

SEPTIEMBRE 2019

el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



CONGRESO FETEIA / PULP & PAPER INDUSTRY TRANSPORT SYMPOSIUM / AGRIVRAC

2

11M

8

6

4

2

10M

6

XI CONGRESO FETEIA EN CANAL

El Congreso FETEIA se celebra en Gijón con el título: "Transitarios 5.0: Personas al servicio de Personas"

8

LA ASTURIAS LOGÍSTICA

Adrián Barbón, presidente del Principado de Asturias, destaca el Congreso FETEIA como una oportunidad para conocer la propuesta logística de su comunidad

10

LA CONECTIVIDAD PASA POR LOS NEXOS DIGITALES

Ana González, alcaldesa de Gijón, destaca las conexiones digitales como clave de estos tiempos

12

TRANSITARIOS 5.0

Entic Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, manifiesta que los transitarios 5.0 deben estar al servicio de las personas

14

LA REVOLUCIÓN 5.0

La revolución 5.0 pone la tecnología al servicio de la sociedad

18

EL CORREDOR ATLÁNTICO

El Corredor Atlántico llevará a Asturias hasta las puertas de Europa

30

LANDTRANS, OPERADOR NEUTRAL

Landtrans, operador de confianza con almacenes en primera línea del puerto de Barcelona

34

150 ANIVERSARIO DEL PUERTO DE BARCELONA

El puerto de Barcelona comparte su 150 aniversario con la comunidad portuaria y la ciudadanía

38

NADAL FORWARDING, 40 AÑOS AYUDANDO A LAS EMPRESAS MEDIANTE SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

Nadal Forwarding ultima una nave para productos químicos y peligrosos

43

PULP & PAPER INDUSTRY TRANSPORT SYMPOSIUM EN CANAL

Tarragona atrae a la industria mundial del sector papel

47

AGRIVRAC EN CANAL

48

ANDRÉ GARRETA, PRESIDENTE CCI BAIONA PAÍS VASCO / PRÉSIDENT CCI BAYONNE PAYS BASQUE

50

PUERTO DE BAIONA, NUEVAS GRÚAS

52

ANDRÉS GÓMEZ BUENO, PRESIDENTE DE UNISTOCK EUROPE

56

AGRIVRAC, SALÓN B2B DEL CEREAL, ABONOS Y ALIMENTACIÓN ANIMAL

61

PARA NO PERDERSE EN AGRIVRAC... / À NE PAS MANQUER AU SALON AGRIVRAC...

67

VINCENT CHATELLIER

Le marché mondial des céréales et du maïs

La revolución 5.0 y el Corredor Atlántico confluyen en el bien común

Un concepto como la revolución 5.0 y una infraestructura como la del Corredor Atlántico, al parecer tan distantes, no están tan alejados como podría parecer. Confluyen en el bien común: la mejora de la sociedad en beneficio de las personas.

Como se explica en este monográfico, la revolución/industria 5.0 tiene una marcada conciencia social y se ha propuesto poner a la tecnología al servicio del bienestar.

Los transitarios tratarán estos días en su Congreso el reto de adaptarse a la digitalización y a la revolución 5.0 que transformará profundamente a la cadena logística que conocemos hasta ahora.

En este entorno 5.0, los transitarios deberán focalizar su atención en el cliente, en el trato persona-persona. Para ello se servirán de los avances tecnológicos que le permitirán innovar y centrarse en la mejora de sus servicios.

Algunas de estas nuevas tecnologías como las oportunidades que ofrece en blockchain serán analizadas durante el XI Congreso FETEIA que se celebra en Gijón.

El Corredor Atlántico del cual hablamos en este monográfico por su trascendencia para Asturias, también tiene como horizonte la generación de riqueza a través de la conexión entre territorios europeos.

El Corredor Atlántico fomenta la cohesión territorial y el sentimiento de pertenencia a Europa. La reducción de emisiones, una mayor eficiencia energética y menor dependencia son también los fundamentos sobre los que se han tejido las Redes Transeuropeas de Transporte.

Claro está, el Congreso FETEIA también intentará poner negro sobre blanco en las inquietudes que rodean al transitario. Es el caso de su responsabilidad penal y las oportunidades y dudas que surgen del Brexit. Además, se abordará la cuestión de la financiación de las operaciones aduaneras por parte de los transitarios, y las distorsiones competitivas que producen los Puntos de Inspección Fronteriza (PIF). Además, esta cita será una oportunidad para conocer la propuesta de infraestructuras logísticas de Asturias.

Con la presencia de más de 200 personas y la cifra récord de 160 empresas inscritas, el Congreso FETEIA volverá a convertirse en el ágora de los transitarios, una profesión en constante evolución. Y en este encuentro no podía faltar El Canal Marítimo y Logístico que se estrena con su primer monográfico.

El poder de decisión de la industria del papel reconoce el puerto de Tarragona como hub

El poder de decisión de la industria mundial del papel se cita en Tarragona en el Pulp & Paper Industry Transport Symposium. Este acontecimiento marca las decisiones estratégicas de las empresas del sector en los próximos años, generando oportunidades de negocio y de cooperación.

La celebración del Pulp & Paper Industry Transport Symposium en Tarragona es un reconocimiento de la industria internacional del papel y pasta de papel al puerto catalán como uno de los principales hubs del Mediterráneo en este tipo de tráfico.

AgríVrac: entre el “savoir-faire” y el “Business to Business”

El sector agroalimentario disfruta de una pujante actividad. El transporte y la logística ganan importancia cada día. La confluencia de ambos mundos multiplica las oportunidades en uno y otro lado de la ecuación. Esta es la verdadera importancia de las bolsas de cereales y las jornadas agroalimentarias, como AgríVrac del Puerto de Baiona: la generación casi espontánea de sinergias positivas, energías colaborativas nacidas de un entorno cuidado, amable, pero también serio y profesional.

Si los encuentros sectoriales aportan integraciones horizontales y también verticales de la cadena de suministro, no es menos cierto que el carácter transfronterizo de AgríVrac confiere a ésta jornada concreta un “je ne sais quoi”, una cualidad intangible, difícil de definir, que provoca atracción entre profesionales de países diversos, de distintos sectores, en la búsqueda de soluciones satisfactorias.

La Cámara de Comercio e Industria de Baiona País Vasco, gestora del Puerto de Baiona, convoca por tercer año consecutivo a un evento que

demuestra su “savoir-faire” y se ha consagrado como verdadera apuesta de competitividad al servicio de las industrias agroalimentarias, y refuerza sus lazos con los diferentes actores económicos de estos sectores, que constituyen uno de los principales polos económicos de la Euro-Región.

El clima de negocio se ve favorecido, como en años anteriores, por las intervenciones de destacados ponentes de talla mundial y por la diversa oferta de proveedores de productos y servicios relacionados con los graneles agroalimentarios en su más vasta amplitud: desde empresas privadas a instituciones, pasando por mayoristas, brokers, almacenistas, traders, importadores, exportadores o productores. Todos pueden encontrar su lugar, su nicho de mercado, en el ambiente distendido que proveen las playas de Anglet. Una refinada “soirée” con el reconocido “charme” francés, aderezado con la afamada gastronomía propia del País Vasco, y un completo programa de actividades entre las que buscar las oportunidades que ofrece el primer gran acontecimiento dedicado a los profesionales del cereal, el abono y la nutrición animal en el Sudoeste francés.

La convocatoria se completa con una reunión extraordinaria del Club Logístico Intermodal Portuario de la Euro-Región (CLIPER), una asociación en la que milita activamente una gran mayoría de los actores transfronterizos del transporte y la logística. Recurriendo al tópico, AgríVrac del Puerto de Baiona es la “cita indispensable” para los profesionales de un sector diverso y transversal.

el canal

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

EL CANAL, SCCL
F67494138

www.diarioelcanal.com
info@diarioelcanal.com

Director Editorial

David Simó
barcelona@diarioelcanal.com
636 33 22 80

Director Comercial

César Martín
comercial@diarioelcanal.com
635 35 27 13

Director Zona Norte

Ander Aguirregomezcorta
bilbao@diarioelcanal.com
670 01 23 42

Directora de Arte

Cristina Irujo
digital@diarioelcanal.com

XI CONGRESO FETEIA EN CANAL





PROGRAMA CONGRESISTAS

Jueves, 19 de septiembre

14.00h

Almuerzo con la prensa.

16.00h

**Comité Ejecutivo y
Asamblea FETEIA-OLTRA.**

20.30h

Cóctel de bienvenida.

ESPICHA en Casa Trabanco.
Con la presencia de
Autoridades, Colaboradores y
Congresistas.

Viernes, 20 de septiembre

09.30h

**Recepción y entrega de
documentación en el Salón
de Actos del Puerto Gijón.**

09.45h

Acto inaugural.

Salutación inicial a cargo
de Enric Ticó, Presidente
nacional de FETEIA-OLTRA
y de Iván Ojeda, Presidente
de ATEIA-OLTRA Asturias.

Bienvenida a cargo de:

- Laureano Lourido,
Presidente del Puerto de Gijón.
- Salvador de la Encina, Presidente
de Puertos del Estado.
- José Luis Ábalos,
Ministro de Fomento (*).

10.30-12.00h

BREXIT. Reto u oportunidad.

- Timothy Hemmings,
Ministro Consejero de la
Embajada Británica.
- Xavier Just. KPMG.

12.00-13.30h

**TRANSITARIOS 5.0.
El blockchain enfocado
a la Aduana.**

- Laura Betanzos,
Manager Business
Security Solutions de PWC.
- Cristina Martín,
Ecustoms (by ATML).

Durante la jornada, se
ofrecerá una pausa-café, y
se dispondrá de un tiempo
prudencial para un debate
abierto con los asistentes y
ponentes.

13.30h-14.00h

Debate.

14.30h

**Tradicional fabada en el
Club de Regatas de Gijón.**

Sábado, 21 de septiembre

10.00-12.30h

**RESPONSABILIDADES,
AVALES, SANCIONES....**

**¿Debe ser el transitario/
representante aduanero
el único financiador de las
operaciones aduaneras?**

- Alejandro García, Profesor
de la Universidad de Cádiz.

**CUMPLIMIENTO DE
NORMAS EMPRESARIALES Y
RESPONSABILIDAD PENAL:
COMPLIANCE**

- Juan Carlos Peinado,
Magistrado del Juzgado de
Instrucción de Madrid y
Profesor de la Universidad
Complutense.

EL PIF

- Agustín Montori,
Presidente del Grupo de
Trabajo Gestión de Puestos
fronterizos de la Cámara de
España y Presidente de la
Comisión Marítima FETEIA-
OLTRA.
- Jaime Luezas, Jefe de Área
de Servicios a la Comunidad
Portuaria de Puertos del
Estado.
- Cesáreo Fernández, Secretario
Técnico de FETEIA-OLTRA.

12.30h-13.30h

Debate.

13.30h

**Acto de clausura y entrega
de bandera de FETEIA al
Presidente-Organizador del
XII Congreso FETEIA.**

14.30h

**Almuerzo en la Autoridad
Portuaria de Gijón.**

21.00h

**Cena Clausura en el Teatro
La Laboral, patrocinada por la
Autoridad Portuaria de Gijón.**

Una oportunidad para la Asturias logística



Adrián Barbón
Presidente del Principado de Asturias

En el Congreso FETEIA se animará a las empresas a fomentar su competitividad, que, en un sistema de mercado basado en las tecnologías de la información y los procesos de transformación, ha de pasar forzosamente por digitalizar su gestión, con las numerosas oportunidades que esto conlleva.

La apuesta por la modernidad y la innovación es el compromiso que inspira el XI Congreso de la Federación Española de Transitarios, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera (FETEIA-OLTRA), que en esta ocasión se celebra en Gijón y ofrecerá la oportunidad a sus miembros, directivos de plataformas logísticas asturianas y españolas, y compañías ferroviarias, logísticas y aeroportuarias, de debatir sobre el sector y afrontar el reto ineludible de la digitalización.

En este encuentro, y bajo el título de “Transitarios 5.0. Personas al Servicio de las Personas”, se animará a las empresas a fomentar su competitividad, que, en un sistema de mercado basado en las tecnologías de la información y los procesos de transformación, ha de pasar forzosamente por digitalizar su gestión, con las numerosas oportunidades que esto conlleva.

Este reto, con ser irrenunciable, no soslaya otros asuntos, igualmente decisivos para el sector, que también tendrán su ámbito de debate estos días: la importancia del factor humano en

La conectividad pasa por los nexos digitales



Ana González
Alcaldesa de Gijón

Son necesarios encuentros al más alto nivel en los que los profesionales aborden la plena incorporación de la actividad transitaria a las oportunidades de la digitalización.

La clave de este tiempo está en las conexiones. Y la conectividad en este tiempo pasa ante todo por los nexos digitales. Esa circunstancia, que rige cualquier intercambio humano en estos momentos, cobra especial relevancia en un sector como el de los transitorios, cuya labor es precisamente la de impulsar, mediar y garantizar la eficiencia en los complejos flujos del comercio internacional. De ahí la necesidad de encuentros profesionales al más alto nivel en la que los profesionales aborden la plena incorporación de la actividad transitaria a las oportunidades de la digitalización.

Como alcaldesa de Gijón, me satisface muy especialmente que hayáis escogido nuestra ciudad para el XI Congreso FETEIA en el que esa importante cuestión ocupará el centro de vuestros debates. Y, como responsable de una administración pública, aplaudo además que lo hagáis con un enfoque que, desde la perspectiva del 5.0, privilegie una actividad económica de «personas al servicio de las personas». Ellas son al final las destinatarias últimas de la cadena económica que estimuláis y organizáis, y que enfrenta, además de la digitalización, retos tan desafiantes como el Brexit.



Gijón pone al servicio de los transitarios tanto sus posibilidades estratégicas como su hospitalidad

Celebro además que el Congreso haya escogido para su desarrollo una región y a una ciudad cuyas infraestructuras y posibilidades estratégicas y logísticas nos gustaría daros a conocer y poner a vuestro servicio. Instalaciones de la relevancia del puerto gijonés de El Musel ofrecen oportunidades que merecen la pena considerar para los profesionales transitarios.

Os deseo, por tanto, una fructífera estancia en Gijón y os invito también a que disfrutéis, más allá del intenso encuentro profesional, de una ciudad con cuya hospitalidad también conectaréis sin duda.

Recibid mi más cordial saludo.



Federación de Transitarios Organización
para la Logística y el Transporte

Gran Vía 50 - 5º - 48011 BILBAO - BIZKAIA
Tel.: 944 002 800 - Fax: 944 002 851
e-mail: info@ateia-euskadi.org

www.ateia-euskadi.org

Confíe sus mercancías a nuestras Empresas Asociadas,
SON UNA GARANTÍA.



Somos transitarios 5.0



Enric Ticó
Presidente de FETEIA-OLTRA

Nuestro objetivo no es solo mejorar nuestra gestión, nuestra organización (la sociedad 4.0), sino dar servicios orientados a las personas porque somos transitarios 5.0: personas -los transitarios y transitarias- al servicio de las personas (nuestros clientes). Somos una profesión muy compleja, y la tecnología nos es extremadamente útil..., pero nuestro trabajo diario es insustituible.

Smart ports, smart Logistics... yo fui uno de los responsables hace ya unos años del concepto "smart trains" y pienso que acertamos en esta iniciativa. Hacía falta dar un paso, un salto hacia adelante, y evolucionar hacia una nueva cultura empresarial, que se basara en tres ideas principales:

- La crisis llegaba a su fin, y las empresas que habían sobrevivido se encontraban en pleno "reset". Estábamos ante un nuevo punto de partida, con nuevas reglas, y la mayor parte de ellas, saneadas. Habíamos perdido mucho "músculo", pero la mayor parte sobrevivimos.
- El enfoque definitivo de negocio debía ser en clave cliente. Este (el cliente) era el verdadero motivo de nuestra existencia. Y esto valía tanto para nuestras empresas, como para las múltiples organizaciones de nuestro complicado mundo asociativo.
- La digitalización, el blockchain, la tecnología, aplicados a nuestro sector (los transitarios, representantes aduaneros, y a nuestros proveedores logísticos y de transporte) se trataba de un fenómeno no solo imparable, sino claramente deseable. Sin la tecnología, sin la superación de las trabas burocráticas, documentales, y organizativas, vimos que no había futuro.



