

Gefco se hace con el transporte del AVE a La Meca a mitad del proyecto

La operativa, que estaba en manos de JAS Worldwide, consiste en el suministro de 36 trenes, quedando por enviar casi el 50%

► Gefco se ha hecho con el transporte del AVE a La Meca a mitad del proyecto. La operativa, que estaba en manos de la transitaria JAS Worldwide, consiste en el envío de 36 trenes, suministrados por Talgo, de los que cerca del 50 por ciento ya se han entregado. El cambio de *forwarding* es la única novedad de este *project cargo*.

ALFONSO ALDAY. Madrid

El grupo Gefco se ha hecho con el transporte de los vagones de Talgo para el AVE entre Medina y La Meca a mitad del proyecto, que hasta la fecha estaba en manos de la transitaria JAS Worldwide.

Así lo confirmaron a TRANSPORTE XXI fuentes conocedoras de esta operativa, tras mostrar su asombro por el cambio de operador, algo que "no suele ser habitual en este tipo de contratos", aseguraron. Este periódico ha intentado, sin éxito, contactar con responsables del departamento de Logística del fabricante ferroviario español para conocer los motivos que han llevado a contratar a un nuevo *forwarding* cuando aún no se habían completado los trabajos de este *project cargo*.



Embarque de unidades Talgo en el puerto de Barcelona para el Ave a la Meca. Foto: Archivo

La irrupción de Gefco es la única novedad, según explicaron a este periódico los mismos interlocutores. El acuerdo también incluye el envío de materiales para futuras reparaciones y mantenimiento.

Los vagones -de 25 toneladas de peso cada uno-, y locomotoras -de 70 toneladas la unidad-, que forman parte de este pedido, de los que casi la mitad están ya en Arabia Saudí, salen de las plantas que Talgo tiene en Rivabellosa (Álava) y en Las

Matas (Madrid) en dirección al puerto de Barcelona, donde embarcan con destino al puerto de Jeddah (Arabia Saudí).

El traslado de los equipos por carretera corre a cargo de Transportes Atlas e Hipertrans, especializadas en el transporte de cargas de grandes dimensiones. Una vez en el puerto de Barcelona, en la terminal Port Nou, las unidades suben a bordo de los buques de la naviera italiana Ignazio Messina que cubren el

servicio regular, con una frecuencia quincenal, entre el Mediterráneo y Oriente Medio. Los barcos admiten tanto carga rodada como contenedores, con capacidad para 4.700 metros lineales de carga. Las labores de consignación corren a cargo de Gimeno Marítimo.

Con la adjudicación de este nuevo contrato, Gefco sigue dando pasos para impulsar el negocio de carga de proyecto industrial, en el que el grupo francés ha comenzado a tener presencia internacional, pero cuyo desarrollo en España aún es limitado, según destacan desde la multinacional.

Las unidades se embarcan en el puerto de Barcelona

Dentro de esta estrategia destaca la reciente apertura de una oficina en Bilbao, ubicada dentro de las instalaciones portuarias, que depende de la división de Forwarding, dirigida por Franck Ginon en España.

El macroproyecto del tren de alta velocidad a La Meca, bautizado como el "AVE del peregrino", se lo adjudicó en 2011 un consorcio español formado por las empresas públicas Renfe, Adif e Ineco y las privadas OHL, Cobra (ACS), Indra, Consultrans, Copasa, Dimetric, Imathia e Inabensa.

El grupo se completaba con Talgo, como suministrador de los trenes, un total de 36 convoyes, uno de ellos de lujo para uso exclusivo de la familia real saudí.

VEHÍCULOS

El grupo Disfrimur renueva su flota de alquiler de furgonetas ligeras con Mercedes

TXXI. Murcia

DFM Rent a Car, marca comercial de Disfrimur Servicios dedicada al alquiler de vehículos sin conductor en el arco Mediterráneo, ha renovado la flota de furgonetas ligeras con la adquisición de varias unidades de Mercedes Sprinter. Al mismo tiempo, inauguró durante este año una delegación en Elche (Alicante), siendo su primer establecimiento fuera de Murcia. En las últimas semanas también ha incorporado dos nuevas sedes en Lorca y en San Pedro del Pinatar, ambas localidades en la región murciana. DFM Rent a Car cuenta con una flota de cerca de un millar de vehículos que incluye camiones, semirremolques, cabezas tractoras, grúas cesto, furgones basculantes, de frío o furgonetas, entre otros. Además, el grupo Disfrimur, bajo la marca DFM Ocasión, también oferta vehículos en régimen de *renting*.

Bergé y Gefco alumbran un gigante logístico para el movimiento en España de vehículos terminados

Crean una *joint venture* con capacidad para gestionar 1,4 millones de coches-año



Jaime Gorbeña, presidente de Bergé y Compañía, y Luc Nadal, presidente del grupo Gefco.

