

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n 155

Del 05 al 07 de Marzo
Sao Paulo · Brasil

Feria Internacional
de Logística, Movilidad,
TI y Gestión de la
Cadena de Suministro



28° EDICIÓN

INTERMODAL

2024 SOUTH AMERICA



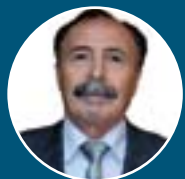


**CARGA Y DESCARGA DE GRANEL Y MERCANCÍA GENERAL
OPERADORES DE CARGA DE PROYECTOS Y MATERIALES EÓLICOS
ESPECIALISTAS EN EL SECTOR CERÁMICO**

www.tmg.com.es



**Muelle Serrano Lloberas, s/n - local 1 - Edificio Usuarios - Puerto de Castellón - 12100 Castellón
Tel.: 964 73 70 49 - Fax: 964 28 85 33 - tmg@tmg.com.es**



Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



Redactora
Nuria Vicedo Miralles



Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Francisco Cordero Bautista

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA
C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15

ALICANTE
Móvil: 620 938 108

BARCELONA
Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime:
Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fte. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados públicamente sin la previa autorización por escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.



08

El sector del transporte marítimo sigue buscando vías para su descarbonización

The maritime transport sector continues to seek channels for decarbonisation

10

Los puertos españoles cierran 2023 con 543 millones de toneladas
Spanish ports close 2023 with 543 million tonnes



12

El Port de Barcelona: el acceso más rápido y fiable a Europa y el Mediterráneo

The Port of Barcelona: the fastest and most reliable Access to Europe and the Mediterranean



16

Intersagunto: referente de calidad y sostenibilidad en el Mediterráneo
Intersagunto: a reference for quality and sustainability in the Mediterranean



20

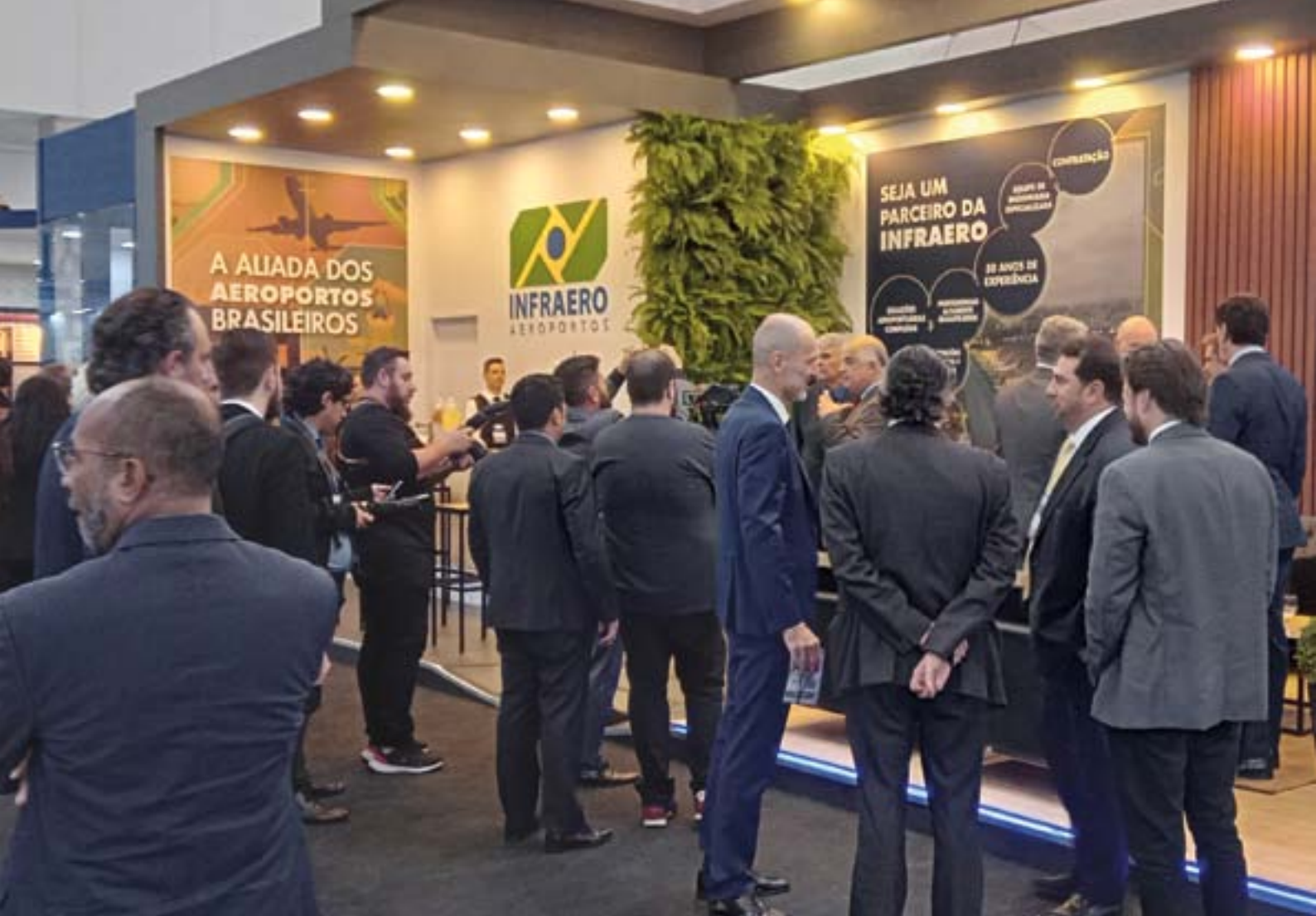
Valenciaport registra un crecimiento del 11% en contenedores en enero
Valenciaport records an 11% increase in containers in January