SOCIETY 5.0

nos es extremadamente útil... pero nuestro trabajo diario es insustituible.

En nuestro Congreso debatiremos respecto a cómo podemos utilizar dicha tecnología, no sólo para mejorar nuestras compañías, sino en clave de atención personalizada a nuestros clientes afrontado los nuevos retos, los retos que actualmente nos preocupan: ¿será el Brexit una nueva oportunidad de negocio?, ¿conseguiremos que la Administración Tributaria deje de ver a nuestras empresas como meros instrumentos de recaudación?, ¿seremos capaces de superar los nuevos signos que percibimos de desaceleración económica?

Encarado ya el reto del 4.0 (la tecnología al servicio de nuestras empresas), en nuestro onceavo Congreso Nacional de FETEIA planteamos un salto hacia adelante: no se trata de la tecnología por la tecnología, no se trata de "tecnoestrés", sino de poner esta tecnología al servicio de la sociedad, de las personas. Esto es el 5.0.

Porque nuestro objetivo no es solo mejorar nuestra gestión, nuestra organización (la sociedad 4.0), sino dar servicios orientados a las personas porque somos transitarios 5.0: personas -los transitarios y transitarias- al servicio de las personas (nuestros clientes). Somos una profesión muy compleja, y la tecnología

¡Nos vemos en Asturias!



Soluciones logísticas sin fronteras

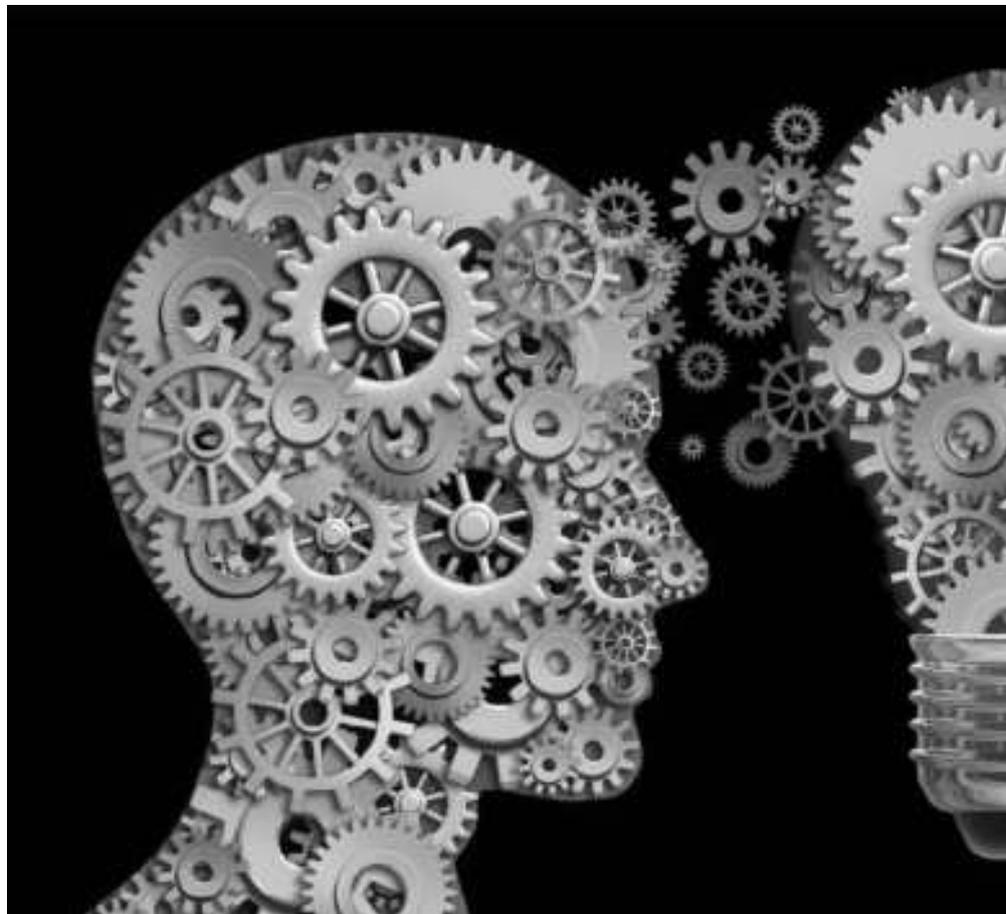
www.sparbergroup.com

LA REVOLUCIÓN 5.0: la tecnología en beneficio de la sociedad

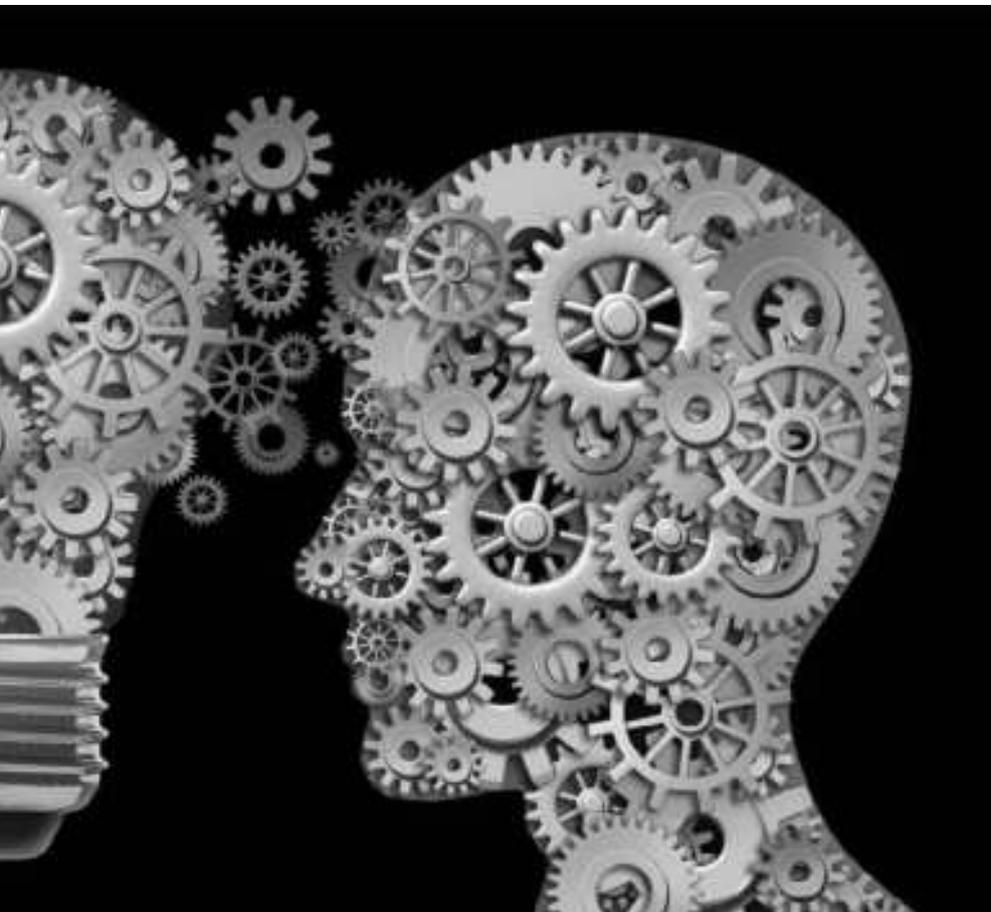
El poder de adaptación de los transitarios a las nuevas reglamentaciones y tecnologías es irreprochable. Ahora deberán hacer frente a la revolución 5.0 que pone a la tecnología al servicio y en beneficio de la sociedad.

La sociedad 5.0 tiene como reto prioritario aprovechar los avances tecnológicos para crear un futuro mejor para las personas y su entorno, minimizando el impacto ambiental en clara sintonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Ante esta nueva revolución, los transitarios, después de implementar la tecnología 4.0 en sus empresas, ahora se enfrentan a la nada fácil tarea de transformarse en transitarios 5.0 con el foco de atención puesto en sus clientes, en las



Los transitarios 5.0 pondrán el foco de atención en la mejora de los servicios para sus clientes



relaciones entre personas, en definitiva. De esta forma, los transitarios 5.0 tendrán el objetivo de perfeccionar los servicios, así como mejorar los grados de compromiso con sus clientes por medio de las nuevas tecnologías. Este nuevo marco de relaciones beneficiará, sin duda, al progreso de los intercambios comerciales, a la consecución de una cadena logística dotada con medios tecnológicos, y en definitiva a avanzar en las relaciones humanas y respeto al entorno para minimizar el impacto ambiental.

Durante el XI Congreso FETEIA, bajo el título de “Transitarios 5.0. Personas al Servicio de las Personas”, se abordarán las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías 5.0. Una transformación digital que tendrá su núcleo en el Internet de las cosas, la robótica y la inteligencia artificial, el blockchain y el tratamiento de datos.

5.0, UNA TECNOLOGÍA CON CONCIENCIA SOCIAL, MADE IN JAPAN

En el 2015, Japón desarrolló el concepto 5.0 para resolver problemas como el envejecimiento, la natalidad y la competitividad, para así aprovechar los avances tecnológicos y construir un país y un mundo más sostenible, sin que nadie se quede atrás. Así nació la sociedad 5.0, centrada específicamente en las personas y no solo en la industria como en la revolución 4.0.

La sociedad 5.0 está centrada en lo humano, en el equilibrio



del progreso económico con la resolución de problemas sociales mediante un sistema que integrará de forma avanzada el ciberespacio y el espacio físico.

El Gobierno japonés también lanzó el concepto de sociedad 5.0 por el temor de quedarse en segundo plano en la carrera mundial tecnológica frente a potencias como Estados Unidos y China.

La revolución 5.0 es una tecnología con conciencia que aspira a transformar la sociedad y conceder calidad de vida. Así, se espera impulsar el crecimiento económico y resolver problemas sociales, también a través de la evolución de las smart cities y sistemas tecnológicos.

LAS MÁQUINAS AL SERVICIO DE LAS PERSONAS

La industria 5.0 girará en torno a las interacciones entre el hombre y la máquina. Se espera una mayor colaboración entre las dos partes, ya que la tecnología cognitiva estará mejor equipada para trabajar junto con la inteligencia humana.

Los robots industriales ayudarán a cerrar el circuito de producción. Al automatizar total y eficientemente todo el proceso, los seres humanos serán libres para crear e innovar, sin tener que preocuparse por las limitaciones de producción.

Así pues, la industria/revolución 5.0 tendrá como prioridades el factor humano, la colaboración entre máquinas y hombres, la mayor creatividad, los procesos de producción totalmente automatizados y la conciencia con el medio ambiente.

El Corredor Atlántico colocará a Asturias en Europa



Conectado con más de 200 puertos de todo el mundo a través de una importante red de líneas regulares, el puerto de Gijón ofrece una posición privilegiada

El Corredor Atlántico conectará las regiones del Sudoeste de Europa con el centro de la UE. Unirá la Península Ibérica a través de los puertos de Algeciras, Sines, Lisboa, Leixoes, Vigo, A Coruña, Gijón y Bilbao con el Oeste de Francia hasta París y Normandía y más al Este con Estrasburgo y Mannheim.

El eje Atlántico proporcionará conexiones terrestres y marítimas entre la Península Ibérica con Francia y Alemania, cruzando regiones, que contribuyen con el 12% del Producto Interior Bruto de la UE. La longitud del Corredor representa más de 7.800 kms de red ferroviaria central y más de 4.400 kms de secciones centrales de carreteras.



El Corredor Atlántico pondrá a Asturias en las puertas de Europa. Asturias está preparada para aprovechar las oportunidades comerciales que surgirán con la llegada de este eje ferroviario, después de incluir el Noroeste peninsular en las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T).

El Corredor Atlántico permitirá la vertebración de Asturias, además de salir del espacio periférico del Noreste Peninsular y llevar sus productos y mercancías con ferrocarril hasta el corazón de Europa.

La ampliación del Corredor Atlántico al Noroeste peninsular, además de Asturias, comprende también a las comunidades de Galicia y Castilla y León. Este nuevo trazado fue propuesto por el Ministerio de Fomento y aprobado en junio del 2018 por Bruselas, aunque

deberá ser ratificado por el nuevo Parlamento y el Consejo Europeo dentro del nuevo Mecanismo Conectar Europa y la financiación del periodo 2021-2027. Este programa prevé que se destinen 30.615 millones de euros para financiar las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T).

La definición inicial del Corredor Atlántico que integra todos los modos de transporte conectaba Portugal y España con Europa, recorriendo en diagonal Castilla y León hasta el puerto de Bilbao para después cruzar la frontera francesa. Los trabajos de Asturias, junto con Castilla y León y Galicia, así como del Gobierno español logró incorporar los ramales ferroviarios hacia los puertos de Vigo, A Coruña y Gijón.

ASTURIAS, LISTA PARA CONECTAR CON EL CORREDOR ATLÁNTICO

Asturias está lista para conectar con el Corredor Atlántico en todos los modos de transporte.

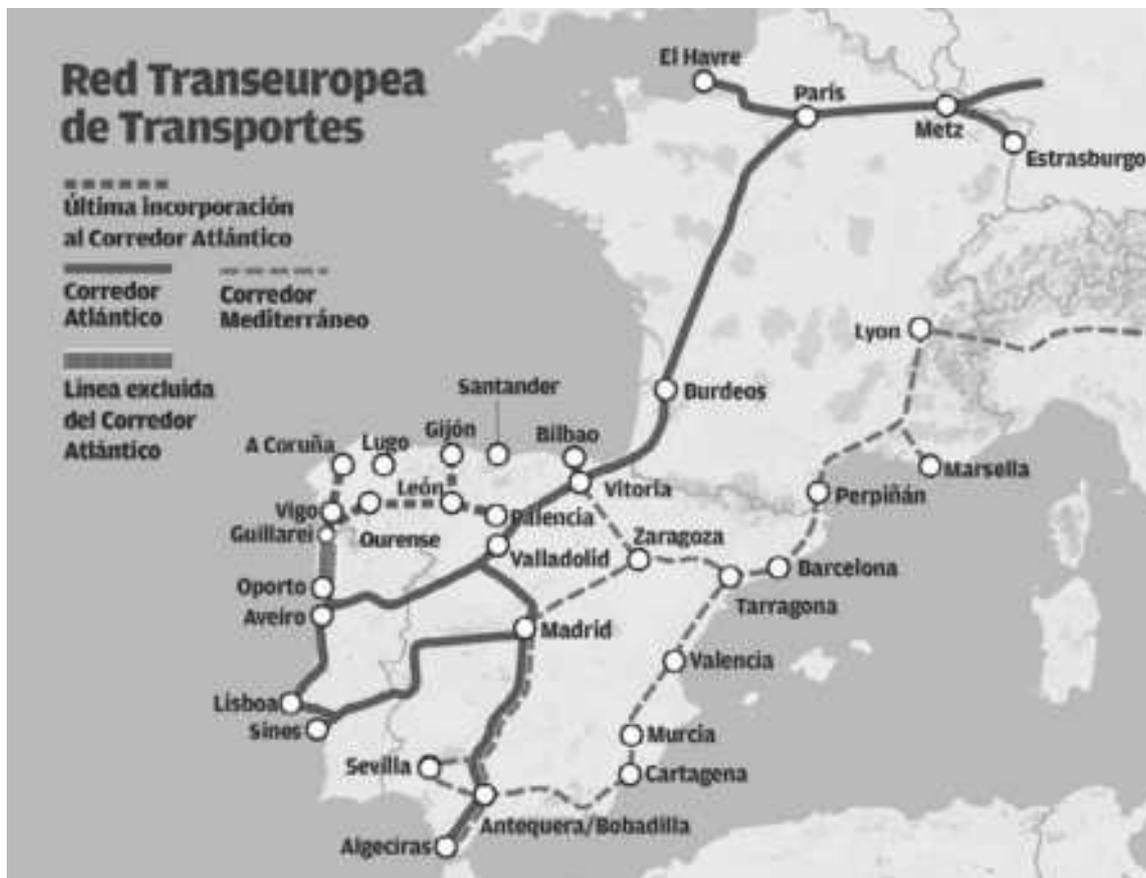
PUERTOS

Asturias dispone de dos grandes puertos industriales, situados en los núcleos de Gijón y Avilés, con muelles especializados en tráficos siderúrgicos y energéticos, manipulación de graneles sólidos y mercancía en general. Entre los dos, mueven una media de 22 millones de toneladas y suponen

un movimiento de unos 2.000 buques anuales.

