



SIL 25 Aniversario

En el corazón de la logística global

LEVIA
presenta



EL NUEVO HUB PARA LA DIGITALIZACIÓN
DE LA SUPPLY CHAIN

TE ESPERAMOS EN SIL BARCELONA
7-9 Junio 2023



VEN A VISITARNOS!
STAND D416

El nuevo hub para la digitalización de la supply chain de Levia, donde Nova Systems y Espritec España son dos empresas IT de excelencia internacional, se presentará en el Salón SIL Barcelona, del 7 al 9 de junio de 2023.

Un hub de innovación logística con el objetivo de interconectar cada vez más a las empresas de todas partes del mundo, con servicios tecnológicos que pueden marcar la diferencia empresarial. Visítanos en SIL Barcelona para descubrir las soluciones de software desarrolladas para la supply chain, como BeOne Global, Easy TMS, Easy TRACK y e-Frame, en el espacio expositivo de Levia, Nova Systems y Espritec España, situado en el stand D416.

Estaremos encantados de presentarte las mejores soluciones para tu negocio y el crecimiento de tu empresa.

DE HOY PARA MAÑANA
MIGUEL JIMÉNEZ

 migueljimenez@grupodiario.com
@MiguelJimenezRo


SIL: no hay debate

Hubo un tiempo en el que lo más importante del SIL no era debatir sobre lo que se debatía en el SIL, sino debatir sobre el propio SIL.

Eran, a buen seguro, tiempos de crecimiento y consolidación generalizada, en contextos propios de los vicios económicos y las grandilocuencias sociales previas a la crisis de 2009, con un sector logístico implicado, todo hay que decirlo, en el objetivo de tener su gran feria, pero eso sí, claro, la gran feria que quería cada uno.

Todo entonces era debatible y qué quieren que les diga, no terminaba de parecer todo muy debatible. La ristra de clásicos sobre los que discutir, conversar, cotillear e incluso tergiversar era interminable: primero la ubicación y elección de tal o cual recinto ferial para su celebración; luego el

número de pabellones dedicados; el número de stands; la anchura o estrechura de los pasillos; las más o menos áreas de descanso/repleno y paneles cubre espacios; la periodicidad de celebración elegida, anual/bianual; la fecha del año elegida; los días de duración de cada edición; el día de la celebración de la Nit de la Logística, luego el catering de la Nit de la Logística y el número y calidad de los asistentes a la Nit de la Logística; el día elegido para la inauguración; la hora en sesión de mañana o tarde de la inauguración; el representante institucional o político encargado de la inauguración y su influencia para determinar la hora de inauguración; los acompañantes o no acompañantes del político de turno durante la inauguración; la mayor o menor presencia de grandes operadores logísticos nacionales e internacionales entre los expositores; la mayor o menor presencia de representantes del ámbito institucional público o político entre los expositores; el número de expositores en general; la mayor o menor calidad de dichos expositores; el cómputo de los expositores en función de los stands y de su tipo de presencia en la feria; la mayor o menor inversión y el mayor o menor diseño de los stands; la mayor o menor presencia de visitantes; la mayor o menor presen-

cia de profesionales y de estudiantes; el número de visitantes internacionales; la concordancia del número de visitantes oficiales con la sensación real del número de visitantes por parte de los propios visitantes; si los visitantes se computan o no cada vez que entran y salen de la feria; cuántos visitantes hay en la sesión de mañana del primer día y en la sesión de tarde del primer día; y en la sesión de mañana y en la de tarde del segundo y el tercer día; el número de congresos y el número de congresos simultáneos durante la feria, y el contenido de los congresos y el número de asistentes a cada congreso; y el número de ponentes en cada congreso y la variedad de los ponentes en cada congreso y los contenidos del congreso y la novedad y/o repetición de los contenidos

Por el sector, para el sector y con quien lo requiera del sector

del Congreso; y los visitantes asistentes a cada sesión de cada congreso; luego el número de actos de presentación, ruedas de prensa y demás eventos de los expositores de la feria;

la adecuada elección para presentar novedades en la feria y poder destacar frente a la saturación de novedades en la feria; la celebración de actos de empresas fuera de la feria aprovechando la presencia en Barcelona con motivo de la feria; el color de las alfombras; el precio de las contrataciones de los distintos servicios feriales; el horario diario de apertura y cierre; la calidad del wifi; la puerta de acceso habitual para expositores; la puerta de acceso habitual para visitantes; la ubicación de los stands en función de las puertas; la distancia entre los stands y las áreas de congreso... y les prometo que aún me dejo infinitos más debates aunque, lo más importante es que, a día de hoy... no hay, como tal, debate.

Tenemos una gran plaza abierta, rica, flexible, útil y poliédrica. La madurez nos ha llevado a un SIL consolidado donde todo el mundo encuentra lo que necesita pero no pasa nada si no lo necesitas. Es por el sector, para el sector y con quien lo requiera del sector, sea cuando sea el momento en que lo requiera. El SIL, 25 años, seguirá ahí con la puerta siempre abierta.

“MI NO ENTENDER”

En las páginas de este número del SIL dedicadas al Barómetro Logístico verán que entre los distintos puntos de mejora del sector se menciona el “mayor entendimiento por parte de la Administración”. A este retorcido suricata le encanta la redacción escogida, porque lo que se viene a decir es que la

Administración entiende poco o nada al sector. Y que no te entiendan no es lo mismo que no te hagan caso y, por supuesto, es casi mucho mejor que no te hagan caso, porque para esto lo que hay es clara y consciente voluntad de ignorarte, por razones objetivas, entre ellas a menudo las pecuniarias, o subjetivas, llamémosles políticas o ideológicas. No computamos el “no me da la gana”. Ahora bien, que no te entiendan o que te entiendan poco es un paso muy anterior e indispensable para luego poder optar a que te hagan caso. En este sentido, si a uno no lo entienden pasan dos cosas: una, que el sector no se explica bien; dos, que quien te tiene que entender es corto de entendederas. A partir de aquí, conviene, por de pronto, preocuparse de la viga en el ojo propio. Las pajas en el ajeno a menudo son irresolubles y exasperantes.



LA IMAGEN



20000 VISITANTES. Hay muchas maneras de explicar qué es el SIL y también otras tantas de simbolizarlo. No obstante, merece la pena quedarse con ese mapa que Blanca Sorigué, directora general del CZFB, y Pere Navarro, delegado especial, exhibieron el jueves en la presentación de la feria, recogiendo todos y cada uno de los stands y pasillos que se espera que recorran esta vez más de 20.000 profesionales.



LOGÍSTICA · El SIL cumple 25 años multiplicando su internacionalización

En el corazón de la logística global

➔ **SIL Barcelona abre hoy sus puertas en el pabellón 8 del recinto Montjuic-Plaza España de Fira de Barcelona. El evento, recibirá a más de 20.000 visitantes entre el 7 y el 9 de junio y contará con un total de 650 empresas, que participarán de forma activa en las diferentes actividades organizadas por el CZFB.**

JUAN PORTA

BARCELONA. El Salón Internacional de la Logística (SIL), celebra, este 2023 su 25º aniversario, y lo hace de la forma más internacional.

El evento se ha convertido en un imprescindible para todo profesional logístico a nivel glo-

bal. Por ello, este año se espera la visita de más de 20.000 logísticos y participarán un total de 650 empresas.

La logística ya no está ubicada en un territorio o un país, sino que es global. Por ello, el SIL potencia año tras año su aspecto internacional con la suma de participantes y empresas de otros países. Este año, el 40% de los visitantes del SIL son internacionales y provienen de 86 países distintos.

Tras 25 años, el SIL ha demostrado que este es el lugar idóneo para las empresas, para hacer contactos y para abrir delegaciones en los distintos países.

Cada año se ve más cómo las empresas concentran toda la agenda anual de reuniones internacionales en una misma semana y en un mismo lugar, en



El SIL 2023 prevé acoger a más de 20.000 visitantes.

este caso, el SIL. Los países que más visitantes van a aportar al SIL 2023 son: Francia, México, Turquía, Suiza, Italia, Portugal, Ecuador, Alemania, Reino Uni-

do, Uruguay, Polonia, Argentina, USA, Bélgica, Australia, Paraguay, Holanda, Finlandia, Andorra, Panamá, China, Países Bajos, Corea del Sur, República

Dominicana, Singapur, Chile y Lituania.

De muchos es sabido la apuesta del CZFB por la innovación. ►



La cita es en el pabellón 8 del recinto Montjuïc-Plaza de España de Fira de Barcelona. Foto J.J.M.

◀ Dentro de este marco, en esta edición del SIL 2023 se van a presentar más de 140 innovaciones en exclusiva mundial.

Entre ellas destacan: por parte de Usyncro, un sistema de inteligencia artificial que permite leer la documentación

650 EMPRESAS

Dentro de las 650 empresas que participan en el SIL, el 29% se dedican al transporte, el 23% a la tecnología de la información, el 21% a la intralogística, el 16% a infraestructuras, el 7% a inmologística y el 4% se dedican a la captación de talento.

de transporte y digitaliza esa información eliminando errores, optimizando procesos y otorgando mayor seguridad al transporte (la información no circula mediante mails); de EcoDeliver, una App que permite que particulares transporten paquetes entre grandes ciudades, cubriendo los costes del viaje y evitando el uso de camiones para realizar este transporte; de AENA, la plataforma colaborativa Vellore que gestiona el intercambio de información de las operaciones de transporte aéreo entre los integrantes de la comunidad de carga en los aeropuertos; de Seavantage, un software que ofrece información en tiempo real sobre la congestión de

puertos; de Project44, una herramienta para que los carga-

EL DATO

20.000

VISITANTES. Este año el 40% de los más de 20.000 visitantes que acudirán al SIL son internacionales, de 86 países distintos. Su presencia en la feria permite a las empresas hacer contactos para abrir delegaciones en los distintos países. Se afirma que es una concentración de toda la agenda de un año.

dores dispongan de mediciones precisas de transporte y las soluciones de flujo de trabajo basadas en emisiones CO2; y de Locus Robotics, un robot móvil autónomo inteligente diseñado específicamente para el cumplimiento colaborativo de pedidos de gran volumen.

También estarán presentes en el SIL 2023 más de 50 startups, que participarán de forma activa. De estas 50 startups, 18 forman parte del Logistics 4.0 Incubator, la incubadora que ha puesto en marcha el CZFB y que subvenciona, entre otras cosas, con 30.000 euros a las startups participantes, para proyectos de innovación.

Por último, otro factor diferencial de esta edición del SIL es que, durante la Feria cinco congresos internacionales se desplazan al SIL para realizarse in situ. Estos cinco congresos son: la 39ª edición del Congreso ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina); la 18ª edición de la European Conference & European Research Seminar del CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals); la 26ª edición del Eurolog (Congreso anual de la European Logistics Association); la 19ª edición de la MedaLogistics Week y, por último, el SIL Knowledge. ■

diseño, actualización
y mantenimiento de páginas



Redes sociales

WEB

SEO



info@tallerdeideas.org
www.tallerdeideas.org

Encontrar una nave
en Valencia nunca
fue **tan fácil.**



NAVES MODULABLE DESDE 8.000 m² a 42.000 m²

902 60 25 45
www.inmoking.com

Sostenibilidad, logística, innovación, digitalización y última milla en el SIL Knowledge

El CZFB apuesta, en el 25º aniversario del SIL, por el SIL Knowledge, un evento basado en potenciar los negocios, los contactos y el conocimiento del mercado, lo que le ha consolidado durante estos años como la feria líder de logística, transporte, intralogística y supply chain del sur de Europa y una de las más importantes a nivel mundial.

Durante la celebración del SIL, los días 7, 8 y 9 de junio, tendrán lugar diferentes encuentros, que facilitarán la sinergia entre profesionales para debatir los temas más importantes del sector. Para ello, el CZFB ya ha establecido los contenidos, dividiéndolos en seis bloques: sostenibilidad; logística y transporte; supply chain; innovación, tecnología y digitalización; ecommerce, última milla y smart mobility; y talento.

Tres jornadas plenas

A lo largo de las tres jornadas, el SIL Knowledge contará con la participación de 320 speakers repartidos en 91 sesiones distintas.

El primer día, la Feria abrirá con una extensa jornada técnica que hablará sobre la "Excelencia en logística y transporte: la digitalización e innovación en la logística y el transporte", donde se presentarán a los asistentes estudios relativos a la competitividad del sector en España y las Comunidades Autónomas, y sobre la transformación digital de la logística. Esto se complementará con dos charlas tituladas "presente y futuro de la carga aérea" y "Supply Chain Tech". En la misma jornada, también se podrán disfrutar de temáticas como la logística disruptiva y el impacto de las tecnologías digitales innovadoras (5G, IA, Machine Learning, IoT...), Smart Logistics, o la nueva regulación de las ZBE con la visión de los usuarios y administraciones de diferentes comunidades, entre otras.

En lo que respecta al 8 de junio, las sesiones se seguirán realizando a lo largo de toda la jornada. Algunas de ellas versarán sobre "Corredores digitales: casos de éxito", "Estudio FERRMED sobre la optimización del tráfico y la transferencia mo-

dal en la UE" o "Logística y automatización 4.0: casos de uso y tendencias de futuro". Durante esta misma jornada, también tendrá lugar la 15th MedPorts & Shipping Summit, una conferencia creada como plataforma para dar una mayor promoción del Mediterráneo como nodo estratégico del transporte marítimo mundial.

Para el último día, los expertos, asistentes y visitantes, volverán a disfrutar de un gran número de encuentros, con títulos como "Incubadora Logística 4.0 del CZFB. Casos de éxito", "Transformación Digital en el transporte marítimo y terrestre", "¿Caos o resiliencia logística? Análisis del cambio de paradigma", o "Gestión del Talento", que intentará dar luz a los nuevos retos que enfrenta el mercado laboral con la demanda de los nuevos perfiles. Además, el viernes también tendrá lugar un evento especial que recalcará las habilidades de networking, tanto en los negocios a nivel general como en la logística a nivel particular.



Tres días de logística, transporte y supply chain.

Más de 400 speakers y 6 ejes de conocimiento distintos

El Salón Internal de la Logística (SIL) 2023 contará con más de 400 speakers confirmados en el programa del SIL Knowledge, a dos semanas vista de su celebración. El programa se compone de más de 144 ponencias en las que se pondrán sobre la mesa las últimas novedades, las inquietudes y los retos presentes y futuros del sector.

Más concretamente, las sesiones se estructuran en 6 ejes distintos de conocimiento: Supply Chain, Innovación, Tecnología y Digitalización, Sostenibilidad, Logística y Transporte, E-commerce, Última Milla y Smart Mobility y Talento- y abordarán aspectos como la estrategia de las Terminales Intermodales, la evolución de las Aduanas y el comercio en la era digital, el futuro de la carga aérea, la intralogística desde la perspectiva del usuario, el reto de las Zonas de Bajas Emisiones o la afección de las Medidas Fit for 55 al transporte, entre otros.

Por lo que respecta a los ponentes, entre ellos destacan representantes de empresas y entidades importantes del sector, como son: Beatriz Álvarez, Supply Chain Director de Unilever; Carlos Castán, External Logistics Global Support Manager de Celsa Group; Thierry Delmas, Managing Director de Kivnon; Alberto López, responsable de Go To Market Strategy de Bimbo Donuts Iberia; Jorge Luna, Market Product Manager de Sick España; Enric Martí, Logistics director de SEAT; Rubén Gómez Núñez, Commercial Director Spain de Bosch Service Solutions; Carme Javierre, Corporate Logistics Director de Simon; Francisco Aranda, presidente de UNO; Xavier Rius, director general del ICIL; Susana Val, directora de ZLC; José del Moral, Chief Executive Officer de BCN Talent Logistics; Jordi Espín, Secretary General de Transprime; Bárbara Ferrer, Sustainable Logistics and Lean &

Green Manager de AECOC; Ramón García, director general del CEL; o Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación Española de Cargadores, entre otros.

El delegado especial del Estado en el CZFB y presidente del SIL, Pere Navarro, afirma que "es un honor que ponentes tan relevantes al frente de empresas referentes del sector coincidan en este evento líder del sur de Europa que es el SIL y puedan analizar in situ los retos a los que se enfrentan, así como presentar sus innovaciones".

Por su parte, la directora general del CZFB y del SIL, Blanca Sorigué señala que "la presente edición del SIL es doblemente especial, dado que además de celebrar su 25 aniversario, el certamen presentará este año múltiples novedades tecnológicas de la mano de la inteligencia artificial y la robótica que revolucionarán el sector".



SHIPPING CARGOES MANAGING EXPECTATIONS

- Desde cualquier parte del mundo a **África Occidental**

30

30 años operando en África como naviera de referencia



**7 oficinas en España y
más de 100 en todo el mundo**



**Especialistas en
África Occidental**

**Soluciones
personalizadas
e innovadoras**



**Cobertura global
con salidas semanales**



**Soluciones para todo tipo de cargas:
Contenedor, RO-RO, Carga de Proyecto**



 **+34 91 572 06 45**

 **@Marguisa Shipping Lines**

 **marguisa@marguisa.com**

 **Villanueva nº5, 1º 28001 Madrid, España**

Visita nuestra web

• **www.marguisa.com**



“Es un orgullo tener una región tan importante a nivel logístico”

La importancia de Euskadi en el sector logístico es evidente. Con un PIB en 2021 de 71.528 millones de euros y con la industria como motor económico, la región de Euskadi aporta un gran conocimiento sobre el entorno logístico a la Feria gracias a aspectos como su propia naturaleza geográfica, su tejido económico y su desarrollo en infraestructuras multimodales, que dan respuesta eficiente a las necesidades empresariales.

