
(BCN)



Transporte y logística de paquetería industrial

www.tsbtrans.com

VIAL

una oferta flexible, única y extensa



Nexo de unión del norte de España con Europa

El proyecto inició su andadura en 2014 con la vocación de aglutinar todas las infraestructuras especializadas, para convertir Álava en el eslabón mas importante de la cadena logística en Europa.

El Proyecto VIAL -Vitoria Álava **solución logística**, el “espacio logístico más importante del norte de España” que cuenta con una ubicación estratégica privilegiada, es la **marca que aglutina todas las infraestructuras especializadas**, polígonos industriales para usos logísticos de Álava y empresas nacionales y multacionales que operan en la zona para ser el nexo de unión clave del transporte logístico del norte de España con Europa.

El proyecto cuenta con el respaldo del gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Cámara de Comercio e Industria de Álava.

VIAL es en definitiva, **la gran oferta logística del País Vasco**. Esta marca nace bajo el impulso de las instituciones vascas, con el objetivo de reforzar el potencial logístico existente desde hace años para convertirlo en el referente logístico del norte de España y un **enclave de primer nivel en el mapa logístico de Europa**.

En punta de lanza

Se trata de una **oferta 'flexible'**, adecuada a las necesidades de espacio, con grandes y pequeñas superficies, fachadas- escaparate, etc. y adecuada a las necesidades de ubicación, junto a un **aeropuerto de carga como el de Foronda, el cuarto aeropuerto carguero de España**, junto a una terminal de ferrocarril de mercancías, un puerto seco, y centros para transportistas, en polígonos de gran actividad industrial.

La oferta **se adecúa además, a las necesidades de cada actividad**, con espacios específicos para la intermodalidad, para el almacenamiento, el transbordo, la distribución y cada uno de los procesos de la cadena logística.

VIAL es una **oferta 'única'**, en un en-

clave privilegiado del suroeste de Europa. Con un **gran potencial de generación de carga** en el entorno más cercano, al asentarse en la concentración de empresas industriales más importante del norte de España, entre las que se encuentran importantes multinacionales y con una gran oferta intermodal que abarca todos los modos del transporte.

En definitiva, se trata de una **oferta 'extensa'**, con una gran disponibilidad de suelo que permite la expansión tanto de las infraestructuras logísticas como de los polígonos industriales, a precios competitivos.

En resumen, una apuesta clara y palpable de las diferentes instituciones que promueven VIAL para el **desarrollo de un gran nodo logístico de primer nivel europeo**. □

“ VIAL es una oferta 'única', en un enclave privilegiado del suroeste de Europa, con un gran potencial de generación de carga en el entorno más cercano. ”

TSB cumple 50 años



Madrid, con una nueva nave de 40.000 m² que entrará en servicio para finales de 2017 y Valencia a lo largo de 2018, se sumarán a las inauguraciones de Tarragona, Sevilla, Zaragoza y la más reciente de Barcelona.

Lempresa de transporte, logística y paquetería industrial **TSB ha cerrado 2016 con un aumento en su facturación del 8%**, alcanzando los 150 millones de euros. El operador, ha experimentado un crecimiento sostenido desde 2010.

En este contexto, TSB continúa con su **plan de ampliación y mejora de su actual red integrada por 52 instalaciones** logísticas. Tras el inicio de actividad, a finales de 2016, en sus **nuevas instalaciones de Castellbisbal, en Barcelona**, después de las obras de adecuación y modernización de la infraestructura para su adaptación a las necesidades del operador, **les llega el turno a Madrid y a Valencia**.

Inversión de 25 millones de euros

En total, entre 2015 y 2018, TSB destinará un total de **25 millones de euros a la ampliación de su red**.

Estas operaciones se inscriben en la estrategia que ha ido desarrollando en los últimos años para fortalecer su presencia en la península con la **ampliación**

o puesta en marcha de nuevos almacenes en ciudades como Sevilla, Zaragoza, Málaga o Tarragona.

El operador ha adquirido unos terrenos de **52.000 m² en el municipio madrileño de San Fernando de Henares**, donde ha comenzado a construir una **nueva pla-**

“En total, entre 2015 y 2018, TSB destinará un total de 25 millones de euros a la ampliación de su red.”

taforma que se sumará a la de 14.000 m² que ya posee en la localidad madrileña de Camarma de Esteruelas.

Está previsto que esta nueva instalación, en la que la compañía invertirá 15 millones de euros, entre **en funcionamiento en 2018**.

A continuación y ya para 2018, está prevista la **ampliación de la base de Valencia**, para lo que se ha reservado una parcela de **13.000 m² en Ribarroja del**

Turia, la localización logística por excelencia en la Comunidad Valenciana. Las obras de construcción comenzarán en 2018 y supondrán, cuando entren en servicio, un **desahogo importante para la operativa diaria**, que se efectúa en una nave de 4.000 m², que también se ubica en Ribarroja.

Estas operaciones contribuirán a que TSB cumpla con sus objetivos de crecimiento, que se estiman en un 10% para este año y en un porcentaje similar para 2018.

50 aniversario

Se da la circunstancia de que en 2017, TSB, antes Transabadell, cumplirá **50 años de actividad**, lo que supone un motivo de satisfacción para una empresa que ha sabido evolucionar en estos cincuenta años, basados en una apuesta del grupo por un servicio de alta calidad y la mejora continua, en línea con su gestión guiada por el **modelo de excelencia y calidad EFQM** y los estándares de calidad internos. □



Recuperación y consolidación del sector inmologístico

Promotores e inquilinos han recuperado la confianza para invertir motivados por el crecimiento del consumo del país, devolviendo al mercado el desarrollo de naves bajo demanda y las promociones a riesgo.

El mercado inmologístico vive actualmente una **época dorada**. La mejora de la economía que se viene experimentando durante los dos últimos años está motivando un **crecimiento del consumo**, sobre todo en las compras on-line, que necesita de un progresivo **aumento de las infraestructuras** destinadas a consolidar y almacenar las mercancías.

La **recuperación de la economía española** ha traído consigo un escenario en el que cada uno de los actores que participan en este mercado se ven beneficiados. Los inversores y promotores inmobiliarios

encuentran en **los activos logísticos una mayor rentabilidad que en otros segmentos**, lo que les motiva a lanzar promociones a riesgo, que no habían tenido cabida en España durante los años de crisis.

Al reactivarse el **desarrollo de superficie logística**, tanto las compañías como los operadores disponen de una **mayor oferta de activos donde elegir** y, si no encuentran el adecuado, también observa-

rán una mayor predisposición por parte de los promotores para construir naves bajo demanda.

A su vez, el interés de los operadores logísticos aumenta la **confianza de los dueños del suelo y las constructoras** para levantar nuevas naves a riesgo. En este caso, la pescadilla que se muerde la cola representa un círculo virtuoso para el mercado.

“ Los 230 millones de euros de inversión en IT de 2017 en el mercado inmologístico representa un incremento del 70,4% respecto al mismo período del 2016. ”



Un mercado de récord

Por tanto, no es de extrañar que el sector inmobiliario **mantenga en 2017 las cifras récord que cosechó en 2016**. El volumen de inversión en el mercado inmobiliario **en el primer trimestre de 2017 ha alcanzado los 230 millones de euros**, lo que representa un incremento del 70,4% respecto al mismo período del 2016, según el *1Q Monitor Mercado Logístico de Madrid y Barcelona* de Aguirre Newman.