22

Empieza la 4ª edición del Máster en Logística y Gestión Portuaria en Brasil
The 4th edition of the Master's in Logistic and Port Management begins in Brazil





Intermodal South America celebra su 28 edición con cuatro pabellones

*Intermodal
South America
celebrates its 28th edition with four
exhibition halls*



El sector logístico internacional ha revalidado su confianza en una de sus ferias de referencia. Intermodal South America se ha consolidado como uno de los mayores y más completos encuentros de la logística, la intralogística, la tecnología, el transporte de cargas y el comercio exterior de las Américas.

Más de 500 compañías de 20 países de todo el mundo presentarán sus propuestas en cuatro pabellones de exposición. Además, en esta edición, y como novedad, la feria cuenta con un pabellón completo dedicado al evento. Así, desde el 5 al 7 de marzo el recinto ferial de Sao Paulo será el escenario de la presentación de las últimas tendencias del sector, soluciones, servicios y equipos, así como mucha tecnología e innovación.

La organización de Intermodal considera que la de 2023 fue la mayor de todas las ediciones de la feria, que se consolidó como “una oportunidad única de ver, en directo, soluciones en equipos y servicios para todos los modos”. “Ningún evento es tan completo, ninguno reúne toda la cadena de suministro”,

señalan desde la organización. Es así el mayor evento dedicado a la logística, el almacenaje, el comercio exterior y el transporte de mercancías en Latinoamérica y ocupará 40.000 metros cuadrados de superficie expositiva.

España

Son muchos los puertos, empresas y operadores logísticos españoles que cada año se dan cita en Intermodal South America. ICEX España Exportación e Inversiones organiza por primera vez junto con la Oficina Económica y Comercial de España en Sao Paulo, y en colaboración con Puertos del Estado, la participación española en la feria Intermodal South America.

El pabellón de España, situado en el stand J027, contará con una superficie de 100 metros cuadrados y reunirá a diez expositores, entre puertos y empresas logísticas. Esta acción se enmarca en la estrategia de ICEX de reforzar la internacionalización del sector de logística y la cadena de suministro a través, entre otros, de conseguir visibilidad y presencia en ferias y programas de

Soluciones “door-to-door” para toda la cadena de suministro

- Agente de aduanas
- Transporte marítimo, aéreo y terrestre
- Almacenaje y logística

BADENES
LOGISTICS
SINCE 1932

Dr. J.J. Domínguez, 4 - Pta. 10 · 46011 Valencia
Paseo de la Castellana, 200 · 28046 Madrid

+34 963 671 394
+34 919 047 109

info@vicentebadenes.com
vicentebadenes.com



conferencias de referencia a nivel internacional.

The international logistics sector has reaffirmed its confidence at one of its trade fairs of reference. Intermodal South America has consolidated itself as one of the largest and most complete events for logistics, intralogistics, technology, cargo

transport and foreign trade of the Americas.