En cada uno de los tres territorios que componen la región, se despliegan infraestructuras que favorecen la competitividad del sector industrial y que potencian la multimodalidad, a través del importante puerto de Bilbao, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como uno de los principales puntos de carga a nivel nacional, la red de carreteras, red ferroviaria y los centros logísticos.

Actualmente, la comunidad autónoma cuenta con infraestructuras que convierten a Euskadi en un nodo capaz de afrontar los importantes retos que plantea la logística inteligente del futuro, dándole una importancia clave en sostenibilidad e impulsando la digitalización del sector, a través de los fondos NEXT-EU.

Euskadi se encuentra inmersa en un plan promovido por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco para impulsar la logística sostenible, desarrollando infraestructuras que permitan la multimodalidad con el ferrocarril como modo estratégicamente clave para evolucionar a la menor huella de carbono y la descongestión de las carreteras. Asimismo, desarrolla a través del Departamento de Trabajo y Empleo un programa específico para formación en las diferentes fases de la logística, atendiendo a las profesiones tradicionales y también a las que responden a los retos de futuro y buscando la incorporación de más mujeres y vocaciones jóvenes a un sector en crecimiento y constante transformación.

Pere Navarro, asegura que “para nosotros es un orgullo tener la presencia de una región tan importante a nivel logístico en el SIL. Esto da un fuerte impulso de calidad y conocimiento sectorial al evento que, sumado a la participación de otros congresos internacionales, lo convierten en el mayor punto de reunión en un solo recinto de grandes profesionales con poder de decisión del sur de Europa, Latinoamérica y el Mediterráneo”.

Por su parte, Idoia Mendia, agradece la oportunidad que ofrece el SIL a Euskadi para proyectarse como “un punto de conexión estratégico desde Europa hacia el oeste de la península”.



Iñaki Arriola López, Consejero de Planificación territorial, Vivienda y Transporte, Idoia Mendia, Vicelehendakari y Consejera de Trabajo y Empleo y Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) y presidente del SIL.

LA
LOGÍSTICA INTEGRAL
NUESTRO ADN

Grupo
Alonso
Únete a la fuerza del movimiento

www.grupo-alonso.com

Somos parte del cambio.

Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

LOGÍSTICA · Pere Navarro y Blanca Sorigué, delegado y directora general del CZFB, analizan el Salón de la Logística en su 25 Aniversario

“Este es el SIL de las personas”

→ La edición de 2023 del Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL), en la que se cumple su 25 aniversario, llega con más fuerza y más eventos que nunca. Las ferias cada vez están más vivas y desde el CZFB, sus máximos responsables, Pere Navarro y Blanca Sorigué, ponen la clave en cómo el SIL es por y para las personas.

JUAN PORTA

BARCELONA. El delegado especial del Estado en el CZFB, Pere Navarro, y la directora general Blanca Sorigué, desvelan en esta entrevista algunas de las claves de lo que sucederá esta semana en Barcelona con motivo del SIL.

¿Cómo se presenta el SIL en su 25 aniversario?

Pere Navarro (PN): Mejor que nunca. En primer lugar, ya hace 25 años que desde que se creó el SIL ha ido evolucionando año tras año y realmente es una feria de referencia en el mundo de la logística.

En segundo lugar, hemos pasado unos momentos complicados (por la pandemia) pero es momento de reivindicar la logística como algo que ha hecho que el mundo pueda continuar funcionando, que las cosas que se necesitaban en cualquier lugar del mundo lleguen a su destino gracias a la logística.

Por tanto, en este SIL 2023, que celebra su 25 aniversario, además de hacer una reivindicación de todas las personas que han sido partícipes de lo que hoy es el SIL, tiene que ser una gran reivindicación del mundo de la logística porque está demostrado que, en momento difíciles, está a la altura, se adapta a los cambios y hace que el mundo funcione.

¿Cuál ha sido el gran acierto del SIL, la clave para que siga siendo una feria con tanto éxito que atrae a tanta gente?

Blanca Sorigué (BS): Para mí el éxito es poder hacer una feria todos los años y que haya una fidelización por parte de las empresas de un 60%. Esto ya es un éxito contrastado, porque los clientes repiten. También es un



Blanca Sorigué, directora general del CZFB y Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB. Fotos: Juan Porta.

Pere Navarro: “Este SIL 2023, que celebra su 25 aniversario, además de hacer una reivindicación de todas las personas que han sido partícipes de lo que hoy es el SIL, tiene que ser una gran reivindicación del mundo de la logística porque está demostrado que, en momento difíciles, está a la altura, se adapta a los cambios y hace que el mundo funcione”

éxito el posicionamiento de esta feria a nivel mundial. Somos capaces de atraer muchos congresos internacionales que deciden realizar su congreso en el SIL. Esto es una demostración de la fórmula del éxito. Que

vengan tantos congresos internacionales es muy difícil, porque esto significa que tenemos que convencer a un segmento muy importante de decisores del sector, que cambien incluso sus estatutos, para realizar

congresos aquí. Esto significa muchas inversiones, porque estamos hablando de más de mil decisores específicos y de un target muy específico de cada una de las regiones (Latinoamérica, Norteamérica y Europa).

EL DATO

60%

EMPRESAS. Tal y como destaca Blanca Sorigué, directora general del CZFB, “el éxito es poder hacer una feria todos los años y que haya una fidelización por parte de las empresas de un 60%”.

Este año el SIL es una apuesta internacional muy firme. Todas estas regiones hacen que el SIL sea un punto de encuentro muy importante para tomar decisiones. Y es que de esto se trata, de tomar decisiones, sino no hay compra. La calidad del visitante del SIL es muy alta, y esto también forma parte de este éxito.

Blanca Sorigué: “Este año el SIL comporta una apuesta internacional muy firme”

¿Cuál es la estrategia que vienen implementando en los últimos años?

BS: Siempre son tres palancas. La primera es el conocimiento, atraer congresos internacionales relevantes para conseguir este posicionamiento internacional y para que nuestros clientes (que son los expositores) puedan vender sus servicios y productos a grandes decisores. Las decisiones del sector logístico no se toman muchas en España, se toman en otras regiones.

La segunda estrategia que hemos utilizado y que seguimos manteniendo es la máxima oferta, una oferta que sea completa dentro de la cadena de suministro. Todos sabemos que hay salones en Europa que están especializados en un sector o en otro. El SIL siempre lo ha tenido muy claro, es la representación de toda la cadena logística.

Y la tercera palanca por la que siempre hemos apostado, evidentemente, es la innovación.

La innovación está impregnada en cualquier tipo



flexibiliza costes

de tu logística
interna.

tú decides qué procesos
de logística interna quieres
optimizar, y nosotros
hacemos el resto.

Adaptamos la actividad al volumen
de la demanda, con flexibilidad
y rapidez, garantizando los niveles
de productividad, calidad
y el control de cada proceso
del que nos responsabilizamos.

descúbrelo en:



randstad
logística.



Blanca Sorigué y Pere Navarro, durante la entrevista junto a Juan Porta, redactor de Diario del Puerto.

de actividad que el CZFB hace. Potenciamos muchísimo las innovaciones de la oferta porque, si es difícil hacer una feria todos los años, es más difícil conseguir que el visitante vuelva. Y para que el visitante vuelva debe tener realmente curiosidad y alguna novedad para ver, si no, hoy en día, online lo puedes ver todo. Nosotros no vendemos metros cuadrados, lo que hacemos es generar más negocio a nuestros clientes.

PN: Además del negocio hay algo que es más abstracto pero muy importante. Se ha generado un ámbito de cohesión de todo el sistema de la logística: el factor humano. El SIL ha conseguido que el sector de la logística colabore entre sí, creando generación de negocio y espacios de impulsos conjuntos del sector de la logística. Y una parte importante de crear este sistema lo ha tenido el SIL y el CZFB.

BS: Este es el SIL de las personas. Porque cuando hablamos de logística, detrás de las

empresas hay personas, y lo que se ha conseguido es que estas personas establezcan una relación de confianza; y esto se suma a la capacidad de negocio y a la innovación. Y por eso los congresos internacionales vienen al SIL, porque tienen la capacidad de generar negocio y porque forman parte de este sistema de relaciones humanas.

¿Qué va a hacer el SIL para seguir incorporado al evento la nueva logística?

BS: El SIL es una iniciativa del CZFB y este tiene clarísimo que la digitalización y las nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial o la robótica, están presentes en nuestros clientes y en nuestra estrategia. Por eso hemos invertido 30 millones en el edificio del DFactory, que tiene 30 empresas incorporadas. Todas estas empresas también estarán presentes en el SIL como conferenciantes.

¿Por qué Euskadi como comunidad autónoma "invitada" en 2023?

PN: Euskadi viene con una fuerza imparable para demostrar todos sus grandes proyectos logísticos.

Y es que lo que se trata con las comunidades invitadas es de poner en relieve sus actuaciones logísticas.

El País Vasco es un espacio con mucha actividad industrial, pero, por su ubicación, en pleno Cantábrico y al lado de Francia, también tienen mucha logística.

Ellos vienen aquí en esta edición con muchas ganas de explicar qué es lo que hacen y de saber lo que aportan todos los expositores del SIL.

En este sentido, es justamente esta posición geográfica, su gran valor, pero lo que pasa es que hoy ya no es suficiente solo con estar en una posición geográfica estratégica, sino que tienes que saber aprovechar esta posición.

Lo que pueden aportar desde Euskadi es justamente esta capacidad de aprovechar esta ubicación para relacionarse con el entorno europeo. ►

"La salud del SIL es de hierro"

Tras estos 25 años, ¿cuál es la salud del SIL?

BS: La feria está en plena forma. Es muy difícil organizar una feria todos los años. Son nueve meses de trabajo muy intenso. Cuando acabamos el SIL, en julio ya empezamos a trabajar con el SIL del año siguiente. Y no únicamente trabajamos nosotros, sino que trabajan todas las empresas.

Que una empresa repita todos los años significa que siempre debe tener novedades. Esto es muy difícil, porque genera una presión a nivel de innovación muy importante. Pero también es la demostración que tiene el sector logístico, que es un sector que está en activo, que es dinámico y ágil, y que tiene que buscar soluciones constantemente en la cadena de suministro. Esto es la demostración que el sector de la logística no puede parar ni un minuto.

Todas las ferias en el mundo han pasado por muchas etapas y crisis. Nosotros hemos podido mantener el SIL todos los años gracias al sector y la salud es de hierro.

PN: La organización del SIL cada año se hace con recursos propios del CZFB, bajo la dirección directa de la directora general y con un equipo del CZFB que está muy consolidado y que trabaja de un modo muy coordinado e intensamente.

La salud del sector también es gracias a las innovaciones. Por ello también realizamos los premios a la innovación. Y también por ello, la oferta se incrementa.

Este año más del 50% de los expositores son nuevos, esto significa que en plena pandemia se han creado muchas empresas que han tenido que dar soluciones logísticas a diferentes sectores logísticos.

En España, el sector de la logística representa el 10% del PIB, esto es un barómetro muy claro de la salud del sector logístico. En Catalunya, con un observatorio que realiza Cimalsa, el PIB representa un 14,4%.

El sector logístico en Catalunya es uno de los más importantes de España, de hecho, hay una escasez de suelo logístico. Aquí genera casi un millón de puestos de trabajo y aglutina más de 197 mil empresas (cifras aportadas por el Ministerio de Industria).

BS: La logística está en plena forma, pero la inversión en tecnología es muy importante y si las empresas de logística no invierten en tecnología ni en innovación, va a costar un poco más. Por eso en la Incubadora de logística 4.0, uno de los servicios que nosotros damos son 30.000 euros para servicios tecnológicos. Es una subvención que damos para que estas empresas inviertan en tecnología, porque sin esta, es imposible avanzar.

PN: La logística es y será siempre imprescindible, está pegada al territorio, es decir, no se puede deslocalizar. Además, crea puestos de trabajo de calidad de todos los niveles. Con ello, aparecen nuevos fenómenos relacionados con la logística, como el tema de la última milla, el comercio electrónico y la Inmologística. Temas que se están abordando desde el punto de vista de generar soluciones. El sector de la logística detecta un problema y busca soluciones. En este contexto, el SIL es el momento de la reivindicación y del encuentro del sector logístico.

"Formamos parte del Top 5 de ferias a nivel mundial, siendo nosotros la segunda"

¿Qué representa el SIL para la comunidad logística?

BS: Es una cita ineludible del sector a nivel internacional. Nosotros negociamos las fechas con diferentes eventos internacionales a nivel mundial básicamente para que haya una distancia entre unos y otros, y porque formamos parte del Top 5 de ferias a nivel mundial, siendo nosotros la segunda.

El pulso del sector se ve de forma muy clara en muchos temas. El primero es que el SIL lo hacemos todos los años, y no hay tantas ferias que celebren todos los años un evento. El segundo son las innovaciones de los propios clientes.

El tercero es la inversión que hacen todos los asistentes por traer a sus clientes y potenciales en

base a cócteles, presentaciones de productos, cenas, etc.

La apuesta por el SIL por parte del sector de la logística es imparable.

No es lo mismo ser un visitante, que ser un expositor activo. Los clientes del SIL son todos activos, así como los visitantes.

Tenemos un contenido muy atractivo y completo, que con menos de un día y medio es imposible verlo todo.

Hay mucha cantidad de conocimiento y de actividad propia.

Toda nuestra organización está orientada a que el visitante planifique su visita.

¿CONOCES EL MODELO EN RED EFICIENTE DE PALLEX?



DISTRIBUCIÓN EXPRES DE MERCANCÍA PALETIZADA

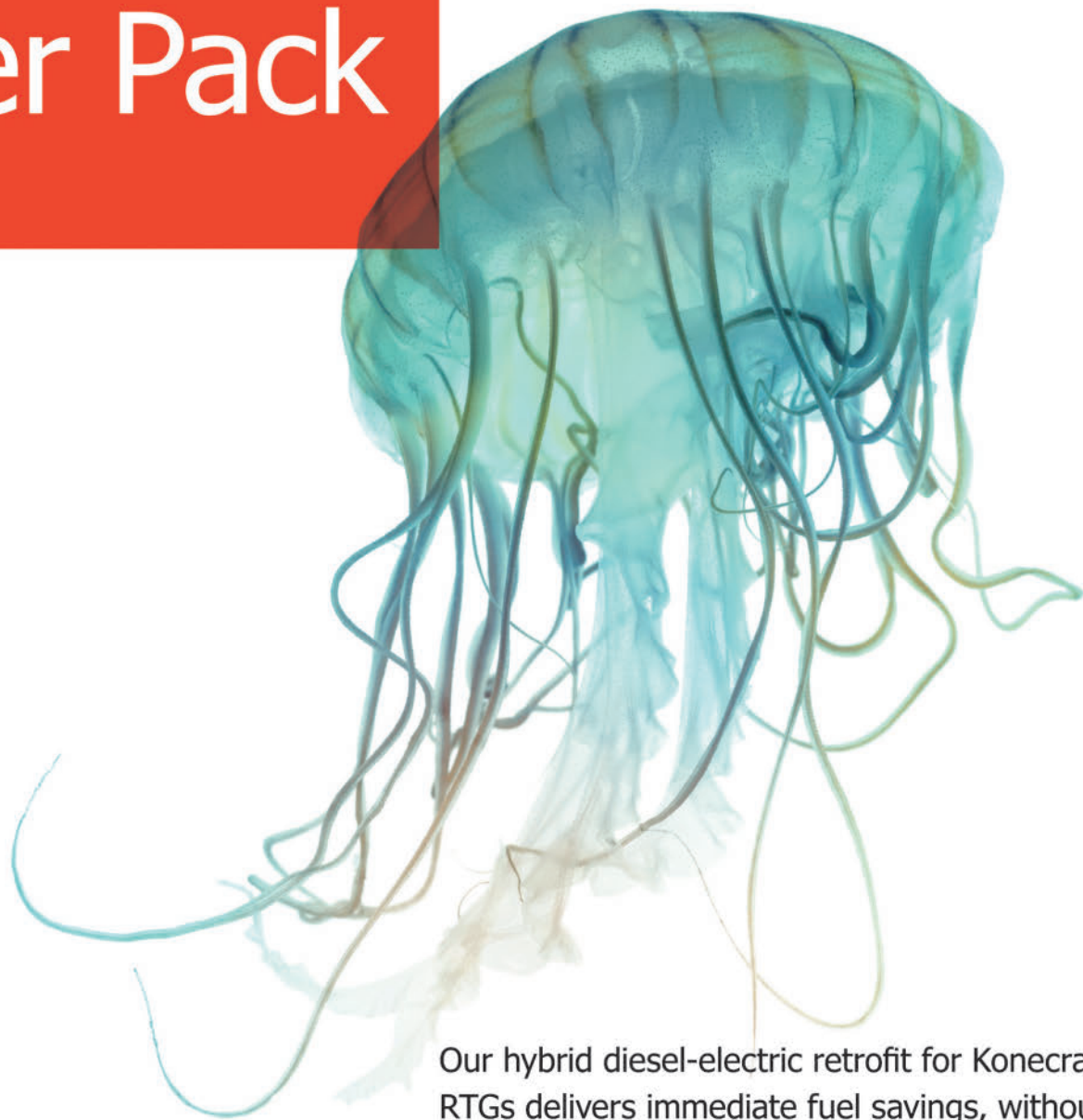
PALLEX IBERIA

► palex.es
infopallex@palex.es
+34 917 96 45 00





All-new Hybrid Power Pack



Our hybrid diesel-electric retrofit for Konecranes RTGs delivers immediate fuel savings, without compromising performance.