En **los tres primeros meses de 2017**, la contratación de espacios logísticos en los mercados de **Madrid y Barcelona** ha alcanzado los **251.866 m² en 29 operaciones**. En Madrid, la demanda de espacios logísticos ha superado los 127.700 m², lo que supone **alcanzar, en el primer trimestre del año, el 31,5% de la contratación total de 2016**.

Por su parte, en **Barcelona**, la contratación de espacios logísticos durante el primer trimestre ha superado los 124.160

“ Los dos sectores que están impulsando el desarrollo y la contratación de suelo logístico en los últimos meses son, sin duda, el e-commerce y la alimentación.”

m², lo que representa un incremento del 40% sobre el mismo período de 2016.

Los buenos resultados del primer trimestre de 2017 mejoran un 2016 que fue espectacular, en el que la inversión inmobiliaria ascendió a los 819 millones de euros para duplicar a la de 2015, cifrada en 434 millones de euros. Según los datos de JLL, **se trata del mejor registro de los últimos diez años**.

Reactivado por el e-commerce y la alimentación

Si hay **dos sectores que están impulsando el desarrollo y la contratación de**

¿LE GUSTARÍA OPERAR DESDE EL SUROESTE DE EUROPA?



ENCLAVE PRIVILEGIADO

- **A medio camino** entre el centro de Europa y el norte de África.
- **En un paso obligado** de la Red Prioritaria Transeuropea del transporte terrestre: París-Madrid-Lisboa.
- **Acceso diario** a un mercado de 18 millones de empresas y 136 millones de consumidores.



El eslabón clave de la cadena logística del suroeste de Europa

 **BASQUE COUNTRY** LOGISTICS

“ Merlin Properties se ha marcado para los próximos años el ambicioso objetivo de duplicar su stock logístico y alcanzar los 3.000.000 m² en activos de este segmento.”

suelo logístico en los últimos meses son, sin duda, el e-commerce y la alimentación. Las principales actuaciones de este 2017 han sido encargadas por las cadenas de supermercados: *Lidl sigue ampliando su gran plataforma de Alcalá de Henares* y proyecta levantar en Barcelona una del mismo tamaño; *Carrefour ha inaugurado* recientemente su nueva plataforma de frío en la *Zona de Actividades Logísticas del puerto de Barcelona*; el *Grupo Miquel Alimentació ha alquilado 21.000 m² en la plataforma logística Casablanca*, en el municipio madrileño de Torrejón de Ardoz, donde ya está instalada Calidad Pascual; *Mercadona iniciará en 2017 la construcción de su nueva plataforma logística en la Comunidad Valenciana*; y un largo etcétera que promete extenderse aún más en los próximos meses.

En lo que respecta al **comercio electrónico**, *Amazon* ha dado un golpe en la

mesa en los últimos años en lo que a instalaciones logísticas se refiere, con **dos grandes centros en Madrid y Barcelona**, este último aún en construcción, a los que **se sumarán nuevas ubicaciones que tan solo están pendientes de firma**. Pero no sólo los etailers amplían su capacidad para satisfacer un mercado que crece a doble dígito, también han de hacerlo **los operadores** que se encargan de la logística asociada a las compras on-line. *Correos Express*, con la puesta en marcha de pequeños almacenes desplegados por todo el territorio español, o la **nueva instalación para Transaher** con una superficie total construida de más de 42.000 m², ubicada en el municipio madrileño de San Fernando de Henares, son sólo algunos ejemplos.

Los activos más rentables para las sociimis



Los activos logísticos se establecen como los más rentables en la cartera inmobiliaria de las tres grandes sociimis españolas: *Merlin Properties, Axiare Patrimonio y Lar España*, tal y como re-



flejan las cuentas anuales de 2016 de estas compañías.

El **beneficio del activo sobre la inversión** realizada en el mismo, conocido como 'yield', **ronda el 7% para los inmuebles logísticos** en las carteras de los tres grupos, por encima del resto de activos inmobiliarios en los que estas compañías invierten.

El portfolio logístico genera **el 7,3% de las rentas brutas de Merlin Properties**, pese a representar el 5,9% de su cartera. En la misma línea, la cartera inmobiliaria de **Lar España, el 6% del total** de sus activos, aportan el 9% de los ingresos de la socimi. En el caso de **Axiare, el 'yield' bruto de sus propiedades logísticas** se sitúa **en el 8,5%**.

En este escenario, no es de extrañar que las socimis apuesten por este mercado. **Merlin Properties** se ha marcado para los próximos años el ambicioso objetivo de duplicar su stock logístico y **alcanzar los 3.000.000 m² en activos de este segmento**. Por su parte, **Lar España ha adquirido a principios de año 200.000 m²** de suelo en el polígono valenciano Ciudad Circuito de Cheste, para desarrollar distintas plataformas logísticas con una superficie alquilable en su conjunto de 122.000 m².

Fondos y promotores muy activos

Pero no sólo las socimis mantienen vivo el mercado, **fondos de inversión como P3 Logistic Parks y Segro** y promotores como **Prologis o Inversiones Montepino** se mantienen muy activos este año.

Segro ha ampliado su parque logístico del municipio barcelonés de Martorelles, mientras que **P3 Logistics Parks** se ha fijado como objetivo **ampliar en 2017 su cartera española hasta los 500.000 m²**.

En lo que respecta a los **promotores**, los primeros meses de 2017 han sido claves para **Prologis, que ha colocado la primera piedra en su plataforma logística de San Fernando de Henares**, apenas unas semanas después de inaugurar una plataforma construida a riesgo en Valen-

“ El beneficio del activo sobre la inversión realizada en el mismo, conocido como ‘yield’, ronda el 7% para los inmuebles logísticos en las carteras de las tres principales socimis, por encima del resto de sus activos inmobiliarios. ”

cia. Además, colocará próximamente la primera piedra en una **nueva plataforma en Barcelona**. Por su parte, **Inversiones Montepino**, que devolvió la confianza al mercado inmobiliario con **las primeras promociones a riesgo en años**, sigue trabajando en nuevos desarrollos como el de Nacex.

En este contexto, las sociedades gestoras de importantes infraestructuras también quieren reactivar el mercado. El mejor ejemplo es **Cilsa, que invertirá hasta 200 millones de euros en los próximos cuatro años** para la construcción de hasta 450.000 m² de naves de primera calidad en la ZAL de Barcelona. □



**BNP PARIBAS
REAL ESTATE**

Nueva **web** de venta y alquiler de naves logísticas
navesylogistica.es

VISÍTALA!