► Bergé y Compañía y Gefco España alumbran un gigante logístico para la manipulación de vehículos terminados en España. Los dos grupos sellan un acuerdo para crear una *joint venture*, denominada Bergé Gefco, con más de 3 millones de metros cuadrados de almacenamiento y capacidad para gestionar 1,4 millones de coches al año

ALFONSO ALDAY, Madrid

Bergé y Compañía y Gefco España sellan una alianza para crear una *joint venture* en el sector de la logística de vehículos terminados en el mercado nacional, denominada Bergé Gefco.

La sociedad, participada al 50 por ciento por cada una de ellas, estará formada por las unidades de Logística de Vehículos de ambos grupos, a través de Bergé Automotive Logistics y Gefco FVL.

La operación está sujeta a la aprobación del organismo regulador de la competencia de la Comisión Europea.

El nuevo gigante logístico, con sede en Ciempozuelos (Madrid), contará con 3,4 millones de metros cuadrados de almacenaje, tanto en sus naves como en los 26 puertos españoles en los que está presente, y tendrá capacidad para gestionar 1,4 millones de coches al año a través de una flota formada por más de 700 vehículos pesados y 100 vagones de tren portavehículos.

Bergé Gefco ofrecerá, además, servicios complementarios, entre los que se incluyen trabajos de reparación, pintura, lavado de vehículos, preparaciones de entrega, controles de acabado y calidad.

Para el desarrollo de esta actividad, la sociedad dispone de diez centros logísticos ubicados en Ciempozuelos, Pinto y Villaverde (Madrid), Barcelona y Tarragona (Cataluña), Sagunto (Valencia), Vigo y Porriño (Pontevedra), Santander y Zaragoza, y 40.000 metros cuadrados de campas y talleres.

Eduardo Estévez, futuro consejero delegado de la nueva sociedad, subraya que "gracias a esta alianza podremos presentar una oferta más integral que cubrirá toda la cadena logística a través de un único punto de contacto y con más servicios en cuanto a integración de sistemas, digitalización, trazabilidad y comunicación".

En el ámbito de la logística de vehículos, el grupo Bergé y Compañía opera más de un millón de coches en sus terminales portuarias y transporta 700.000 vehículos al año. Fundado en Bilbao en 1870, cerró el año 2016 con unas ventas de 377,3 millones de euros.

Por su parte, Gefco España, filial del grupo francés Gefco, uno de los operadores de referencia en Europa en el sector de automoción, alcanzó una cifra de negocio de 314,4 millones de euros en 2016. Con presencia en España 1985, la compañía emplea a más de 700 personas en 38 centros.

Continental llevará el Sector del Transporte hacia la tecnología avanzada durante la próxima década

Tiene previsto exhibir gran parte de esta nueva tecnología en el IAA Commercial Vehicles Show, en septiembre en Hannover

Continental da el salto a la tecnología con el desarrollo de productos y servicios que permitirán a las tecnologías emergentes de fabricantes

de equipos y otros proveedores, hacer el transporte más eficiente, productivo y rentable. Del 20 al 27 de septiembre, en la próxima IAA

Commercial Vehicles en Hannover (Alemania), la compañía presentará sus avances, sobre todo en el campo de los nuevos tacógrafos digitales.

Continental ha impulsado su contribución en tecnología y logística de transportes con avances que han sido presentados en primicia en Frankfurt a la prensa, con la presencia de NEXOTRANS.

En primer lugar, ponemos el foco en la creación de su nueva plataforma de mantenimiento TruckOn, intermediaria entre operadores y talleres de toda Europa. La plataforma, con una entrada basada en exigentes requisitos de calidad (distancia, precio, servicios adicionales...), se está poniendo a prueba actualmente en Alemania, Austria, España, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido.

El director de Unidades de Negocio de Vehículos Comerciales y Postventa de Continental, Michael Ruf, explicó durante el evento que "ayudarán a sus clientes de flotas a lograr una mejor utilización de activos, mayor productividad y eficiencia. Para ello, más de 7.000 empleados trabajan exclusivamente en tecnologías emergentes como la telemática de productos y el big data".

Por otro lado, Continental VDO presentará su última generación de

tacógrafo digital (Smart Tachograph DTCO 4.0), mediante el cual se evita la detención aleatoria, ya que la Administración tiene acceso a los datos del vehículo por lo que podrá realizar inspecciones remotas. Según la nueva normativa de la Unión Europea que entrará en vigor en junio de 2019, todos los camiones matriculados a partir del 15 de junio de ese mismo año tendrán que estar equipados con el tacógrafo, basado en los nuevos estándares de seguridad.

Cockpit

A su vez, Continental está revolucionando el puesto de conducción y ha presentado su nueva generación de carácter modular para vehículos comerciales, aunque está pensado, sobre todo, para transporte urbano. Su gran novedad es el peso, que disminuye siete kilos, así como la capacidad del salpicadero de cambio de posición de piezas y de aumento o disminución del número de compartimentos a gusto del conductor, que podrá adecuarlos según sus necesidades y las del servicio que preste. Por ello,



una ventaja es que cualquier parte defectuosa se podrá sustituir sin necesidad de extraer la totalidad del bloque.