El puerto de Gijón es uno de los principales puertos del Arco Atlántico y líder en el movimiento de graneles sólidos, con 17,2 millones de toneladas en el año 2018. Conectado con más de 200 puertos de todo el mundo a través de una importante red de líneas regulares, ofrece una posición privilegiada.

En el puerto de Gijón opera APM Terminals Gijón, estratégicamente ubicada en el Norte de España y con conexiones directas con la costa atlántica de Europa e Islas Canarias.



El mapa muestra los últimos tramos incorporados al Corredor Atlántico: los puertos de Vigo, A Coruña y Gijón



Las instalaciones de APM Terminals del puerto de Gijón disponen de una capacidad anual de 113.000 contenedores

La terminal de contenedores ofrece un servicio eficiente a la industria regional del Norte de España, bajo los mejores estándares de calidad y proporcionando buena conectividad a través de la red viaria y de ferrocarril. La instalación dispone de una capacidad anual de 113.000 contenedores. La terminal superó las 75.000 unidades en el 2017.

APM Terminals Gijón ha experimentado un crecimiento en los últimos años con el fin de atender las necesidades de tráfico creciente en la región. En línea con su plan estratégico de enfoque en el cliente y de optimización de sus instalaciones, ha desarrollado nuevos servicios para sus clientes, adquisición de nuevo equipamiento y maquinaria de nueva generación para realizarlos, extendido el horario de recepción de mercancías y realizado mejoras en las instalaciones de la terminal en materia de seguridad e infraestructura.



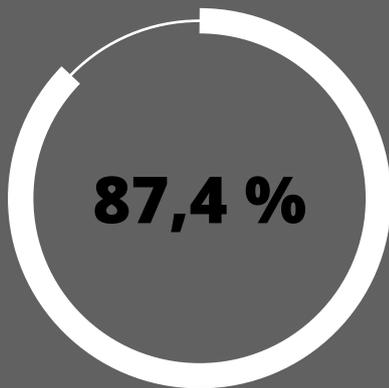
Estructura del tráfico portuario de Gijón (Tm)

	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Avituallamiento	Pesca Fresca	Total
2018	774.674	17.176.815	1.702.118	23.168	4.205	19.681.780
2019*	476.604	8.043.248	985.839	9.150	3.316	9.518.157

Fuente: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado. Anuario Estadístico Memoria Autoridad Portuaria de Gijón
*Datos a junio



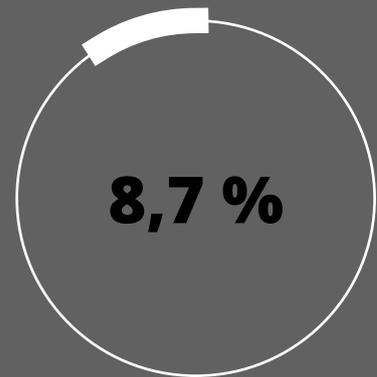
Distribución del tráfico portuario de Gijón



Graneles sólidos



Graneles líquidos



Mercancía general



Estructura del tráfico portuario de Avilés (Tm)

	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Avituallamiento	Pesca Fresca	Total
2018	620.109	3.167.550	1.179.911	37.168	12.546	5.017.284
2019*	334.771	1.382.115	899.603	11.068	7.181	2.634.738

Fuente: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado. Anuario Estadístico Memoria Autoridad Portuaria de Avilés
*Datos a junio

El puerto de Avilés, por su parte, dispone de 6 muelles, siendo dos de ellos privados y el resto públicos. Tiene tomas específicas para la descarga directa a depósito de diversos productos como el alquitrán, productos asfálticos, amoniaco, fuel oil, alúmina, ácido sulfúrico y cemento, así como líneas regulares de contenedores a las Islas Canarias.



El puerto de Avilés movió 2,63 millones de toneladas hasta junio del 2019



**SERVICIOS
LOGÍSTICOS
PARA
COMPETIR EN
EL MUNDO**

PUERTO DE _____ PORT OF

BILBAO

Transporte puerta a puerta, líneas marítimas, almacenamiento, despacho aduanas, asesoramiento..

Y TODA CLASE DE SERVICIOS LOGÍSTICOS OFRECIDOS POR EMPRESAS ESPECIALIZADAS PARA PONER SUS PRODUCTOS EN EL LUGAR Y MOMENTO PRECISO.

Uniport  Bilbao
Eficiencia Portuaria

Avilés - Unión S. - Puerto - 152020 - Bilbao - 48901 - Tel. 94 421 5100
info@uniportbilbao.es | www.uniportbilbao.es

CARRETERAS

A pesar de su orografía, Asturias dispone de una red de carreteras de cerca de 5.000 kilómetros que la comunica con el resto de España. La Autovía de la Plata la comunica con la zona central de España, la Autovía del Cantábrico la une por el Este con Cantabria y la frontera francesa, y en los próximos años se completará por el Oeste hacia Galicia.



Un total de 34 millones de toneladas de mercancía se transportaron por las carreteras asturianas en el 2018

Millones de toneladas transportadas por carretera Ratios interregionales

Año	Total España	% Interregional	Total Asturias	% Interregional
2017	1.091	30,2	35	47,6
2018*	1.146	29,4	34	57,6

Fuente: SADEI

*Datos provisionales (Última actualización: 15/03/2019)

Transporte por carreteras (Ratios interregionales) 2000-2018



Tráfico ferroviario

Año	RENFE		FEVE	
	Mercancías (tm)	Pasajeros (billetes)	Mercancías (tm)	Pasajeros (billetes)
2018	3.122.823	4.716.100	1.155.838	1.807.100
2019*	796.942	1.208.400	270.158	455.100

Fuente: SADEI
 *Datos a marzo

FERROCARRIL

Dos redes de ferrocarril cubren los ejes fundamentales de la geografía asturiana hacia el Sur, llegando a la meseta, con un trazado de ancho convencional (Renfe) y en sentido transversal,

con una red de vía estrecha (FEVE integrada en Renfe), que recorre toda la cornisa cantábrica desde el País Vasco hasta Galicia.

Durante el año 2018 han circulado por la red ferroviaria asturiana 4,3 millones de toneladas de mercancías y 6,5 millones de pasajeros.



Un total de 4,3 millones de toneladas de mercancías y 6,5 millones de pasajeros circularon por la red ferroviaria asturiana en el 2018

Movimiento del aeropuerto de Asturias

Año	Total pasajeros	Total mercancías (Kgs.)	Total correo (Kgs.)
2018	1.398.924	33.038	5.401
2019*	805.525	20.986	13.088

Fuente: AENA
*Datos julio 2019

AEROPUERTO

Durante el año 2018 por el aeropuerto de Asturias pasaron un total de 1.398.924 pasajeros.

Examinando el volumen de pasajeros del año 2018, según orígenes y destinos, los vuelos a Madrid constituyen el grueso del tráfico del aeropuerto asturiano, acaparando el 34,79% del total, seguidos por las conexiones con Barcelona con un 19,55% y Málaga con un 6,04%.



Los vuelos a Madrid constituyen el grueso del tráfico del aeropuerto asturiano, acaparando el 34,7% del total

Aeropuerto de Asturias: transporte aéreo de pasajeros, según orígenes y destinos

Aeropuerto	Total pasajeros 2018
Madrid / Barajas	486.658
Barcelona	273.465
Málaga	84.474
Palma de Mallorca	81.579
Sevilla	49.506
Londres / Stansted	46.566
Alicante	45.599
Valencia	42.299
Tenerife Norte	40.303
Londres / Gatwick	34.423
Otros	214.052
Total	1.398.924

Fuente: AENA
*Datos anuales

Comercio exterior en Asturias

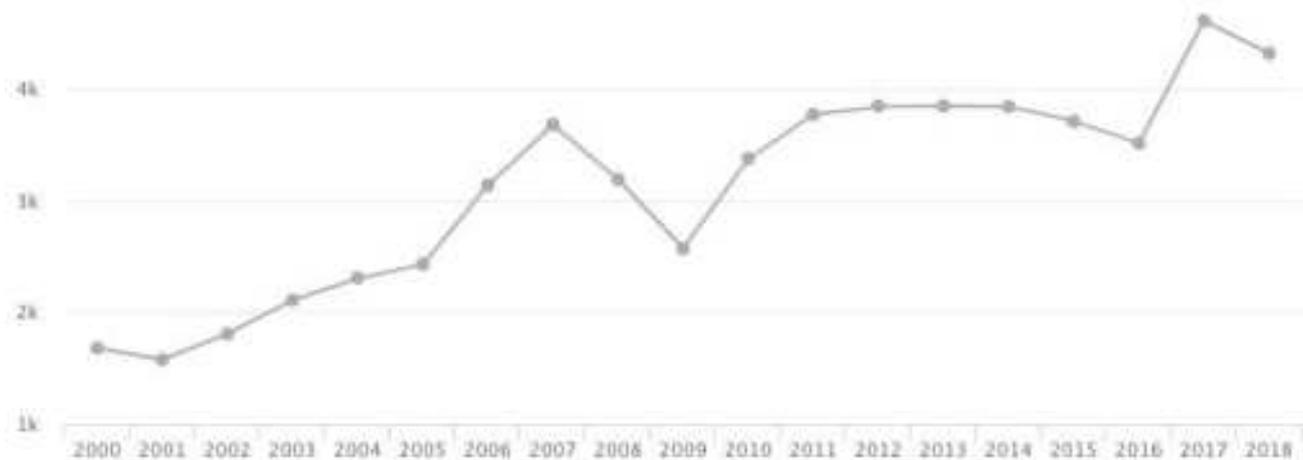
Año	Exportaciones (Millones €)	Importaciones (Millones €)	Saldo Comercial (Millones €)	Cobertura (exp / imp)
2018	4.315,49	4.431,77	-116,28	97,38%
2019*	1.919,10	1.699,73	219,37	112,91%

Fuente: ICEX
*Datos a mayo

BALANZA COMERCIAL

Los resultados de la balanza comercial de Asturias arrojaron en el 2018 un déficit comercial cercano a los 116 millones de euros. Respecto al año anterior cayeron las exportaciones y aumentaron las importaciones, dando lugar a una tasa de cobertura del 97,38%, superior a la de España que se sitúa en 89,39%.

Evolución de las exportaciones en Asturias 2000-2018



erhardt.es

WE ARE ONE TEAM



Erhardt Logistics & Maritime Services

Logistics
Port Services
Maritime Services
Chartering

Your worldwide experts in logistics since 1882

Exportación de Asturias por países Año 2018

Países	Importe (en millones €)
Francia	470,32
Italia	435,34
Turquía	312,29
Reino Unido	292,73
Alemania	288,10
Portugal	225,93
Países Bajos	210,77
Estados Unidos	204,29
Bélgica	162,51
China	153,05
.../...	.../...
Total	4.315,49

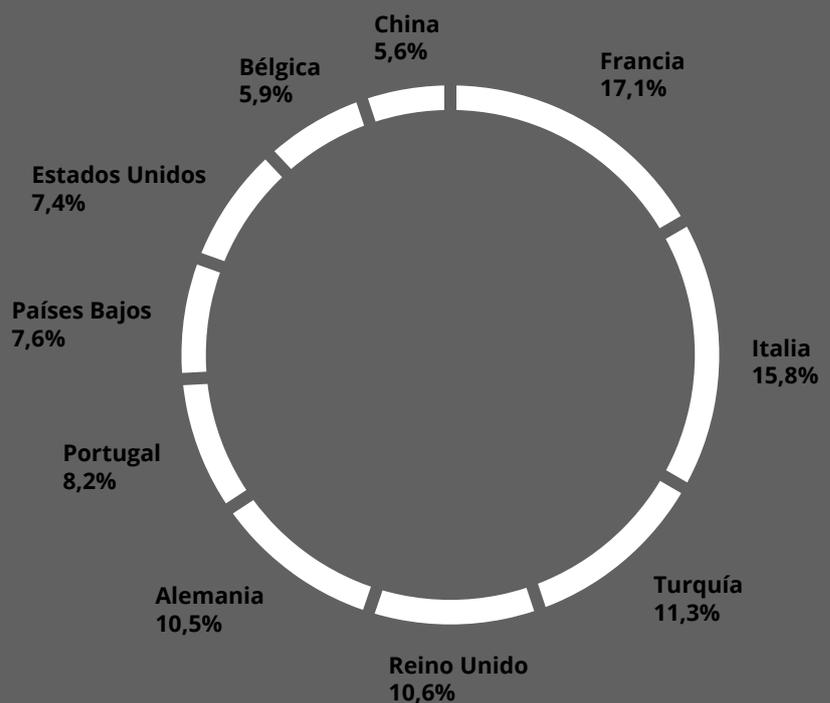
Fuente: ICEX

Importación de Asturias por países Año 2018

Países	Importe (en millones €)
Estados Unidos	441,80
Australia	415,93
Perú	386,14
Brasil	328,53
Alemania	266,67
Canadá	237,86
Rusia	222,31
Portugal	221,92
Francia	183,89
China	163,43
.../...	.../...
Total	4.431,77

Fuente: ICEX

Exportaciones por países. Año 2018. Asturias



Exportación de Asturias por productos. Año 2018

RANKING DE PAÍSES

El análisis del comercio exterior en Asturias en cuanto a su distribución geográfica pone de manifiesto la fuerte concentración del destino de las ventas en la Unión Europea. Si consideramos el ranking de países demandantes de productos asturianos, los primeros puestos están ocupados por Francia, Italia y Turquía.

Sectores	Importe (millones €)
Cinc y sus manufacturas	1.014,95
Fundición, hierro y acero	544,93
Manufacturas de fundición de hierro/acero	439,84
Máquinas y aparatos mecánicos	328,55
Pasta de madera; papel reciclaje	198,33
Barcos y embarcaciones	169,63
Leche, productos lácteos; huevos	136,24
Aparatos y material eléctricos	132,23
Productos químicos orgánicos	127,11
Vehículos automóviles; tractores	115,66
.../...	.../...
Total	4.315,49

Fuente: ICEX

Nota 1: Para la obtención de los datos se ha utilizado como parametro en nivel "capítulo" en la clasificación TARIC

Importación de Asturias por productos. Año 2018

Sectores	Importe (millones €)
Minerales, escorias y cenizas	1.586,24
Combustibles, aceites mineral	945,80
Fundición, hierro y acero	326,44
Máquinas y aparatos mecánicos	157,41
Códigos especiales de la nomenclatura combinada	119,94
Aluminio y sus manufacturas	113,64
Aparatos y material eléctricos	112,23
Aparatos ópticos, medida, médicos	85,00
Manufacturas de fundición de hierro/acero	83,32
Mat. plásticas y sus manufacturas	79,42
.../...	.../...
Total	4.431,77

Fuente: ICEX

Nota 1: Para la obtención de los datos se ha utilizado como parametro en nivel "capítulo" en la clasificación TARIC

RANKING DE PRODUCTOS

En cuanto a las exportaciones de productos, en Asturias destaca el cinc y sus manufacturas y la fundición, hierro y acero. Entre los dos acaparan el 36,15% del total de los productos exportados desde Asturias.