ESPECIAL SIL 2017

GETAFE GAVILANES PARK



• SUP. DISPONIBLE: **29.540 m²**
• MÓDULOS DESDE: **2.387 m²**
(FECHA DE ENTREGA: PRIMER TRIMESTRE DE 2018)

ABRERA ABRERA PARK



• SUP. DISPONIBLE: **49.471 m²**
• MÓDULOS DESDE: **5.276 m²**
(FECHA DE ENTREGA: PRIMER SEMESTRE DE 2018)

PROMOCIÓN

TRANSACCIÓN

CONSULTORÍA

VALORACIÓN

PROPERTY MANAGEMENT

INVESTMENT MANAGEMENT

Madrid

C/ Génova, 17 • 28004 Madrid
Tel.: +34 914 549 684

Barcelona

Av./ Diagonal, 662-664 • 08034 Barcelona
Tel.: +34 933 012 010



www.realestate.bnpparibas.es



Proequity, en punta de lanza del mercado inmologístico

En un año como 2017, en que todo apunta a nuevo récord en actividad inversora en el ámbito inmobiliario, la consultora Proequity participa en la actualidad en la comercialización de varios proyectos inmologísticos.

Proyequity, que *cumple ahora 10 años* desde su llegada al mercado español en 2007, se ha reivindicado como uno de los asesores inmobiliarios más activos en el mercado logístico, en el que son auténticos especialistas.

La consultora ha estado *presente en las primeras operaciones a riesgo* que se han realizado en España en los últimos años, acompañando a Inversiones Montepino en la que supuso la primera promoción a riesgo realizada en Madrid en los últimos años, la '*Plataforma Logística Casablanca*' de Torrejón de Ardoz, propiedad del fondo británico Rockspring.

Esta instalación cuenta desde hace pocas semanas *con el grupo Miquel Alimentació como nuevo inquilino*, tras haber alquilado el módulo B completo de la plataforma, con una superficie de prácticamente 21.000 m². Tras esta operación, quedan ahora *disponibles en Casablanca un total de tres módulos*, con una superficie total de 15.000 m².

Situada en el principal núcleo de las

operaciones logísticas y de distribución de Madrid, a 20 km de la capital y a 10 km del aeropuerto de Barajas, *fue el primer parque logístico en España en conseguir la certificación LEED Green Building*.

Consultora y promotor volvieron a trabajar juntos en Guadalajara, en este caso *en la plataforma logística 'Montepino SI 20'* de Cabanillas del Campo, que de la mano de Merlin Properties, se acaba de inaugurar recientemente y que con una superficie construida de 202.600 m² ha supuesto *el mayor desarrollo logístico en España desde 2007*.

Con el foco en Getafe

También en la zona centro, en esta ocasión *en el sur de Madrid, en la localidad de Getafe*, la consultora inmobiliaria

ha sido la encargada de comercializar en exclusiva la nueva plataforma logística en el polígono '*Puerta Mayor-Los Gavilanes*', que a falta de la firma del contrato, ya está adjudicada en su totalidad.

Recientemente se ha añadido a la cartera de Proequity, la antigua nave de *Transportes Buytrago*, localizada también en Getafe. Una instalación para cross-docking con una superficie total construida de 16.905 m², que cuenta con un parking subterráneo de 1.637 m².

En definitiva, para Proequity, todas estas actuaciones se traducen en *una oferta con un amplio portfolio de naves logísticas* de distintos usos y tamaños ubicadas en el centro de España, dirigido a los distintos clientes que participan en el negocio logístico, con el activo que mejor se aadecue a sus necesidades. □

“ La plataforma logística 'Montepino SI 20' de Cabanillas del Campo, con una superficie construida de 202.600 m² ha supuesto el mayor desarrollo logístico en España desde 2007. ”

NUEVO STRALIS NP

TCO₂ CHAMPION

UN REVOLUCIONARIO **VEHÍCULO PROPULSADO POR GAS NATURAL**,
PARA EL TRANSPORTE **SOSTENIBLE DE LARGA DISTANCIA**



CADENA CINEMÁTICA COMPLETAMENTE NUEVA

El motor más potente del mercado con 400 CV y 1.700 Nm
Camión certificado Piek
Para entregas silenciosas
Cambio automatizado de 12 velocidades con función EcoRoll
Neumáticos eco "Triple A" Michelin

TCO MEJORADO

Hasta un 40% menos de combustible con respecto al diésel
Intervalos de mantenimiento cada 75.000 km
TCO₂ LIVE: Una nueva gama de servicios para los dueños de flotas

MISIONES DE LARGA DISTANCIA

Más de 1.000 litros de capacidad de LNG
Autonomía máxima de hasta 1.500 km

CONFORT Y SEGURIDAD EXCEPCIONALES

Cabina Hi Way: La más grande disponible para vehículos de gas
Adaptive Cruise Control
Seguridad durante las operaciones de repostaje

NUEVO STRALIS NP: EL MEJOR VEHÍCULO DE GAS DE SU CATEGORÍA PARA MISIONES DE LARGA DISTANCIA Y EMISIONES ULTRA BAJAS.

Descubre el NUEVO STRALIS NP, el revolucionario vehículo propulsado por gas natural para misiones de largo recorrido. Además de unas emisiones de CO₂ sumamente reducidas, tras renovar por completo motor, cabina, caja de cambios y depósitos de CNG y LNG, podrá ahorrar hasta un 40% de combustible, con la mínima contaminación atmosférica y el máximo confort en las misiones de largo recorrido. El STRALIS NP es el campeón natural en TCO₂.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible



El nuevo ciclo de la logística en España

En menos de una década, el comercio electrónico ha pasado de ser una actividad novedosa para los consumidores, para convertirse en un hábito más de consumo que, además, promete seguir creciendo y revolucionando la manera de entender la logística.

El principal impulsor de la actividad económica y su consecuente recuperación fue, y sigue siendo, *la demanda privada* que se está apoyando en el consumo de los hogares.

El sector logístico es una pieza fundamental de la economía en sus dos vertientes, transporte y almacenaje, y es en la parte del almacenaje donde conecta directamente con el sector inmobiliario.

Los tres mercados logísticos más importantes en España son Madrid, Barcelona y Valencia, y en los siguientes apartados vamos a analizar sus comportamientos en los últimos años y también las tendencias, así como el impacto del comercio electrónico como dinamizador del sector.

Zona centro

En el mercado de **Madrid el proceso de recuperación comenzó en 2015** con una contratación de espacios logísticos de casi 400.000m², un 44% más que en 2014. A lo largo de 2016 la actividad en el sector se fue consolidando y se contrató casi la misma superficie: 402.100 m². Este escenario **contrasta con la época 2008-2014** donde la contratación logística apenas conseguía llegar a una media de 285.000 m².

En lo que va de año se han firmado con-

tratos por un total de 130.255 m² de naves logísticas, lo que supone un **incremento del 38% sobre la media de los ocho últimos trimestres** 94.000 m², es decir 2015 y 2016.

Corredor de Henares (eje A-2) y el **Corredor Sur** (eje A-4 y A-42) concentran la mayor parte de la ocupación logística. Esta absorción de superficies disponibles ha hecho posible que **la tasa de disponibilidad se sitúe ahora mismo en el 6%**. La buena actividad del mercado logístico mantiene la tendencia de incremento suave de los precios de alquiler.

“En lo que va de año, se han contratado en Madrid un total de 130.255 m², que supone un incremento del 38% sobre la media de los últimos ocho trimestres.”