Innovation Truck

Los asistentes al evento pre-IAA celebrado en Frankfurt pudieron subir a bordo del Continental Innovation Truck, un Mercedes Ac-

tores de 2014, negro y dorado, equipado con los últimos sistemas de la compañía, ya mencionados, para testarlos en tiempo real.

Una vez en el interior del vehículo, explicaron que, para ayudar a las flotas a minimizar o eliminar accidentes de giro, Continental ha desarrollado un sistema sofisticado de reconocimiento que puede identificar y rastrear peatones y ciclistas,

e incluso anticipar sus movimientos para alertar al conductor cuando un accidente es inminente. El sistema de Continental funciona combinando datos de los sistemas de cámara, lidar y radar, incluso los ingenieros de Continental confían en que algún día podrá reconocer las expresiones faciales y usarlas como un indicador de probabilidad de accidente.

Compromiso por destacar en el campo de tecnologías emergentes

Continental también mostró cómo su sistema telemático de a bordo permite al conductor cambiar las perspectivas de visualización de la cámara para una mejor conciencia de la situación general, gracias a unos sensores tridimensionales. Los conductores pueden cambiar las cámaras para enfocarse en un área específica del camión. Durante la conducción, el sistema se configuró en una vista aérea de 360 grados del entorno del manejo, con los vehículos de pasajeros, los vehículos detenidos, las obras de construcción y la infraestructura en un video dinámico en tiempo real que se muestra en una pantalla de alta definición montada en la cabina.

El sistema se complementa con las pantallas de visualización de la cámara retrovisora de Continental, montadas en el lado del conductor y el lado del pasajero de la cabina, imitando la posición de los espejos retrovisores pero dentro del vehículo. Estas pantallas de visualización también son programables por el conductor y ofrecen varios campos de visión a los lados y la parte trasera del camión, así como una pantalla compuesta que muestra varias áreas a la vez para dar al conductor una mayor conciencia de los

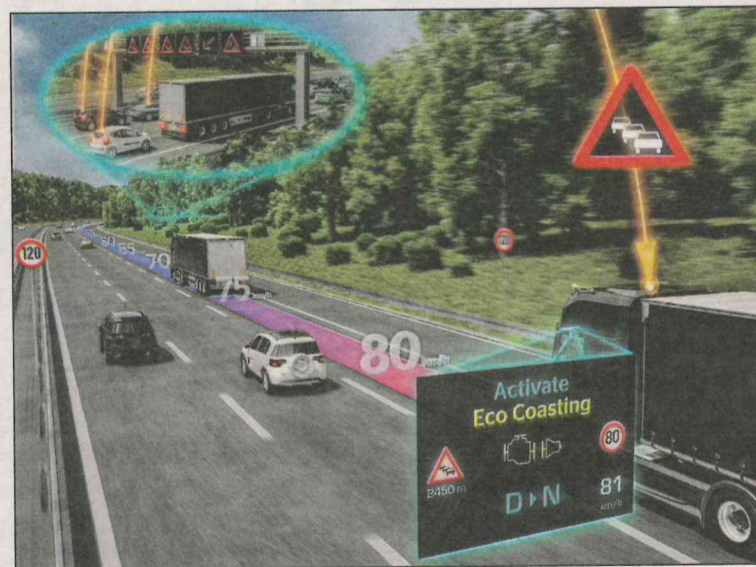
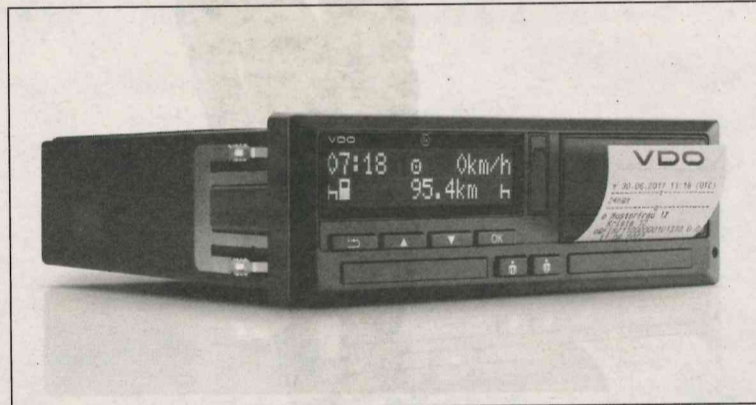
vehículos en los puntos ciegos del camión.

Sistema telemático eHorizon

Desde 2012, el eHorizon estático ha ahorrado aproximadamente 830 millones de litros de diesel, es decir, más de mil millones de euros. "El eHorizon dinámico tiene en cuenta no solo la topología, sino también aquello que esté teniendo lugar donde el vehículo esté realizando su ruta", explicó Michael Ruf.