Respecto a las importaciones de productos desde Asturias, destacan los minerales, escorias y cenizas, seguidos de combustible y aceites minerales que conjuntamente representan el 57,13% de los productos importados.

Datos consultados en:
 Instituto de Desarrollo Económico del Principado de Asturias (IDEPA)



Landtrans: el operador neutral de confianza con almacenes en primera línea del puerto de Barcelona

Landtrans es el operador neutral de confianza para que los transitarios y cargadores con necesidades de superficie puedan almacenar sus mercancías en primera línea del puerto de Barcelona

Landtrans ofrece las mejores soluciones de transporte y almacenamiento con instalacio-

nes a pie de muelles, situadas en terrenos del puerto y la Zona Franca de Barcelona.

Landtrans dispone de una superficie total de más de 20.000 m² para operar como depósito aduanero en distintas modalidades: Depósito Aduanero Público (DAP); Depósito Distinto al Aduanero

(DDA) -depósito fiscal para mercancías en régimen suspensivo de IVA-; Almacén de Depósito Temporal (DAT); y Autorizado como receptor y expedidor de tránsitos y LAME (Local Autorizado para Mercancías de Exportación).

Con el compromiso y la responsabilidad en el ADN, Landtrans



completa sus cualificados servicios de almacenaje con picking & packing (preparación de pedidos), gestión de stock mediante radiofrecuencia, manipulaciones, etiquetaje, embalajes, retractilado, consolidación, transbordos, flejado y forrado de contenedores. Además, también están especializados en cargas de bobinas y montaje de flexitanks, con servicios especiales y en fines de semana y festivos. Todas estas actividades se realizan bajo vigilancia y seguridad las 24 horas del día los 7 días de la semana.



Landtrans ofrece conexiones de transporte terrestre a toda Europa



Landtrans dispone de más de 20.000 m2 de superficie de almacenamiento

SERVICIOS DE TRANSPORTE Y ALMACENAJE

Transporte Local



- DISTRIBUCIÓN EN TODA CATALUNYA.
- TAUTLINER, CERRADO, EUROTRAILERS, MEGATRAILERS Y MINI-TIR.
- ENTREGAS CON HORARIOS CONCERTADOS.
- SERVICIOS DEDICADOS.
- SERVICIOS ESPECIALES: EXTRA MEDIDAS, GRANDES TONELAJES, MERCANCIAS PELIGROSAS, TEMPERATURA CONTROLADA.
- SERVICIOS AEROPUERTOS.
- ABASTECIMIENTO A BUQUE.
- SERVICIO CON PUERTA ELEVADORA, CAMIÓN CERRADO.

Transporte Nacional



- TRANSPORTE POR METRO LINEAL Y CARGAS COMPLETAS.
- FURGONETAS, CARROZADOS, TAULINER, MEGA TRAILER.
- ENTREGAS CON HORARIOS CONCERTADOS.
- SERVICIOS EXPRÉS Y DOBLE CONDUCTOR.
- SERVICIOS ESPECIALES: EXTRA MEDIDAS, GRANDES TONELAJES, MERCANCIAS PELIGROSAS, TEMPERATURA CONTROLADA.

Transporte Internacional



- SALIDAS DIARIAS A TODA EUROPA (DENTRO Y FUERA DE LA CEE) POR METRO LINEAL Y CARGA COMPLETA.
- TAUTLINER, CERRADO, EUROTRAILERS, MEGATRAILERS, MINI-TIR.
- ENTREGAS CON HORARIOS CONCERTADOS.
- SERVICIOS EXPRÉS Y DOBLE CONDUCTOR.
- SERVICIOS ESPECIALES: EXTRA MEDIDAS, GRANDES TONELAJES, MERCANCIAS PELIGROSAS, TEMPERATURA CONTROLADA.

Transporte Contenedores



MEDIOS

TRACTORAS

- 22 TRACTORAS DE 2 EJES DEDICADAS AL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EXCLUSIVA + 18 OPCIONALES QUE ESTÁN HACIENDO NACIONAL E INTERNACIONAL QUE SE SUMAN DEPENDIENDO DE LA FLUCTUACIÓN DE LOS SERVICIOS.
- 7 TRACTORAS DE TRES EJES DEDICADAS EN EXCLUSIVA AL TRANSPORTE DE CONTENEDORES.

PLATAFORMAS

- 7 PLATAFORMAS EQUIPADAS CON REEFER.
- 2 PLATAFORMAS CORTAS.
- 2 PLATAFORMAS VOLQUETE DE 20'.
- 15 PLATAFORMAS EXTENSIBLES 20' y 40'.
- 6 PLATAFORMAS EXTENSIBLES 20' - 40' Y 45'.
- 4 PLATAFORMAS 20' - 30' PARA TRANSPORTE DE ISOTANQ.

LOCALIZADORES GPS

- Todos los vehículos están equipados con localizadores GPS.
- Todos los vehículos van equipados con impresoras para poder recibir documentos.

SERVICIOS ESPECIALES

- Transportes ADR.
- Servicios de transportes con extramedidas.
- Registro Sanitario para transporte.
- Registro para transporte Sandach.

Almacén + Depósito Aduanero



- LOCALIZADOS ESTRATÉGICAMENTE EN EL PUERTO DE BARCELONA, ZONA FRANCA.
- MÁS DE 20.000M2 PARA OPERAR CÓMO DEPÓSITO ADUANERO EN SUS DISTINTAS MODALIDADES:
 - DAP / Depósito Aduanero Público.
 - DDA/ Depósito distinto al Aduanero (depósito fiscal para mercancías en régimen suspensivo de IVA).
 - ADT / Almacén de Depósito Temporal.
 - Autorizado cómo receptor y expedidor de tránsitos y LAME (Local Autorizado para Mercancías de Exportación).
- ALMACENAJE, PICKING & PACKING (PREPARACIÓN DE PEDIDOS), GESTIÓN DE STOCK MEDIANTE RADIOFRECUENCIA, MANIPULACIONES, ETIQUETAJE, EMBALAJES, RETRACTILADO, CONSOLIDACIÓN, TRANSBORDOS, FLEJADO, FORRADO DE CONTENEDORES.
 - Cargas de Bobinas.
 - Montaje de flexitanks.
- SERVICIOS ESPECIALES Y FINES DE SEMANA/FESTIVOS.
- SEGURIDAD 24/7H.

www.landtrans.com

Landtrans fue fundada en 1986. En sus inicios centró su actividad en dar respuesta a servicios urgentes internacionales. Desde entonces ha ido creciendo, junto con las necesidades del mercado, ampliando flota y red de colaboradores para ir llegando cada vez más lejos y poder ofrecer todo el amplio abanico de posibilidades que ofrece hoy en día.

Año tras año, la compañía se va actualizando conforme a los requisitos y las particularidades de sus clientes. Así, actualmente este operador neutral puede ofrecer nuevos servicios y se encuentra en nuevas plataformas. Toda esta labor se desarrolla, sin dejar de visitar personalmente a clientes y colaboradores.

Landtrans cuenta con un equipo cualificado, ágil, dinámico y flexible dedicado al transporte tanto nacional como internacional, el almacenaje y cargas de cualquier tipo, y especia-



El operador también cuenta con una flota de furgonetas para el transporte local y nacional

lista en mercancías bajo régimen aduanero. Landtrans tiene como objetivo transmitir toda la tranquilidad del trabajo bien hecho, junto con el mejor servicio: seguimiento, comunicación y disponibilidad constante. Mas de 30 años de experiencia en el sector, le avalan cómo empresa sólida y resolutiva para sus clientes.

Landtrans se ha propuesto como misión ser el operador

neutral referente en el sector del transporte y logístico, ofreciendo a sus clientes un buen servicio de transporte y almacenaje y una atención al cliente personalizada.

La visión de Landtrans es adaptarse siempre a los medios más sostenibles y tecnológicos para mejorar sus servicios sin dejar de apostar por el factor humano que es la base fundamental de la empresa.

Containers_Isotanks
Warehouse_Road
ADT DAP DDA LAME

Port de Barcelona:
Base 1: Muelle Álvarez de la Campa N4
Base 2 y Oficinas: Ronda del Port 488
tel: +34 932 233 577
www.landtrans.com

 **LANDTRANS**

Somos tu
Operador Neutral en
el Port de **Barcelona**



El puerto de Barcelona ofrece visitas marítimas gratuitas a sus instalaciones. Se realizan a bordo de "Las Golondrinas" y tienen lugar dos sábados por mes, con gran afluencia de público

El puerto de Barcelona comparte su 150 aniversario con la comunidad portuaria y la ciudadanía

Conmemoración del siglo y medio de la constitución de la Junta de Obras del Puerto que impulsó la construcción y el desarrollo del puerto moderno



El puerto de Barcelona celebra este año su 150 cumpleaños y lo conmemora con un programa de actos e iniciativas dirigidas a la ciudadanía y a la comunidad portuaria

Para celebrar este histórico cumpleaños, el puerto de Barcelona ha preparado un completo programa de actos dirigidos a la comunidad portuaria y a toda la ciudadanía, que están teniendo lugar a lo largo de este 2019. "Los últimos 150 años constituyen la

parte más fascinante e intensa de la larga historia del puerto. La Junta de Obras del Puerto asentó las bases del puerto moderno y nos ha permitido llegar donde estamos hoy. Es una oportunidad para recordar la enorme transformación que el puerto ha experimentado en este tiempo y queremos celebrarlo con todos los ciudadanos y con el conjunto de la comunidad portuaria", explica la presidenta del puerto catalán, Mercè Conesa.



Barcelona es actualmente el puerto que más crece en tráfico de Europa Occidental

COMPARTIR 150 AÑOS CON LA CIUDAD

El programa de celebraciones incluyó un concierto ciudadano en el Port Vell ofrecido por la Orquesta Simfònica del Vallès, que se celebró en el mes de julio.

El concierto, de carácter gratuito y bajo la dirección de Rubén Gimeno, presentó un programa titulado "¡De película!" que jugaba con dos elementos capitales del cine actual: las bandas sonoras y las voces de los personajes. Así, el concierto combinó piezas de los grandes compositores de cine actuales, como son John Williams, Hans Zimmer o James Horner, con las voces de los actores de doblaje –Jordi Brau y Lluís Posada– que interpretaron a los protagonistas de las películas para las cuales se han compuesto estas partituras: Forrest Gump, Piratas del Caribe, Misión Imposible o Titánic, entre otros.

Asimismo, durante este otoño tendrá lugar un acto institucional en el Palau, dirigido principalmente a la comunidad portuaria. En este acto se entregará una publicación conmemorativa del 150 cumpleaños, obra de Joan Alemany, que expondrá la evolución del puerto desde la constitución de la Junta de Obras del Puerto hasta la actualidad.

Además, el puerto de Barcelona está ofreciendo visitas marítimas gratuitas a sus instalaciones. Se realizan a bordo de "Las Golondrinas" y tienen lugar dos sábados por mes, a las 11.00 horas, desde finales del mes de abril. Los recorridos son guiados y están dirigidos a un público familiar.

El trayecto de "Las Golondrinas" consiste en un itinerario para disfrutar de los principales atractivos del puerto como son: la Torre del Rellot-

El programa de celebraciones incluyó en julio un concierto ciudadano gratuito, ofrecido por la Orquesta Simfònica del Vallès y bajo el título: "¡De película!"



Más de 1.500 personas asistieron al concierto celebrado en el Port Vell en el que fueron protagonistas las bandas sonoras de películas

ge, el muelle de Pescadors, el puente Porta d'Europa, y las terminales, tanto de carga como de pasaje que se pueden observar desde el mar en plena actividad.

El viaje con Las Golondrinas, con una duración de 40 minutos, está amenizado por un guía que explica los hechos más significativos de estos 150 años. Durante todo el año, el puerto de Barcelona sorteará, a través de un cuestionario en la página web del puerto, 150 entradas por cada visita en dos jornadas mensuales hasta diciembre de este año.

El programa de actos se completa con un video mapping y con una exposición en el Museu d'Història de Barcelona, donde se exponen los hechos más relevantes del último siglo y medio de historia del puerto.

El puerto de Barcelona ocupa hoy un puesto de liderazgo como hub logístico del Mediterráneo. Buena parte de este logro es gracias a la visión, planificación y esfuerzo de los impulsores de la Junta de Obras del Puerto. Los actuales responsables de la infraestructura catalana son conscientes de la responsabilidad para preservar su legado e impulsar el futuro del puerto, potenciando e incrementando la aportación de valor económico, social y ambiental que realiza a la sociedad.

El 5 de febrero de 1869 se constituyó la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, la primera entidad responsable de la administración y gestión de la instalación catalana, que

impulsó la financiación y construcción de las obras del puerto moderno. Fue la primera Junta de Obras del Estado y con las infraestructuras que desarrolló consiguió superar un problema histórico de la ciudad: proporcionar un res-

guardo amplio y seguro para los barcos. Con el impulso de la Junta de Obras, el puerto de Barcelona se transformó en la instalación marítima que la economía catalana industrializada necesitaba para conectarse con el resto del mundo.

En 1869, el puerto de Barcelona acababa en el muelle de Pescadors y su superficie terrestre y marítima no llegaba a las 70 hectáreas. Actualmente, y después de varios proyectos de ampliación, el puerto de Barcelona dispone de 1.300 hectáreas de superficie terrestre y es el puerto de la Europa Occidental que más crece, con un incremento del 15% en el tráfico de contenedores en el 2018.



Intensa actividad comercial en el actual Moll Bosch i Alsina a principios del siglo XX

Nadal Forwarding, 40 años ayudando a las empresas mediante soluciones logísticas integrales



Nadal Forwarding ultima la puesta en marcha de una nueva nave de 2.800 m² para productos químicos y peligrosos en un enclave estratégico entre el puerto y el aeropuerto de Barcelona.

La nueva instalación de Almacén de Depósito Temporal (ADT) y Depósito Aduanero Público (DAP) facilitará a las empresas del sector químico los trámites de aduana y las operaciones de importación y exportación.



Nadal Forwarding, SLU, es una de las empresas transitarias con más recorrido del sector del transporte internacional y la logística en España. Fundada en 1979 como transitaria y agencia de aduanas, este año cumple su 40 aniversario.

La compañía está ultimando la puesta en marcha de una nueva nave de 2.800 m² para productos químicos y peligrosos APQ en un enclave estratégico entre el puerto y el aeropuerto de Barcelona, a menos de 1 Km de la terminal BEST de contenedores y a 3 Km de la terminal de carga del aeropuerto.

El nuevo centro cuenta con una nave de nueva construcción que facilitará a la compañía logística la distribución y almacenaje de productos químicos y peligrosos, aumentando las soluciones logísticas que venía prestando a diferentes empresas químicas con las que ya operaba para otro tipo de mercancías no peligrosas.

“Con esta apuesta, hemos querido dar respuesta a las necesidades de una parte importante de nuestros clientes, que provienen del sector químico y que necesitan soluciones logísticas integrales que les garanticen un servicio más especializado, ágil y eficaz”, explica Albert Verdós, director de Márketing y Comunicación de Nadal Forwarding.

En la actualidad, la empresa forma parte del conglomerado logístico del grupo TVS Asianics, con sede central en Singapur, y ofrece servicios de transporte internacional y soluciones logísticas integrales con el apoyo de más de 120 profesionales de la logística en España.