Cataluña

El nuevo ciclo de la logística tuvo un impacto muy similar en el mercado de Cataluña. Después de una actividad moderada durante los años 2008-2014, donde la media anual de contratación de naves fue de 313.000 m², **2015 supuso un cambio en la tendencia y cerró con una contratación de 553.000 m².**

El año siguiente, **en 2016, la actividad se intensificó** alcanzándose un record de contratación con 607.000 m². Los tres prime-

2016 la contratación de superficie logística fue de 100.540 m². La cifra podría haber sido mayor, pero **debido a la falta de producto, no se pudieron materializar todas las demandas**. Durante el primer trimestre de 2017 se contrataron 45.000 m² de espacios logísticos y la mayoría de las demandas requerían disponibilidad inmediata, es decir, naves construidas.

En estos momentos hay peticiones de plataformas logísticas de superficies superiores a 30.000 m² por necesidad de agrupación de inmuebles. La superficie

2012.

Este tipo de comercio tiene un **impacto directo en el inmobiliario logístico** porque requiere una cierta tipología de naves para el desarrollo de su actividad y almacenamiento de las mercancías. Las naves y la distancia a la que se sitúan del núcleo de la ciudad, junto con la facilidad de acceso al mismo, son factores importantes para agilizar los tiempos de entrega. Este sector sigue en auge y **necesita más espacios logísticos**, pero el producto que se demanda es muy limitado en el mercado: **grandes plataformas de más de 25.000 m².**

Las **perspectivas** en el sector logístico son **optimistas**. Ante la escasez de producto ha vuelto también la actividad constructora, primero mediante desarrollos **"llave en mano"** y después hemos visto cómo **se iban multiplicando los proyectos especulativos** en las tres ciudades.

Se espera que la salida al mercado de nuevas promociones impulse las cifras de contratación hacia finales de 2017 y principios de 2018. El comercio electrónico continuará siendo un dinamizador del mercado y moldeará la demanda futura. En cuanto a **los precios de los alquileres, mantendrán el tono positivo.** □

Jean Bernard Gaudín
Director Industrial y Logística
BNP Paribas Real Estate

“ El e-commerce sigue en auge y necesita más espacios logísticos, pero el producto que se demanda son grandes plataformas de más de 25.000 m², de lo que hay escasez en el mercado.”

ros meses de 2017 sumaron una superficie de 125.000 m². Si volvemos a hacer la misma comparación con **los últimos ocho trimestres, la media es de 130.000 m²**, es decir, se sitúa casi en el mismo nivel.

La **contratación** se ha ubicado **en las zonas más alejadas del núcleo de Barcelona**. La tasa de disponibilidad se ha reducido hasta el 4%. Los precios de los alquileres mantienen la tendencia de ligero incremento desde que se inició la recuperación del sector.

Valencia

El mercado logístico de Valencia empezó pronto su recuperación y ahora mismo se encuentra en una **fase de consolidación**. En

disponible se ha ido reduciendo hasta una tasa actual del 5,7%.

El e-commerce como dinamizador del mercado

El mundo tecnológico en el que vivimos hace que **el comercio electrónico se convierta en un canal habitual para comprar**. El volumen de ventas del e-commerce viene creciendo a una tasa media anual del 25% desde 2009. Llama la atención que **este sector no ha visto caer su actividad durante los peores años de la crisis económica**. Sin embargo, si se analiza el comportamiento del índice del comercio minorista, se observa una caída en el consumo durante los años 2008-2009 y 2010-





El transporte por carretera frente a los retos de la política europea

El 'Paquete Europeo de la Carretera' y el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres cambiarán las reglas de juego en un sector en el que el crecimiento de la mercancías transportada llama al optimismo.

El transporte por carretera llega al ecuador de 2017 viviendo un *momento clave* para su futuro, tanto en España como en toda Europa. En sólo una semana, la última de mayo, los transportistas han recibido los *primeros detalles del 'Paquete Comunitario de la Carretera'*, el conjunto de normas con el que la Comisión Europea propone un cambio radical y sin precedentes en el sector, *y el borrador del ROTT*, el esperado Reglamento que ha de regular la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre aprobada en 2013.

En Europa, las nuevas normas proyectadas por la CE están llamadas a *normalizar, regular o liberalizar, depende de*

quien haga la lectura, los aspectos que han generado más controversia en los últimos dos años en el transporte internacional: *euromiñeta, salario mínimo a conductores extranjeros, descanso en cabina, cabotaje* y, en definitiva, las medidas puestas en marcha por distintas administraciones *para combatir con lo que se ha denominado el 'dumping social'*: la deslocalización de empresas a Europa del Este sin otra finalidad que la de aprovecharse de los menores costes

laborales de estos países.

En España, el Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre también marcará un antes y un después en el sector. De acuerdo con el borrador trasladado por Fomento a las asociaciones de transportistas, el texto desarrolla los nuevos criterios para el cumplimiento de los requisitos de *establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional*.

“ El borrador del ROTT desarrolla los nuevos criterios para el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional. ”



El 'Paquete Comunitario de la Carretera'

La Comisión Europea ha presentado recientemente, ante el Parlamento Europeo, *los primeros apuntes del tan esperado 'Paquete Comunitario de la Carretera'*, que promete no dejar indiferente a nadie. La propuesta europea *abre la puerta al salario mínimo y a la prohibición del descanso semanal en cabina*, propone una mayor regulación para los vehículos de menos de 3,5 toneladas y cambia las reglas del cabotaje y de la 'eu-

roviñeta', que deberá estar basada en la distancia recorrida por los vehículos bajo el principio del "pago por uso" de la infraestructura.

En lo que respecta al tan debatido *salario mínimo a conductores extranjeros*, las obligaciones relativas a este no serán de aplicación cuando el conductor se desplace *un máximo de días al mes, que según la propuesta de la Comisión será de tres días*. Además, cada país podrá decidir si lo aplica o no y, en cualquier caso, Europa aspira a *reglas equivalentes y proporcionadas* que no pongan en jaque la libre circulación de mercancías en el mercado único.

También *se modificará el cabotaje*. Las tres operaciones en una semana permitidas actualmente *se eliminarán, reduciéndose el periodo de cabotaje a cinco días sin límite de operaciones*. El organismo europeo fundamenta esta decisión en el hecho de que las autoridades encuentran dificultades para controlar que esta actividad se realiza cumpliendo con la legalidad. Por el contrario, con los *nuevos tacógrafos digitales*, sería relativamente fácil conocer si el vehículo ha pasado más de cinco días en un país donde no ha sido matriculado.

La 'euroviñeta' será opcional

Tras varios meses de incertidumbre sobre si Europa propondría una 'eurovi-

ñeta' obligatoria para todos los países miembros, la comisaria europea de Transporte, Violeta Bulc, ha aclarado desde Estrasburgo que su implantación por parte de cada país esta seguirá siendo opcional, como hasta la fecha. Los países que decidan implantarla deberán estandarizar sus normas a nivel comunitario. Dicho estándar contempla *eliminar las viñetas actuales y establecer peajes basados en la distancia recorrida por el vehículo*, lo que concuerda mucho más con la tan reiterada estrategia del "pago por uso" en las carreteras. Del mismo modo, *bajo el principio de "quien contamina paga"*, Europa propone gravar en mayor medida a los vehículos contaminantes en estos peajes y *bonificar a los sostenibles*.