The Innovation Truck también incluyó una demostración del eHorizon dinámico que extraerá, gracias a diversas fuentes, grandes cantidades de datos. Entre sus muchas funciones, será capaz de conectarse con otros vehículos, analizar en tiempo real el tráfico en un rango de precisión de 250 metros (actualización cada 60 segundos), optimizar el ahorro de combustible (durante determinadas pruebas se ha estimado que el ahorro de combustible puede incrementarse hasta un 2% respecto al eHorizon estático), notificar el estado de los semáforos más próximos, entre otras múltiples funciones que facilitarán la conducción.

Siendo así, Continental está demostrando que se compromete a destacar en el campo de las tecno-



logías emergentes, otra prueba más de ello es su nuevo sistema de sonido, el cual ganó el premio Consumer Electronics Show en Las Vegas el año pasado. Se ha demostrado que cualquier material dentro de una cabina de camión se puede usar para transmitir ondas sónicas, por lo tanto, en lugar de altavoces estéreo, han desarrollado actuadores de sonido planos y compactos, instalados en el techo de la cabina, donde toman señales de audio digital y las transmiten a través de las diversas superficies interiores del camión. El resultado es una experiencia de audio completa y profunda.

Dado el gran avance de Continental en el ámbito tecnológico vanguardista, la compañía se postula como una de las empresas que conseguirán (o están consiguiendo) remodelar el transporte en camiones y autobuses, y que promete hacer efectivos estos cambios en menos de una década. De hecho, Continental afirmó estar ya trabajando intensamente en lograr la conducción totalmente autónoma.

Aunque los neumáticos sigan siendo rentables y sean un producto importante en la cartera de la compañía, Continental se está transformando actualmente en un proveedor de tecnología de transporte.

Gefco presenta Tracy, una nueva herramienta de seguimiento por voz

La compañía también ha abierto nuevos almacenes en Granada y Valencia

Gefco anunció el lanzamiento de una herramienta "única" de seguimiento de envíos activado por voz para clientes a través de la tecnología Smart Speaker y el software logístico Cargowise. La nueva solución, que complementa la oferta existente de seguimiento de Gefco, ha sido desarrollada por la división de envío de mercancías para clientes que requieren una supervisión en tiempo real de envíos de alta prioridad, donde la velocidad y la eficiencia son de suma importancia.

Conocida como Tracy, la herramienta emplea el software de logística Cargowise de Wisetech Global a través de un altavoz inteligente. Esto permite a los clientes obtener información del envío, incluido el origen, el destino, el número de vuelo/barco y la llegada esperada/real a través de un simple comando de voz.

Tracy complementará la oferta tradicional de seguimiento de Gefco, como GEFC@nnect, que proporciona trazabilidad de alto rendimiento a los clientes a través de un portal en línea. La herramienta ha sido desarrollada para dar soporte a las empresas que requieren una velocidad y seguridad de máximo nivel para envíos de tiempo crítico.

Gefco Group ya ha demostrado con éxito la nueva tecnología a los



clientes antes de un lanzamiento. Significa el primer paso de una evolución constante para la herramienta, con más actualizaciones que proporcionan una funcionalidad aún mayor, incluida la conexión potencial con los servicios de rastreo de vuelo y marinos.

Más capacidad

En línea con sus objetivos de crecimiento y con el propósito de prestar un mejor servicio a sus clientes, Gefco España inaugura un nuevo centro logístico en Valencia, con una superficie de 3.500 m² y capacidad para 4.500 palés europeos. Este centro, que estará dedicado a operaciones relacionadas con la logística de distribución y servicios de valor aña-

dido, está en la localidad de Sollana. Este nuevo centro logístico, que entrará en funcionamiento de manera inmediata, se trata de una instalación de última generación. Cuenta con una altura libre de almacenamiento de 10 metros dotada con todas las infraestructuras necesarias para el estricto cumplimiento de las normativas y requerimientos legales.

La apertura del centro se complementa con una ampliación de 1.000 m² del centro de recambios de Granada, perteneciente a la red de recambios y distribución de piezas de automóvil que Gefco posee en Europa y que le permite dar un servicio global a sus clientes. Esta ampliación, con la que el centro alcanza los 3.300 m², responde al aumento del negocio en el oriente de Andalucía.

A PLENA
CARGA



BIENVENIDO SEA EL FIN DE LOS PEAJES

El anuncio del fin de los peajes en autopistas de peaje como la AP-7, AP-1 y AP-4 realizado por el ministro de Fomento José Luis Ábalos es una medida bien recibida desde el sector del transporte, que por otra parte no se lo termina de creer del todo porque no tiene claro de dónde saldrá el presupuesto para su mantenimiento, que podría llegar a medio plazo en forma de una viñeta, una posibilidad nada descartable.