Over 500 companies from 20 countries around the world will present their services in four exhibition halls. Additionally, as a new aspect at this edition, the trade fair has a whole exhibition hall dedicated to the event. Thus, from the 5th to the 7th of March, the Sao Paulo exhibi-

tion centre will be the venue for presenting the latest trends of the sector, solutions, services and equipment, as well as lots of technology and innovation.

The Intermodal organisation believes that the 2023 edition was the largest of all editions of the trade fair, which consolidated it as “a unique opportunity to see, in person, equipment and services solutions for all modalities”. “No event is so complex, bringing together the whole supply chain,” the organisation states. This is the largest event dedicated to logistics, warehousing, foreign trade and freight transport in Latin America and will take up 40,000 square meters of exhibition space.

Spain

Many Spanish ports, companies and logistics operators attend Intermodal South America each year. For the first time, ICEX España Exportación e Inversiones, along with the Spanish Economic and Trade Office in Sao Paulo, and in collaboration with the Spanish National Ports Authority, is organising Spanish participation in the Intermodal South America trade fair.

The Spanish exhibition hall, located at stand J027, will have an area of 100 square metres and will bring together ten exhibitors, with ports and logistics companies. This action is part of the ICEX strategy to strengthen the internationalisation of the logistics sector and supply chain, among other methods, through achieving visibility and presence at trade fairs and conference programmes of reference at an international level.



Terminales excelentes en Andalucía y Galicia
Una fuerte Red en La Península Ibérica



 Leixões	 Liscont	 Aveiro	 Ferrol
 Sotagus	 Huelva	 Figueira Foz	 Setúbal

SIL

Barcelona

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA
Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

5-7 JUNIO 2024

SOMOS EL SECTOR QUE
CONECTA EL MUNDO





El sector del transporte marítimo sigue buscando vías para su descarbonización

The maritime transport sector continues to seek channels for decarbonisation

Según datos de la Unión Europea, el transporte marítimo representa alrededor del 5% de las emisiones de gases de efecto invernadero del continente y los planes del organismo pasan por reducirlos a la mitad en el próximo lustro. Desde su entrada en vigor este enero, el ETS ya obliga a las navieras a modificar rutas pese a la contrariedad del sector.

La industria del transporte marítimo continúa en pleno avance en materia de sostenibilidad y descarbonización. El paso de los ejercicios mantiene la necesidad del sector de encontrar vías para la descarbonización y renovación de sus flotas, pues actualmente alrededor del 5% de las emisiones de gases a nivel global -casi un 14% en Europa- provienen de la industria marítimo-portuaria, según datos que exportó en 2023 la Unión Europea.

El objetivo marcado por la Comisión Europea se mantiene en la reducción de un 55% de las emisiones hasta 2030 y, mientras, la

gran medida que mantiene en vilo a navieras y terminales es el régimen comunitario de Comercio de Derechos de Emisión, es decir, el ETS (Emission Trading System), que establece un modelo de pago por emisión de CO₂ que, hoy, provoca el recálculo de rutas para evitar ciertos puertos. Cabe recordar que, en el nacimiento de tal medida, también se fijó una gradualidad de su entrada en vigor -este pasado mes de enero-. Si en 2024 se abonará el 40% de las emisiones, en 2025 ese porcentaje se elevará al 70% hasta llegar al 100% en 2026.

Este es el contexto, pero mientras el nuevo impuesto se aplica y la Comisión Europea no admita moratorias, el sector trata de adaptarse a la nueva realidad a través de la renovación de sus flotas o el uso de combustibles que permitan una transición energética prácticamente a marchas forzadas. La huella de carbono de la industria marítima es alta y parte por detrás del transporte terrestre y aéreo en materia de emi-

siones, por lo que al hilo del objetivo final de descarbonizar un 55% la industria en el próximo lustro, se buscan nuevos combustibles como el metanol. Fue el caso del gigante naviero Maersk, que sacó al mar el primer portacontenedores alimentado por este combustible el pasado septiembre.

El hidrógeno verde se mantiene, como el pasado año, como una alternativa potencial a la hora de generar energía en buques atracados en puerto o para completar cortas distancias. En ese sentido, once organizaciones internacionales se han aliado este 2024 para desarrollar componentes necesarios con el objetivo de usar amoniaco como combustible en buques. Es el proyecto 'Apolo', que se basa en el 'craqueo onboard' de amoniaco a través de un sistema reactor de membranas para obtener hidrógeno y separarlo del amoniaco. Sea como sea, el objetivo es el mismo: dar con una combinación de coste y reducción del impacto medioambiental

que sea eficiente para las navieras.