Nadal gestiona un centro logístico de 12.500 m², con una capacidad de 10.000 palets en Barcelona, y estructura propia en Valencia, Zaragoza, Baleares y Shanghai (China). Cada plaza está especializada en la prestación de servicios de transporte marítimo, aé-

Nadal Forwarding pone en marcha un nuevo centro para la distribución y almacenaje de productos químicos y peligrosos.

reo, terrestre, intermediación aduanera, depósito aduanero autorizado y distribución a través de sus propias operaciones en España y China, con conexiones con los principales mercados de Europa, Asia, Norteamérica, Latinoamérica y el Próximo Oriente.

SUFICIENTEMENTE GRANDES PARA OPERAR A ESCALA, PERO LO SUFICIENTEMENTE FLEXIBLES PARA SER INNOVADORES

Nadal, dentro del grupo TVS Asianics, tiene un enfoque colectivo que cuenta con más de 1.400 profesionales de logística, 45 ubicaciones operativas en 15 países de Europa, Asia y Oceanía; con esta estructura consigue simplificar las cadenas de suministro asiáticas, conectando el transporte on time con las mejores solucio-

nes logísticas y costes, una compañía – una red – un equipo, basado en las fortalezas colectivas del grupo, el valor de las relaciones con clientes y proveedores mediante procesos comunes y tecnologías avanzadas. Como grupo, tiene un tamaño y una solidez financiera considerable, así como un alcance geográfico significativo en Asia y el resto del mundo.

El grupo mueve más de 140.000 contenedores en transporte marítimo y más de 50.000 toneladas de carga aérea anual, dispone de ubicaciones privilegiadas y almacenes que les permiten ofrecer soluciones de logística integral cerca de los principales puertos y aeropuertos del mundo, así como acuerdos especiales y relaciones de primer nivel con los principales operadores y compañías mundiales.



SUSCRÍBETE

99€
+ IVA

Recibe las
publicaciones
de **El Canal**:

10 monográficos
con los
principales
acontecimientos
del sector

4 anuarios:
Barcelona,
Bilbao,
Valencia
y Madrid



Interesados en suscribirse contactar:
administracion@diarioelcanal.com

Smart Ports Summit Barcelona

Your ticket includes
a pass to the Smart
City World Expo.

19-20 November 2019 | Fira Barcelona Gran Via

How ports can attract new business, meet global demand and increase revenue through digital change to the port of the future TODAY!

Two day event on how to automate processes, standardise information flow to increase transparency, and optimise the supply chain within ports.

Run in collaboration with



Port de Barcelona

www.maritime.knect365.com/smart-ports-barcelona

An aerial, black and white photograph of an industrial facility, likely a pulp or paper mill, situated along a large body of water. The facility features numerous large, rectangular buildings and a complex network of pipes and structures. In the foreground, a dense urban area with a grid-like street pattern is visible, including a prominent circular building. The overall scene is captured from a high angle, providing a comprehensive view of the industrial and urban landscape.

PULP & PAPER INDUSTRY TRANSPORT SYMPOSIUM EN CANAL

Tarragona acoge la cumbre mundial del transporte de productos forestales



El puerto de Tarragona se posiciona como hub de tráfico de papel por su posicionamiento como punto de recepción y de redistribución de este tipo de productos vía marítima o intermodal

El puerto de Tarragona y Euroports Ibérica son los anfitriones de cerca de 600 representantes de todo el mundo de la industria del papel y la pasta de papel.

El puerto de Tarragona, en colaboración con su socio estratégico Euroports, es el anfitrión del 23.º encuentro bianual del sector del transporte de papel y pasta de papel del 16 al 18 de septiembre. Este acontecimiento, más conocido por su denominación en inglés “PPI Transport Symposium” o “Pulp & Paper Industry Transport Symposium”, es la primera vez que se celebra en el Estado español, concretamente en la ciudad de Tarragona y en el centro de convenciones de PortAventura. El acontecimiento reúne a 600 representantes y 50 expositores de 25 países diferentes y marca las decisiones estratégicas de las empresas del sector en los próximos años.

Este simposio del transporte de la industria de pasta de papel se celebra desde hace más de 30 años y el último se organizó en Savannah (Estados Unidos) en el 2017. El acontecimiento se celebra cada dos años, alternando la sede cada edición, una vez en una ciudad europea y el otro en una de los Estados Unidos de América. El objetivo de las jornadas es el análisis de tendencias en el transporte mundial, la manipulación de materiales y la distribución de productos forestales, y van dirigidas a directivos y responsables de empresas de producción de pasta y papel, fabricantes de productos de madera, instalaciones portuarias, proveedores de logística, transportistas, proveedores tecnológicos de la cadena de valor, empresas de almacenamiento y consultores de transporte, entre otros.

El 23.º Simposio será el espacio que marcará las decisiones del sector en los próximos años en la cadena de suministro de pasta y papel, generando oportunidades de negocio y de cooperación entre todos los agentes implicados en esta industria, a través de la puesta en contacto de productores, proveedores y consumidores procedentes de Europa (61%), Norteamérica (25%), América del Sur (7%), Asia (4%), Oriente Medio (2%) y Oceanía (1%).

PUERTO DE TARRAGONA, HUB DE LA PASTA DE PAPEL

El puerto de Tarragona es el puerto más importante de pasta de papel de España y el tercero más importante del Mediterráneo en cuanto a tráfico de papel y pasta de papel. El puerto, dentro de su estrategia de diversificación de tráficos, actualmente mueve unas 600.000 toneladas (2018) de pasta de papel y derivados, operadas por Euroports Ibérica.

El puerto, gracias a la alianza estratégica con Euroports, tiene un rol destacado en el sector y es considerado a estas alturas como “puerto hub de pasta de papel” con una oportunidad de crecimiento de futuro muy solvente, gracias a sus instalaciones portuarias, conexiones marítimas en el Mediterráneo, la intermodalidad y a las comunicaciones con el resto de España y el Norte de Europa por tren y carretera.

Euroports es uno de los mayores operadores de logística marítima del mundo trabajando actualmente más de 14 millones de toneladas de productos forestales. Es una empresa internacional de infraestructuras portuarias que desarrolla, opera y gestiona soluciones mundiales de la cadena de suministro marítima para clientes internacionales de sectores clave de la industria. Esta multinacional opera y gestiona una red de terminales portuarias en lugares estratégicos de Europa y Asia. En España, solo opera en el puerto de Tarragona y es un socio estratégico en el tráfico de pasta de papel, minerales y agroalimentarios.

El papel de hub o nodo en este sector se debe al posicionamiento del puerto como punto de recepción y de redistribución de esta gama de productos vía marítima o intermodal. La pasta de papel que llega al puerto de Tarragona procede



Tarragona es el puerto más importante de pasta de papel de España y el tercer más importante del Mediterráneo en cuanto a tráfico de papel y pasta de papel

en gran medida de los principales exportadores mundiales: Sudamérica y del Norte de Europa (que produce casi el 80% de esta materia). Después de cruzar el Océano Atlántico, los grandes buques que transportan pasta de papel hacen la primera escala dentro del Mediterráneo en Tarragona, aprovechando los grandes calados (16,5 metros) del puerto de Tarragona y que casi ningún otro puerto del Mediterráneo tiene. La pasta de papel se almacena en el puerto para ser distribuida posteriormente a los clientes del territorio por vía terrestre, o bien en buque a través de otros puertos mediterráneos, principalmente en países de la cuenca mediterránea.

CEREMONIA INAUGURAL EN EL AMFITEATRE

La ciudad de Tarragona acoge la ceremonia inaugural del 23.º Simposio del Transporte de la Industria de Pasta de Papel y Papel. El acto inicial se celebra el 16 de septiembre, a las 19.30

horas, en el Parc de les Granotes y en el Anfiteatre romano. En esta ceremonia asisten la mayoría de las empresas participantes en el simposio, los máximos representantes de las entidades organizadoras, el CEO de Euroports Ibérica, Pablo García, el presidente del puerto de Tarragona, Josep Maria Cruset, y autoridades de la ciudad y del país. Entre otras actividades del programa inaugural, los asistentes al simposio visitarán la terminal de Euroports en el puerto de Tarragona, disfrutarán de una visita guiada al Anfiteatre y podrán presenciar una actuación castellera.

El resto del programa de las jornadas se desarrolla en el Centre de Convencions de PortAventura, los días 17 y 18 de septiembre. Las 2 conferencias, 9 mesas redondas y 4 talleres que se organizan durante dos días, analizan las grandes tendencias económicas mundiales, la evolución futura de los medios de transporte (buque, tren), el papel

de mercados emergentes (especialmente China y Oriente Medio) y la digitalización, entre otros temas. El puerto de Tarragona será el protagonista de uno de los talleres que se celebran por la tarde del día 17, donde está previsto exponer las ventajas competitivas de operar a través de las instalaciones del puerto y de las comunicaciones con el centro de la Península y el Norte de Europa, tanto por ferrocarril como por carretera.

ORGANIZADORES Y COLABORADORES

La organizadora del Simposio es la International Forest Products Transport Association (IFPTA), la única asociación profesional en red para los profesionales mundiales de la logística de productos forestales. Su misión es fomentar el trabajo en red entre sus asociados, como es el caso de este simposio bienal.

IFTA cuenta con el apoyo técnico de Fastmarkets RISI, una

El encuentro, organizado por International Forest Products Transport Association (IFPTA) y el apoyo de Fastmarkets RISI, se celebra del 16 al 18 de septiembre.

empresa de información de precios, análisis y acontecimientos para los mercados mundiales de productos forestales, metales y minerales industriales. Los clientes de esta organización representan más del 97% del sector mundial de productos forestales, a los cuales suministra servicios de información sobre datos críticos, precios, servicios financieros, mercancías, telecomunicaciones y mercados legales. Dentro del sector de productos forestales, se ha convertido en el proveedor de análisis de precios y de análisis de mercados más fiable del mundo. Actualmente, trabaja en Londres, New York, Boston, Atlanta, Oakland, Eugene, Chicago, Pittsburgh, Bruselas, Helsinki, São Paulo, Shanghai, Beijing y Singapur.

Los anfitriones de este acontecimiento son el puerto de Tarragona y Euroports Ibérica.



Los grandes buques que transportan pasta de papel hacen la primera escala dentro del Mediterráneo en Tarragona, aprovechando sus grandes calados

AGRIVRAC EN CANAL



André Garreta
Presidente de la CCI Baiona País Vasco

André Garreta

PRESIDENTE DE LA CCI
BAIONA PAÍS VASCO

André Garreta

PRÉSIDENT DE LA CCI
BAYONNE PAYS BASQUE

Tenemos la voluntad de hacer del Puerto de Baiona una verdadera plataforma logística de primer orden

Nous avons la volonté de faire du Port de Bayonne une véritable plateforme logistique de premier ordre

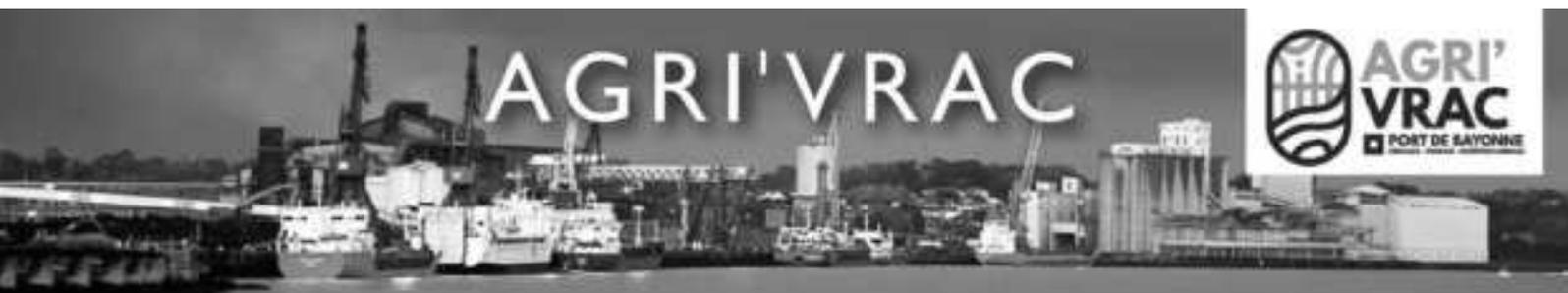
«AgriVrac regresa este año en su tercera edición. Es una oportunidad para reunir a todos los actores de los graneles agroalimentarios, una actividad clave de nuestro puerto, y queremos conservar esta especialidad. Este año acogemos de nuevo a 250 personas. Nos acompañaran los decisores sectoriales italianos, ingleses, alemanes, belgas y holandeses y, sobre todo, españoles. Después de Francia, España es la segunda nación más participativa en AgriVrac. Es un momento siempre agradable, pero también propicio para hacer negocio. Esto es lo más importante para mantener el evento a lo largo de los años.

Los graneles agroalimentarios suman más de un millón de toneladas anuales en el puerto de Baiona, lo que supone cerca del 40% de su tráfico total. Importantes actores del sector se establecen en el propio puerto y su dimensión internacional es una verdadera oportunidad para nuestro territorio y para el conjunto de nuestras empresas. La agricultura es importante y estratégica en la economía de nuestra región. La CCI Baiona País Vasco, concesionaria del puerto de Baiona, es la encargada de su desarrollo en colaboración con la región Nueva Aquitania, que es la propietaria. Tenemos la voluntad de hacer de este puerto una verdadera plataforma logística de primer orden, perfectamente situada en el conjunto de la fachada atlántica. Estamos tomando iniciativas e invirtiendo en todas las infraestructuras portuarias. Hemos recibido recientemente dos nuevas grúas, más fiables, más rápidas, más grandes. Gracias a su propulsión eléctrica, contribuyen al desarrollo sostenible. La fuerza de este puerto radica que estamos triplemente certificados en Calidad, Seguridad y Medio Ambiente. Y eso es poco común.»

«La bourse AgriVrac revient cette année pour une troisième édition. C'est l'occasion pour nous de rassembler tous les acteurs des vracs agroalimentaires, une activité clef de notre port et nous voulons conserver cette spécificité. Cette année, nous attendons à nouveau 250 personnes. Des décideurs de ces filières italiens, anglais, allemands, belges et néerlandais y seront présents, et encore plus d'espagnols.

L'Espagne est la deuxième nation représentée après la France à AgriVrac. C'est un moment toujours convivial, mais il est aussi propice au business. C'est le plus important pour pérenniser l'évènement.

Le vrac agroalimentaire représente pour le port de Bayonne plus d'un million de tonnes de trafic, soit près de 40 % de son trafic total. Le port en bord à quai compte de grands acteurs de ce secteur et sa dimension internationale est une véritable chance pour notre territoire et l'ensemble de nos entreprises. L'économie agricole est importante et stratégique pour notre région. La CCI Bayonne Pays Basque en tant que concessionnaire du port de Bayonne est chargée de son développement en partenariat avec la région Nouvelle-Aquitaine qui en est propriétaire. Nous avons la volonté de faire de ce port une véritable plateforme logistique de premier ordre idéalement située sur l'ensemble de la façade Atlantique. Nous prenons des initiatives et investissons dans tout ce qui est infrastructures portuaires. Nous venons d'ailleurs de recevoir deux nouvelles grues, plus fiables, plus rapides, plus grosses. Électriques, elles participent au développement durable. Ce qui fait la force de ce port, c'est que nous sommes triplement certifiés Qualité sécurité et environnement. Et c'est rare.»