✓ Información elaborada por **Pablo Guindo** ✓

LAS PREGUNTAS

- 1** ¿Le parece una medida acertada el fin los peajes anunciado por el Gobierno?
- 2** ¿Puede ser un primer paso hacia la implantación del pago en todas las autopistas y autovías?
- 3** ¿Está de acuerdo con la prohibición a camiones en la N-340 y otras carreteras?

LAS RESPUESTAS

GRUPO FUENTES

Rafael García

GESTOR DE FLOTA

Las Torres de Cotillas (Murcia)

1.- Se trata de una medida muy beneficiosa para nosotros porque tenemos un tránsito muy elevado por el corredor de la AP-7. Es una decisión acercada con la que estamos completamente de acuerdo. De hecho, lo que deseamos es que la medida se amplíe a otras vías de peaje porque permitiría descongestionar las carreteras nacionales, que son más peligrosas por diferentes motivos.

2.- Ciertamente no lo sé. Ahora bien, todos los pasos que se dan a nivel europeo van en esa dirección. Y lo consideraría más equitativo que la situación actual, porque igual que nosotros ya pagamos la tasa en otros países los vehículos extranjeros la pagarían aquí en las carreteras españolas cuyo mantenimiento recae sobre los presupuestos nacionales sin recaudar nada de esos vehículos que proceden de otros países. Lo que sí creo es que los primeros pasos del pago por uso se van a dar en autonomías como País Vasco y Cataluña.

3.- Si se prohíbe el tráfico en una determinada carretera y se obliga a utilizar una vía de pago hay que establecer algún mecanismo de compensación económica por ello. Soy partidario de sacar el tráfico pesado de las carreteras nacionales, pero con una alternativa razonable. En el caso de la N-340 si desaparece el peaje de la AP-7 me parece una medida adecuada.



TRANSPORTES MONFORT

Santiago Colom

DIRECTOR COMERCIAL

Castellón de la Plana

1.- Si finalmente se confirma la decisión anunciada, de una medida lógicamente muy bien acogida. En nuestro caso utilizamos mucho la AP-7 debido a que transportamos mucha mercancía peligrosa y la eliminación del pago del peaje supondrá una reducción de nuestros costes por este capítulo.

2.- No lo tengo muy claro, la verdad. Lo que es evidente es que incrementar la circulación por autopistas es favorable para aspectos como la seguridad vial, la reducción de la contaminación, rebajar los tiempos de recorrido. Ahora bien, estamos en contra de cualquier medida que suponga la implantación de una viñeta para el pago por uso en carreteras.

3.- No estamos a favor de la dinámica de prohibición de circulación, es más razonable el desvío voluntario a través de alguna ayuda económica para circular por las autopistas de peaje. La obligatoriedad genera mucha confusión entre los transportistas como ya ocurre en el tramo de la N-340 entre Sagunto y Torreblanca, que está generando además congestión de tráfico en la CV-10. Ahora bien, si se levanta el peaje en la AP-7 podrá congestionarse debido al trasvase desde la CV-10.

EN PRIMERA PERSONA



CUANDO SE ROMPE EL SACO

▲ Hace unos meses participé en Bruselas en una reunión junto a más de 60 personas representantes de empresas y asociaciones de transporte por carretera de toda Europa, además de miembros del parlamento y otros representantes políticos ante la UE, todo ello organizado y costeado por el sector del transporte por carretera. El tema central del encuentro era la endémica falta de vocaciones para incorporarse como conductores profesionales, un fenómeno que está llevando a este sector a una situación crítica, ya que, aunque el problema tiene bastante más de una década, es ahora cuando la demanda de movilidad crece a ritmos muy superiores al PIB, lo que está poniendo de manifiesto el problema con toda su crudeza. No es una situación solo de España, aunque algunos quieran verlo así, ni tan siquiera limitado a la UE, sino que se trata de una alerta palpable en todo el mundo.

Lo que me resulta curioso es que, para muchos, éste sea un problema que deben solucionar los transportistas por sí solos. No parece que nadie esté pensando que el transporte existe porque hay un tejido industrial, comercial, turístico o agropecuario que demanda cada vez en mayor medida ese servicio, y además con crecientes exigencias de exactitud, flexibilidad, sostenibilidad y competitividad (lo que suele reducirse a un simple: más barato).

No hay espacio en esta columna para analizar en toda su extensión un problema cuya causa tiene tantas facetas. Sin embargo, sí quiero resaltar que los recursos humanos y económicos necesarios para analizar el asunto y tratar de encontrar soluciones... no vienen nunca amparados por los representantes de esos sectores, lo que suele definirse como "cargadores" en nuestra jerga sectorial. Y se espera que sean los propios transportistas los que lo hagan.