A este efecto, en Europa, la aplicación del nuevo Reglamento denominado 'FuelEU Maritime', adoptado por el Consejo este pasado verano, vela por "proporcionar seguridad jurídica a los operadores de buques y a los productores de combustible, y ayudará a dar comienzo a la producción a gran escala de combustibles marítimos sostenibles". Así lo afirmó la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, Raquel Sánchez, una vez aprobada la iniciativa, que forma parte del paquete de medidas "Objetivo 55" de la Unión Europea. La meta, aumentar la demanda y el uso sistemático de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de un transporte marítimo que, a nivel global, sigue siendo el farolillo rojo en materia de avance medioambiental. El acuerdo para la aceptación de este proyecto llegó bajo la presidencia española en el Consejo y conllevó su aplicación por parte de los estados miembro de la Unión Europea.

Mientras tanto, en Latinoamérica, la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) fijó en un informe sobre el panorama energético de la región que, para que los países de este continente logre la deseada neutralidad en 2025 "deben apostar de forma clara por el hidrógeno verde". Así lo recoge un documento público y que concluye que la fuentes que más crecerán en el próximo lustro son la solar, eólica, hidráulica, bioenergética y geotérmica, con incidencia también del hidrógeno verde. Y es que OLADE estimó que la demanda total de hidrógeno verde en 2050 en el escenario Net Zero alcanzaría los 118 Mtep (tonelada equivalente de petróleo) en el conjunto de Latinoamérica. El 33% lo utilizaría el sector del transporte (incluido el transporte marítimo y la aviación), el 25% se emplearía en generar electricidad y un 14% la industria. El 28% restante se exportaría a otras zonas del mundo, como la Unión Europea.

According to European Union data, maritime transport represents around 5% of greenhouse gas emissions of the continent, and the

body plans to reduce them by half in the next five years. Since coming into effect this January, the ETS now obligates shipping companies to modify routes, despite opposition from the sector

The maritime transport industry continues to advance in the areas of sustainability and decarbonisation. The pace of the exercises maintains the sector's need to find channels for decarbonisation and renewal of its fleets, as around 5% of greenhouse gas emissions at a global level (almost 14% in Europe) currently come from the maritime-port industry, according to data reported by the European Union in 2023.

The objective set by the European Commission establishes a 55% reduction of emissions by 2030, while the major measure keeping shipping companies and terminals in suspense is the Emissions Trading System (ETS) community regime, which establishes a payment model for CO2 emissions, and which is today causing the recalculation of routes to avoid certain ports. It must be noted that when this measure was created, its progressive implementation in January was also established. While in 2024, 40% of emissions will be paid for, in 2025 this will increase to 70%, reaching 100% in 2026.

This is the situation, but while the new tax is applied and the European Commission does not allow moratoriums, the sector is attempting to adapt to the new reality through the renewal of its fleets and the use of fuels which allow an energy transition as soon as possible. The carbon footprint of the maritime industry is large and more significant than that of land and air transport in terms of emissions, thus leading to the final objective of decarbonising the industry by 55% in the next five years, seeking new fuels such as methanol. This was the case of the shipping giant Maersk, which sent the first container ship using this fuel to sea last September.

Like last year, green hydrogen remains a potential alternative for generating energy on ships moored at port or for completing short distances. In this regard, eleven international organisations have partnered in 2024 to develop necessary

components with the aim of using ammonia as a fuel on ships. This is the "APOLO" project, based on "onboard ammonia cracking" through a membrane reactor system to obtain hydrogen and separate it from the ammonia. In any case, the objective is the same: to achieve a combination of costs and reduced environmental impact that is efficient for shipping companies.

To this effect, in Europe, the application of the new Regulation called "FuelEU Maritime", adopted by the Council last summer, aims "to provide legal security to ship operators and fuel producers, and will help initiate the large scale production of sustainable maritime fuels", as stated by the Spanish Minister for Transport, Mobility and Urban Agenda, Raquel Sánchez. Once the initiative is approved, it will form part of the "Fit for 55" package of measures of the European Union. The goal is to increase demand for and systematic use of renewable and low-carbon fuels and reduce greenhouse gas emissions of maritime transport, which at a global level continues to come last in environmental progress. The agreement for the acceptance of this project arrived under Spanish presidency of the Council and entailed its application by the European Union Member States.