Jornada de Cereales, Abonos y Alimentación animal del Puerto de Baiona

19 y 20 de septiembre 2019

Conferencias técnicas • Exposición • Trabajo en red



Tel. +33 (0) 559 465 808
e-mail : j.madinebellia@bayonne.cci.fr
www.agrivracbayonne.com

El puerto de Baiona ultima la puesta en marcha de sus nuevas grúas de alta capacidad



A lo largo del mes de septiembre, el puerto de Baiona pone en funcionamiento sus dos nuevas grúas portuarias eléctricas que vienen a reforzar el parque de estiba de la instalación vascofrancesa. Construidas en Alemania, ambas grúas llegaron por vía marítima al mismo tiempo, completamente ensambladas, y fueron descargadas y colocadas sobre sus raíles en los muelles de las zonas portuarias de Anglet-Blancpignon y Tarnos. Así, el mes de agosto no ha sido de vacaciones en el puerto de Baio-

na, puesto que en la primera semana se pudo constatar la llegada y descarga de las dos nuevas "vecinas" del puerto.

La instalación se ha realizado en tres fases: La primera fue la llegada del buque "BBC Fuji", con las grúas a bordo, y la descarga de la primera de las dos máquinas, en Blancpignon. Posteriormente, el barco se desplazó a la orilla opuesta y descargó la segunda de las grúas en la zona de Tarnos. Más adelante se procedió al enganche eléctrico en cada

una de sus ubicaciones definitivas y la puesta a punto para su funcionamiento final. Una vez realizados los test de carga, las nuevas grúas formarán parte permanente del parque de maquinaria del puerto de Baiona.

Así, la nueva grúa GR 15 (una LIEBHERR LPS 550) situada en Tarnos, está dotada de una capacidad de elevación de 124 toneladas. Por su parte, en Blancpignon se ha instalado la nueva grúa GR 21 (una LIEBHERR LPS 420) capaz de elevar hasta 60 toneladas.



Descarga de las grúas en el puerto de Baiona

Con esta nueva inversión, el puerto de Baiona refuerza su potencial de manipulación portuaria y renueva el utillaje y la maquinaria con el objetivo de equipar a cada una de sus terminales con soluciones de altas prestaciones para la estiba. De esta manera, la instalación portuaria se dota de nuevas capacidades de elevación y es capaz de atender buques más grandes y manipular cualquier tipo de mercancías, desde graneles, a contenedores, pasando por carga convencional, e incrementando la posibilidad de tratamiento de mercancías



Las dos "nuevas vecinas" del puerto de Baiona llegaron completamente ensambladas

El puerto de Baiona ultima los preparativos para la puesta en marcha de sus dos nuevas grúas portuarias que ya se encuentran instaladas en Tarnos y Blancpignon, en ambas riberas del estuario del río Adour. Se trata de una inversión estratégica que tiene como objetivo el incremento y el desarrollo del tráfico portuario.

pesadas y/o sobredimensionadas, que, hasta ahora, sólo podían ser tratadas en la terminal de Saint Bernard.

TARNOS Y BLANCPIGNON AMPLÍAN SU OFERTA DE SERVICIO

En la zona portuaria de Tarnos, la nueva grúa (GR15) se utilizará principalmente e las operaciones necesarias para la importación y exportación de siderúrgicos, específicamente, los producidos por Laminaires des Landes. Los muelles de Tarnos dispondrán así de 4 grúas dedicadas a la manipulación de cargas pesadas y graneles industriales. En la ribera opuesta, la nueva grúa (GR21) se dedicará a la carga

y descarga de azufre, madera y fertilizantes. Blancpignon, una zona portuaria dedicada también al tráfico de contenedores y de graneles sólidos y líquidos, estará ahora equipada con dos grúas.

El puerto de Baiona es el primero en Francia en obtener la Triple Certificación y una de sus preocupaciones es el mantenimiento del medio ambiente. Es por ello que se ha querido que las nuevas grúas sean eléctricas (como ya lo son el resto de las ya existentes), aunque ello ha supuesto un sobrecoste de un millón de euros. La CCI y el puerto de Baiona reducen así la huella de carbono en la actividad portuaria, orientado a minimizar el impacto ambiental,

preservando la biodiversidad, la flora y la fauna, y logrando un clima más favorable en la población adyacente a las instalaciones portuarias.

COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

Es preciso remontarse al pasado 11 de abril de 2018, cuando el presidente de la Cámara de Comercio e Industria (CCI) de Baiona-País Vasco, André Garreta, firmó con Leopold Berthold, director general de Liebherr, el acuerdo de adquisición de dos grúas portuarias para el puerto de Baiona por un montante de 9 millones de euros. La compra de ambas máquinas ha sido posible por la colaboración entre la Región Nueva Aquitania, representada por el presidente de su consejo portuario, Mathieu Bergé, y la CCI de Baiona, concesionaria del puerto. El acuerdo contempla un apoyo financiero a la explotación de 1,67 millones de euros por año. Cabe recordar que la Región Nueva Aquitania es la propietaria del puerto de Baiona y que la CCI es la concesionaria para su explotación y comercialización por delegación del servicio público.



Andrés Gómez Bueno
Presidente de Unistock Europe

“No entiendo una asociación profesional que no tenga vertiente de lobby”

Andrés Gómez Bueno

PRESIDENTE DE UNISTOCK EUROPE

Explique brevemente qué es Unistock Europe y su importancia sectorial.

Unistock Europe es la asociación que integra a las asociaciones nacionales europeas de empresas que operan en los puertos en el ámbito de productos a granel para la alimentación animal y humana. Los países miembros son Finlandia, Alemania, Reino Unido, Francia, Portugal, Polonia, Bélgica, España, Suiza y Holanda.

¿Cuáles son los objetivos principales de Unistock Europe y Unistock España?

Los objetivos son comunes para las dos asociaciones: servir de nexo entre las empresas privadas y las administraciones, impulsar las mejores prácticas y propiciar el crecimiento del sector. Por otra parte, no entiendo una asociación profesional que no tenga vertiente de lobby. La sociedad civil se debe articular en torno a asociaciones profesionales y facilitar el funcionamiento de la economía y las mejoras medioambientales y sociales mediante un diálogo constante con los poderes públicos. No tiene sentido la con-

Nacido en Torrelavega en 1971, se ha formado y desarrollado profesionalmente en Estados Unidos, Holanda y Argentina. En 1993 se integró en el negocio familiar, donde pasó por posiciones en comercio de materias primas, consignación de buques y operaciones portuarias. En 2006 accedió a la dirección de la empresa familiar, Grupo Gof, con presencia en el ámbito del trading de materias primas para la nutrición animal, la logística portuaria y las nuevas tecnologías de la información.

notación negativa que tiene la palabra lobby en nuestro país; es absolutamente necesario como contrapeso al nepotismo o las redes clientelares en las que prosperan los que están cerca del poder, y no los más eficientes. La meritocracia necesita el lobby para desarrollarse.

Repite mandato, tras una primera etapa (2010-2013) ¿Qué se quedó por hacer en aquella ocasión?

Prácticamente todo. Afortunadamente la directora actual es una persona con visión estratégica, consciente de los grandes cambios que se están viviendo en todos los ámbitos de la sociedad y compromete-

ta en la formulación de una propuesta de valor que seduzca tanto a los socios como a las administraciones públicas. Creo que van a ser tres años apasionantes. Facilitar la digitalización del sector, adaptarnos a las tendencias de concentración, verticalización y a las cada vez más altas exigencias de la opinión pública respecto a la agricultura en general, y la cadena de producción animal en particular, con metas muy importantes, complejas, y por tanto, divertidas.

¿Cuáles son sus principales líneas de acción para esta segunda etapa?

Diseñar un modelo de representación de la actividad por-

tuaria en la cadena alimentaria que contribuya a reforzar el posicionamiento estratégico de la UE como referente, a nivel mundial, en cuanto a inocuidad de los alimentos, bienestar animal y sostenibilidad del sector.

¿Con qué equipo humano cuenta para ello?

En Bruselas contamos con una directora muy brillante, Iliana Axiotiades, que en el año que lleva en el cargo ha conformado un equipo de muy alto nivel técnico y una calidad humana excepcional: Flora Dewar, Gianluca Nurra, Corrado Finardi, Noura Younes y seguramente alguien más que se incorporará en breve. Además, me acompañan mi vicepresidente, Frank Peeters (Eurosilo, Bélgica) y el resto de miembros de la junta directiva, que son todos ejecutivos de alto nivel en sus respectivas empresas.

¿Cuál es el principal asunto que le gustaría dejar solucionado al final de su mandato?

No pretendo que sea un punto y final o punto y seguido. Mi objetivo es avanzar en lo que he definido anteriormente; es una carrera de fondo. Si todo va bien, tras estos tres años Frank continuará con nuestra labor y así sucesivamente.

¿Cómo es la situación actual y las perspectivas del sector profesional de almacenistas portuarios de graneles agroalimentarios?

A principios de la década 2000 se lanzaron todas las iniciativas legales que han cambiado el enfoque en nuestro sector, como respuesta a diversas crisis de salud pública (dioxinas, glosopeda, vacas locas, etc). Entonces, nuestra preocupación en Europa era el nivel de exigencia de la legislación. Ahora, quince años después, las exigencias comerciales que plantean los clientes hacen que los requisitos legales parezcan un juego de niños. Otra cosa es que en el caso concreto de España haya algunos operadores portuarios que no han entendido aún el riesgo que conllevan las contaminaciones cruzadas entre el tipo de productos que manejamos para incorporar a la cadena alimentaria y otros de carácter industrial (prerreducidos de hierro, fertilizantes, etc.). Por desgracia lo veo, no a diario, pero sí con demasiada frecuencia.



Frank Peeters y Andrés Gómez Bueno

Descarga de un barco de colza



Expresa sus opiniones en los temas de máxima actualidad.

El cambio climático es la mayor amenaza a la que nos enfrentamos. Es difícil entender la magnitud del impacto que este cambio pueda tener en todos los ámbitos: incendios, elevación del nivel del mar, alteraciones de cosechas, muer-

tes por temperaturas extremas, etc. Como oportunidad, destacaría la red portuaria que tenemos en España: puede estar en la mejor posición para responder al reto de alimentar al mundo. Un país deficitario en materias primas pero que es potencia mundial en exportación de carne puede ser capaz de hacer cosas increíbles. Respecto al Brexit, ilustra el nivel al que puede llegar lo absurdo de las decisiones que tomamos los supuestos "seres racionales" que somos. No le encuentro ningún sentido. A la guerra comercial y arancelaria tampoco le veo lado positivo. Ese tipo de situaciones restan capacidad al crecimiento económico global, que es la clave para acabar de sacar de la pobreza extrema al 10% de la población mundial.

¿Cómo son sus relaciones profesionales con OPPE y las Autoridades Portuarias españolas?

OPPE siempre ha otorgado un trato muy atento a Unis-

tock de España. Nos incluyó como miembros en el pleno del Observatorio del Mercado de Servicios Portuarios. Cuando les solicitamos ayuda para analizar posibles soluciones a la presencia de aves en los almacenes de graneles, nos coordinó un estudio con el laboratorio del CEDEX que nos fue muy útil.

Las AAPP son cada una un mundo. Las hay que responden a todas las iniciativas y las hay refractarias. Espero celebrar un evento de primer nivel en mayo/junio de 2020, con-



Andrés Gómez Bueno (Presidente de Unistock Europe) y Han Ozturk (Presidente de DBTG)

“

Santander acogerá un evento de primer nivel en mayo/junio de 2020, convocando a Coceral, Fediol y Unistock Europe

”

vocando a Coceral, Fediol y Unistock Europe en Santander. Espero que en este caso la reacción de la Autoridad Portuaria de Santander (APS) no sea la que vivimos cuando organizamos el congreso de DBTG (Dry Bulk Terminals Group) en 2013.

Anime a otros profesionales del sector a asociarse a Unistock.

Es una oportunidad de estar en contacto con el resto del sector, a nivel europeo y mundial. Vamos a impulsar la implantación de los cer-

tificados fitosanitarios electrónicos. España no puede estar fuera de este tipo de iniciativas con importación vital para el funcionamiento del sector; y, de momento, lo estamos. Lleva poco tiempo y dinero y aporta indicaciones sobre cómo va a evolucionar la legislación comunitaria. Es algo crucial, teniendo en cuenta que una parte fundamental de nuestra legislación viene dictada desde Bruselas. La reflexión estratégica no puede ignorar la legislación.



Agrivrac del puerto de Baiona, salón B2B del cereal, abonos y alimentación animal

La tercera convocatoria de la Jornada Agroalimentaria y Bolsa de Cereales del puerto de Baiona, "Agrivrac", supera las expectativas de sus organizadores y reúne, el 19 y 20 de septiembre, a más de 300 inscritos, provenientes de Francia y España, aunque también de Alemania, Bélgica, Holanda Italia y Reino Unido, entre otros.

Tras las exitosas ediciones de 2017 y 2018, la presente convocatoria está abierta a los profesionales del sector cerealístico, agroalimentario y de su logística asociada. Auspiciados por el Puerto y la Cámara de Comercio e Industria de Baiona, el evento se celebra en Anglet, a pie de playa, en un lujoso emplazamiento en la costa vascofrancesa.

Uno de los principales sectores económicos del Euro Región demuestra, de esta forma, su vitalidad en un marco excepcional y un ambiente a la vez festivo y profesional, típico de la zona. La edición tiene, además, el aliciente de contar con una reunión extraordinaria del Club Logístico Intermodal Por-



tuario de la Euro-Región (CLIPER), que aporta la presencia adicional de un centenar de asistentes en la primera de las dos jornadas.

INTENSO PROGRAMA LABORAL Y LÚDICO

La III edición de la Jornada AgriVrac de Baiona tiene como objetivo facilitar, mantener y desarrollar relaciones entre los sectores económicos comprometidos. Además de los profesionales del Suroeste francés, un numeroso grupo de profesionales españoles han confirmado su participación en el evento, favoreciendo los intercambios comerciales transfronterizos en la compra-venta, el almacenaje, la manutención y transformación, los transportes y otros servicios de valor añadido para productores y cooperativas.

El encuentro se celebra en su totalidad en las instalaciones del "Espace Ocean", un espléndido edificio situado en el prestigioso marco de las playas de Anglet, frente al Atlántico. La cita comenzará con una conferencia/debate a cargo de Vincent Chatellier sobre "El mercado mundial de los cereales y en concreto el del maíz". El ponente invitado es economista e ingeniero de investigación del INRA (Institut National de la Recherche Agronomique) y se le considera una autoridad en su sector, donde ha publicado más de cien estudios. En éste mismo número puede encontrarse una entrevista en profundidad sobre el tema central del mercado del cereal. A continuación, está prevista la celebra-

ción de un cóctel-cena frente al mar, apto para el trabajo en red entre instituciones, operadores, compradores y proveedores de productos y servicios relacionados con el cereal, los agroalimentarios, los abonos y su logística.

Los participantes se reencontrarán al día siguiente en un desayuno de trabajo antes de pasar a la sesión en la que el puerto de Baiona presentará sus capacidades logísticas y sus planes de futuro. También habrá diversas intervenciones de operadores logísticos e industriales implantados en el puerto y su hinterland más cercano, así como las diversas opciones de transporte desde y hacia las instalaciones portuarias.

Bajo la moderación de Thomas Perron, Director de Comunicación y Marketing de la CCI Baiona País Vasco, intervendrán Pascal Ramondenc,

en representación de AXSO; Benoit Vanlerberghe, responsable comercial de Agrifert; Roberto Vima, de Intercourtag; Xavier de Castelbajac, en representación de Maisadour; y Xavier Guihard, director de Maisica.

SORGHUM, SPONSOR PRINCIPAL

Entre las presentaciones previstas cabe destacar la que correrá a cargo de Charles-Antoine Courtois, Responsable de desarrollo en Sorghum, sponsor principal de AgriVrac. Se trata de una organización cuya misión es potenciar y promover el desarrollo agrícola del sorgo, una gramínea, como fuente de alimentación humana y animal. Además tiene otras aplicaciones como pasto, biomasa, biocombustible, edulcorante natural y los ligados a la industria química y licorera, entre otras.