Dentro del amplio abanico de motivos de la falta de conductores encontramos la tendencia negativa que está experimentando el trato que estos profesionales reciben, con demasiada frecuencia, cuando acuden a cargar o llegan a descargar. Horas y horas de espera sin información y en lugares sin la menor adecuación, no ya para su confort, sino tan siquiera para la más elemental higiene. Horas que nadie parece querer pagar como tampoco los trabajos de carga y descarga de las mercancías, para las que usualmente hay que utilizar medios técnicos que no son, precisamente, los de conducir un camión.

Si los conductores profesionales son, estructuralmente, un "recurso escaso", los que dispongan de ellos en sus plantillas gozan de una situación privilegiada. Por tanto, las empresas de transporte por carretera y, por ende, sus representantes sectoriales, no parecen los más inclinados a trabajar para diluir esa posición. Invertir en la búsqueda de soluciones estará, en buena lógica, más en el tejado del cargador. Sería una señal estupenda para que en lugar de vernos como "un mal necesario" empiecen a valorarnos como uno de los "socios" indispensables que tienen para hacer crecer sus negocios. Quedamos a la espera. ♦

Por **Ramón Valdivia**,
Director general Astic

Audi adjudica a Bergé su logística en la planta de México



Este nuevo contrato adjudicado por Audi a Berge en su planta de México, **supone la gestión de todo el proceso “inbound” de dicha fábrica, desde la entrada de contenedores marítimos y trailers en la planta.** Asimismo, Bergé en las diferentes naves destinadas al almacenaje de componentes en el interior de la fábrica mexicana.

La nueva adjudicación supondrá la creación de empleo directo para aproximadamente 70 personas y se suma a las actividades logísticas que la compañía viene desarrollando desde 2013 en la planta de Volkswagen en Puebla con cerca de 130 empleados.

Logística integral

Como operador logístico de referencia, Bergé cuenta con una amplia cartera de servicios en el ámbito de las operaciones portuarias, logística integral de vehículos y shipping. **Anualmente gestiona más de 30 millones de toneladas de mercancías, realiza más de 900 operaciones de fletamento, gestiona más de 9 millones de toneladas de flete y más de 1.000 escalas.**

Bergé ofrece soluciones a toda la cadena logística para todo tipo de cargas, tanto a granel (seca o líquida) como en contenedor o proyectos especiales (BreakBulk), realizando todas las operaciones necesarias para el transporte de cualquier mercancía de un punto a otro.

TRANSPORTE3.COM

Referente de la información del sector del Transporte de Mercancías en España



Disfrimur dio más de 1.000 vueltas al mundo en 2017

La compañía murciana, que forma parte del jurado encargado de otorgar el premio 'Camión del Año', ha publicado la cuarta edición de su memoria de Responsabilidad Social Corporativa.

Mucho que decir.

SCHMITZ
CARGOBULL 

The Trailer Company.

En 2017, Disfrimur facturó cerca de 57 millones de euros en transporte nacional de mercancías por carretera, y sus más de 600 vehículos recorrieron 42,5 millones de kilómetros.

La edición 2018 recoge toda la actividad relacionada con la RSC llevada a cabo por Disfrimur durante el pasado año: hitos, premios, distinciones, así como referencias y datos relacionados con el cliente, los proveedores, el empleo de calidad, el medioambiente o la colaboración con distintos grupos de la

sociedad. En el acto de presentación estuvieron presentes el presidente de Disfrimur, Juan Jesús Sánchez; [la consejera delegada de la compañía, Isabel Sánchez](#); el director de la Cátedra de RSC de la Universidad de Murcia, Longinos Marín, quien ha asesorado en la edición de la memoria de este año; así como la responsable de Calidad de la empresa, Carolina Martínez.

En 2017, Disfrimur **facturó cerca de 57 millones de euros** en transporte nacional de mercancías por carretera, y **sus más de 600 vehículos recorrieron 42,5 millones de kilómetros** (tres vueltas al mundo cada día). El segundo pilar de la empresa son sus **716 trabajadores**, quienes han tenido la oportunidad de acceder a formación laboral, con más de 9.200 horas el pasado año.

El presidente de **Disfrimur**, Juan Jesús Sánchez, destaca que “somos una empresa orientada a satisfacer al cliente desarrollando una manera de trabajar que se convierta en una buena opción”. “**En 2017 avanzamos en nuestro proyecto de seguir siendo una empresa responsable, sostenible, eficiente y casi invisible**. Aspiramos a ser una empresa de ‘ceros’: cero accidentes laborales, cero huella de carbono, cero accidentes de tráfico...”, añade Sánchez.

Además aprovechó la ocasión para recordar que, “conscientes del impacto que tiene nuestra actividad, **trabajamos para reducir el impacto que tenemos en el medioambiente**”. Así destacó que la empresa realiza el cálculo de la huella de carbono desde el año 2013; que toda la flota es EURO VI; y que actualmente se está apostando por la incorporación de vehículos que utilicen energías alternativas, por lo que [está previsto que Disfrimur incorpore 30 cabezas tractoras de gas](#), lo que supondrá una reducción de las emisiones de CO2.