As the moon jelly fish has evolved powerful bell muscles to recapture 30% of its power output, so we apply new technology to existing machines ensuring they are perfectly adapted to thrive in changing environments.

Ports. Evolved.

Blanca Sorigué: “La formula del SIL es única, creamos y generamos tendencias”

¿Cuáles son las principales novedades de 2023?

BS: Empecemos con las novedades en conocimiento.

Una de las principales novedades es la atracción de congresos internacionales como el de ALACAT, que viene por segunda vez; el congreso de EUROLOG, que es el congreso de los logísticos de Europa; otro congreso que organizamos es el MEDA Logistics; y el congreso de CSMP, que son los directores de supply chain que es la asociación logística más importante de Norteamérica, que vienen por primera vez a realizar su congreso en el SIL.

Además, realizamos nuestro congreso nacional, el SIL Knowledge. Hoy en día ningún salón en el mundo ofrece este abanico de posibilidades.

Este año por tanto vamos a poder contar con cinco congresos internacionales al mismo tiempo en toda la zona de exposición. Hoy en día esto no lo ofrece ningún salón en el mundo. La fórmula del SIL es singular y única, porque lo que nosotros hacemos es crear, crear y generar tendencias.

Por otra parte, también tenemos novedades en innovaciones.



Pere Navarro y Blanca Sorigué repasan las novedades de la Feria.

Este año vamos a contar con más de 140 innovaciones en exclusiva a nivel mundial.

También se realizarán los premios SIL a la Mejor Innovación 2023. La novedad más votada ha sido el Logistics 4.0 Incubator del CZFB (Premio al Mejor Proyecto Innovador 2023), seguida de Farma Services Cold de Biomedical Logistics (Premios a la Mejor Innovación de empresa privada) y de Vellore Cargo Community System de AENA (Mejor Innovación de empresa pública).

La salud del sector refleja estas innovaciones, tú no innovas si no estás realmente en plena forma para generar nuevas oportunidades o líneas de negocio en tu sector.

Tenemos más de 50 startups participantes, hablamos de startups porque el CZFB creó hace más de 4 años, una incubadora de impresión 3D y este año hemos creado una

incubadora de logística 4.0 y tenemos más de 20 startups. Todos estos startups van a estar presentes durante los tres días en el SIL.

Hay muchísimas innovaciones a nivel del producto y a nivel del servicio de las empresas más los propios congresos que nosotros organizamos.

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

*Transportamos
semirremolques
en tren
por Europa*



VIIA

www.viia.com





Ocmis@Ocmis.es +34 964 84 34 55
Cerdan Tallada Str., 23 Etlo 12004 CP, Castellon City, Spain.

SERVICIOS MARÍTIMOS

**ARMADORES DE
BUQUES**

**CHARTERERS
SHIPBROKERS
CONTRACTORS**



CERDAN TALLADA STR., 23, ETLO • 12004 C.P., CASTELLON CITY, SPAIN
WWW.OCMIS.ES • Tel. +34 964 84 34 55

Una de las grandes claves: el "Hospitality Area"

Uno de los aspectos a mejorar tal vez sea la presencia de un número significativo de grandes operadores logísticos como expositores. ¿Cuál creéis que es la razón de esa ausencia?

BS: La fórmula de éxito del SIL es que la feria está diseñada para que esté todo el mundo de la forma que quiera estar. Esto significa que tanto empresas, como participantes, como speaker, como medios, vengan.

Somos la única feria en el mundo con una fórmula llamada "Hospitality Area", que conlleva que una empresa expositora puede venir únicamente un día, incluso una mañana, con Stand propio. Esto nace porque, en la época de crisis, nos dimos cuenta de que era muy difícil de atraer tres días seguidos a un gran operador logístico, ya que no forma parte de su fórmula de comunicación.

Ellos patrocinan otro tipo de eventos y, si lo hacen, lo hacen en un único día, siendo durante este tiempo el centro de atención.

Por eso nosotros diseñamos esta fórmula, que lleva vigente muchos años. Esto se ha ido transformando y, ahora, muchos de los grandes operadores logísticos, se han convertido en patrocinadores de congresos. Es su fórmula de atracción.



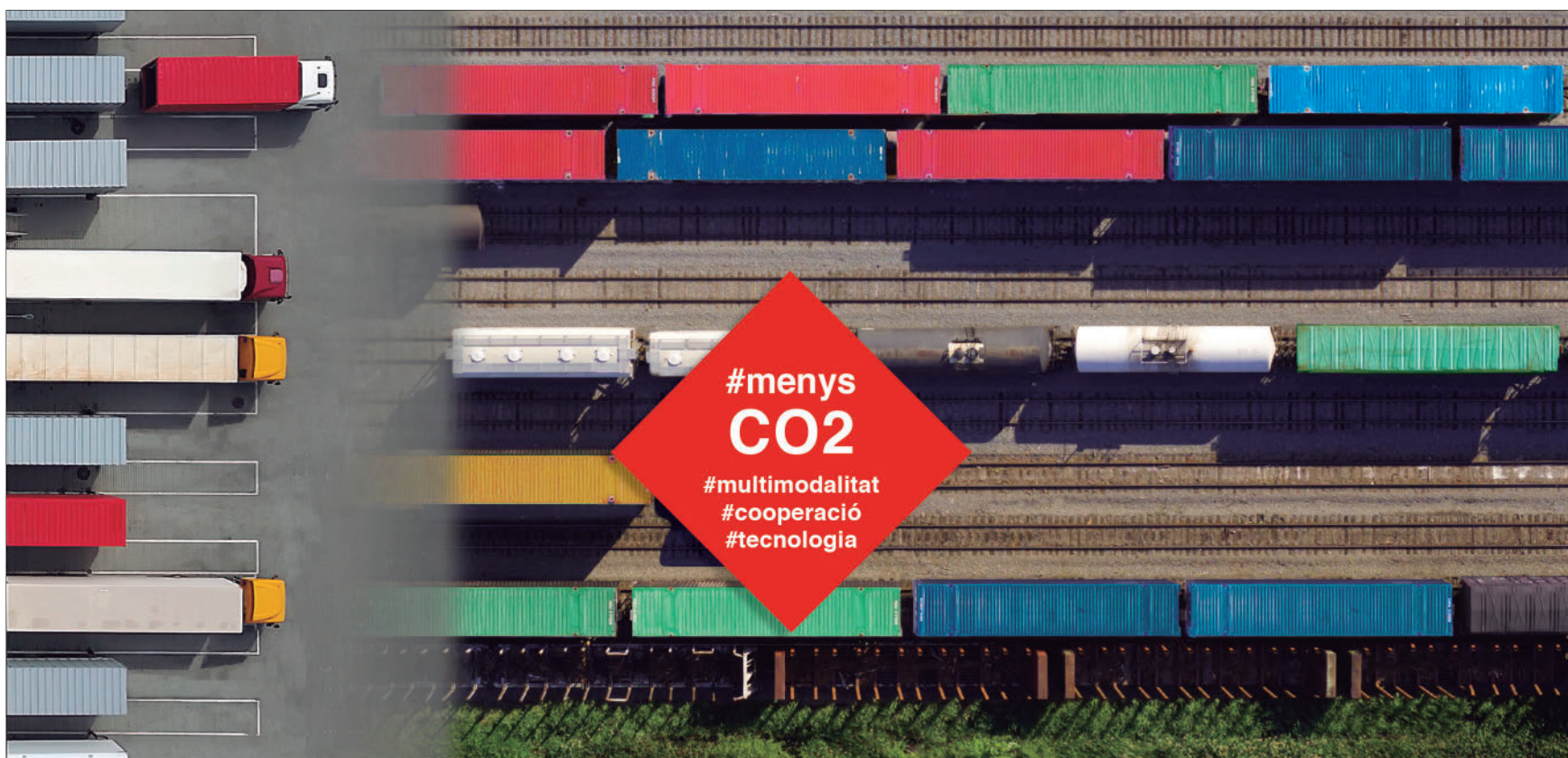
Blanca Sorigué y Pere Navarro aseguran que la feria está diseñada para que puedan participar todas las empresas.

Cuando estás organizando un salón de servicios tienes que ser muy innovador. Cuando estás vendiendo un servicio como el que ofrecemos desde el SIL, tienes que pensar en cómo facilitar la comunicación entre el que vende y el que compra, y asegurarte de que el que compra es un decisor y puede comprar.

Por eso es tan importante que, cuando hablamos del sector logístico, hablemos de todos, visitantes, expositores y medios.

Por ejemplo, entre los ponentes de los congresos tenemos a Pepe Jeans y a L'Oreal. Estos son los que toman las decisiones sobre la cadena de suministro a subcontratar. Por eso siempre intentamos que los visitantes tengan claro que venir al SIL no es solo ver Stands, sino que es mucho más.

Otra forma de estar en el SIL es a través de las ágoras, las empresas expositoras y no expositoras pueden hacer una presentación. Somos una feria totalmente flexible para que todo el mundo entre, con sus diferentes fórmulas y estrategias. Y esto también está pasando en otros sectores de actividad. El sector de la logística no es un sector tradicional, por eso exige este tipo de soluciones.



Trànsit Ferroviari Intermodal = Descarbonització



CIMALSA
Logística i mobilitat



**Generalitat
de Catalunya**

sempre
endavant

Pere Navarro: "El CZFB inició la evolución del futuro de las ferias"

¿Cuál creen que es el futuro de las ferias, no únicamente del SIL, sino de todas las ferias a nivel mundial?

PN: Nosotros, antes de la pandemia, ya llevábamos años reflexionando sobre el futuro de las ferias, con relación a la innovación y a la digitalización. Y yo puedo decir que en el CZFB se inició esta evolución del futuro de las ferias justamente aprovechando el COVID-19.

BS: La verdad es que, sobre esta pregunta hace tres años teníamos una respuesta y ahora tenemos un caso de éxito, y lo queremos presentar a Harvard porque, después de cuatro años, seguimos siendo un caso de éxito y además, nadie nos los ha copiado. No nos lo han copiado porque es único, singular y tiene alma.

Las ferias siempre han estado en duda, porque, para muchas empresas y directivos financieros, una feria ha sido un gasto, pero una feria nunca ha sido un gasto, siempre ha sido una inversión, una apuesta.

Hoy en día si no apuestas no ganas nada. Hay que apostar por las personas, por los proyectos y por la inversión, sino las cosas no pasan. Pero esta apuesta tiene



Pere Navarro, delegado especial del CZFB.

que ser consciente y firme, y tiene que ser a largo plazo. Concretamente, en el SIL, cuando hemos estado en crisis, siempre ha pasado lo mismo. El SIL se ha adaptado a todas las situaciones para que las empresas pudiesen estar siempre, de una forma otra. Nos hemos adaptado a cualquier situación de cualquier momento; tanto a nivel de las crisis que hemos podido tener, como a la crisis personal de esa empresa.

feria, lo que garantiza es el contacto físico y el networking; y de otra forma es muy difícil.

La agenda de eventos a nivel mundial es muy completa. Los clientes te tienen que elegir e invertir solo por venir. Para elegirte, tiene que salirle a cuenta estar tres días fuera de tu ciudad y país, y conseguir que esa semana sea la más productiva del primer trimestre que tengas. ■

Una crisis genera muchas oportunidades, el SIL y el CZFB diseñamos el Barcelona New Economic Week. Aquí hemos hecho una demostración clara y directa de que las ferias se transforman. Porque no se transforma la feria, sino que se transforma la actividad, la forma de relacionarse, conectarse, comunicarse... Lo importantes es que haya una oferta y una demanda en el formato que sea. Se ha hablado mucho de las ferias virtuales, que nunca han funcionado. Cuando hubo la gran crisis del COVID-19, todo el mundo decía que las ferias desaparecerían de por vida o que serían online; pero podemos ver que no ha pasado. Las ferias que solo son online no tienen éxito, porque una



TRANSPORTE Y LOGÍSTICA INTEGRAL 24 Horas al día 365 días al año

- Transporte Nacional e Internacional de camión remolque, lona y basculante
- Transporte Nacional e Internacional de contenedores con las diferentes gamas como Reefer, Basculantes, ADR y Convencionales
- Depot de Contenedores
- Reparación de contenedores Convencionales, Especiales y venta de equipos
- Logística integral de mercancías, OUTSOURCING e INSOURCING de servicios logísticos
- Servicio de Paletería



- 110.000 m² de instalaciones
- 50.000 m² de naves cubiertas
- 10.000 m² de almacenaje exterior
- Taller propio

- Surtidor combustible
- Lavadero automático continuo de palets de plástico
- Lavadero automático de camiones



Pol. Ind. Argentería. Parc. D-H, 43470 La Selva del Camp
Avda. Larona, 4, 19171 Cabanillas del Campo (Guadalajara)
Pol. Ind. Rebullón - Av. el Rebullón, s/n - 36410 Mos - Vigo
Autovía Castelldefels, Km. 8,7 - 08830 Sant Boi del Llobregat - Barcelona

Tel. +34 902 366 595
Fax +34 902 366 596
www.transpais.es
info@transpais.es

LOGÍSTICA · La actividad logística en España experimenta una revalorización económica y social sin precedentes que favorece su crecimiento

COLABORACIÓN, principal factor para impulsar la competitividad del sector logístico español

→ A pesar del gran reto que supone la transformación digital, el sector logístico confía en la colaboración entre los diferentes agentes para impulsar su competitividad.

BÁRBARA CORDERO

BARCELONA. Desde la pandemia la logística ha experimentado una revalorización económica y social que ha favorecido la puesta en marcha de importantes planes de inversión, tanto públicos como privados, con el fin de llevar este sector a la primera división de las actividades económicas. Tanto es así, que según el XIII Barómetro Círculo Logístico 2023, impulsado por el SIL, el 58,9% de las empresas industriales en España valora la figura del director de logística como pieza muy importante dentro de su organización.

Así, a pesar del contexto de incertidumbre que se vive desde hace años, este sector ha demostrado su resiliencia y su capacidad de adaptación, sobre todo en lo que a transformación tecnológica se refiere. Según el ICEX, el sector de la logística y el



La colaboración entre modos y agentes es la principal prioridad del sector, por encima de la automatización.

transporte representa el 10% del PIB español. Además, en el primer cuatrimestre del año, el sector logístico alcanzó los 1.023.863 afiliados a la Seguridad Social y creó en abril el 4,5% de los puestos de trabajo de toda la economía.

La suma de estos datos, por tanto, confirman el papel clave del sector de la logística y el transporte para la economía.

Sin embargo, al igual que el resto de actividades, la logística española se enfrenta a importantes retos que, según las principales voces del sector, solo se pueden solventar si se establece un marco de colaboración entre todos los agentes de la cadena de suministro. “La colaboración es la principal oportunidad y necesidad que debe ser referencia para los tiempos actua-

les y futuros. Los retos que se presentan no se pueden conseguir sin una colaboración entre todos los actores, lo que nos puede conducir a objetivos claros de eficiencia, concentración, priorización y fluidez de la cadena de suministro”, apunta el secretario general de Transprime, Jordi Espín.

De hecho, en el XIII Barómetro Círculo Logístico 2023,

impulsado por el SIL se apunta que el aspecto más importante de la logística del futuro será la colaboración en materia de transporte, elegida por un 28,4% de los encuestados, y, además, se destaca la colaboración en materia de almacenaje, con un 10,5%. Si nos fijamos en el Barómetro del año anterior, la automatización de las operaciones era la prioridad de las empresas del sector, pero este año ha descendido un 5% pasando a la segunda posición, con un 27,1%.

Principales retos

El aumento de los costes, sobre todo energéticos, el cambio en los hábitos de consumo, las nuevas normativas en materia medioambiental y la implementación de nuevas herramientas tecnológicas para optimizar los procesos son los principales retos a los que se enfrenta el sector.