Meanwhile, in Latin America, in a report on the energy panorama of the region, the Latin American Energy Organisation (OLADE) established that for the countries of this continent to achieve the desired neutrality in 2025, "they must clearly commit to green hydrogen". This is set out in a public document which concludes that the sources that will grow most in the next five years are solar, wind, hydraulic, bioenergy and geothermal energy, with green hydrogen also having an impact. OLADE estimated that the total demand for green hydrogen in 2050 in the Net Zero scenario would amount to 118 Mtoe (Million tonnes of oil equivalent) in Latin America as a whole. 33% would be used in the transport sector (including maritime transport and aviation), 25% would be used in generating electricity, and 14% by industry. The remaining 28% would be exported to other regions of the world, such as the European Union.



Los puertos españoles cierran 2023 con 543 millones de toneladas

Spanish ports close 2023 with 543 million tonnes

Los puertos de interés general movieron 543.307.746 toneladas en 2023, según el cierre provisional, lo que supone un 3,3% menos que en 2022 (561,7 millones). El año ha estado marcado por una desaceleración en los tráfic​os, por diversas tensiones internacionales, como la guerra de Rusia y Ucrania, a la que se sumó la situación de violencia en Oriente Medio, que especialmente en la última parte del año provocó afecciones en el comercio marítimo al verse afectado el paso del Mar Rojo, lo que está provocando cambios de rutas, retrasos y también subida de costes.

La mercancía general se contra-

jo el 2,9% respecto al año anterior hasta 262,6 millones de toneladas, por el descenso de la que se transporta en contenedor (-4,7%) -una contracción moderada tras las caídas más pronunciadas registradas en septiembre (-8,2%) u octubre (-7%)-, hasta llegar a 178,7 millones de toneladas. Sin embargo, el dato de diciembre de 2023 es superior al del mismo mes de 2022 (14,6 millones de toneladas frente a 14,2), siguiendo la tendencia iniciada en noviembre que refleja una ligera recuperación de la mercancía en esta presentación.

En TEUs, 2023 cierra con un descenso del 4,5%, hasta

16.379.280. Aunque en diciembre se movieron 1,34 millones TEUs, por encima del dato de diciembre de 2022 (1,29 millones), registrándose aumentos en ese mes tanto en tránsito, como entrada-salida nacional y entrada-salida exterior.

Por su parte, el volumen de mercancía general convencional aumentó el 1,2%, hasta 83,9 millones. El buen comportamiento de los vehículos que, como mercancía aumentaron el 19,6%, hasta los 3,8 millones, explica en gran parte ese incremento.

Los graneles sólidos registraron una caída el año pasado del 3,7%, hasta 90,4 millones de toneladas, pese al fuerte aumento en alguna mercancía, como los cereales (+33%). Respecto al tráfico de graneles líquidos, disminuyó el 3,7% hasta 175 millones de toneladas. El tráfico ro-ro creció el 1,3% hasta los 71,8 millones de toneladas.

El número de buques mercantes por los puertos españoles aumentó en 2023 el 4,5% con un total de 164.215 unidades, y el arqueo bruto creció un 6%.

Para 2024 las previsiones siguen augurando tensiones globales, por lo que es muy importante seguir trabajando juntos para afrontar los desafíos e impulsar el papel de los puertos españoles como motor de desarrollo económico, social y medioambiental.

Las mejores noticias llegan desde el tráfico de pasajeros, que confirma su fuerte ascenso en 2023. En total, 39,2 millones de personas pasaron por los puertos españoles, el 18,9% más que en 2022.

Como se preveía, el movimiento de cruceristas por los puertos españoles superó en 2023 el récord absoluto marcado en 2019 (10,6 millones), por encima ya de los 12 millones, lo que supone un 46,8% más respecto a 2022, confirmándose el liderazgo de Barcelona y Baleares en este sector, pero con aumentos en casi todos los puertos, destacando especialmente el fuerte impulso de Cádiz (+72,4%) y los puertos canarios.