Por otro lado, para *luchar contra el dumping social*, Bruselas también consi-

“ La 'euroviñeta' deberá estar basada en la distancia recorrida por los vehículos bajo el principio del “pago por uso” de la infraestructura. ”

dera necesario regular normas en torno al *“establecimiento”*. Este concepto obligará a que los vehículos estén adscritos en el país donde la empresa está establecida y *“que se demuestre que hay una actividad, tanto administrativa como*



La comisaria europea de Transporte, Violeta Bulc, ha adelantado que la implantación de la euroviñeta por parte de cada país esta seguirá siendo opcional, como hasta la fecha.

“ El borrador del ROTT desarrolla los nuevos criterios para el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional. ”

directiva”. En otras palabras, las empresas tendrán que demostrar que operan donde están establecidas.

Europa parece dispuesta a **prohibir el descanso semanal en cabina** y exigir que los conductores retornen a su domicilio al menos una vez cada tres semanas para realizar el descanso semanal. Los más críticos con esta iniciativa entienden que **se abre la posibilidad de realizar dos descansos semanales consecutivos reducidos y casi 20 días sin necesidad de un descanso de 48 horas**, lo que redundaría en peores condiciones laborales para los trabajadores, según varios eurodiputados que se hacen eco de las reclamaciones de los sindicatos del transporte.

Otra novedad destacable del Paquete es que **los titulares de los vehículos de transporte de menos de 3,5 toneladas** de MMA estarán sujetos a idénticos **requisitos de acceso** a la profesión y a la actividad que los titulares de vehículos pesados, en cuestiones como la competencia profesional, la capacidad económica, la honorabilidad, el establecimiento

y la limitación de cabotaje.

EL ROTT y la pérdida de honorabilidad

Con el objetivo de que pueda estar aprobado en el primer trimestre de 2018, **Fomento y transportistas ya han comenzado a debatir el ROTT**, cuyo primer borrador de la Administración recoge ciertos aspectos que modificarán el desarrollo diario de la actividad dentro de España.

En primer lugar, el texto establece la tan demandada **pérdida de honorabilidad** para las empresas transportistas infractoras reincidentes, una demanda tradicional del sector y una de las principales medidas de la Dirección General de Transporte Terrestre para **impedir que “infringir salga barato”**. Como ejemplo de “lo barato” que resulta infringir en España, basta señalar que transportar 43,9 toneladas, 100 kilogramos menos que las famosas 44 toneladas requeridas una y otra vez por los cargadores, se sanciona actualmente con una multa de 400 euros, al

ser considerada un infracción leve por no superar el 10% de la MMA que puede transportar el vehículo.

Ahora, el **ROTT da entrada a las infracciones tipificadas por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión**, que completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista.

No sólo la empresa puede perder la honorabilidad, **también puede hacerlo el gestor de transporte** cuando las infracciones que hayan determinado la pérdida de esta en una empresa guarden relación con el ámbito de funciones que corresponden al gestor.

En este sentido, cabe destacar que el ROTT amplía en gran medida las obligaciones recogidas en la LOTT para un gestor de transporte, elevando la figura de este en la empresa.

Fomento quiere empresas más grandes

En el Ministerio de Fomento están convencidos de que **la atomización** que caracteriza el transporte por carretera español **impacta de forma negativa** en el

Las tres operaciones permitidas ahora en el cabotaje se eliminarán, reduciéndose el periodo de cabotaje a cinco días sin límite de operaciones.



mismo, principalmente, porque le resta poder para negociar con los clientes. Por ello, **Fomento quiere empresas más grandes, y las quiere desde su constitución.**

Más allá de la **flota mínima de tres ve-**

“Se abre la posibilidad de realizar dos descansos semanales consecutivos reducidos y casi 20 días sin necesidad de un descanso de 48 horas.”

hículos, que el Ministerio espera mantener aunque tenga que lidiar con el Tribunal de Luxemburgo, el **requisito de capacidad financiera recogido en el ROTT** establece que, para otorgar la autorización de **operador de transporte de mercancías** la empresa debe acreditar que dispone, al menos, de un capital y reservas por un **importe mínimo de 90.000 euros**. Hasta la fecha, y mientras el ROTT

no entre en vigor, **la LOTT sólo exige para las empresas de transporte un capital de 9.000 euros** si dispone de un solo vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo que acompañen al primero.

Toda esta serie de nuevas regulaciones se han conocido en un momento de **crecimiento del sector**. El sector del transporte mercancías por carretera español **ha crecido por encima del 10% en el inicio de 2017**, transportando durante el primer trimestre de 2017 un total de 336,92 millones de toneladas y logrando registros desconocidos desde hace años.

Las nuevas normas propuestas por las administraciones **condicionarán el futuro del sector**, □



COMPROMETIDOS CON LA SEGURIDAD Y LA CALIDAD EN EL TRANSPORTE

- La Bolsa de Cargas líder en seguridad
- Una comunidad de 11.000 empresas de transporte fiables
- 20 años conectando transportistas seguros y cargadores solventes



ÁNGEL CASADO – NEFARINTER S.A. - ID: 108674



www.wtransnet.com
T. 93 734 97 70 | depcomercial@wtransnet.com



VIIA consolida sus proyectos de autopistas ferroviarias en Europa

El transporte multimodal aumenta la productividad ya que al subir el semirremolque al tren, en modo no acompañado, se aprovecha al máximo la flexibilidad y disponibilidad de la carretera, junto con la potencia y las economías de escala del ferrocarril.

El transporte multimodal *aumenta la productividad* ya que al subir el semirremolque al tren, en modo no acompañado, *se aprovecha al máximo la flexibilidad y disponibilidad de la carretera, junto con la potencia y las economías de escala del ferrocarril.*

En este contexto, la *opción de subir el camión al tren o al barco* para trayectos de larga distancia, superiores a 900 kilómetros, tiene muchas ventajas.

El ferrocarril es actualmente el *modo de transporte más seguro*, pues reduce el riesgo de accidentes y garantiza la máxima seguridad para el transporte de sus mercancías, incluyendo materiales peligrosos.

Además, *el transporte multimodal en*

modo no acompañado cumple con los desafíos impuestos por las nuevas regulaciones sociales europeas.

Con el fin de facilitar el acceso a la multimodalidad, *VIIA se ha focalizado en la adaptación del ferrocarril a las necesidades de la carretera*, mediante el desarrollo de autopistas ferroviarias, que permiten subir al tren cualquier tipo de semirremolque.

Las autopistas ferroviarias ofrecen una alta frecuencia para garantizar la máxima flexibilidad. Además, el acceso a la terminal

de VIIA en Le Boulou se puede realizar a cualquier hora, todos los días de la semana. El servicio directo que ofrece VIIA, permite circular todos los días del año, incluyendo fines de semana y días festivos, cuando el tráfico de camiones por carretera está prohibido en Francia.