Sin embargo, la falta de personal cualificado es una de las principales preocupaciones que apuntan los profesionales del sector consultados por este Diario. Igualmente, en el estudio del SIL se señala que todo lo relativo a recursos humanos y a la captación de personal cualifi-

NURIA LACACI
Secretaría general de ACE



“Nos preocupa la falta de conductores”

“El gran reto al que nos enfrentamos es gestionar la incertidumbre en el área de la demanda, afectada por la situación política y económica actual, y en la tecnológica, relacionada con la disponibilidad de vehículos y nuevos combustibles. Además, la principal preocupación es la falta de conductores profesionales de camión. Las nuevas tecnologías permiten mejorar la eficiencia y es una gran oportunidad”

FRANCISCO ARANDA
Presidente de UNO



“Nos afectan los costes del marco laboral”

“Las dos principales preocupaciones son de carácter competitivo: son el marco laboral, por ser rígido y tener unos altos costes (no salarios), y el coste de la energía. Sólo entre 2020 y 2022, los costes energéticos han aumentado de media un 166%, un porcentaje que ha sido aún mayor en aquellas empresas con un alto nivel de automatización. Esto ataca directamente la competitividad de las empresas”

ENRIC TICÓ
Presidente de FETEIA



“Algunos plazos parecen poco realistas”

“Creo que existe una mezcla de ambición y preocupación en cuanto a los retos de sostenibilidad. Existe el convencimiento generalizado de que, en la medida de nuestras posibilidades debemos avanzar en la descarbonización, pero algunos plazos parecen poco realistas. Quiero destacar que también debemos avanzar en sostenibilidad social y en materia de gobernanza. Nuestra comisión de ESG ya está trabajando intensamente”

JORDI ESPÍN
S. general de Transprime



“La logística solo será digital con el eFTI”

“El sector logístico es digital para el cliente final, pero la realidad es terca y el mundo logístico operacional no es completamente digital, sólo basta con observar qué ocurre con el transporte ferroviario o marítimo de mercancías. Asimismo, considero que el sector logístico sólo será digital cuando realmente la Directiva Europea del eFTI entre en vigor y sea obligatoria la digitalización de todo el proceso logístico”

RAMÓN GARCÍA
Director general del CEL



“Debemos generar cadenas resilientes”

“Uno de los grandes retos que tenemos a nivel europeo es el replanteamiento de las cadenas de suministro globales, para movernos de un entorno que está muy diseñado para buscar la eficiencia en costes a otro que, además, sea resiliente. Además, lo que va a suceder a nivel global es un replanteamiento de las localizaciones de los principales actores dentro de las principales cadenas de suministro”

cado ha experimentado un crecimiento (+1,4%) en el ranking de preocupaciones de los directivos logísticos encuestados en el estudio.

Por otro lado, para los cargadores, "el gran reto es gestionar la incertidumbre en lo relativo a la demanda, afectada por la situación política y económica actual, y a la tecnología, relacionada con la disponibilidad de vehículos y combustibles de ce-

Los principales retos a los que se enfrenta el sector logístico en España son, a su vez, sus principales oportunidades

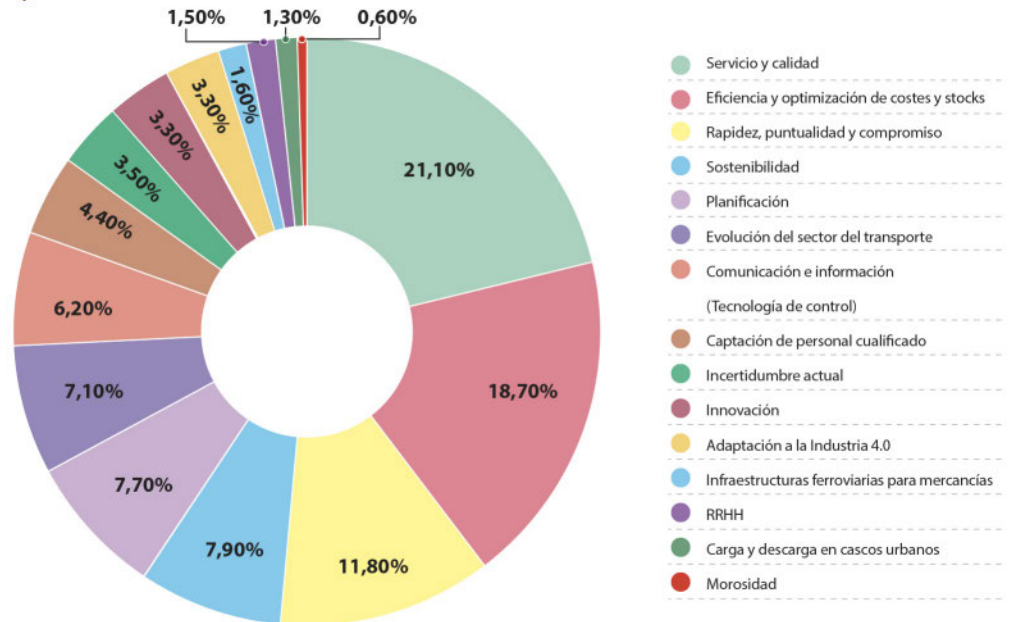
ro emisiones", apunta la secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), Nuria Lacaci, quien también señala la escasez de conductores como uno de los principales retos del sector. En este mismo sentido opina el secretario general de Transprime, que señala que una de las principales preocupaciones para los cargadores es que "no existe una mesa co-

mún de negociación con los transportistas" e indica que "la negativa de los transportistas a tener un canal abierto de diálogo con los cargadores es realmente preocupante y no aporta ningún beneficio al sector". Asimismo, Espín pone en valor la importancia de impulsar un plan ferroviario eficaz para hacer crecer su cuota de mercado.

Los transitarios también muestran sus principales preocupaciones, entre las que destaca "lograr una verdadera ventanilla única y una armonización a escala europea en el ámbito aduanero", señala el presidente de FETEIA, Enric Ticó.

Por su parte, la patronal UNO Logística destaca la rigidez y los altos costes del marco laboral y el coste de la energía como las principales preocupaciones de las empresas logísticas. "Solo entre 2020 y 2022, los costes energéticos han aumentado de media un 166%, un porcentaje que ha sido aún mayor en aquellas empresas con un alto nivel de automatización. A mayor automatización, mayor uso de la electricidad y, por tanto, mayor subida de coste. Esto ataca directamente la competitividad de las empresas", detalla

Principales preocupaciones logísticas



Fuente: XIII Barómetro Círculo Logístico 2023. Gráfico: J.A.S.

el presidente de UNO, Francisco Aranda.

El director general del Centro Español de Logística (CEL), Ramón García, añade que el principal reto del sector se centra en llevar a cabo cambios de modelo de negocio para dar respuesta a todos los retos mencionados. "Es necesario un replanteamiento de las cadenas de suministro globales para que,

además de ser eficientes en costes, sean resilientes", apunta.

Sin embargo, estos mismos retos suponen una gran variedad de oportunidades para el crecimiento de las empresas del sector, así como para su modernización. "Estamos en un momento de redefinición y todos los retos que se han planteado se pueden convertir en oportunidades en aquellas empresas

que sean capaces de plantear las mejores soluciones para ofrecer mejores servicios", subraya el director general del CEL.

Para Lacaci, la principal oportunidad para la mejora de la eficiencia de los procesos viene de la mano de las nuevas tecnologías. En este sentido, el presidente de FETEIA apunta que, ante una etapa de profundos cambios, "quien mejor se ▶



PORTCASTELLÓ

A port of opportunities *Un puerto de oportunidades*

octopus
project

South Dock

O = I²

O = Industry x Infrastructure
Industria x Infraestructura

1,000,000

square metres available

1 millón de m² disponibles

2026

Railway access

Acceso ferroviario

www.portcastello.com







◀ adapte, es el que saldrá vencedor". Para Aranda, por su parte, la oportunidad más importante, y que supone también un ambicioso objetivo, es "convertir España en un hub internacional de la logística, apoyándonos en nuestra privilegiada posición geográfica y en las ventajas que podemos ofrecer a regiones como LATAM y a los market places asiáticos que buscan consolidar mercancías en nuestro continente", y añade que "esta cuestión está estrechamente ligada con otro de nuestros grandes retos para los próximos años, que es el desa-

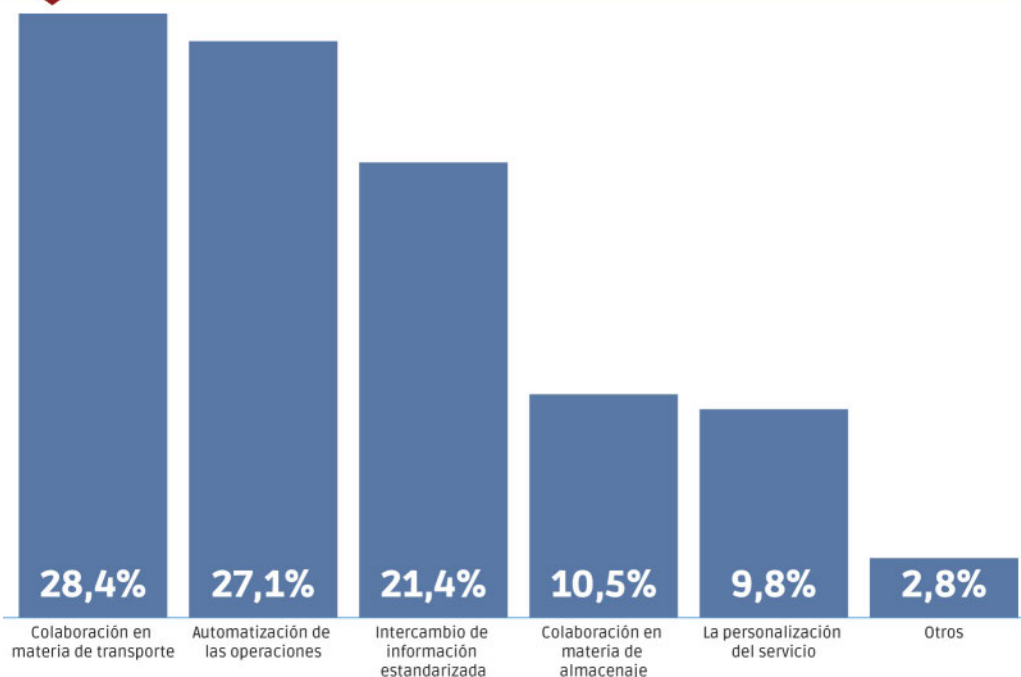
rollo del sector exterior en España, el cual requiere de inversiones en intermodalidad y en la modernización del actual modelo paradiplomático español que es del siglo XIX".

Asimismo, el director general del CEL destaca la gran oportunidad que presenta para España la relocalización de la industria gracias a su ubicación geoestratégica, a nivel de producción o puramente logístico. "Con respecto al Norte de África, puede ser que en lo relativo a los costes sea un fuerte competidor, pero en España se dan otra serie de circunstancias de seguridad jurídica, de desarrollo de infraestructuras, de tecnologías y de entorno económico que, todo puesto en su conjunto, nos puede ayudar a ser un destino muy atractivo", señala y subraya que esta "es una oportunidad que hay que aprovechar".

Digitalización

La digitalización y la implementación de nuevas herramientas tecnológicas se erigen como los principales focos de inversión de las empresas logísticas en línea con su objetivo de optimizar sus procesos y contar

Aspectos esenciales en la logística del futuro



Fuente: XIII Barómetro Círculo Logístico 2023. Gráfico: J.A.S.

con información en tiempo real que permita mejorar la toma de decisiones. Entre las principales tendencias en materia tecnológica destacan la implantación de los Transport Management System (TMS), para conseguir procesos de transporte más eficientes; la utilización de sistemas de visi-

bilidad en tiempo real, para tomar decisiones y modificar procesos de manera más ágil; la inteligencia artificial (IA), para facilitar el empleo masivo de datos para adoptar mejores decisiones; la analítica de datos con la idea de hacer una mejor planificación de las cadenas y de las operaciones"; los disposi-

tivos IoT, el Cloud, el 5G y la ciberseguridad. "La combinación de todas estas tendencias es clave para reducir costes, optimizar los recursos, gestionar la previsión de la demanda, obtener un control en tiempo real de la cadena de suministro e impulsar la interoperabilidad y la conectividad, garantizando

EN DETALLE

Según el Barómetro del SIL, el 94,5% de las empresas industriales españolas manifiestan estar comprometidas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en el horizonte temporal de la Agenda 2030. Esta cifra supone un aumento de cerca del 1% en relación al anterior barómetro realizado el año pasado.

6^e EDICIÓN

28 29 sept 23



j.madinabeitia@bayonne.cci.fr
www.agrivracbayonne.com/es/inscripciones/



en todo momento los máximos estándares de calidad y seguridad de las operaciones”, señala el presidente de UNO.

Por otro lado, tanto el secretario general de Transprime como el presidente de FETEIA destacan la importancia de la puesta en marcha del eFTI. “El sector logístico sólo será digital cuando realmente la Directiva Europea del eFTI entre en vigor y sea obligatoria la digitaliza-

ción de todo el proceso logístico. A partir de este momento podremos medir, parametrizar y estimar la realidad del volumen logístico”.

En cuanto al nivel de digitalización del sector logístico español, las opiniones son muy dispares. Mientras que la mayoría considera que “todavía queda mucho por hacer”, para el CEL y UNO el sector sí está digitalizado. “La logística en sentido estricto es gestión de información y la forma de gestionarla requiere de tecnologías de la información y, por lo tanto, el logístico es uno de los sectores tractores en la digitalización de los procesos desde hace muchos años”, destaca García. “Durante los últimos años, hemos pasado de ser empresas de logística o de transporte a convertirnos en empresas tecnológicas que ofrecen servicios logísticos. Este nuevo paradigma de nuestras empresas las ha empujado a integrarse en las nuevas corrientes tecnológicas”, señala Aranda.

Sostenibilidad

La sostenibilidad supone, a su vez, una gran oportunidad y un gran reto para las empresas del

sector. El tener que responder en un periodo tan breve de tiempo a las normativas relativas a la descarbonización supone una de las principales preocupaciones de las empresas, sobre todo las de menor tamaño por no tener una capacidad de inversión ágil. “Existe el convencimiento generalizado de que, en la medida de nuestras posibilidades debemos avanzar en la descarbonización, pero algunos plazos parecen poco realistas”, señala el presidente de FETEIA. En este sentido, el presidente de UNO apunta que “lo que necesita nuestro sector es que las administraciones trabajen con plazos realistas y destinen planes de inversión para ayudar a las empresas, cada vez más ahogadas por los costes, a acometer esta transformación hacia la Green Logistics”.

Así, el secretario general de Transprime hace hincapié en el importante esfuerzo inversor que se realiza desde el sector privado para adaptarse a los nuevos cánones de medición ecológica del sector. En esta línea, la secretaria general de ACE pone en valor el papel de “facilitadores del cambio” de los cargadores y destaca el esfuer-

FORTALEZAS

- Posición geográfica privilegiada.
- Talento y profesionalidad.
- Sector generador de empleo.
- Sector de alto valor económico.
- Colaboración entre los agentes.
- Implantación de nuevas tecnologías.
- Alta capacidad infraestructural.
- Bien identificados y dinamizados los agentes del ecosistema.

PUNTOS DE MEJORA

- Escasez de talento.
- Impulso del ferrocarril y la intermodalidad.
- Voluntad de compartir el dato.
- Mayor colaboración.
- Mayor entendimiento por parte de la Administración.
- Fomento de la formación especializada.
- Mejora de los procesos administrativos y aduaneros.
- Definición clara de modelos para la descarbonización.

zo de los mismo en la utilización de vehículos de cero emisiones y combustibles alternativos.

Por su parte, para el director general del CEL el reto es ser más sostenibles en las operaciones en su conjunto, para lo que se requiere tomar decisiones de manera conjunta. “En este punto es donde estamos en-

callados ahora mismo y es donde tenemos que trabajar para poner en marcha muchas de las soluciones necesarias para cumplir con estos nuevos entornos normativos y al mismo tiempo ser eficientes. Los objetivos en sostenibilidad requieren de la colaboración entre los diferentes agentes de la cadena”, señala. ■

EL DATO

-1M

DE INVERSIÓN. Según el XIII Barómetro Círculo Logístico 2023, el 55,4% de los directores de logística tiene previsto invertir menos de 1 millón de euros en los próximos cinco años para adaptarse a la industria 4.0. Por otro lado, el 28,2% tiene previsto invertir de 1 a 5 millones de euros; el 6,4% prevé realizar inversiones superiores a los 50 millones de euros; el 7,3% de 5 a 10 millones; y el 2,7% de 10 a 50 millones de euros.

CARGO SOLUTIONS

GESTIÓN ADUANERA AVANZADA

RECONOCIMIENTO FÍSICO

EXS

DESPACHO DE IMPORTACIÓN

T2L IMPORTACIÓN

REGÍMENES ESPECIALES

T2L EXPORTACIÓN

ULTIMACIÓN DAE

PIF

BOLETÍN DE ANÁLISIS

DESPACHO DE EXPORTACIÓN

CONSULTORIA ADUANERA

SOIVRE

MENSAJE G-5

SANIDAD EXTERIOR

FITOSANITARIO

CLASIFICACIÓN ARANCELARIA

SANIDAD ANIMAL

FARMACIA

TRÁNSITOS

FLEGT

CITES

C-5

ULTIMACIÓN DE TRÁNSITOS

EUR-1

ATR

PORTIC

COMUNICACIONES ADUANERAS

✉ cargo.solutions@best.com.es

☎ 93 50 84 440

LOGÍSTICA · La Comunidad Autónoma del País Vasco, comunidad invitada en el 25 Aniversario del Salón

Euskadi en el SIL: punto de conexión

→ Euskadi es la comunidad autónoma invitada en el 25º Aniversario del SIL 2023, donde mostrará su posición clave como nodo logístico estratégico del Eje Atlántico europeo, reconocido como tal por la Unión Europea por su papel en el Corredor Atlántico.