According to provisional closing figures, Spanish ports of general interest moved 543,307,746 tonnes in 2023, which amounts 3.3% less than in 2022 (561.7 million). The year has been marked by a deceleration in traffic, owing to various international tensions, such as the war between Russia and Ukraine, as well as the situation of violence in the Middle East which, especially in the latter part of the year, had an impact on maritime trade when shipping in the Red Sea was affected, leading to changes in routes, delays and also an increase in costs.

General goods dropped by 2.9% compared to the previous year, to 262.6 million tonnes. This was due to the decrease in goods transported in containers (-4.7%), a moderate contraction after the steeper drops recorded in September (-8.2%) and October (-7%) and amounting to 178.7 million tonnes. However, the figure for December 2023 is higher than that of the same month in 2022 (14.6 million tonnes compared to 14.2) continuing the trend that began in November, which reflects a slight recovery of the goods under this heading.

In TEUs, 2023 closed with a decrease of 4.5%, to 16,379,280, although 1.34 million TEUs were moved in December, which is higher than the figure for December 2022 (1.29 million). Increases were recorded this month

in transit, as well as national entry-exit and international entry-exit.

The volume of conventional general cargo increased by 1.2%, to 83.9 million. The good behaviour of vehicles which, as goods, increased by 19.6%, to 3.8 million, goes a long way to explaining this increase.

Solid bulk recorded a drop last year of 3.7%, to 90.4 million tonnes, despite the strong increase of some goods, such as cereals (+33%). With regard to the transport of liquid bulk, this decreased by 3.7% to 175 million tonnes. Ro-ro traffic grew by 1.3% to 71.8 million tonnes.

The number of merchant vessels through Spanish ports increased in 2023 by 4.5% with a total of 164,215 units, and gross tonnage grew by 6%.

The forecasts for 2024 continue to predict global tensions, owing to which it is very important to continue to work together to face the challenges and support the role of the Spanish ports as drivers of economic, social and environmental development.

The best news arrives from passenger transport, which confirms its strong growth in 2023. In total, 39.2 million people passed through the Spanish ports, 18.9% more than in 2022.

As expected, the movement of cruise passengers through Spanish ports in 2023 exceeded the absolute record set in 2019 (10.6 million) at over 12 million, which represents 46.8% more compared to 2022. The leadership of Barcelona and the Balearic Islands in this sector is confirmed, but increases were recorded in almost all the ports, with the clear impetus of Cadiz (+72.4%) and the Canary Islands ports being particularly relevant.





El Port de Barcelona es el más diversificado del Mediterráneo, con terminales para todo tipo de mercancías.
The Port of Barcelona is the most diversified of the Mediterranean, with terminals for all kinds of goods.

El Port de Barcelona: el acceso más rápido y fiable a Europa y el Mediterráneo

The Port of Barcelona: the fastest and most reliable access to Europe and the Mediterranean

La oferta logística del Port de Barcelona, con nuevas conexiones con el sur de Francia, lo sitúa como el mejor hub logístico de distribución euromediterráneo.

The logistics services offered by the Port of Barcelona, with new connections to the south of France, position it as the best logistics hub for Euro-Mediterranean distribution.

El Port de Barcelona ofrece las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el comercio marítimo entre Latinoamérica y Europa y los países de la ribera mediterránea. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares conectan el Puerto de Barcelona con 850 puertos en todo el mundo, destacando, por su oferta y tiempo de tránsito, la conectividad para el transporte de contenedores con los principales mercados americanos y asiáticos.

Estos servicios interoceánicos se complementan en el Mediterráneo con los servicios diarios de short sea shipping con los países del norte de África y con una amplia oferta inter-

modal y unos servicios logísticos fiables y competitivos hacia el resto de la Península Ibérica y Europa que permiten, por ejemplo, hacer llegar de forma rápida y competitiva los contenedores con productos frescos a los principales mercados mayoristas de España, como Mercabarna, Mercazaragoza y Mercamadrid, y el mercado de Saint-Charles, en el sur de Francia.

La conectividad marítima, que permite explotar al máximo la privilegiada ubicación de Barcelona en el Mediterráneo occidental, se ha visto reforzada recientemente con una nueva conexión ferroviaria para el tráfico de contenedores con el sur de

Francia, concretamente con las ciudades de Toulouse y Lyon. Se trata de una conexión directa que supone un importante ahorro de emisiones así como de tiempo y de dinero para las empresas logísticas al evitar el cambio de locomotora en frontera o el transbordo de contenedores que hasta ahora se tenía que hacer al entrar en Francia. Todo ello consolida la posición del Port de Barcelona como centro neurálgico de un mercado de 400 millones de personas accesibles a menos de 48 horas de trayecto.