Multimodalidad en estado puro

Desde el punto de vista de VIIA, *el modelo ha cambiado*. Las necesidades de los

“ *VIIA ha adaptado del ferrocarril a las necesidades de la carretera, mediante el desarrollo de autopistas ferroviarias, que permiten subir al tren cualquier tipo de semirremolque* **”**

cargadores y un marco regulatorio cambiante y cada vez más asfixiante para la carretera, **ha obligado a los transportistas a transformar la antes competencia entre modos, en una colaboración.**

A este respecto, VIIA ha presentado recientemente el **acuerdo alcanzado con la naviera danesa DFDS**.

De la misma forma que la autopista ferroviaria entre Le Boulou y Calais, la **VIIA Britanica**, tiene una extensión natural hasta Inglaterra, ahora **de la mano de la naviera danesa DFDS**, con la que VIIA ha firmado un acuerdo de colaboración, por el que se incorpora el **servicio regular entre el puerto de Gante con Escandinavia, Noruega y Escocia**, de forma que se amplía el ámbito de actuación del ferrocarril, con un único producto, de principio a fin, gracias a esta **colaboración multimodal**.

De esta **combinación de una autopista ferroviaria con una autopista del mar**, surge un nuevo servicio que ya está disponible, y que con una ventanilla única, que se encarga de la **gestión integrada**, ofrece un servicio desde la terminal de VIIA en Le Boulou hasta Calais y de ahí, en combinación con servicios de navieras, como P&O o DFDS, ya disponibles, se amplía a Inglaterra, Escocia, Noruega o Dinamarca.

De esta combinación de tren y barco, aún sin tratarse del 'core business' de la VIIA Británica, **este nuevo planteamiento amplía el mercado capturable** y se retroalimenta para incrementar la tasas de ocupación del servicio, que es lo verdaderamente importante para la progresión de este tipo de servicios. □



Avanzamos juntos

El Port de Barcelona pone a tu alcance la red logística y de servicios más avanzada. Porque cuenta con cerca de 100 líneas regulares que lo conectan con 300 puertos de los 5 continentes, 30 terminales de mercancías especializadas, terminales marítimas interiores repartidas por la península ibérica y el sur de Francia y conexión ferroviaria con Europa con ancho de vía internacional.

Todo esto, sumado al sello de calidad Efficiency Network o a la última ampliación para llegar a una capacidad de movimiento de 5 millones de contenedores anuales, hace del puerto un *hub* que no para de crecer y que nos hace avanzar juntos.

Port de Barcelona, el primer *hub* logístico del sur de Europa.



Port de Barcelona



El transporte de mercancías por ferrocarril ante la encrucijada

Convencer a transportistas y cargadores de los beneficios del tren se establece como el principal reto de los operadores para crecer en España.

En el cambio de paradigma que está viviendo el transporte de mercancías, en el que navieras, transportistas y operadores logísticos y ferroviarios están asumiendo que la **colaboración** es vital para la mejora de la eficiencia de la cadena de suministro, la **comodalidad** se establece, al mismo tiempo, como el **principal reto y la gran oportunidad para el transporte ferroviario** en España.

Si el sector logra convencer a los transportistas de que **apuesten por las autopistas ferroviarias para reducir costes**, y los exportadores e importadores que trasladan sus mercancías a los puertos a través del ferrocarril, es probable que crezca en los próximos años.

Pero, por el momento, lo cierto es que el ferrocarril **no termina de despegar en el panorama del transporte de mercancías español**. Su cuota sobre el transporte te-

rrestre sigue siendo ínfima, **menor del 4%**, y se ha mantenido así durante años.

De hecho, **los operadores ferroviarios privados** que han crecido en el mercado lo han hecho **a costa de restar tráficos a Renfe**, que hasta 2007 tenía el monopolio de este mercado, tal y como ha reconocido el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, hablando sobre el estado actual de la empresa pública.

En cualquier caso, parece que todas las administraciones están dispuestas a **revertir esta tendencia**. La posición de la Comisión Europea es clara: quiere trasvasar el máximo posible de las **mercancías ferrocarrizables** de la carretera al ferrocarril.

En España, la situación es algo distinta. Con la infraestructura y el quehacer logístico diario de las empresas, sumado a la **amplia oferta del sector del transporte por carretera español**, sería difícil que el transporte de mercancías por ferrocarril tenga en este país el peso que tiene en otros países como Alemania o Francia.

No obstante, tanto el Gobierno como las administraciones autonómicas siguen luchando por ello, aunque cada uno con sus armas.

Viabilidad de Renfe Mercancías

El **impulso al tráfico ferroviario que propone Fomento** se basa, principal-

“ Los operadores ferroviarios privados que han crecido en el mercado español, lo han hecho a costa de restar tráficos a Renfe, que hasta 2007 tenía el monopolio de este mercado. ”

De las 47 actuaciones que contempla el plan de inversiones aprobado por el Gobierno para la accesibilidad de los puertos españoles, un total de 34 estarán relacionadas con el ferrocarril, con una inversión total que asciende a 850,5 millones de euros.

mente, en dos estrategias: *mejorar los accesos ferroviarios a los puertos y hacer de Renfe Mercancías una empresa viable*. A estas dos iniciativas se suma, además, la intención del Gobierno de establecer *autopistas ferroviarias con Francia*, recientemente retomada.

El 'Plan Estratégico' 2017-2019 de Renfe Mercancías, presentado en abril, tiene como objetivo que la empresa pública vuelva a la *rentabilidad en un plazo de tres años*. Para ello, venderá parte de su parque de locomotoras y vagones, además de su participación en Transfesa y Semat, y *reducirá la plantilla en un 20%*. Además, Fomento mantiene la puerta abierta a la *creación de holding con Adify a la entrada de un socio industrial en la compañía*, mientras que la internacionalización del operador público se posiciona como la principal meta a alcanzar a corto plazo.

Por otro lado, el ferrocarril se llevará buena parte del *plan de inversiones* aprobado por el Gobierno para la *accesibilidad de los puertos españoles*. De las 47 actuaciones que contempla el plan, con un valor de 1.418 millones de euros, un total de 34 estarán relacionadas con el ferrocarril, con una inversión total que asciende a 850,5 millones de euros.



Por otro lado, para mejorar el *tráfico internacional de mercancías por ferrocarril*, Francia y España han relanzado la puesta en marcha de *dos autopistas ferroviarias entre ambos países*, a través de una convocatoria de manifestación de interés que supone el primer paso para conocer si es o no viable la infraestructura.

“ La propuesta de Fomento pasa por mejorar los accesos ferroviarios a los puertos y hacer de Renfe Mercancías una empresa viable. ”

Requisitos de las autonomías

La práctica totalidad de las *comunidades autónomas* españolas han exigido al Gobierno central una *mayor inversión para el ferrocarril* en sus respectivos territorios, con más énfasis en el marco del debate de los Presupuestos Generales del Estado 2017.