Por otro lado, Disfrimur cree y defiende la inserción laboral de personas con riesgo de exclusión social. De esta manera, ha firmado distintos convenios con empresas que apoyan a estos colectivos como, por ejemplo, [Fundown](#) o Astrade.

todotransporte
.com

Información económica sectorial

Continental lanza la plataforma de servicios de mantenimiento para camiones TruckOn



Continental ha puesto en marcha una nueva plataforma de reserva 'online' de servicios de reparaciones y mantenimientos para camiones y autobuses en toda Europa, denominada TruckOn.

Continental ha puesto en marcha una **nueva plataforma de reserva 'online'** de servicios de reparaciones y mantenimientos en toda Europa, denominada **TruckOn**, con la que intenta ampliar su gama de soluciones digitales para las empresas de transporte.

Con la nueva plataforma TruckOn, que inicialmente estará disponible para siete países: **Alemania, Italia, España, Francia, Holanda, Gran Bretaña y Austria**, los operadores de flotas podrán reservar sus servicios de mantenimiento con el taller que quieran y en el lugar que deseen, "aprovechando al máximo la actividad de sus vehículos", según explica la compañía alemana en un comunicado. Los operadores de flotas interesados podrán registrarse de forma gratuita y reservar en la web de la aplicación **a partir de la próxima feria IAA**

Commercial Vehicles de Hanover 2018 de septiembre.

"Debido a la alta presión de los costes en el sector del transporte, TruckOn crea un valor real para la industria y representa la reserva y la gestión de flotas 4.0. Esto nos convierte en pioneros en el mercado", señaló el **director del Segmento de Tacógrafo, Telemática y Servicios de Continental, Lutz Scholten**. En España, hay 17 talleres registrados, aunque los responsables de Continental esperan llegar al centenar a finales de 2018.

todotransporte
.com

Información económica sectorial

Primafrio firma un convenio de colaboración con la Fundación Síndrome de Down



Primafrio fomentará la integración laboral de personas con discapacidad intelectual a través de su acuerdo con Fundown.

Primafrio ha firmado un convenio de colaboración con la **Fundación Síndrome de Down, Fundown**, con el objetivo de fomentar la **integración laboral de personas con discapacidad intelectual**, facilitando el asesoramiento, investigación, voluntariado y formación, especialmente dentro del ámbito de las personas con discapacidad intelectual y en relación con el medio ambiente.

Esta acción se enmarca dentro del compromiso que mantiene Primafrio con **la responsabilidad social corporativa**, un deber centrado en los empleados, los clientes y el cuidado de nuestro entorno que, en los últimos años, se ha traducido en una mayor competitividad y sostenibilidad para la organización.

La Fundación Síndrome de Down es pionera en la creación y desarrollo del primer **Servicio de Promoción de la Autonomía Personal**, en la que sus diferentes Áreas (Empleo, Pedagogía, Trabajo Social, Psicología, Viviendas Compartidas, Tránsito al Mundo Laboral y Formación Integral y Continuada) dan un tratamiento holístico a la trayectoria vital adulta y formativa de este colectivo.



ción celebrada en 2015.

Para el presidente del comité organizador de Hispack, Javier Riera-Marsá, *“la industria del envase y embalaje española ha consolidado su recuperación, ya que ha logrado mantener un crecimiento sostenido en los últimos ejercicios gracias a un mayor dinamismo de la demanda en el mercado interno”*.

Por otro lado, las exportaciones son un importante motor para el crecimiento del sector y resultaron decisivas en los años de la crisis, alcanzando incrementos por encima del 5% en tres ejercicios consecutivos (2013-2015). En 2016, las ventas en el exterior

de la industria del packaging subieron cerca de un 2% por valor de casi 3.000 millones de euros.

Riera Marsá asegura: *“Las empresas españolas de la industria del packaging tienen un buen posicionamiento en el exterior, sobre todo en Europa, nuestro principal mercado, ya que hemos conseguido un buen equilibrio entre la calidad, el precio y la tecnología e innovación que ofrecemos. Pero a la vez es necesario, seguir explorando nuevos mercados y afianzando relaciones con países emergentes y con aquéllos que ofrecen nuevas oportunidades comerciales”*.

De hecho, Hispack contribuye a

este fin ya que atrae a través de sus programas de compradores a empresarios y profesionales con proyectos concretos de países latinoamericanos y del área mediterránea.

Este año, Hispack conjuntamente con el salón de tecnologías para la alimentación Foodtech ha invitado a 500 compradores internacionales a participar en encuentros de negocios con los expositores de ambas ferias que tendrán lugar desde mañana martes, 8 al viernes 11 de mayo en el recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona.

El Presidente de Puertos del Estado visita la delegación del Grupo Mazo en Cádiz

José Llorca valoró positivamente la apuesta realizada por el Grupo Mazo en el Puerto de Cádiz.