JAIME PINEDO

BILBAO. Con un PIB en 2021 de 71.706 millones de euros y con la industria como motor económico, Euskadi aportará en Barcelona un gran conocimiento sobre el entorno logístico al SIL gracias a aspectos como su propia naturaleza geográfica, su tejido económico y su desarrollo en infraestructuras multimodales, que dan respuesta eficiente a las necesidades empresariales.

En cada uno de los tres territorios que componen la comunidad autónoma (Bizkaia, Gipuzkoa y Araba), se despliegan

Euskadi aportará en Barcelona al SIL un gran conocimiento sobre el entorno logístico

infraestructuras que favorecen la competitividad del sector industrial y que potencian la multimodalidad, a través de los puertos de Bilbao y Pasaia, el Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como uno de los principales puntos de carga a nivel nacional, la red de carreteras, red ferroviaria y los centros de transporte y logística, con especial atención a la logística intermodal.

Actualmente, Euskadi cuenta con infraestructuras que convierten a esta comunidad autónoma en un nodo capaz de afrontar los importantes retos que plantea la logística inteligente del futuro, otorgando una importancia clave a la sostenibilidad e impulsando la digitalización del sector, a través de los fondos NEXT-EU.



Desde la izquierda: Iñaki Arriola, consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte del Gobierno Vasco; Idoia Mendía, vicelehendakari y consejera de Trabajo y Empleo, y Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB y presidente del SIL, durante la presentación en la sede del Gobierno Vasco en Vitoria-Gasteiz.

Encuentra las ventajas de externalizar la logística

Costes variables (m2, RRHH)



Mayor control de KPI's



Mejor manejo estacionalidad



Experiencia y tecnología



**TU PARTNER
LOGÍSTICO
INTERNACIONAL**

EN DESTACADO

Idoia Mendía

VICELEHENDAKARI Y
CONSEJERA DE TRABAJO Y
EMPLEO DEL GOBIERNO
VASCO



"Además de infraestructuras, contamos con un plan de formación de personas para atender el volumen de empleo que se prevé incrementar en la próxima década en tareas logísticas, tanto de transporte como de almacenaje"

Iñaki Arriola

CONSEJERO DE
PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y
TRANSPORTE DEL
GOBIERNO VASCO



"Euskadi está sentando las bases, a través del modo ferroviario, para impulsar una logística sostenible, reto irrenunciable para las sociedades avanzadas sobre el que el SIL da oportunidad de profundizar"

Pere Navarro

DELEGADO ESPECIAL EN
EL CONSORCI DE LA ZONA
FRANCA DE BARCELONA Y
PRESIDENTE DEL SIL



"Es un orgullo tener presente en el SIL a una comunidad autónoma como Euskadi, tan importante a nivel logístico, porque aporta un fuerte impulso de calidad y conocimiento sectorial al evento"

Euskadi se encuentra inmersa en estos momentos en un plan promovido por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco para impulsar la logística sostenible, desarrollando infraestructuras que permitan la multimodalidad con el ferrocarril como modo estratégicamente clave para evolucionar a la menor huella de carbono y la descongestión de las carreteras.

"Impulso de calidad"

Asimismo, desarrolla a través del Departamento de Trabajo y Empleo un programa específico para formación en las diferentes fases de la logística, atendiendo a las profesiones tradicionales y también a las que responden a los retos de futuro y buscando la incorporación de más mujeres y vocaciones jóvenes a un sector en crecimiento y constante transformación.

Para el delegado especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) y presidente del SIL, Pere Navarro, "es un orgullo tener la presencia de una región tan importante a nivel logístico

co en el SIL, porque da un fuerte impulso de calidad y conocimiento sectorial al evento que, sumado a la participación de otros congresos internacionales, lo convierten en el mayor punto de reunión en un solo recinto de grandes profesionales con poder de decisión del sur de Europa, Latinoamérica y el Mediterráneo".

EL DATO

B-265

STAND. Euskadi participa en el SIL con un stand propio del Gobierno Vasco junto con UniportBilbao y el Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi.

Por su parte, la vicelehendakari y consejera de Trabajo y Empleo del Gobierno Vasco, Idoia Mendía, agradece la oportunidad que ofrece el SIL a Euskadi para proyectarse como "un punto de conexión estratégico desde Europa hacia

el oeste de la península, donde además de infraestructuras, contamos con un plan de formación de personas para atender el volumen de empleo que se prevé incrementar en la próxima década en tareas logísticas, tanto de transporte como de almacenaje".

"Apuesta de futuro"

"Porque la apuesta de futuro - remarca Mendía- es no sólo la inversión en tecnologías, sino en personas, y hemos decidido que la perspectiva del empleo de calidad forme parte de todas las políticas públicas".

Igualmente, el consejero vasco de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte, Iñaki Arriola, pone de manifiesto que "Euskadi es un nodo estratégico del Corredor Atlántico en materia de logística, que conecta la Península Ibérica con Europa y que está sentando las bases, a través del modo ferroviario, para impulsar una logística sostenible, reto irrenunciable para las sociedades avanzadas sobre el que el SIL da oportunidad de profundizar entre los diversos agentes del sector". ■

Euskadi en "SIL Knowledge"

Euskadi es una área geográfica naturalmente logística, con múltiples infraestructuras multimodales en sus tres territorios y un sector empresarial innovador, que está materializando proyectos desde el ámbito público y el privado para dar respuesta a las oportunidades que abre este nuevo tiempo en el sector. Al mismo tiempo, las nuevas dinámicas de consumo y las estrategias industriales interpelan al sector de la logística con importantes retos de futuro, preguntas que deben ser respondidas desde la sostenibilidad social, medioambiental y económica, así como desde el impulso a la digitalización, la automatización y nuevas tecnologías vinculadas a la inteligencia artificial o el blockchain.

"Logística del futuro"

Para conocer más acerca de los planes de Euskadi en esta materia, el SIL ha reservado un espacio de su programa de conferencias "SIL Knowledge" a esta comunidad autónoma el miércoles 7 de junio a las 12.00 horas con el título "Euskadi, Sostenibilidad Social, Medioambiental y Económica para la Logística del Futuro". En la sesión tomarán parte la vicelehendakari y consejera de Trabajo y Empleo del Gobierno Vasco, Idoia Mendía; el consejero vasco de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte, Iñaki Arriola; el director de Empleo e Inclusión del Gobierno Vasco, Francisco Pedraza, y el director gerente del Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi MLC-ITS Euskadi, Fernando Zubillaga.

Stand de Euskadi con UniportBilbao y Cluster MLC-ITS

UniportBilbao acude al SIL para promocionar los servicios e infraestructuras de la comunidad logístico-portuaria de Bilbao en el stand de Euskadi (B-265), que acoge también al Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi MLC-ITS Euskadi, en representación del tejido industrial vasco de movilidad y logística. La presencia en el SIL permitirá a UniportBilbao y sus empresas dar a conocer la oferta multimodal vía Bilbao que permite a los clientes (exportadores / importadores, traders, transportistas por carretera y operadores logísticos) optar por servicios marítimos puerta a puerta tanto en contenedor, convencional, granel o carga rodada (Ro-Ro).

Según Uniport, "Bilbao es un puerto con ventajas competitivas muy claras, como agilidad, amplio rango de servicios multimodales ofrecidos por empresas y profesionales especializados, y la cercanía de todos los miembros de la comunidad logístico-portuaria, incluidas las administraciones". Al margen de los servicios que ofrecen las empresas logísticas, el SIL permitirá dar a conocer la oferta de servicios de Uniport como clúster multimodal del País Vasco para el sector: formación, talento, conectividad o competitividad.



ACROSS
LOGISTICS

**UNLEASH THE POWER
OF ECOMMERCE**

LEVERAGE ACROSS LOGISTICS' 3PL EXPERTISE

SCAN TO GET



INFORMATION

www.acrosslogistics.com

LOGÍSTICA · BCLM, Federación de Logística y Movilidad del País Vasco, es un proyecto de cooperación que nace impulsado por el Gobierno Vasco

Un proyecto de cooperación público-privada a favor de la competitividad logística de Euskadi

→ La participación de Euskadi en el SIL como comunidad autónoma invitada se enmarca en el proyecto de cooperación público-privada impulsado por el Gobierno Vasco que reúne en la Federación de Logística y Movilidad del País Vasco (BCLM) a los principales agentes del sector.

JAIME PINEDO

BILBAO. La visión de BCLM (Basque Country Logistics and Mobility Federation) es ser un agente clave en la mejora de la competitividad de las cadenas de valor de la logística y la movilidad, actuando en cooperación y como órgano de apoyo de las administraciones públicas vascas en el desarrollo e implementación de la estrategia sectorial de Euskadi.

BCLM nació en 2018 con vocación de sumar cooperación en un macrosector amplio y complejo, por las incontables cadenas de valor que integra y que están influidas, además, por un amplio abanico normativo. A su favor cuenta con el conocimiento experto de sus asociaciones.

En la actualidad, la Federación está integrada por seis entidades que actúan en el conjunto del territorio vasco: ACBE (Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao), ATEIA Bizkaia-OLT, ATEIA Gipuzkoa-OLT, Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi



Presentación de la Federación de Logística y Movilidad del País Vasco en Bilbao el 12 de septiembre de 2018. Foto J.P.

MLC-ITS, Giport-Agrupación de Usuarios del Puerto de Pasaia y UniportBilbao.

Relevancia económica

Cada una de las asociaciones federadas, desde sus respectivos

El 4 de junio de 2014 el Gobierno Vasco presentó en público en el SIL su marca "Basque Country Logistics"

objetivos y responsabilidades, aporta su conocimiento y especialización en logística multimodal (carretera, marítimo, aéreo, ferroviario), logística integral, distribución urbana de mercancías (DUM), movilidad de perso-

EL DATO

+350

EMPRESAS. BCLM representa, como conjunto, a más de 350 empresas y factura una suma de 32.000 millones de euros.

nas e industria proveedora de productos, servicios y tecnologías inteligentes para el transporte.

BCLM representa, como conjunto, a más de 350 empresas, y suma 32.000 millones de euros de facturación, 183.000 empleos, unas exportaciones cercanas a los 9.000 millones de euros y una inversión en innovación que supera los 595 millones de euros.

El recuerdo del SIL 2014

Cabe recordar que hace nueve años, concretamente el 4 de junio de 2014, debutaba en el SIL "Basque Country Logistics", la marca creada entonces por el Gobierno Vasco y las autoridades portuarias de Bilbao y Pasaia, con el apoyo de las Cámaras de Comercio, empresas y clúster logístico vasco, haciendo así su primera aparición en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona, con stand propio, decidida a poner en valor el potencial logístico de Euskadi como puerta de la Península Ibérica en el sudoeste europeo. ■

Una estrategia sectorial y cuatro grandes retos

BCLM se encuentra culminando en estos momentos su vigente Plan Estratégico 2022-2023 con la visión de "ser el foro de encuentro de la cadena de valor de la logística y la movilidad, trabajando junto con las administraciones públicas vascas en el diseño e implementación de la estrategia sectorial de Euskadi". Así, este Plan Estratégico se organiza en cuatro retos:

Reto 1. Ser considerado interlocutor clave de la cadena de valor de logística y movilidad.

Reto 2. Promover y participar en el desarrollo de una multimodalidad eficaz y eficiente (más digital, ecológica y competitiva).

Reto 3. Potenciar una imagen atractiva y de aportación de valor del sector.

Reto 4. Impulsar la captación y el desarrollo del talento.



Port Tarragona
ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
VILA-SECA

920.000 M² DE SUELO

- Parcelas desde 4.370 m²
- Naves desde 2.289 m²
- Accesos por carretera y ferrocarril
- Conexiones marítimas
- Operativas con gran valor añadido

URBANISMO SOSTENIBLE

- Reaprovechamiento de hasta un 50% del agua
- Implantación de energías renovables
- Urbanización con zonas arboladas y ajardinamiento
- Restauración de la Red Natura 2000
- Consolidación de la villa romana de Cal·lípolis

Nuevo espacio logístico

Port Tarragona invierte más de 30 millones de euros para crear un espacio logístico, con más de 900.000 m² dentro del recinto portuario, para impulsar los tráficos marítimos y la actividad económica del territorio.

La logística al servicio de las personas



porttarragona.cat

FERROVIARIO · El consejero vasco de Transportes, Iñaki Arriola, reivindica Euskadi como un área geoestratégica en la fachada atlántica europea

“La defensa del Corredor Atlántico ferroviario y la conexión con Francia son de alta prioridad”

→ El Corredor Atlántico de la RTE-T es vital para la mejora de las conexiones de Euskadi con Europa, por lo que la llegada de la alta velocidad a la frontera con Francia en Irún es de “alta prioridad para Euskadi, España y Europa”, según Iñaki Arriola, consejero vasco de Transportes.

JAIME PINEDO

BILBAO. El Corredor Atlántico ferroviario acumula una larga lista de retrasos y se prevén retrasos aún mayores. El año 2030 es la fecha marcada por la Comisión Europea para concluir la red básica del Corredor, sin la cual se perderá la oportunidad de conectarse de manera eficiente con la red de corredores que recorre el conjunto de la Unión Europea. El escenario con el que trabaja el Gobierno

El consejero vasco de Transportes reclama a la Comisión Europea que adopte medidas para que el Gobierno de Francia cumpla con los compromisos y los plazos

francés en estos momentos, apunta que la conexión entre Burdeos y Dax en alta velocidad no llegará antes de 2042.

Además, no se menciona cuándo llegará a la frontera en Irún. Este planteamiento supondría un grave incumplimiento de las obligaciones adquiridas por el Estado francés respecto del Corredor Atlántico Europeo.

Herramienta competitiva

Se observan también otros retrasos, como el que afecta al tramo Vitoria-Gasteiz-Burgos (red básica), que no entrará en



Unidad de Euskotren Kargo en Irún. El ente opera 11 locomotoras duales diesel-eléctricas y 42 vagones polivalentes.

servicio hasta la próxima década. Por ello, Euskadi exige a Francia y a la Comisión Europea que hagan todos los esfuerzos para que la conexión con Europa sea una realidad en el

año 2030. Para el consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, Iñaki Arriola, Euskadi es un “área geoestratégica de la fachada atlántica” y la

conexión ferroviaria en la frontera con Francia “una infraestructura esencial y una herramienta competitiva de primer orden para la economía del continente”. ■

Eliminar los cuellos de botella

El consejero vasco de Transportes, Iñaki Arriola, reivindica que “las infraestructuras de transporte son esenciales, sirven de columna vertebral de nuestras economías y, al mismo tiempo, aumentan la cohesión y contribuyen a alcanzar los objetivos climáticos que se ha propuesto la UE”. Por ello, en referencia a la posición del Gobierno de Francia de retrasar a 2042 la conexión Burdeos-Dax, el consejero considera que ampliar el plazo más allá de 2030 o reducir la ambición de las inversiones sería “un incumplimiento de la legislación de la Red Transeuropea del Transporte y perder oportunidades de inversión para los modos de transporte sostenibles”.

El de Irún es un paso fronterizo, recuerda, con un importante volumen de viajeros y de mercancías entre la Península y Europa, por lo que es “necesario que la Y vasca y su conexión con la red francesa sean tratados como asuntos de alta prioridad”.

El Corredor Atlántico de la Red Transeuropea del Transporte juega un “papel crucial” a la hora de mejorar las conexiones con Europa, recalca Arriola, quien apuesta por acelerar el ritmo de la red básica, avanzar en las redes básicas secundarias, eliminar los cuellos de botella en la frontera entre Francia y España e impulsar el rol estratégico de los puertos de Euskadi en la fachada atlántica.



EXCLUSIVE
EXCELLENCE
TRANSPORT

opsbarcelona@abianservice.com

931 161 444



La recompensa del trabajo bien hecho es la oportunidad de hacer más trabajo bien hecho

A Coruña • Álava • Alicante • Asturias • Barcelona • Bizkaia • Cantabria
Castellón • Ceuta • Gupuzkoa • Logroño • Madrid • Murcia • Navarra
Portugal • Rumanía • Sevilla • Tarragona • Valencia • Vigo • Zaragoza

www.abianservice.com



Oficinas Europa
Europe Offices

- El Prat (Headquarters)
- El Prat (Airport)
- Tarragona
- Girona
- Zaragoza
- Valencia
- Alicante
- Ontinyent
- Murcia
- Madrid
- Valladolid

Oficinas Asia
Asia Offices

- Hong Kong
- Foshán
- Dongguan
- Shenzhen



Aéreo
Air



Marítimo
Sea



Terrestre
Road



Logística
Logistics

www.cosmo-partner.com



MARÍTIMO · El mayor hub logístico de Euskadi presenta en el SIL sus infraestructuras y los servicios de las empresas de su comunidad portuaria

Bilbao acelera su transición hacia un puerto más sostenible, mejor conectado y eficiente

→ **Afianzado en su función como puerta peninsular en la Europa atlántica, el Puerto de Bilbao sigue dando pasos firmes en su apuesta estratégica por ser un referente internacional en logística portuaria eficiente y sostenible.**

JAIME PINEDO

BILBAO. Bilbao es el principal puerto español en comercio con el Reino Unido, un liderazgo basado en una gran apuesta multimodal que acerca y distribuye mercancía por toda la geografía española (Sevilla, Burgos, Valladolid, Barcelona, Madrid, Guadalajara, Valencia, Murcia, Zaragoza, Navarra, La Rioja) y que se mantiene para este año 2023 con la suma de nuevos servicios. Cabe recordar que el pasado año un total de 3.492 trenes llegaron y salieron directamente de las terminales marítimas.