Extremadura apuesta por ser la plata-

forma logística del suroeste europeo, el Norte de España llama a *finalizar cuanto antes la Y Vasca* y al desarrollo de los *corredores Atlántico y Cántabro-Mediterráneo*, mientras el Levante español requiere la pronta ejecución del *Corredor Mediterráneo*. Las administraciones autonómicas de *Cataluña y Comunidad Valenciana* son posiblemente las más combativas y críticas con el Gobierno, incidiendo prácticamente cada semana en la necesidad de terminar las obras de una infraestructura que también llega a Murcia y Andalucía y que, según sus más ferreos defensores, *marcará un antes y un después en la economía española*.

Más allá del corredor ferroviario europeo, desde Andalucía se clama una y otra vez por el *condicionamiento de la línea Algeciras-Bobadilla*, ya que el deterioro de la vía excluye al principal puerto de España del mercado del engranaje ferroviario español.

En definitiva, un panorama de incertidumbre, ante la *posibilidad de revertir* una tendencia, la de la *pérdida de peso del modo ferroviario*, en el transporte de mercancías, que se antoja inevitable. □





El sector portuario ante el reto de la estiba y la competitividad en los puertos

La optimización de los puertos españoles no sólo pasa por reducir costes laborales, también han de mejorarse las conexiones a las instalaciones y adaptar el sistema portuario a la Industria 4.0.

El primer semestre de 2017 ha marcado un antes y un después en el sector portuario español. El Gobierno ha **aprobado la reforma de la estiba**, para júbilo de algunos y desazón de otros. Es evidente que el cambio en el sistema portuario no será cosa de dos días y **el proceso se presenta complicado**, con muchos flecos que empresas y sindicatos tendrán que negociar y pulir para que la paz social, actualmente en jaque, vuelva los puertos españoles. En cualquier caso, el pasado jueves 18 de mayo, **el Congreso de los Diputados dio el visto bueno al Real Decreto-ley 8/2017** por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, dando así **cumplimiento, 869 días después, a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo del 11 de diciembre de 2014**.

Ahora, los **estibadores** de todos los puer-

tos españoles **están llamados a la huelga** en la segunda semana de junio, coincidiendo con la celebración en Barcelona del Salón Internacional de Logística, para **dejar de operar en las horas impares de los días 5, 7 y 9**. El cómo se ha llegado a esta situación es clave para entender el devenir de los puertos en los próximos meses.

Las modificaciones introducidas en el

“ Los costes laborales son la principal amenaza para la competitividad de los puertos españoles. ”



Real Decreto-ley convalidado por los diputados con respecto al que se devolvió a mediados de marzo deja el **mantenimiento del empleo**, así como otros puntos bastante conflictivos, **encima de la mesa de negociación de sindicatos y empresas**, en la que Coordinadora, en representación de los trabajadores, y la patronal Anesco, por la parte empresarial, llevan la voz cantante.

Con la posibilidad de **establecer convenios colectivos por puerto** y la incorporación de la **propuesta de mediación** de Marcos Peña en la forma de un Real Decreto que aún debe ser aprobado para regular el de la reforma, **el Gobierno considera hecha su parte** y deja a empresas y sindicatos en su batalla particular. Teniendo en cuenta lo sucedido en la **reunión de las partes del 1 de junio, en las que se han roto las negociaciones**, parece difícil que puedan llegar pronto a un acuerdo.

El mantenimiento del empleo, clave

El mantenimiento del empleo de todos los estibadores es el **requisito indispensable que establecen los sindicatos** para empezar a negociar, ofreciendo como contrapartida una reducción en los salarios y **"otras medidas de flexibilización"** que mejoren la competitividad de los puertos. Tras la reunión del jueves, desde Anesco aseguraron que la subrogación planteada por la parte sindical amplía el ámbito de la garantía en el empleo a todos los trabajadores presentes y futuros y el ámbito temporal a perpetuidad, **"más allá de lo tratado**

“El Plan de Inversión de Accesibilidad Portuaria 2017-2021, prevé una inversión directa en los puertos de 514 millones y de 904 para actuaciones fuera de los mismos, con 34 actuaciones en ferrocarril y 13 en accesos viarios.”

anteriormente", indicaron desde la patronal.

Una de las principales cuestiones que podrían obstaculizar aún más el proceso sería que sindicatos y empresas establecieran como base el acuerdo que alcanzaron durante las reuniones de la comisión tripartita, sencillamente, porque este pacto nació muerto: **la pretensión de que el Estado asumiese con fondos públicos la diferencia del distinto coste laboral que supondrán los estibadores subrogados** respecto a nuevas contrataciones fue considerada por Fomento, desde el minuto uno, **contraria al "sentido común"**. El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, resumía la idea del Gobierno sobre este punto en su última comparecencia en el Congreso de los Diputados: **"Dos no pueden llegar a un acuerdo en el que pague un tercero"**, sentenció.



Flecos a pulir

Si bien la subrogación de todos los estibadores es la cuestión más importante, supone sólo uno de los muchos flecos que aún se deben abordar en torno al Real Decreto aprobado por el Gobierno.

Los estibadores consideran que aún se debe profundizar en aspectos como las obligaciones respecto al **posible nuevo acuerdo marco de todas aquellas empresas estibadoras que no pertenezcan a Anesco** o aquellas que se pudieran implantar en cual-

convenio de aplicación y régimen de cotización en esos días, etc., es otra de las cuestiones que preocupan.

En lo que respecta a los **futuros estibadores**, aún deben aclararse múltiples aspectos relacionados con la **formación**: definición; quién la imparte; quién facilita los certificados y la incorporación a las prácticas en los puertos.

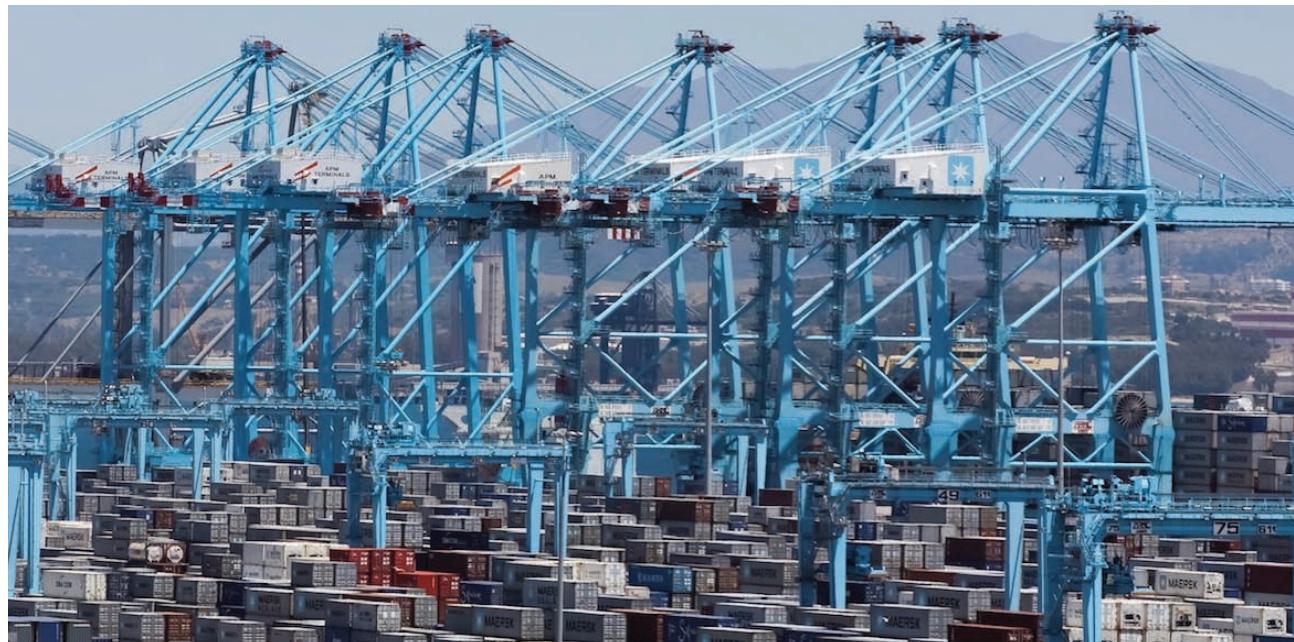
Todos estos puntos han de tratarse con una **división latente en el seno de Anesco**, que trascendió a la opinión pública cuando convocó una asamblea extraordinaria sin otro fin que el de debatir la **eliminación de**