También estuvieron en el acto el Presidente de la Autoridad Portuaria de Cádiz, así como representantes de la comunidad portuaria y del mundo empresarial gaditano

El Presidente del ente público Puertos del Estado, José Llorca, valoró positivamente que empresas como Transportes Mazo inviertan en el Puerto de Cádiz. Lo hizo durante la visita a la delegación de la transportista valenciana en Cádiz, el pasado viernes 4 de mayo. Llorca añadió que la presencia de empresas de este tipo suponen una garantía para el Puerto de Cádiz, ya que *“donde hay carga hay conectividad”*.


Llorca estuvo acompañado por José Luis Blanco, Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, quien agradeció al Grupo Mazo *“la importantísima apuesta que ha hecho por el puerto de Cádiz”*, por lo que le deseó *“el mayor de los éxitos, porque será sinónimo de nuestro éxito”*. Por parte del Grupo



Mazo acudieron el Director General y el Director Comercial, José Ramón Mazo y Francisco Mazo, respectivamente, así como el Delegado de Mazo en Cádiz, Nicolás Pérez. También estuvieron presentes los anteriores delegados de esta sede del Grupo en Cádiz, y representantes del mundo empresarial

gaditano y de la comunidad portuaria.

Toni Mazo, responsable de Comunicación de la transportista, comentó durante su discursiva bienvenida, que la llegada de la empresa al Puerto de Cádiz había supuesto un antes y un después en el crecimiento de la compañía. *“Nosotros hemos sabido ver*



al barco como un aliado dentro de nuestra operativa de transporte. En la actualidad, de los 60.000 transportes que realizamos al año, en 40.000 se produce algún embarque o desembarque. Eso demuestra que los transportes marítimos de corta distancia son esenciales en nuestro modelo de negocio”.

El Presidente de Puertos del Es-

tado junto al resto de invitados, conocieron el funcionamiento de ladelegación gaditana, que cuenta con 2.383 metros cuadrados de superficie. Visitaron el departamento de tráfico y comprobaron cómo se gestiona la flota de Mazo a través de una aplicación informática que les informa de la posición de cada camión, así como de las horas

de conducción y descanso que tienen los conductores. Posteriormente visitaron la zona del muelle, donde se encuentran las cámaras frigoríficas y de congelado. La visita concluyó en la zona del taller.

DHL Parcel amplía su red de delegaciones propias con la incorporación de DHL Parcel Valencia

DHL Parcel adquiere las participaciones de Transportes Alfonso Zamorano y Martí Serra, ampliando así su red propia con esta nueva incorporación, que pasará a denominarse DHL Parcel Valencia.

DHL Parcel Iberia continúa con su plan estratégico de inversiones para seguir siendo uno de los líderes en el servicio de paquetería empresarial por carretera (B2B) y continuar su posicionamiento como uno de los principales proveedores de eCommerce (B2C), tanto en el mercado nacional, como en el ámbito internacional.

Por este motivo, desde el día 4 de mayo, DHL Valencia ha pasado a ser delegación propia dentro del Grupo DPDHL, mediante la adquisición de las participaciones de las empresas de transporte Alfonso Zamorano y Martí Serra. La delegación de Valencia contaba ya con una larga trayectoria dentro de DHL, puesto que desde los años 80 formaba parte de la red de colaboradores como Agencia Corresponsal, primero con Transportes Guipuzcoana y posteriormente con DHL.

Con esta incorporación, DHL Parcel Iberia contará con tres nuevos almacenes en las localidades de Picanya, Gandía y Onteniente. Entre las tres suman un total de aproximadamente 15.000 m2



dedicados a suelo logístico y de oficinas. La delegación de Picanya, enclavada en una parcela de más de 30.000 m2 cuenta además con cinta mecanizada capaz de clasificar 10.000 bultos a la hora.

La delegación de DHL Parcel Valencia está formada por 110 empleados, además cuenta con un total de 130 autónomos para su flota de vehículos de recogida y reparto y largo recorrido.

El mercado logístico demanda que DHL siga trabajando cada día con el objetivo de adaptar y mejorar la oferta, en un entorno cada vez más exigente y altamente competitivo. Con la entrada en el mercado B2C, DHL Parcel está trabajando firme-

mente para adecuar y optimizar los servicios que ofrece a sus clientes.

DHL Parcel está teniendo una evolución exitosa en todos los mercados Europeos donde opera; cuenta con una red propia integrada por 26 países y más de 54.000 ServicePoints en toda Europa. En la península, DHL Parcel Iberia cuenta ya con una importante infraestructura, compuesta por 67 centros operativos, además de más de 3.100 Servicepoints, la más amplia de toda la península. En estos puntos, tanto remitentes como destinatarios siempre tendrán un lugar donde dejar o recoger sus envíos a menos de 10 minutos de distancia. De ellos, 110 Ser-