A la importancia de las relaciones comerciales contribuye el gran número de servicios marítimos y, así, por ejemplo, entre Bilbao y Reino Unido e Irlanda hay más de 20 servicios marítimos semanales de las compañías que apuestan desde hace años por el tráfico intraeuropeo. Hoy en día su trabajo permite ofrecer desde el Puerto de Bilbao, como mínimo, una salida diaria hacia las Islas Británicas y al norte de Europa Atlántica,



Tanto en corta como en larga distancia, este año se han reforzado los servicios marítimos desde el Puerto de Bilbao.

ca, a países como Bélgica, Alemania, Finlandia, Polonia o Suecia, a las que se añadirá, en breve, el nuevo servicio de refuerzo con Canarias y Reino Unido de la naviera WEC Lines. Para el comercio transoceánico,

Entre Bilbao y Reino Unido e Irlanda hay más de 20 servicios semanales de las navieras que apuestan por estas rutas

este año la naviera Ellerman City Liners ha añadido una conexión con EE.UU. al iniciar una línea que conecta directamente cada semana el Puerto de Bilbao con la costa este del país americano.

Plan Estratégico 2023-2026

El Plan Estratégico de la AP de Bilbao 2023-2026 señala el camino para que Bilbao siga siendo un puerto verde, competitivo y responsable. Con estas tres premisas, hace tres propuestas de valor: traccionar y acompañar a los clientes a afrontar los impactos derivados de la transición energética; sostener la competitividad de la industria del territorio adaptando las infraestructuras y servicios a sus necesidades y reque-

rimientos; y redoblar el esfuerzo por contribuir al entorno social y económico, garantizando su puesta en valor ante la sociedad. Dentro de la estrategia a seguir se fija la misión de impulsar la competitividad de los clientes contribuyendo al desarrollo socioeconómico sostenible de su zona de influencia. Esta misión se llevará a cabo desde la visión de ser un puerto de referencia en las cadenas logísticas con el Eje Atlántico.

EL DATO

+5,3%

TRÁFICO. El Puerto de Bilbao movió 10,53 millones de toneladas de mercancías en el primer cuatrimestre del año, un 5,3% más.

Ofrece un tránsito de 10 días en la importación desde el último puerto de escala en EE.UU. (Wilmington), al ser Bilbao el primer puerto de escala en Europa, y 18 días en la exportación hacia Nueva York.

Servicios deep-sea

De este modo, los exportadores e importadores pueden contar, desde ya, con una mayor frecuencia de salidas desde Bilbao, reforzando el servicio que las principales navieras, a nivel mundial, ofrecen desde Bilbao y que, actualmente, han situado a EE.UU. como segundo país (tras China) en volumen de negocio en contenedor y convencional con Bilbao.

Respecto a los servicios con Oriente, tras la puesta en marcha el año pasado del servicio ro-ro con China e India, recientemente Nordex Maritime ha añadido una escala regular en Izmir (Turquía) de la mano de Noatum Maritime como representante comercial. ■

Grado en Logística y Negocios Marítimos

Máster Universitario en Logística, Cadena de Suministros y Negocios Marítimos

TecnoCampus

Centro universitario adscrito a la

upf. Universitat Pompeu Fabra
Barcelona

www.tecnocampus.cat



MARÍTIMO · La Autoridad Portuaria está inmersa en un proceso de transformación para modelar un puerto terminalizado, diversificado y eficiente

El Puerto de Pasaia impulsa nuevos proyectos para contribuir al desarrollo de Gipuzkoa y su hinterland

→ La AP de Pasaia trabaja sobre un horizonte de inversión de alrededor de 45,8 millones de euros de cara a los próximos 5 años en los principales proyectos que marcarán el futuro de la dársena guipuzcoana.

JAIME PINEDO

BILBAO. El Puerto de Pasaia tiene futuro, dentro de sus limitaciones, y capacidad de adaptación con objetivos también a largo plazo que modelarán un puerto especializado a la vez que diversificado, terminalizado y, sobre todo, eficiente para clientes y operadores. La Autoridad Portuaria de Pasaia (APP) está inmersa en

La APP busca fidelizar a los operadores con concesiones a largo plazo

un proceso de transformación destinado a potenciar aún más su aportación a la economía y el bienestar de Gipuzkoa y su hinterland.

La APP también busca garantizar la presencia e inversión en el tiempo de los principales operadores logísticos a través de concesiones a largo plazo. Además, trabaja sobre un horizonte de inversión de unos 45,8 millones de euros de cara a los próximos cinco años en los principales proyectos que marcarán el futuro



Prácticamente el 80% de la superficie de las terminales portuarias de Pasaia se encuentran en régimen de concesión.

ro de la dársena. En 2022 acometió inversiones por valor de 5,2 millones, de los que 3,1 se destinaron a la pavimentación de la par-

cela de la antigua central térmica de Iberdrola.

En el periodo 2023-2027 invertirá, asimismo, 23 millones de eu-

ros en la puesta en marcha de las actuaciones de dragado del canal de Lezo, como una de las principales actuaciones.

AÉREO · Con el Aeropuerto de Foronda y las plataformas logísticas multimodales

Araba completa la oferta logística con suelo y como referente en carga aérea

→ Las instituciones vascas apuestan firmemente por reforzar el potencial logístico de Araba y hacer de este territorio un referente del norte de España y un enclave de primer nivel en Europa.

JAIME PINEDO

BILBAO. Ubicada en un enclave privilegiado, Araba tiene un gran

potencial de generación de carga en el entorno más cercano, al asentarse en la concentración de empresas industriales más importante del norte de España, entre las que se encuentran importantes multinacionales.

Araba cuenta con una gran oferta intermodal que abarca todos los modos del transporte y disponibilidad de suelo para actividades logísticas, como es el caso de la plataforma logística Ara-

Araba cuenta con una gran oferta intermodal que abarca todos los modos del transporte

sur, con una terminal ferroviaria del Puerto de Bilbao; el polígono de Jundiz, con el Centro de Transporte y Logística de Vitoria CTVi, también con conexión ferroviaria, además del Aeropuerto



El Aeropuerto de Foronda movió un total de 67.547 toneladas en 2022. Foto J.P.

de Vitoria-Gasteiz, en Foronda, con las infraestructuras necesarias y los servicios especializados para operar con cualquier tipo de

carga y posee una larga trayectoria en la gestión de proyectos complejos de manipulación de mercancías.



GLOBELINK UNIEXCO, S.L.
International Cargo Wholesalers (NVOCC)
desde 1966

Passatge de la Martinica, 2-4 - ZAL Barcelona - 08040 Spain

☎ 932 687 575

Solicita tus cotizaciones de import y export a través de:

✉ cotizaciones@gl-uniexco.com

www.gl-uniexco.com



Oficinas en: Bilbao • Madrid • Sevilla • Valencia

Miembros de:

MÁS DE 100 OFICINAS PROPIAS EN 31 PAISES

In unity we link
the Globe



El SIL vuelve a convertirse en un reclamo para la celebración de congresos donde debatir los retos a los que se enfrenta la logística mundial.

La logística global vuelve su vista hacia el SIL

→ Si en ediciones anteriores el SIL ya tenía un marcado carácter internacional, en la edición de 2023 la organización del certamen echa el resto y configura una agenda de congresos y foros de debate para conocer en profundidad el contexto internacional y los retos a los que se enfrentan las cadenas logísticas globales.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Conocer el panorama global es fundamental para todos los eslabones de la cadena logística. Desde el año 2020, con el estallido de la pandemia sanitaria, los flujos globales de mercancías han sufrido constantes disrupciones, poniendo en jaque día sí y día también el propio funcionamiento de esas cadenas de valor, y obligando a esos actores a adaptarse a una velocidad de vértigo a esas nuevas situaciones.

Los congresos y foros de debate paralelos al SIL coinciden en señalar que la sostenibilidad, la digitalización, la eficiencia, la resiliencia y la gestión del talento son los grandes retos a los que se deben enfrentar las cadenas logísticas globales

Por ello, la edición de 2023 del SIL ha logrado encardinar una oferta de conferencias y actos paralelos a la propia feria que va a poner encima de la mesa todos y cada uno de los retos de la logística global.

ALACAT

Uno de los focos de atención más importante será conocer de primera mano las necesidades y reivindicaciones de los operadores logísticos de América Latina. La Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT) celebrará en el marco del SIL la 39ª edición de su congreso, el mayor acontecimiento del sector que reúne en un mismo foro a los grandes protagonistas logísticos de América Latina.

El evento tenderá puentes de negocio e intercambio de conocimiento y experiencia entre la logística hispana y europea con la presencia de más de 400 profesionales procedentes de 16 países.

CSCMP

Por otro lado, el Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) -la mayor entidad internacional del sector de Supply Chain, pondrá en marcha la 18ª edición de la European Conference & European Research Seminar, un doble congreso mundial con un enfoque europeo, que reúne a los principales directivos, profesionales y académicos de las cadenas logísticas globales de todos los sectores de actividad.

La cita servirá de escenario de un debate intensivo de nue-

vas investigaciones y novedades del sector, con el objetivo de exponer y debatir cuestiones contemporáneas de la gestión de las cadenas de suministro globales.

ELA

Eurolog, el congreso anual de la ELA (European Logistics Association), celebrará su 26 edición los días 6, 7 y 8 de junio en Barcelona. El 7 de junio lo hará dentro del marco del SIL Barcelona; y los días 6 y 8 en las instalaciones del DFactory Barcelona.

La cita se configura como una oportunidad para que los profesionales de la logística se reúnan e intercambien ideas y prácticas, pudiendo realizar una retrospectiva de la evolución de un sector que ha vivido una notable evolución en poco tiempo, y a la que los profesionales europeos de la logística y

la cadena de suministro se han ido adaptando gracias a la innovación tecnológica y al desarrollo del talento profesional.

MedaLogistics Week

La 19ª edición de la Semana de Logística y Transporte en el Mediterráneo (MedaLogistics Week), organizado conjuntamente por la Asociación de Cámaras de Comercio e Industria del Mediterráneo (ASCAME) y por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), tendrá lugar los días 8 y 9 de junio de 2023. Contará con más de 30 expertos que abordarán temas y desafíos de actualidad en el comercio y la inversión global y regional.

Está previsto que el evento atraiga a más de 300 participantes provenientes de Europa, Oriente Medio y África, por lo que es una excelente oportunidad para que las empresas de la industria de la logística y el transporte intercambien conocimientos sobre las últimas tendencias y desarrollos futuros en la región del Mediterráneo. ■



Join our simulation competition

Discover our simulators and their applications for the transport industry



stand G760



TECHNOLOGICAL TRANSFER FOR LOGISTICS
INNOVATION IN MEDITERRANEAN AREA





Los acontecimientos de los últimos tres años han obligado a las cadenas de valor mundiales a reconfigurar todos sus procesos.

Cadenas logísticas globales: adaptarse o morir

→ El Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), organización internacional sin ánimo de lucro que tiene como objetivo el desarrollo profesional de los profesionales logísticos de todo el mundo, ha decidido celebrar un doble congreso -el European Conference & European Research Seminar- en el marco del SIL de Barcelona.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. El objetivo de esta convocatoria doble en el marco del SIL es conectar y desarrollar a los profesionales y académicos de las cadenas logísticas globales, mediante ponencias y mesas redondas con expertos en los diferentes temas clave del momento.

EN DESTACADO

Miquel Serracanta
FUNDADOR Y
EXPRESIDENTE DE
CSCMP EN ESPAÑA



"Las necesidades de incorporar talento y mejorar las tecnologías se han multiplicado y ello ha obligado a esas cadenas de valor a aumentar su velocidad de adaptación al cambio para poder sobrevivir"

Bajo el título "Achieving a resilient Supply Chain in a fast changing world" se abordarán los seis temas críticos de cualquier cadena de suministro actual, como son la eficiencia, la digitalización, la resiliencia, la sostenibilidad y el talento. Los ponentes provienen de todo el mundo, tanto de empresas líderes en sus sectores respectivos (Coca-Cola, Danone, Cargill, o

UN FORO DE UNIÓN ENTRE LOS PROFESIONALES LOGÍSTICOS

El Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) se fundó en 1963 con la idea de conectar, educar y desarrollar a los profesionales del sector logístico en todo el mundo, y fue evolucionando en estos 60 años hasta convertirse en la organización global sin ánimo de lucro mayor para los profesionales de todas las funciones de la cadena de suministro globales.

Su base global está en Chicago (USA), y está representada en más de 70 países. Organiza eventos online y presenciales, y a nivel interno está estructurada en "roundtables" locales por país, de los cuales en España funciona una, y otras ocho adicionales en la geografía europea (Alemania, Benelux, Italia, Polonia, Reino Unido, Suecia, Suiza y Ucrania).

La "roundtable" de España se refundó en 2010, a través de un grupo de voluntarios, y ha sido muy activa año tras año organizando eventos y permitiendo las conexiones entre profesionales de la cadena logística y de suministro a nivel global.

Las cadenas de suministro se están encontrando con mucho mar de fondo y se están viendo obligadas a adaptar sus procesos de forma ágil a las nuevas situaciones cambiantes e imprevisibles del actual mercado

Procter & Gamble, entre otros), como de universidades y otras instituciones de renombre.

Tal y como explican a este Diario Hernán Vázquez, presidente de CSCMP en España, y Miquel Serracanta, fundador y expresidente de CSCMP en España, se ha elegido el marco del SIL -que justamente celebra también su vigésimo quinto aniversario este año- porque

"consideremos que es el marco ideal para conectar a los profesionales y académicos de la función en el mundo en el incomparable marco de la ciudad de Barcelona".

Desde el estallido de la pandemia sanitaria y sus consecuencias, las cadenas de suministro se han encontrado con mucho mar de fondo y se han visto obligadas a adaptar ▶

Todo en **ARTES GRÁFICAS**

Servicio de Diseño
Preimpresión
Impresión offset y digital
Desde 1 ejemplar

Diario
Imprenta

T. 96 330 18 32 | pedidos@grupodiario.com

Cargo Club Forwarders

Cargo Wine International Delivery

PATROCINADORES DE LA
NIT DE LA LOGISTICA
ORGANIZADO POR EL CONSORCI ZONA FRANCA

SIL Barcelona 25
7-9 junio 2023

ZF CONSORCI ZONA FRANCA

sus procesos de forma ágil a las nuevas situaciones cambiantes e imprevisibles, tal y como recalca Serracanta. “Las necesidades en incorporar talento y mejorar las tecnologías se han multiplicado y ello ha obligado a esas cadenas de valor a aumentar su velocidad de adaptación al cambio para poder sobrevivir”, tal y como asegura el experto, y aunque reconoce que algunas de estas cadenas de valor sí están preparadas, “lamentablemente otras aún están en proceso, y sufren las consecuencias de su falta de preparación previa”.

Transformación digital

La digitalización de procesos y la transformación digital son clave para la evolución de las cadenas de valor ya que “la visibilidad a nivel local y global de los suministros es muy importante para tomar mejores decisiones y posibilitar esa resiliencia a los desafíos que se enfrentan cada día los profesionales de nuestro sector”, asevera Hernán Vázquez, presidente actual de CSCMP en España, que apunta que todas las tecnologías asociadas a captura de datos e Inteligencia Artificial “son las que más van a influir en las cadenas logística”. Para Vázquez, “es muy importante desarrollar la combinación de estas tecnologías, que es lo que dará esa nueva ventaja competitiva a una cadena de valor sobre otras”.

Hoy en día, las empresas y los operadores logísticos están haciendo esfuerzos muy importantes que a la vez que dan respuesta al día a día de sus operaciones para adoptar esas nuevas tecnologías. No obstante, para Hernán Vázquez, “el factor humano es el más importante en los procesos de transformación digital, dado

Para el CSCMP en España, la formación es clave en el desarrollo del futuro talento necesario para liderar y gestionar las cadenas de suministro globales

que es el que va a combinar e integrar esas tecnologías dándole un sentido para transformarlas en soluciones para los clientes”.