Más de un millón de toneladas

El puerto de Baiona, con un fuerte volumen de mercancía agroalimentaria a granel (más de un millón de toneladas de maíz, abonos, alimentación animal), es un lugar estratégico, perfecto para los operadores del mercado del Sur Occidental de Francia y del Norte de España. La implantación en el propio puerto de industriales y almacenistas, así como de reconocidos operadores, convierten a Baiona en punto ineludible para los profesionales de los cereales, los abonos y de la alimentación animal. Los visitantes podrán encontrar soluciones para el transporte, el almacenaje, el control informático, la trazabilidad, la exportación y la importación de granos, abonos, alimentación animal y productos agroalimentarios.

La parte expositiva, con una veintena de stands de otras tantas empresas e instituciones, tanto francesas como españolas e internacionales se ha llenado por completo. Los visitantes tendrán, el viernes, una oportunidad de conocer la oferta de todo tipo que ofrece el puerto de Baiona y su Comunidad Portuaria, puesto que hay prevista una ronda por la zona de exposición.

El sorgo es un cultivo alternativo al maíz por su adaptabilidad a diferentes terrenos y climas, pero más resistente a las sequías. Su cultivo es milenario y se utiliza para consumo humano principalmente en África, India y China. Como pienso para el ganado es cultivado con frecuencia Argentina, Estados Unidos, México o Japón y en los territorios de la antigua Unión Soviética. En Europa, el cultivo del sorgo empieza a ser significativo en países como Bulgaria, España o Rumanía y causa sensación en el sudoeste de Francia. Las repetidas sequías que sufre éstos países inclinan la balanza hacia una gramínea que necesita menos agua y que ofrece ventajas para la alimentación de cerdos y aves de corral también por el escaso contenido en taninos de las variedades europeas, que permite eliminar prejuicios de cara a utilizar el sorgo en las raciones.



AgriVrac se celebra íntegramente en el "Espace l'Océan" de Anglet

LOGÍSTICA MULTIMODAL - OFP

El puerto de Baiona, promotor de AgriVrac, se ha constituido en una importante plataforma

logística multimodal en la que confluyen con facilidad todos los medios de transporte: marítimo, ferroviario y terrestre. En lo referido a los graneles, Baiona mantiene un tráfico estable de más de un millón de toneladas anuales, un 40% de su movimiento total.

Una de las características que hacen destacar al puerto de Baiona en su vertiente multimodal es la existencia y desarrollo del Operador Ferroviario de Proximidad del Sudoeste (OFP-SO), que se ha convertido en una potente realidad y continúa ampliando sus servicios, proponiendo soluciones modales de transporte más eficientes y respetuosas con el medio ambiente. Se trata de un enlace funcional con las plataformas aisladas en un Hinterland que sigue creciendo en beneficio de las empresas locales.





La antigua locomotora ha sido reemplazada por dos nueva máquinas de 1.800KW que se han convertido en elemento clave en la oferta de servicio del puerto, proporcionando una conexión flexible con otros operadores ferroviarios presentes en el área portuaria.

De esta forma, la OFP-SO ha incrementado en un 60% el número de toneladas transportadas, hasta las 160.000, en 2018. El total de tráfico ferroviario en el puerto ha crecido un 40% en ése año, sumando 319.000 toneladas, lo que supone que el 13% de las mercancías que entran o salen del puerto de Baiona lo hacen por ferrocarril. Es un nuevo récord que resulta del esfuerzo que ha realizado en los 10 últimos años para ayudar a los industriales y operadores logísticos en la política de reducción de la huella de carbono.

En cuanto a las disponibilidades para implantación, el puerto de Baiona dispone de 145 Hectáreas de terrenos, 245 Hectáreas de lámina de agua y 3.000 metros de líneas de atraque, repartidas en tres terminales, que aportan un potencial de desarrollo muy interesante para empresas industriales deseosas de instalarse en suelo portuario. En la actualidad, 56 hectáreas acaban de salir al mercado para implantación de proyectos industriales y se han presentado diversos proyectos que están en estudio y pronto darán sus frutos en forma de tráficos marítimos adicionales.

Estas tres terminales permiten ya albergar un buen número de actividades diversas gracias a las inversiones regulares realizadas por la Cámara de Comercio e Industria de Baiona-País

Arola

LINKING YOUR WORLD

Conseil technique et gestion douanière de céréales



La tercera edición de la Jornada Agroalimentaria y Bolsa de Cereales se consolida como referente en el Arco Atlántico.

Vasco, gestora del puerto por cuenta de su propietario, el Consejo Regional de Nueva Aquitania, inversiones que en los últimos años han sumado 72 millones de euros en muelles, almacenes, facilidades a la navegación y equipamiento.

HERRAMIENTA AL SERVICIO REGIONAL Y TRANSFRONTERIZO

El puerto de Baiona es, en esencia, una herramienta al servicio del desarrollo económico regional y también transfronterizo, debido a su

cercanía al territorio vasco y español. Por sus instalaciones transitan toda clase de productos, en importación y exportación, como son los graneles sólidos y líquidos, contenedores, productos siderúrgicos, cargas de proyecto, pesadas y sobredimensionadas, mercancías diversas, tanto en Lo-Lo como Ro-Ro.

El modelo multiproducto no obstante tiene algunos tráficos que definen sus señas de identidad. Así, los dedicados al sector agroalimentario, como el maíz, los abonos y los

piensos para alimentación animal, se complementan con los productos químicos, como el azufre, el metanol, o el ácido acético. Por otra parte, los productos siderúrgicos y metalúrgicos son los más importantes en el puerto, en constante crecimiento por la implantación de dos acerías y laminadoras en el propio dominio portuario. Para finalizar, el tradicional tráfico de madera en sus diversas formas -troncos, madera aserrada y productos derivados- están ganando de nuevo terreno gracias a la consecución del Certificado ICPE para el almacenamiento masivo de madera, hasta 49.000 metros cúbicos, y de los certificados PEC/PED para la entrada de productos "fito" provenientes de terceros países.



Logística de graneles agroalimentarios

Para no perderse en AgriVrac...

À ne pas manquer au salon AgriVrac...

SILOS DE L'ADOUR

La Société Les Silos de l'Adour est établie sur le port de Bayonne depuis 1993, et compte tenu de son emplacement proche du quai, sa principale activité est le commerce maritime de marchandises. Nous avons deux activités: Négoce Apropos / Collecte (dominance maïs) et Prestations Portuaire: déchargement bateau (dominance engrais) pesage, mise en magasin, stockage, conditionnement Big Bags, mélange.....

Les Silos de l'Adour, acteur sur le port de Bayonne, participe activement au bon déroulement d'AgriVrac afin de se faire connaître, intéresser de nouveaux clients. C'est ça pour que tous nos clients, fournisseurs sont sollicités afin de participer à cette journée.

Dans le commerce maritime, de marchandises en vrac, principalement céréales,



oléagineux et protéagineux, engrais, matières sèches, etc. et puis chargement et déchargement de bateaux, stockage de marchandises de tiers, réception et expédition de produits par voie routière. Par ailleurs, Les Silos de l'Adour font de blending d'engrais: Mélanges adaptés aux besoins des clients et aménagement en big-bags. Enfin, une autre activité est le séchage de maïs.



TRANSPORTS JAYLO

Le salon AgriVrac est le cadre idéal pour faire connaître notre société, dévoiler nos nouveaux services. S'il est bien relayé par les médias il constitue un excellent dispositif de communication. En réunissant sur le même site tout un ensemble de secteurs; le salon peut être l'occasion de nouer des partenariats avec d'autres entreprises.

Nous sommes Transports Routier de Marchandises, Conditionnées, Vrac, Vrac Pulvé, Maritime, Douanes, Stockage et distribution. Nous développons actuellement le transport de vrac en Fonds Mouvants et Citernes Pulvérulentes donc nous voulons cultiver notre image et améliorer notre notoriété sur un site de passage proche comme le port de Bayonne.

Marché porteur et diversifié... du producteur en passant par les industriels, vers le consommateur, le vrac alimentaire permet une grande diversité d'activités



intéressantes pour notre secteur d'activité en tant que commissionnaire de transport. Si on veut aller plus loin c'est un marché et un secteur qui tend à se transformer allant vers une transition agro-écologique en s'appuyant sur des innovations et la volonté du monde agricole à de nouveaux procédés de productions, nouveaux produits ou nouveaux processus.

Participer au salon AgriVrac c'est avoir une exposition réussie et attirer l'attention de clients ou fournisseurs potentiels, générer un maximum de contacts. Pendant le salon nous avons la possibilité d'évaluer nos produits, nos services en rapport avec les besoins du secteur.

AQUITAINE COURTAGE

Acteur majeur de la filière maïs dans le Sud-Ouest, avec une activité importante sur le

marché du maïs waxy, notre activité de courtier aboutit à ce que nombre de nos contrats chargent finalement sur le port de Bayonne grâce au silo Maisica avec qui nous entretenons des relations étroites.

Comme courtier en céréales, Bayonne offre une démarche de qualité et d'amélioration de la performance qui séduit années après années les clients du marché.



Situé au cœur de la 1ère zone de production de maïs en France, le Port de Bayonne souffre comme l'ensemble de la filière, de la diminution des surfaces liée à la concurrence accrue des autres origines sur l'Union Européenne (Mer Noire en 1er). Même si cette tendance de fond ne peut que se confirmer, le travail de filières de qualité et de traçabilité permet de stabiliser l'activité et de rester économiquement dans la course si l'exigence de qualité devenait demain plus forte même sur les marchés basiques.

Nous avons facilement pu motiver l'ensemble des clients industriels dès la 1ère année, qui se déplaceront encore une fois cette année pour ce rendez-vous idéalement situé juste avant la récolte de maïs, et que nous accueillerons cette année sur notre stand.

INTERCOURTAGE-BAYONNE

Participamos en AgriVrac porque una parte de nuestra actividad esta estrecha-



mente ligada con el puerto de Bayonne y especialmente con Maisica, silo privado de exportación de cereales. Somos Brokers en materias primas agrícolas con destino la alimentación humana (legumbres secas, trigos blandos panificables, trigo duros para la pasta o harina) quínoa, chía, lino, etc) y la alimentación animal (cereales, proteaginosas y oleaginosas, deshidratados, etc).

El Port de Bayonne es el único de la fachada atlántica capaz de garantizar la trazabilidad y el pre-almacenamiento separado e independiente, antes de la carga de los barcos, de lotes y partidas de cereal con especificaciones especiales y distintas. Este mercado es muy dinámico y sabe adaptarse a la demanda de los clientes y a la competencia de otros orígenes. Ven a descubrir AgriVrac, ven pasar un buen momento de intercambios profesionales dentro de un ambiente informal y agradable, en un marco fabuloso con vista directa sobre las playas de la costa vasca, y sus lugares de surf.

BBSA / BMP

En tant qu'utilisateur du port de Bayonne au travers de nos deux entités, Biscay Bay Shipping Agency (Consignataire de Navire) et Bayonnaise de Manutention Portuaire (Manutention Portuaire) nous nous devons de participer à cette 3ième édition d'AgriVrac. Et ce, afin de développer la notoriété de notre entreprise, rencontrer de potentiel partenaires et



Taher Chaabane y Mari Carmen Añorga (BBSA y BMP)

augmenter notre visibilité sur le marché du vrac.

Nous sommes une entreprise de consignation et de manutention maritime au port de Bayonne. Nous nous occupons de l'escale de navire ainsi que du chargement et déchargement de navires. Nous sommes habilités à travailler sur tous les quais du port de Bayonne. Chaque année, des produits tels que l'écorce de pin, les engrais sont manutentionnés et stockés pour le compte de nos divers clients. Nous sommes à même également (via un de nos prestataires) d'ensacher de l'engrais en Big Bags.



Las inversiones realizadas por el Puerto de Baiona para incrementar los tráficos complementan a las realizadas por nuestra firma, con la compra de maquinaria y almacenes. Biscay Bay Shipping es una agencia independiente de consignación y representación de buques que se complementa con Bayonnaise de Manutention Portuaire, firma especializada en la carga y descarga de graneles. Mediante la unión de ambas firmas, ofrecemos un servicio de carácter global para satisfacer, defender y proteger los intereses del buque durante su escala en el Puerto de Baiona, buscando la rapidez, rentabilidad y eficacia, así como los deseos de los clientes que obtienen un trato a medida de sus necesidades logísticas, tanto de importación como de exportación y distribución.



DOCKS-MARITIMES

AgriVrac est un lieu de rencontre / échanges qui depuis deux années ne cesse d'augmenter en terme de participants. Nous souhaitons participer activement à la promotion du Port de Bayonne et notre activité principale est la Consignation



de navires sur les Ports de Bayonne, Bordeaux et La Rochelle. Bayonne est une place importante de l'export de céréales sur la façade Atlantique / French Bay et est un port attractif et dynamique. Nous proposons bien évidemment à nos contacts et clients de participer à cet évènement.

VALL

Nous souhaitons en AgriVrac faire connaître nos solutions de constructions modulaires rapides et économiques aux acteurs locaux, donc nous sommes fabricants, loueurs et vendeurs de bâtiments métallo-textiles de stockage de grandes dimensions.

Nous avons récemment ouvert notre filiale sur la côte basque et notre maison mère étant présente depuis de nombreuses années sur les grands ports espagnols (Bilbao, Barcelone...), c'était pour nous une évidence de faire bénéficier de notre savoir-faire aux acteurs de la filière AgriVrac.

Le commerce du vrac de céréales, d'engrais et de nutrition animale étant fluctuant par nature, il nécessite une adaptation constante et rapide au marché. Notre expertise de 30 ans en bâtiments modulaires nous permet de répondre à ces besoins spécifiques, garantissant un gain de temps et d'argent à nos clients.

Nous sommes présents à la 3ème édition de l'AgriVrac, premier grand évènement dédié aux branches céréales, engrais, alimentation animale. Venez nous voir au stand 16 à l'espace Océan à Anglet les 19 et 20 septembre prochains.

VIVAGRO

AgriVrac est idéal pour montrer le potentiel de Vivagro pour aider la production de la région et de l'Espagne avec ses particularités et ses spécialités. Notre action d'appui sur des partenariats avec des filières ou des acteurs forts des productions végétales afin de trouver des solutions adaptées à leurs

demandes d'amélioration des systèmes de cultures.

Vivagro développe depuis plus de 12 ans des spécialités biosourcées pour la protection et la nutrition des cultures avec l'appui d'outil d'aide à la décision. Nous avons développé des programmes innovants en grandes cultures (maïs, céréales..) et en cultures spécialisées (vigne, arboriculture, maraichage). Nos spécialités s'inscrivent dans une démarche d'accompagnement des filières agricoles qui sont à la recherche d'alternatives à la chimie de synthèse. Notre offre répond à la demande du marché (sécurité alimentaire, moins de résidus, moins de trace dans l'environnement).

Vivagro conçoit et commercialise des produits biosourcés en France et à l'export et s'intègre à l'ensemble des problématiques: nutrition, biostimulation, protection des cultures, protection contre les stress abiotiques via des outils de diagnostic et d'optimisation des traitements.

Le port de Bayonne nous permet trouver des synergies entre les entreprises. Vivagro a obtenu des autorisations de mise en marché en Espagne et dans la région avec une présence technique et commerciale effective. Nous sommes une petite société en développement dans la région, en Espagne et aussi tourné vers l'export donc il est pour nous important de travailler avec les ports. Vivagro a une stratégie d'intégration des partenaires

pour optimiser nos apports respectifs. L'animation est donc une partie importante de notre savoir faire.



SORGHUM

AgriVrac est l'opportunité pour une jeune association comme Sorghum ID pour se faire connaître auprès des principaux acteurs agricoles du sud-ouest de la France et de l'Espagne. Sorghum ID est une association européenne qui a été créée il y a 3 ans maintenant. Nos objectifs sont représenter et défendre les intérêts du sorgho auprès des instances européennes et des États; conduire des actions de promotion démontrant les atouts techniques et économiques du sorgho au niveau de la production; promouvoir les usages et les débouchés potentiels du sorgho tant à des fins alimentaires ainsi que non alimentaires; fédérer et mobiliser tous les acteurs de la filière pour construire et une dynamique d'actions sur la durée.