que el mismo saliera adelante, según los estatutos de la asociación.

Más allá de la estiba

Aunque diferentes voces han repetido una y otra vez que **los costes laborales son la principal amenaza para la competitividad** de los puertos españoles, su reducción es sólo una pieza más del engranaje con el que España aspira a convertirse en la plataforma logística del Sur de Europa.

Con la posición geoestratégica privilegiada del país y una **capacidad en los puer-**



quier puerto a partir de la firma de dicho acuerdo, así como la **convivencia entre los diferentes marcos convencionales** (estatal, de puerto y de empresa) y prioridades aplicativas de unos sobre otros.

Del mismo modo, entienden que han de resolverse una serie de complicaciones derivadas de **las transformaciones de las SA-GEPs en CPEs y, por ende, su regulación sobre la ley de las ETTs**. En concreto, según indican desde los sindicatos, pueden producirse **"interferencias"** entre los marcos convencionales de estiba y las empresas de trabajo temporal, por lo que **deben aclararse la colusión y prevalencia legal de unos sobre otros**.

El estatus legal de los estibadores actuales que deban pasar a los CPEs con respecto a asuntos relativos a días de inactividad,

sus estatutos del punto que le otorga **representatividad para la negociación colectiva**. Aunque la propuesta fue rechazada, el mero hecho de tratar este punto demostró la **disparidad de opiniones que existen entre las propias empresas estibadoras**, de las que 2/3 tendrían que aprobar cualquier acuerdo en materia de negociación colectiva para

los de 1.000 millones de toneladas, que duplica las mercancías que mueven al año, en torno a 500 millones, los principales desafíos de España pasan ahora por la **connectividad de las instalaciones portuarias con el interior y el resto de Europa** y por la adaptación del sistema portuario a la **Industria 4.0**.

En lo que respecta a las **conexiones**, la apuesta de Fomento tiene nombre y apellidos: **transporte de mercancías por ferrocarril**. A principios de año, el Ministerio anunció el **Plan de Inversión de Accesibilidad Portuaria 2017-2021**, que prevé una inversión directa en los puertos de 514 millones y de 904 para actuaciones fuera de los mismos, con **34 actuaciones en ferrocarril y 13 en accesos viarios**.

Muchas de las actuaciones que recoge el

“ Al respecto de la asunción de los costes de la subrogación de los trabajadores portuarios, el presidente de Puertos del Estado opina que “dos no pueden llegar a un acuerdo en el que pague un tercero” .”

Plan están destinadas a *conectar los puertos españoles con los corredores ferroviarios de la Red Ten-T* que pasan por España, los corredores Mediterráneo y Atlántico. Fomento también debe finalizar la ejecución de los mismos, *que llega tarde en opinión de las administraciones autonómicas* integradas en las distintas líneas ferroviarias.

Reducción de tasas y descarbonización del transporte

En el Ministerio de Fomento están convencidos de que *la revolución 4.0, basada en la digitalización y la descarbonización, es el principal reto* para los puertos del futuro. En un futuro inmediato, las pautas actuales del transporte marítimo y las condiciones operacionales en los puertos se modificarán, debido al *control de emisiones de los buques a partir de 2018*, las presiones regulatorias sobre emisión de óxidos de azufre, de NOx y de partículas en el aire, y la *presión social en la interfase puerto-*

ciudad.

Todo apunta que los puertos europeos que quieran competir en este mercado deberán favorecer el *desarrollo de soluciones sostenibles*. Esto pasa por la adaptación de las terminales a las nuevas formas de movilidad y la reducción de las tasas a los bu-

también consideran necesario *reducir las tasas a las mercancías y en particular, eliminar la T3*, que en otros países europeos no existe.

No obstante, al haber importantes diferencias en los tráficos, con puertos que mueven 100 millones de toneladas y otros

“ La revolución 4.0, basada en la digitalización y la descarbonización, es el principal reto para los puertos del futuro. ”

ques más ecológicos.

La Administración apuesta por posibilitar las infraestructuras y modificaciones regulatorias necesarias que permitan el *avituallamiento de buques con combustibles alternativos* en condiciones de mercado, y en nuevas *bonificaciones asociadas a la reducción de emisiones* por encima de los límites actualmente establecidos, así como al desarrollo de incentivos económico-fiscales a la demanda.

Regulaciones o cuestiones ecológicas a un lado, en el seno de Puertos del Estado

que mueven apenas un millón, consideran que no se pueden hacer rebajas generalizadas en las tasas de mercancías porque podrían descompensar los marcos de autosuficiencia financiera.

En cualquier caso, el sistema portuario español, que todo hace indicar, con el permiso de los estibadores, que en este 2017 volverá a superar la barrera de los 1.000 millones de toneladas, se enfrenta a un *momento crucial para decidir su evolución* en el seno de una *economía globalizada como nunca lo había sido hasta ahora.* □

SAQUE PARTIDO A LAS INMEJORABLES SOLUCIONES PARA LA LOGÍSTICA



- Una amplia gama de robustos equipos de manutención, a la medida de las necesidades de su aplicación.
- Implementación de soluciones integrales para la cadena de suministro, utilizando tecnología de última generación.
- Sistema de gestión de almacén y de flotas...
- Terminales portátiles, escáneres, equipos embarcados, redes inalámbricas, impresión...

PARA DESCUBRIR LAS ÚLTIMAS INNOVACIONES LOGÍSTICAS, CONTACTE CON ALFALAND O VISITE NUESTRA WEB:

ALQUILA O COMPRAS CUALQUIERA DE NUESTROS PRODUCTOS. TÚ DECIDES

www.alfaland.es

Tel: 607 405 952

E-mail: info@alfaland.es



Generamos información relevante

¡Sea inteligente y manténgase informado!



*Suscríbase gratis a nuestros boletines
diarios de lunes a viernes*

www.cadenadesuministro.es

Avda. de Machupichu 19, of. 209 - 28043 Madrid
tel.: 917 161 938 - info@cadenadesuministro.es