Pero para lograr cadenas logísticas resilientes y eficaces al-

tamente digitalizadas es imprescindible, a juicio de los representantes del Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) en España contar con una base formativa. En ese sentido, Miquel Serracanta tacha a la formación como “clave” en el desarrollo del futuro talento necesario para liderar y gestionar las cadenas de suministro globales. Hoy día, existe una amplia oferta: másteres, certificaciones y cursos -tanto online como presenciales- destinadas a formar a los profesionales. “Asimismo, se celebran docenas de

Hernán Vázquez: “El factor humano es el más importante en los procesos de transformación digital, dado que es el que va a combinar e integrar esas tecnologías dándole un sentido para transformarlas en soluciones para los clientes”

conferencias y eventos educativos, como los del CSCMP, en el cual los profesionales pueden las mejores tendencias y prácticas del momento”, afirma.

En cuanto a la preparación de los profesionales, para Serracanta existen diversos grados

de madurez y preparación. “Lo que sin duda marcará su futuro es su propia capacidad de aprendizaje y desarrollarse en un entorno de rápida evolución tecnológica”, enfatiza.

Sostenibilidad

Lograr unas cadenas de valor cada vez más sostenibles es uno de los retos más importantes a los que hay que hacer frente desde ya. La gran cuestión que resolver en este momento es saber si ya lo son. Lo que sí es constatable es que las cadenas logísticas mundiales han ido evolucionando a lo largo de las últimas décadas y cambiando hasta que la COVID-19 generó “un hito de cambio por el cual estamos transitando e hizo tomar conciencia a las empresas de la importancia de la sostenibilidad de sus cadenas de suministro”, según Hernán Vázquez, que afirma que hay cadenas de suministro globales que son sostenibles mientras que otras deben replantearse y enfocarse a suministros regionales o locales.

El primer paso es conocer los indicadores de impacto en el medio ambiente que genera cada cadena de suministro, para luego poder dar visibilidad a estos indicadores con los que poder plantear soluciones o estrategias alternativas utilizando energías más limpias y disminuyendo el impacto en el planeta. ■



La búsqueda de talento y, sobre todo, su retención, es uno de los grandes retos de las empresas logísticas.

La guerra por el talento

La atracción y generación del talento son uno de los grandes retos de las empresas, sobre todo en un contexto en que comienzan a darse situaciones de falta de ciertos perfiles profesionales. En estos momentos, tal y como reconoce Miquel Serracanta, existe una “guerra” por el talento en las cadenas de suministro globales, tanto para atraer como para retener, y las compañías compiten entre ellas para lograr disponer de los mejores profesionales en cada momento. La remuneración económica ya no es la única variable que sopesan los candidatos, sino que “los beneficios sociales, un tanto por cierto de teletrabajo, valores de la compañía o el propósito del puesto de trabajo” comienzan a pesar cada vez más.

“En estos momentos las selecciones de personal han pasado de estar basadas en capacidades técnicas a realizar las contrataciones basadas en el aspecto más personal, donde capacidades como la comunicación, trabajo en equipo, resiliencia y adaptación a nuevos cambios y tecnologías son las críticas”, adelanta Serracanta.

En ese sentido, “para atraer talento, las compañías deben aprender a retenerlo, así como estar al día lo que ocurre en otras cadenas de suministro globales”. Para el directivo de CSCMP en España, ya no vale con “mirarse el ombligo”, hay que abrirse al mundo globalizado y estar siempre al corriente de las últimas tendencias e innovaciones.

synergy.

DAILY RAIL CONNECTIONS
Barcelona to North of Spain and to South of France

ALL IN ONE

ECOFRIENDLY

SIL
Barcelona

7 - 9 Junio
STAND E534

LOGÍSTICA · El presidente de ALACAT, Moisés Solís, reconoce que esta es un área de oportunidad por explotar en la región

Latinoamérica da los primeros pasos para impulsar su conectividad ferroviaria en el sur

→ América Latina es uno de los mercados de consumo más importantes a nivel global y, por ello, los gobiernos de los diferentes países que componen la región están impulsando medidas para mejorar su competitividad logística.

BÁRBARA CORDERO

BARCELONA. Tal y como explica en declaraciones a Diario del Puerto el presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT), Moisés Solís, durante la pandemia "la industria de la logística ha evolucionado en diferentes aristas y direcciones".

En este sentido, explica que los puertos marítimos de la región se han expandido de forma considerable debido a la saturación de los puertos de Estados Unidos, aunque reconoce que



Pere Navarro, delegado especial CZFB; Blanca Sorigué, directora general CZFB; y Moisés Solís, presidente de ALACAT, durante el Congreso de 2022 de la federación, celebrado en México.

su principal desventaja es no ser un mercado de referencia para las navieras. Por otro lado, explica que los aeropuertos de Perú, Colombia y Panamá han crecido y han desarrollado nuevas rutas, lo que les ha permitido reducir su dependencia del aeropuerto de Miami. Asimismo, detalla que en México, el

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, "se erige como una nueva alternativa para la carga de América Latina, buscando convertirse en un centro de operaciones regional, apoyado por los aeropuertos de Perú, Colombia y Panamá".

Aunque la conectividad aérea y marítima ha sufrido importantes avances en esta región, Solís reconoce que en materia de conectividad terrestre "es un área de oportunidad por explotar en la región".

A pesar de que existe una conexión ferroviaria entre Canadá, Estados Unidos y México que potencia la fluidez del comercio en el norte del continente americano, lo cierto es que "hacia el sur todavía se carece

de vías terrestres efectivas". Por este motivo, "diferentes gobiernos sudamericanos ya han empezado a invertir en desarrollos ferroviarios que prevén resultados en el largo plazo", explica el presidente de ALACAT.

Entre otras cuestiones que requieren de la acción de los gobiernos de Latinoamérica para impulsar la logística de la región, destaca "generar mayor seguridad para que las empresas extranjeras inviertan en América Latina, para que la región crezca y genere sus propios bienes, propiciando así un equilibrio competitivo con los productores asiáticos", señala Solís.

En el ámbito de la digitalización, ALACAT y Foro MADCar-go firmaron el pasado año un

protocolo para el impulso de los corredores aéreos digitales entre Madrid y diferentes aeropuertos de Sudamérica.

Tal y como señala Solís, los corredores que ya están en funcionamiento se ubican en Centroamérica, en los aeropuertos de Honduras, El Salvador y Guatemala. Sin embargo, el presidente de la federación iberoamericana de las empresas transitarias apunta que "hacia el cono sur, las aduanas y los corredores digitales todavía no son una realidad y representan otra enorme oportunidad para la región", y añade que "aunque existen conexiones por carreteras, no hay un corredor logístico internacional que cubra la región en su totalidad".

Asimismo, en materia de sostenibilidad, Solís señala que uno de los principales retos de la región en los próximos años es la asignación de presupuestos para el cambio de tecnologías, en lo que a nuevas energías y combustibles se refiere, y apunta que para las pequeñas y medianas empresas este proceso será más complicado.

Además, con el horizonte fijado a 10 años, América Latina dejará atrás los combustibles fósiles para alinearse con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. "Para todo esto, la sinergia entre particulares y gobiernos es elemental", concluye el presidente de ALACAT. ■

XXXIX Congreso ALACAT en el SIL

Por tercera vez, ALACAT celebra su Congreso anual 2023 en el marco del SIL "con el objetivo de fortalecer los lazos que se han estado trabajando con España, nuestro país hermano, y Europa", apunta su presidente, Moisés Solís, quien señala que el SIL es la ocasión perfecta para generar networking. El Congreso ALACAT tratará temáticas de relevancia transversal, que afectan a cada proceso de la logística y a las entidades proveedoras de servicios y productos complementarios de la industria. Así, se realizarán paneles, mesas de debate y conferencias sobre temas como "El lado oscuro de la tecnología", donde se abordarán los mayores retos en la gestión de blockchain y la posible adopción de una regulación homogénea entre gobiernos y empresas logísticas; "Cumplimiento de la norma ICS2 para Europa"; "Tendencias y desafíos en el transporte de carga aérea"; o "Lo bueno, lo malo y lo feo de la logística", donde se busca compartir experiencias reales entre profesionales.

RIBU containers
Grupo Chema Ballester

ALQUILER Y VENTA DE CONTENEDORES MARÍTIMOS

A-3 Salida 342
Parque Logístico Valencia (PLV)
46190 Ribarroja del Turia
Tel. 675 963 179
info@ribucontainers.com

Grupo Mestre
Consignación y Fletamento

Consignación y Fletamento:
Edificio Mestre
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona 08039
Barcelona

Barcelona
Tel. 93 298 64 00
Fax 93 298 64 01
Valencia
Tel. 96 331 94 40
Fax 96 331 94 46

catalana del mar, s.a.

intramediterráneo, s.a.

Samuel M. Bull, S.A.

NAVIERA BARCELONESA, S.A.

Grupo Mestre
Logística Integrada Marítimo Portuaria

El Mediterráneo reivindica su papel esencial en la nueva logística global

→ Una de las lecciones que ha enseñado la pandemia y la actual situación de inestabilidad geopolítica internacional es la importancia de regionalizar las cadenas de suministro. Por ello, la nueva edición de la Semana de Logística y Transporte en el Mediterráneo cobra una especial relevancia, ya que pondrá encima de la mesa el futuro papel que jugará la región mediterránea en las cadenas de suministro globales.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. La Asociación de Cámaras de Comercio del Mediterráneo (ASCAME) y el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

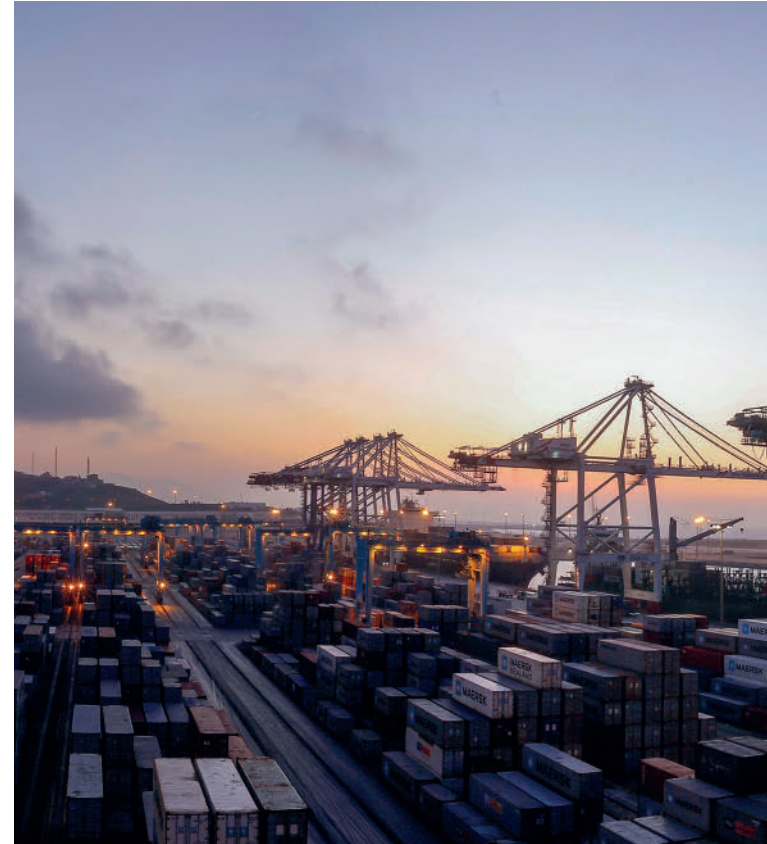
unen fuerzas de nuevo para organizar la 19ª edición de la Semana de Logística y Transporte en el Mediterráneo, la principal plataforma anual del sector, no solo en el Mediterráneo sino también para las empresas globales interesadas en la región. Tal y como la define para Diario del Puerto Anwar Zibaoui, coordinador general de ASCAME, "es un hub de networking para la cadena de suministro y las actividades logísticas".

Contará con más de 400 participantes entre altos responsables gubernamentales de países Mediterráneos, directivos de puertos y tomadores de decisiones, así como las principales empresas (de transporte, navieras, de logística y operadoras de terminales) provenientes de Europa, Oriente Medio y África. La cita busca, un año más, seguir ampliando los horizontes para

La cooperación transfronteriza entre puertos y países también debe reforzarse para evitar el exceso de capacidad

el crecimiento del sector de la logística y el transporte porque "sólo una logística eficiente y sostenible puede garantizar el desarrollo socioeconómico de la región".

Las rutas comerciales mundiales se han visto sacudidas por la pandemia de COVID-19 y una serie de guerras geopolíticas, crisis financieras y trastornos ambientales. Consecuentemente, para continuar transportando los productos y bienes que necesitan los consumidores y las sociedades, Zi-



El desarrollo portuario del norte de África jugará un papel esencial en el desarrollo logístico del Mediterráneo.

baoui pide "una nueva actitud y enfoque hacia las cadenas de suministro". Ahí el rol de los centros logísticos en la región del Mediterráneo es fundamental, ya que "podrían proporcionar la combinación de resiliencia y velocidad requerida para la logística moderna".

Globalización herida

Para el coordinador general de ASCAME, la globalización está herida. Por ello, la regionalización se presenta como alternativa, apostando por los sectores que se benefician de la proximidad geográfica y la complementariedad económica. "La integración económica regional y la creación de una asociación económica euromediterránea común deben ser objetivos que alcanzar para afrontar los nuevos retos postpandemia".

La región mediterránea debe y puede hacer un mejor uso de la logística, como palanca para su desarrollo económico y ecológico. La regionalización surge como una fuente inmen-

La regionalización surge como oportunidad ya que permite reducir las barreras al comercio y los riesgos

sa de oportunidades, especialmente cuando permite reducir las barreras al comercio y los riesgos. "Por eso es importante acortar las cadenas de logística hacia modelos de abastecimiento regionales, con nuevos centros de fabricación más cercanos y sistemas logísticos más equilibrados", asegura.

Las fortalezas de estos centros logísticos para servir de puente entre Asia, Europa y África son claras, ya que la región tiene el alcance y la ambición para convertirse en actor clave en la escena logística internacional: "El futuro de la región depende de la capacidad para adaptarse a las nuevas realidades, construir puentes y crear espacios de encuentros".



Ports sur Castellón

La terminal
de **Graneles**
del Puerto
de Castellón

www.portsurcastellon.com

540m lineales de atraque
con **16m** de calado

130.000m² de superficie de
campas y almacenes

Próxima ampliación de
210m del muelle en Zona
Sur

portsur@portsurcastellon.com

Objetivo: impulsar la cooperación económica

La Asociación de Cámaras de Comercio del Mediterráneo (ASCAME) es un organismo internacional que reúne 300 cámaras de comercio de 23 países mediterráneos. Estas cámaras representan millones de empresas pertenecientes a tres continentes: Europa, África y Asia. ASCAME es el principal representante del sector privado regional, impulsa la cooperación económica y empresarial, la integración económica y la promoción de las economías mediterráneas en el mundo.



Para Zibaoui, es el momento de actuar para volver a situar al Mediterráneo "como la gran plataforma logística en los flujos este-oeste y como la mejor opción para canalizar las cargas entre Asia, África y Europa".

Conglomerado portuario

Para este objetivo tan ambicioso, es necesario un conglomerado portuario eficaz, uno de los retos que se debatirán en la XV Cumbre de Puertos y Transporte Marítimo, organizado de manera conjunta por ASCAME y MedPorts, un foro que contará con la participación de altos responsables de la mayoría de los puertos mediterráneos y empresas del sector marítimo.

El transporte marítimo constituye un pilar fundamental de la economía mundial. Por mares y océanos circulan más del 80% de las mercancías y alrededor del 50% del petróleo consumidos globalmente, y juega un importante papel en las llamadas cadenas de suministro, en las cuales los múltiples componentes de un mismo producto son elaborados en distintos países.

En ese sentido, la región mediterránea necesita colaborar para aumentar el comercio intrarregional a través de la defini-

EN DESTACADO

Anwar Zibaoui
COORDINADOR GENERAL
DE ASCAME



"La integración económica regional y la creación de una asociación económica euromediterránea común deben ser objetivos que alcanzar para afrontar los nuevos retos postpandemia"

ción de rutas y modos de envío y cadenas de suministro. Por ello, "cualquier proyecto de desarrollo debe estar enraizado y contemplado a través de una estrategia integrada de agrupación de puertos, que debe formar parte de una estrategia nacional de transporte y logística", enfatiza Zibaoui, que pide atraer a las compañías navieras integradas verticalmente que también están involucradas en la logística interior y las operaciones de terminales. La cooperación transfronteriza entre puertos y países también debe reforzarse para evitar el exceso de capacidad, con lo que es importante que el desarrollo de las redes marítimas portuarias tenga en cuenta la conectividad regional y local.

No obstante, tal y como recuerda el coordinador general de ASCAME, la inestabilidad geopolítica en Europa y las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China parecen haber eclipsado el impacto del COVID-19 en el comercio mundial. Sin embargo, las lecciones de la pandemia permanecen. "Las cadenas de suministro deben agilizarse para superar los desafíos, el control del flujo logístico es clave para la seguridad económica global y el libre flujo de

Egipto, tierra de oportunidades

Egipto es el país invitado del 19º Foro Mediterráneo de Logística y Transporte. Es una nación de peso con un lugar prominente en la mente cultural, política y económica en toda la región. Además, se está posicionando activamente como parte de la Ruta de la Seda, con vínculos comerciales que abarcan siglos y un gran interés en las rutas comerciales que pasan por el Canal de Suez.