En tant qu'association nous ne travaillons pas directement avec le port de Bayonne ou un autre port, mais le port de Bayonne de par sa localisation géographique proche des bassins de production de sorgho est un atout important pour le développer de la culture. L'Espagne importe chaque année beaucoup de sorgho produit dans le sud-ouest de la France par conséquent le port de Bayonne a un rôle à jouer dans ses échanges.



ERHARDT FRANCE amplía sus actividades en el puerto de Baiona

El pasado uno de enero, ERHARDT puso en marcha su nuevo proyecto ERHARDT FRANCE con el objetivo inicial de operar como terminal de mercancía general en el sector siderúrgico en el Puerto de Baiona, tercer puerto regional francés, punto estratégico para el intercambio de mercancías europeas, y bien conectado por las autopistas norte-sur y este-oeste, que además cuenta con conexión directa a la red ferroviaria europea.

En estos primeros nueve meses de andadura ERHARDT

FRANCE ha puesto en marcha nuevas actividades como la de consignación de buques y la de transitarios, con soluciones de marítimo y terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril.

CRECIMIENTO DINÁMICO

Raymond Ruigrok, director de ERHARDT FRANCE, señala que “en este primer año de vida estamos experimentando un crecimiento muy dinámico en Baiona, y la intención de la compañía es la de incorporar nuevas actividades, servicios y soluciones con el objetivo de

consolidar nuestra posición en el hinterland del Puerto de Baiona, ofreciendo soluciones completas, innovadoras y de calidad a nuestros clientes”.

En este sentido, la compañía quiere poner en valor la dimensión y experiencia de su matriz para incorporar nuevas soluciones integradas de transporte y logística, gestión y aseguramiento del riesgo, y servicios de valor añadido, como la gestión de procesos logísticos y su digitalización.

LA CADENA DE SUMINISTRO DIGITAL

En este sentido, ante el imparable proceso de fusión entre los mundos físico y digital, ERHARDT, de la mano de sus divisiones de Logistics & Maritime Services y Tecnología de la Información, está desarrollando el concepto de “cadena de suministro digital” paralela a la física, en la que se entiendan todos los participantes de extremo a extremo: proveedores, cargadores, carriers, puertos, aduanas, entidades financieras, etc.

ERHARDT inició su actividad empresarial en 1882 en los puertos de Bilbao y Santander. En la actualidad la compañía cuenta con un equipo de más de 900 profesionales y participa en sectores como el Transporte y la Logística, las Tecnologías de la Información, el Comercio y Distribución de productos industriales y materias primas, y el Aseguramiento y Gestión del Riesgo.





Vincent Chatellier ©A. Dufumier/GFA

Vincent Chatellier

ECONOMISTE, INGÉNIEUR DE RECHERCHE À L'INRA ET DIRECTEUR ADJOINT DE L'UMR SMART-LERECO, VINCENT CHATELLIER OUVRIRA L'ÉDITION 2019 D'AGRI' VRAC AVEC SA CONFÉRENCE

Comment ont évolué les échanges de céréales entre la France et l'Espagne?

L'Espagne est le cinquième client de la France en céréales (en valeur), derrière la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Algérie. En moyenne annuelle sur les cinq dernières années (2014 à 2018), les ventes de la France en céréales (y compris les produits de la minoterie et les préparations à base de céréales : pains, biscuits, pâtes) à destination de l'Espagne se sont élevées à 905 millions d'euros, soit 9% du total des exportations françaises (un taux identique à celui de la période 2000 à 2004). En 2018, les exportations ont concerné surtout du maïs grain (34%), du blé tendre (26%) et des préparations (17%). À l'opposé, l'Espagne est le quatrième fournisseur de la France en céréales (en valeur), derrière l'Italie, la Belgique et l'Allemagne. Les importations françaises en provenance de l'Espagne étant plus faibles, il en résulte une balance commerciale positive pour la France (environ 500 millions d'euros sur les cinq dernières années, soit un niveau proche de ce qui prévalait entre 2000 et 2004).

“Le marché mondial des céréales et en particulier le marché du maïs”

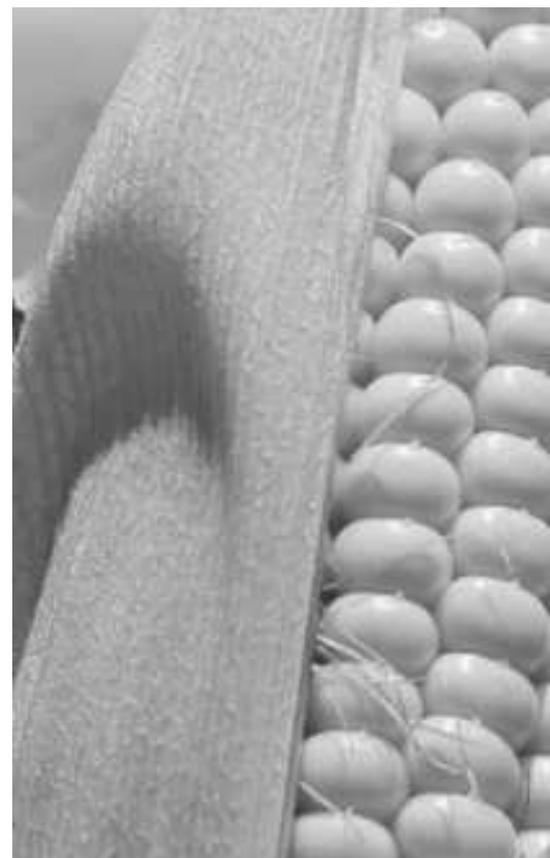
Quelles sont les principales dynamiques à l'œuvre dans le marché mondial des céréales?

La production céréalière couvre une surface d'environ 700 millions d'hectares à l'échelle mondiale, soit près de la moitié des terres arables et 14% de la superficie agricole utile. En dépit des variations interannuelles, liées pour l'essentiel aux aléas climatiques, la production de céréalière connaît une croissance assez régulière. Le doublement de la production au cours des quarante dernières années s'explique surtout par une augmentation des rendements, la surface dévolue aux céréales n'ayant progressé, dans le même temps, que de 10%. Cette production, qui s'élève à 2,65 milliards de tonnes en 2018-19, relève surtout de la Chine (20% du total mondial), des Etats-Unis (17%), de l'Union européenne (11%), de l'Inde (10%), de la Russie (4%) et du Brésil (4%). La croissance démographique (+230 000 habitants par jour sur la planète en 2018) est, depuis longtemps, le principal moteur de la hausse de la demande en céréales. Si les consommateurs des pays développés ont diversifié leur régime alimentaire, au travers d'un recours accru aux protéines animales, les céréales occupent toujours une place centrale dans l'alimentation des consommateurs des pays les plus pauvres. L'inadéquation entre l'offre et la demande de céréales dans de nombreux pays influence la dynamique des échanges internationaux, lesquels représentent 15% de la production mondiale en

2018-19, soit 412 millions de tonnes (avec une multiplication par 1,8 de ces volumes depuis 2000). Pour la campagne 2018-19, les principaux exportateurs sont les Etats-Unis (23,2% du total mondial), l'Ukraine (11,6%), la Russie (10,8%) l'Argentine (10,4%), le Canada (7,3%), l'UE (7%), le Brésil (6,2%) et l'Australie (4,1%). Si ces huit pays cumulent près de 80% des exportations mondiales depuis plus de vingt ans, la hiérarchie entre eux a évolué, au bénéfice surtout de la Russie et de l'Ukraine (ces deux pays regroupent 22,4% des exportations mondiales aujourd'hui contre 1,2% en 2000).

Quelles sont les prévisions pour les récoltes mondiales 2019 en céréales?

D'après les dernières prévisions (juillet 2019) de l'organisation des Nations Unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO), la production mondiale de céréales devrait s'établir à 2,68 milliards de tonnes en 2019, soit une hausse de l'ordre de 1,2% par rapport à la récolte de 2018. Cette croissance tient surtout à la production de blé dont les volumes devraient progresser de 6%, en raison notamment d'une amélioration substantielle des rendements en Inde. Les céréales secondaires devraient, quant à elles, connaître un léger recul, avec une production mondiale attendue de 1,39 milliard de tonnes. Aux Etats-Unis, un printemps pluvieux devrait, en effet, entraîner un repli de la production de maïs grain. La production mondiale de riz



devrait s'établir à 516 millions de tonnes, soit un volume proche de celui de l'an passé, avec de bonnes récoltes attendues en Inde et en Thaïlande. Au niveau des échanges internationaux de céréales, les volumes pourraient atteindre 415 millions de tonnes en 2019, soit 2% de plus que l'année précédente ; cette progression serait imputable pour l'essentiel au secteur du blé (+4%), au bénéfice notamment de la Russie, de l'Australie et de l'UE.

Quels sont les principaux éléments qui influencent la formation des prix des céréales?

Dans un monde de plus en plus ouvert, en raison de l'abaissement des tarifs douaniers et du développement



Cultivo de maíz / Culture du maïs

des infrastructures de transport, le prix des céréales est, dans une zone géographique donnée, fortement influencé par les équilibres qui s'établissent entre l'offre et la demande à l'échelle mondiale. Ainsi, une mauvaise ou une bonne récolte de céréales dans un grand pays offreur, comme les Etats-Unis, a un impact immédiat sur le niveau des prix observés au sein de l'UE. Au niveau de la demande, des variations annuelles sont possibles mais la tendance est généralement haussière, parallèlement à la croissance démographique. Dans certains pays où les politiques agricoles sont particulièrement protectionnistes, comme par exemple en Chine, le prix du blé payé au producteur reste largement supérieur aux cours internationaux

et est moins sujet à la volatilité. La variation des prix internationaux en céréales est donc influencée surtout par le climat (plus ou moins bonnes récoltes), le prix de l'énergie (qui pèse sur les coûts de production et la capacité d'achat des pays producteurs de pétrole) et, aussi, par l'évolution des formes d'utilisation des céréales. Ainsi, par exemple, le prix futur des céréales dépendra de l'évolution de la politique énergétique américaine : un potentiel retour sur le marché mondial d'une partie du maïs grain valorisé actuellement en éthanol aurait un impact substantiel. Comme la plupart des secteurs de l'économie, les marchés céréaliers sont aussi influencés par la financiarisation qui accentue les effets de la volatilité des cours.

Quelle est la place de l'UE dans le marché international des céréales?

Avec une production de 293 millions de tonnes de céréales en 2018-19 pour 55 millions d'hectares (soit 32% de la superficie agricole) l'UE représente 11% de la production mondiale de céréales. La production résulte pour près de 80% de seulement huit Etats membres, par ordre décroissant, la France (21,3% du total européen), l'Allemagne (12,9%), la Roumanie (10,8%), la Pologne (9,1%), l'Espagne (7,9%), le Royaume-Uni (7,4%), l'Italie (5,1%) et la Hongrie (5,1%). Contrairement à d'autres pays concurrents, et compte tenu d'un certain plafonnement des rendements dans le secteur du blé, la production européenne de céréales a peu varié au cours des dix dernières années. Le blé tendre occupe toujours une place centrale dans la production européenne de céréales (44%), loin devant le maïs grain (24%), l'orge (19%), le triticale (3%), l'avoine (3%), le blé dur (3%) et les autres céréales. Dans le secteur du blé, et grâce à de hauts niveaux de rendements comparativement à la moyenne mondiale, l'UE occupe toujours le premier rang au niveau de la production (19%), devant la Chine (18%), l'Inde (13%), la Russie (10%) et les Etats-Unis (7%). Au niveau des exportations de blé, l'UE se classe en revanche au quatrième rang (12% des exportations mondiales) derrière la Russie (22%), les Etats-Unis (16%) et le Canada (14%). Les principaux clients de l'UE sont l'Algérie, l'Arabie Saoudite, l'Egypte, le

Maroc et l'Afrique du sud. Le positionnement de l'UE dans le secteur du maïs grain est nettement plus modeste : 6% de la production mondiale et moins de 2% des exportations.

La France est-elle toujours un grand pays céréalier, à l'échelle du monde et de l'UE ?

D'une manière générale, le poids de la France dans l'activité céréalière mondiale s'inscrit plutôt à la baisse tant au prorata de la production que des exportations. Toutefois, la France demeure un grand pays céréalier. La production française de céréales atteint, en effet, 66 millions de tonnes en moyenne annuelle sur la période 2009-10 à 2018-2019, soit environ 2,5% du total mondial et 22% du total européen. Trois facteurs contribuent à la stabilité de l'offre française de céréales : les surfaces dédiées à la céréaliculture progressent peu, en raison de la perte importante de surfaces agricoles (environ 75 000 hectares par an à l'échelle nationale) ; les rendements ont atteint des niveaux déjà très élevés dans de nombreuses régions, ce qui rend la réalisation de nouveaux progrès plus difficiles, surtout dans une période où les normes environnementales deviennent plus exigeantes ; le retournement des prairies est plus strictement encadré par les mesures de la politique agricole commune. En France, où près de la moitié des céréales sont exportées, le secteur céréalier est au second rang des produits

“ La variation des prix internationaux en céréales est influencée par le climat, le prix de l'énergie et par les formes d'utilisation des céréales ”

agroalimentaires bénéficiant d'un solde commercial positif (5,7 milliards d'euros en 2018), derrière les vins et spiritueux (12,2 milliards d'euros) et devant les produits laitiers (3,4 milliards d'euros).

Important pour France. Quels sont les spécificités du marché mondial du maïs grain ?

Le maïs grain occupe une place très importante dans le secteur céréalier mondial en représentant 42% de la production en 2018-19. Il devance ainsi nettement le blé (30%), le riz (19%), l'orge (6%), le sorgho (2%) et les autres céréales. La production mondiale de maïs grain a enregistré une progression plus rapide que celle des autres céréales, grâce au développement des surfaces (+50 millions d'hectares depuis 2000) et à l'amélioration des rendements (+1.8 quintaux par hectare sur la même période). La production mondiale de maïs grain a pratiquement doublé en vingt ans, passant de

0,59 milliard de tonnes en 2000-01 à 1,12 milliard de tonnes en 2018-19. La concentration de l'offre est plus importante dans ce secteur que dans celui du blé, deux pays rassemblant 55% de la production mondiale, à savoir les Etats-Unis (33%) et la Chine (23%). Les autres pays arrivent loin derrière, dont le Brésil (7%), l'UE (6%), l'Argentine (4%) et l'Ukraine (3%). Les formes d'utilisation du maïs grain ont profondément évolué au fil des décennies, en raison notamment de l'essor des biocarburants, particulièrement aux Etats-Unis où près de 35% de la production sont utilisés par ce canal. Les échanges internationaux de maïs grain (159 millions de tonnes en 2018-19), qui ont plus que doublé depuis 2000, représentent environ 15% de la production. Ils sont dominés à l'export par les Etats-Unis (38% des exportations mondiales), l'Ukraine (17%) et le Brésil (15%). Les principaux importateurs de maïs grain étant l'UE (dont surtout l'Espagne), le Mexique, le Japon et la Corée du Sud.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



**Servicios de Almacenaje para la
Industria Química / APQ -10**

Carrer 113, 4-8 Poligon Pratenc
08820 EL PRAT DE LLOBREGAT
Tel.: +34 936 000 200
logistic@nadal-forwarding.com
www.nadal-forwarding.com

Soluciones Logísticas
Integrales de Transporte
Internacional y Almacenaje
para el Sector Químico

Transitarios y Agentes de Aduana desde 1979

Barcelona - Madrid - Palma de Mallorca - Valencia - Zaragoza - Shanghai