En conectividad marítima, el Port de Barcelona tiene una oferta competitiva con el Mercosur. El servicio de las navieras Hapag Lloyd, MSC y ZIM, con escala en los puertos de Itapoa, Navegantes, Paranagua, Pecem, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Suape y Montevideo, ofrece un transit time de 14 días para los tráficos de importación y 22 días para los de exportación. Estos pocos días de navegación sitúan a Barcelona

como un puerto muy competitivo, especialmente para los tráficos refrigerados, tanto de productos hortofrutícolas como agropecuarios producidos en Brasil, Uruguay y el resto de Sudamérica. A través de los puertos de Navegantes y Montevideo, estas navieras ofrecen conexión entre Barcelona y los principales puertos de Argentina, con unos tiempos de tránsito de 31 días para los tráficos de importación y de 35 días para los de exportación.

El Port de Barcelona, que cuenta con las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para contenedores refrigerados, es hoy el hub mejor posicionado en el Mediterráneo para la logística a temperatura controlada. Las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison, y APM Terminals Barcelona- han desarrollado en los últimos años importantes proyectos para ampliar el número de conexiones eléctricas destinadas a los reefer, superando actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que lo sitúa como el primer puerto de la región para este tipo de tráfico. Además, BEST está desarrollando un proyecto para incorporar nueva infraestructura para contenedores refrigerados, lo que conllevará que el Port de Barcelona pase a ofrecer 4.000 conexiones reefer en un plazo inferior a dos años.

Las dos grandes terminales de contenedores barcelonesas no solo han apostado por ofrecer los mejores servicios para el tráfico reefer sino que también han realizado mejoras constantes para adaptarse al mayor tamaño de los buques portacontenedores y garantizar que el paso de las mercancías se realiza de la forma más ágil, segura y eficiente posible.

Tanto Hutchison Ports BEST como APM Terminals Barcelona han puesto en servicio durante los últimos años nuevas grúas pórtico super post panamax, con una capacidad operativa de 24 posiciones de manga y 47 metros de altura bajo spreader, lo que les permite trabajar en buques de hasta 10 alturas sobre bodega. Las dimensiones de ambas terminales, con 1.500 metros de línea de muelle, alrededor de 100 hectáreas de superficie y unas infraestructuras en los lados marítimo y terrestre altamente eficientes, sumado a sus altos índices de productividad, les permi-

ten operar los mayores buques portacontenedores.

The Port of Barcelona offers the best infrastructures, services and connectivity for maritime trade between Latin America and Europe and the countries around the Mediterranean. At present, almost 100 regular lines connect the Port of Barcelona with 850 ports all around the world, with connectivity for container transport with the main American and Asian markets being especially relevant, thanks to the extensive offer and good transit times.

These interoceanic services are complemented in the Mediterranean by daily short sea shipping services with the countries of North Africa as well as extensive intermodal connections and reliable and competitive logistics services to the rest of the Iberian Peninsula and Europe which make it possible, for example, to carry containers with fresh produce quickly and competitively to the main wholesale markets of Spain, such as Mercabarna, Mercazaragoza and Mercamadrid, and the market of Saint-Charles, in the south of France.

Maritime connectivity, which allows maximum benefit to be obtained from Barcelona's privileged position in the western Mediterranean, has recently been reinforced by a new rail connection for container traffic with the south of France, specifically with the cities of Toulouse and Lyon. This is a direct connection that represents a considerable reduction in emissions as well as in time and money for logistics companies by removing the need to change locomotive or transfer containers at the border which had previously been necessary when entering France. All of this consolidates the position of the Port of Barcelona as the nerve centre of a market of 400 million people, accessible with a journey time of less than 48 hours.

In sea freight connectivity, the Port of Barcelona has a competitive offer with Mercosur. The service provided by the shipping companies Hapag Lloyd, MSC and ZIM, with ports of call at Itapoa, Navegantes, Paranagua, Pecem, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Suape and Montevideo, offers a

transit time of 14 days for import traffic and 22 days for export. Those few days of sailing position Barcelona as a very competitive port, especially for refrigerated cargoes, both for fruit and vegetables and for agricultural products and meat produced in Brazil, Uruguay and the rest of South America. Via the ports of Navegantes and Montevideo, these shipping companies offer a connection between Barcelona and the main ports of Argentina, with transit times of 31 days for import cargoes and 35 days for exports.