Este canal ha servido al mundo durante más de 160 años y es una importante fuente de ingresos, unos 5.000 millones de dólares anuales. Es una arteria vital por donde pasa el 20% del comercio marítimo de contenedores del mundo, es la ruta marítima más rápida entre Europa y Asia.

bienes depende esencialmente de relaciones estables y de evitar la desconfianza entre países", afirma.

Por ello, en el Mediterráneo es fundamental "conseguir infraestructuras de transporte adecuadas, modernas y bien gestionadas, y crear una cadena de suministro eficiente para facilitar el comercio y la competitividad". Zibaoui es partidario de "una visión estratégica compartida por los actores públicos y privados, un enfoque organizativo sostenible y planificado del territorio, articulado con una nueva política industrial reorientada sobre los intercambios europeos, mediterráneos y africanos".

Retos

El sector se enfrenta a varios retos, especialmente la digitalización, la dependencia energética y la sostenibilidad. Se espera que el sector de logística inteli-

gente alcance los 46.200 millones de dólares en 2025, con una tasa de crecimiento anual del 11%. Por otra parte, el 23% de las emisiones de CO2 se atribuyen al transporte, "por lo que es fundamental impulsar estrategias para mejorar las cadenas de suministro y descarbonización".

Si bien la digitalización debe estar en el centro de los esfuerzos de la industria de la logística para contrarrestar la interrupción de la cadena de suministro, "no se puede escapar de la necesidad de invertir en una importante infraestructura física".

Por otro lado, el comercio electrónico ha irrumpido y, para 2025, los ingresos derivados duplicarán el nivel de 2021. Así pues, "algo que resulta vital para alentar el crecimiento es equipar a las personas con habilidades para esta nueva era, y brindar conexiones a través de tecnología y comercio". ■

PLATAFORMA DE APOYO A PYMES

Una de las novedades de la 19ª edición de la Semana de Logística y Transporte en el Mediterráneo es el Mediterranean Trade Enhancement Hub, una plataforma de apoyo a la financiación de las pymes de diferentes sectores de la economía mediterránea, donde el sector logístico será uno de los principales beneficiarios.

ARKAS
SPAIN S.A.

Servicio de Importación / Exportación desde:
Barcelona, Castellón, Valencia, Algeciras, Marín, Bilbao

Hasta:
Turquía, Grecia, Egipto, Líbano, Mar Negro, Nigeria, Gana, Costa de Marfil, Argelia, Marruecos, Israel

VALENCIA Paseo Alameda, 34-6ª planta, Edificio Mozart - 46023 VALENCIA
Tel. (0034) 96 044 00 60 - Fax (0034) 96 044 00 61 - arkas-spain@arkas-spain.com

BARCELONA World Trade Center Barcelona - Moll de Barcelona s/n - Edifici Nord 7ª mod 709-710
08039 BARCELONA - Tel. (0034) 93 144 00 50

CASTELLÓN Avda. del Mar, 44 1-A1 - 12003 CASTELLÓN
Tel. (0034) 96 435 08 56 - Fax (0034) 96 435 08 66

LOGÍSTICA · A través de la European Logistics Association (ELA), el sector trabaja por ser un promotor y un referente de la innovación

La logística europea se postula como agente principal en el rediseño de las cadenas globales

→ Durante la pandemia han tenido lugar importantes cambios en las cadenas de suministro globales y se ha puesto de manifiesto la necesidad de trabajar por alcanzar la resiliencia de las mismas.

BÁRBARA CORDERO

BARCELONA. En este sentido, el director general del Centro Español de Logística, Ramón García, apunta que, "dentro de ese replanteamiento de las cadenas de suministro global, donde prima la relocalización de fabricación, es importante poner en valor el papel de Europa", y apunta que es esencial pasar de cadenas de suministro basadas en eficiencia, donde solo prima la reducción de costes, a otras basadas en la resiliencia. "Tenemos que dibujar el mapa global y poner en valor a Europa como un agente principal", papel que asume la European Logistics Association (ELA), apunta.

Además de este importante reto, la logística europea se enfrenta a otros muchos de espe-



Ramón García, director general del CEL y miembro del Board de la ELA, junto a Blanca Sorigué, directora general del CZFB y del SIL.

cial relevancia. Para el director general del CEL, miembro fundador de la ELA, las disrupciones consecuencia de la pandemia siguen siendo un importante foco de desafío para las empresas del sector a nivel comunitario. Asimismo, apunta el incremento de los costes de los factores; la sostenibilidad y

la necesidad de plantear operaciones que puedan hacerse con un impacto ambiental menor, así como cumplir con las nue-

vas normativas; o la evolución del comercio electrónico y cómo trasladarlo a las diferentes operaciones para que sean ren-

tables y eficientes. Para poder dar respuesta a todo ello, García señala que es esencial cambiar el modelo de negocio de muchas empresas.

Asimismo, otra de las principales preocupaciones del sector, y que está detrás de todas las demás, es la falta de talento para atraer a los sectores que engloban la logística.

Con todo esto, los principales objetivos de las empresas se centran en implementar nuevas soluciones logísticas que ayuden a solventar los retos actuales y en situar a Europa como referente en innovación. "El gran reto de la ELA actualmente es convertirse en esa entidad que canalice la transformación que necesita Europa para ponerse en marcha como una de las regiones de referencia a nivel mundial, como un eje geoestratégico y, especialmente, como líder en innovación", indica García.

EUROLOG, 20 años después en el SIL

En 2002 el SIL de Barcelona acogió la primera edición de EUROLOG, el Congreso anual de la European Logistics Association (ELA). Más de 20 años después, este Congreso regresa al SIL para conmemorar el 25 aniversario de la feria. "Queremos hacer un reconocimiento a la historia del SIL y poner en valor su relevancia para el sector", apunta Ramón García, director general del Centro Español de Logística y miembro del Board de la ELA, quien añade que, además, "el objetivo es poner en valor la logística de España en el contexto europeo, al ser uno de los países más punteros, tanto por los casos de éxito que tenemos como por la germinación de conocimiento y de soluciones que se están desarrollando". Asimismo, García detalla que durante el congreso se pretende generar un foro de debate en torno a tres ejes fundamentales que, a su vez, son los tres retos a los que se enfrenta la logística en el contexto europeo: la respuesta a las disrupciones, los cambios de hábito del consumo y la falta de talento. "Así, nuestro principal objetivo es traer estos temas a debate con los principales líderes de pensamiento, analizar casos de éxito a nivel internacional y ofrecer ponencias inspiracionales que nos ayuden a trabajar en cada uno de estos retos a nivel paneuropeo", apunta. El Congreso se estructura en un programa de tres días, donde el hilo conductor es el networking. En el primero, el 6 de junio, tiene lugar una visita al DFactory -Barcelona y, además, se celebra la Asamblea de la ELA. El segundo día, 7 de junio, es cuando tiene lugar el Congreso puro en el que se sucederán diferentes mesas de debate y ponencias en torno a los temas mencionados. En esta segunda jornada también tendrá lugar una visita al Puerto de Barcelona. Durante el tercer y último día, 9 de junio, se realizarán visitas a las instalaciones de Estrella Damm y a SEAT.

Cualde LOGISTICS

Hoy 70 +1 años después sigue siendo una realidad, siguiendo con el mismo Legado, marcado por el Esfuerzo, el Compromiso y la Humildad, siempre, ofreciendo nuestros servicios al precio más competitivo, y seguiremos avanzando.

Este año seguimos con muchos retos, nuevo almacén colindante al nuestro acondicionado para gestionar Cross docking, mayor capacidad para hacer la securización de las mercancías según el Plan Nacional de Seguridad (PNS), estamos en el proceso de la certificación de seguridad TAPA, para Almacén y Transporte.

Pondremos en marcha nuestra Responsabilidad Social Corporativa, filosofía basada en el respeto, los valores éticos, digitalización, el cuidado del medio ambiente y la sustentabilidad en general.

CENTRAL: BARCELONA CENTRAL CUALDE
C/ Silici, 45-49. 08940 Cornellà de Llobregat BARCELONA
Tel. 93 480 07 90

DELEGACION / AEROPUERTO DE BARCELONA
Edificio Servicios Generales --- A 102
Tel. 901 111 902

SEDE LES FRANQUESES DEL VALLÈS
C/ Maresme, 5 • 08520 Les Franqueses

www.cualde.com

Lo que un día fue un sueño de José Cucurull y Carmen Palain en el año 1952.

Filosofía verde:

Defender el planeta para un futuro sostenible.



ANIVERSARIO

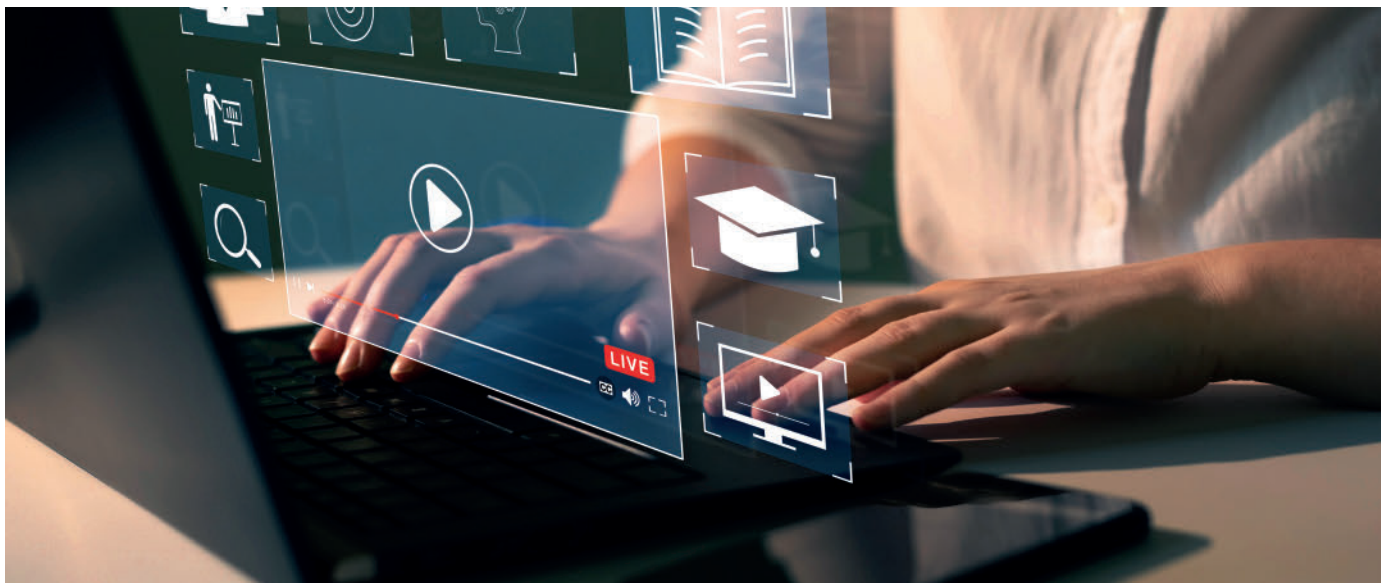


LOGÍSTICA · Durante el SIL se presentará el proyecto europeo TECHLOG, financiado por la Unión Europea

TECHLOG: la transición digital en las aulas

→ Hoy en día nos encontramos en un periodo de rápido progreso tecnológico, con la digitalización y la innovación, que genera nuevas necesidades formativas para perfiles profesionales, lo que a su vez impulsa la formación para facilitar el empleo y la creación o mantenimiento de puestos de trabajo.

EDUARD RODES, DIRECTOR DE LA ESCOLA EUROPEA-INTERMODAL TRANSPORT



La formación virtual abre la puerta a nuevas posibilidades de formación en un momento en que los vientos soplan a favor de la innovación.

BARCELONA. Durante el SIL se presentará el proyecto europeo TECHLOG, financiado por la Unión Europea e impulsado por la ENI CBC Med, mostrando los beneficios y aplicaciones de sus Living Labs. El Port Virtual Lab, como parte de estos living labs, es una plataforma de simulación que está revolucionando la forma de enseñar en las aulas de comercio internacional y logística y que busca dar un apoyo a los currículums académicos de institutos y universidades que quieran mejorar la experiencia de aprendizaje de sus alumnos, respondiendo a las características y demandas del mercado.

El Port Virtual Lab (www.pvl.one), desarrollado por la Escola Europea, es el primer simulador registrado que cuenta con un clúster de empresas simuladas, en donde los participantes pueden simular operaciones de la vida real en un entorno controlado. Como parte de los 'living labs' del proyecto europeo TECHLOG, el Port Virtual Lab estará presente en el stand del proyecto en el SIL para mostrar las aplicaciones de la simulación y sus beneficios en el ámbito formativo.

El uso de simuladores puede incorporarse como una nueva herramienta para una mejor y más rápida comprensión e interiorización de nuevas habilidades, en entornos que serían difíciles o imposibles de reproducir en el mundo real.

Los simuladores permiten a los alumnos practicar y perfeccionar sus habilidades en un entorno seguro y controlado. Al sumergir a los estudiantes en entornos realistas e interactivos, estas tecnologías permiten desarrollar habilidades prácticas y capacidades de resolución de problemas que son directamente transferibles a situaciones reales. Como parte de una estrategia de formación integral, los simuladores pueden ayudar a acortar la distancia entre los conocimientos teóricos y la experiencia práctica.

Estas herramientas de simulación abren puertas a nuevas posibilidades y formas innovadoras de aprovechar las soluciones que ofrece el entorno digital en las aulas. Las características de los simuladores en el mundo digital permiten interactuar, colaborar, practicar

El uso de simuladores puede incorporarse como una nueva herramienta para una mejor y más rápida comprensión e interiorización de nuevas habilidades

y resolver problemas en tiempo real. Es ideal para el aprendizaje de nuevos estudiantes que luego se incorporarán en las empresas, proporcionando a los alumnos las herramientas que necesitan para tener éxito en el mundo laboral, además de contribuir a una mano de obra más adaptable y cualificada, capaz de seguir el ritmo de las demandas rápidamente cambiantes de la era digital.

Disrupción digital en las aulas

La sociedad debe seguir adaptándose a esta realidad, los institutos, centros de formación y universidades han de adaptarse a este mundo siempre cambiante, fomentando la formación y el aprendizaje continuo a lo largo de toda la vida, haciendo especial énfasis en las competencias técnicas y digitales.

El aprendizaje se adentra en lo que sería la programación

neurolingüística, ya que el alumno vive la experiencia como una realidad. El alumno se encuentra en el espacio y entorno de trabajo en el que podemos transferir los conocimientos y procedimientos para realizar con éxito las operaciones.

Es lo más parecido a la realización de unas prácticas en una empresa. Si esto se complementa con un profesor que le acompaña en la realización de las actividades proporcionando solo apoyo cuando es necesario, permitiendo una experiencia enriquecedora y autónoma a los alumnos.

Esto le permite al alumno desarrollar sus actividades en un entorno virtual de trabajo, accediendo a la información de primera mano, pudiendo así identificar oportunidades en las que puede mejorar su experiencia.

A partir de ahí, se trata de permitir al alumno encontrar lo que necesita y cuando lo necesita, darles las herramientas para que ellos mismos, con su creatividad y visión, puedan poner en práctica los conocimientos teóricos que aprenden desde los centros de formación y las universidades. Esto supone que, en lugar de prescribir un itinerario de aprendizaje de principio a fin como en los cursos tradicionales, los alumnos de hoy aprendan a adaptarse a las situaciones reales y caóticas que se presenta fuera de las aulas, en el mundo real

Avances

La formación virtual abre la puerta a nuevas posibilidades de formación en un momento en que los vientos soplan a favor de la innovación. Con los avances de la tecnología progresando junto con una cultura que acepta cada vez mejor la formación a distancia y otras iniciativas digitales, ahora es el momento perfecto para empezar a formular la estrategia de simuladores virtuales para las organizaciones. ■

VALENCIA
Av. del Puerto, 302 – 1.4
46024 Valencia – España
Tel.: +34 961 162 930
email: vlc@antillasagency.com

BARCELONA
C/ Agricultura, 14- Baixos. Local 3
08320 - El Masnou - Barcelona – España
Tel.: +34 937 373 710
email: bcn@antillasagency.com

Net Zero en 2040

Imagine una logística más ecológica, sostenible y respetuosa con el medio ambiente. ¡Imagínela con nosotros! En 2022, hemos tomado una decisión revolucionaria: lograr ser Net Zero para 2040.

Un objetivo ambicioso pensado por nosotros, para nuestros clientes y para el medio ambiente.

Prologis es su socio ideal. Únase a nosotros en esta revolución sostenible, y elija la calidad, la innovación y la ambición que nos distinguen.

Hoy en día

Comprometidos a reducir a cero las emisiones netas y poner en marcha asociaciones clave.

Presentar el objetivo a la iniciativa Science Based Targets para su validación.

2025

Desplegar 1 GW de energía solar in situ, con apoyo de almacenamiento.

Neutralidad de carbono en la construcción y las operaciones.



2030

Cero emisiones netas en las operaciones (ámbitos 1 y 2).



2040

Cero emisiones netas en la cadena de valor (ámbitos 1, 2 y 3).