The Port of Barcelona, which has the best infrastructures, services and connectivity for reefer containers, is today the best-placed hub in the Mediterranean for temperature-controlled logistics. The container terminals - BEST, belonging to the Hutchison Group, and APM Terminals Barcelona - have in recent years completed important projects to expand the number of electrical connections for reefers, currently exceeding 3,500 permanent reefer connections, making it the first port of the region for this type of traffic. Furthermore, BEST is developing a project to incorporate new infrastructure for refrigerated containers, which will result in the Port of Barcelona offering 4,000 reefer connections in under two years.

The two large container terminals of Barcelona have not only set out to offer the best services for reefer traffic but have also made constant improvements to adapt to the larger size of container vessels and guarantee that goods are handled as agilely, safely and efficiently as possible.

In recent years, both Hutchison Ports BEST and APM Terminals Barcelona have commissioned super post panamax gantry cranes, with an operating capacity of 24 rows across the beam and a height of 47 metres under spreader, which enables them to work in vessels where containers are piled up to 10 high. The dimensions of both terminals, with 1,500 metres of berthing line, a yard of some 100 hectares and highly efficient sea and land side infrastructures, together with high productivity indices, enable them to operate with the largest container vessels.

ITF propone que se intensifiquen las medidas para alcanzar los objetivos de descarbonización en 2050

ITF proposes the intensification of measures to achieve decarbonisation objectives by 2050



Ya Se ha publicado en español el último informe de Perspectivas del Transporte 2023 del International Transport Forum (ITF) para fomentar el uso del español a nivel global y contribuir a promover la divulgación del documento en los países de habla hispana. Se trata de la publicación más importante del organismo integrado en la OCDE, permitiendo que esté disponible en español por primera vez en la historia, gracias al Ministerio de Transportes y Movilidad de España.

“Me siento especialmente orgulloso de esta traducción. Con ella, hacemos realidad uno de los objetivos de este Gobierno y del resto de países de habla hispana: poner en el lugar que se merece al idioma español, un idioma de referencia en las relaciones internacionales, con cerca de 500 millones de hispanohablantes en todo el mundo”, ha asegurado el ministro. En este sentido, Oscar Puente ha destacado la importancia de divulgar el informe en español para contribuir a facilitar que

todos los profesionales de España y Latinoamérica puedan seguir de cerca las últimas tendencias del transporte, algo que contribuirá a desarrollar una transición justa y equilibrada hacia un transporte sin emisiones y sostenible.

Además, con esta iniciativa, el Ministerio contribuye a reforzar la posición destacada de España en el organismo y promueve la incorporación de más países de habla hispana. Actualmente, forman parte del organismo, que cuenta con 66 países miembros, Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, España y México.

El informe

El informe Perspectivas del Transporte del ITF se publica cada dos años y ofrece una visión general de las tendencias actuales y las perspectivas a corto plazo para el sector del transporte mundial. También presenta proyecciones a largo plazo de la demanda de transporte hasta 2050 para el transporte de mercancías (marítimo, aéreo y de superficie) y de pasajeros (automóvil, ferrocarril y avión), así como las emisiones de CO₂ relacionadas, en diferentes escenarios políticos.

En concreto, esta edición se centra en cómo el sector del transporte puede cumplir con la ambición de reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en línea con el Acuerdo de París de aquí a 2050, dibujando dos escenarios de políticas: un escenario de Ambición Actual y un escenario de Alta Ambición.

Según las conclusiones del informe, todas las medidas de descarbonización del transporte en vigor y los compromisos asumidos por los países reducirán las emisiones mundia-

les de CO₂ relacionadas con el transporte sólo un 3% de hoy a 2050. Esto significaría que el sector del transporte no alcanzaría por un amplio margen la reducción necesaria para lograr las metas de lucha contra el cambio climático. Sin embargo, si se intensifican y aceleran esas medidas, el sector aún puede reducir sus emisiones de CO₂ en aproximadamente un 80% en los próximos 25 años (en comparación con 2019). Una transición tan acelerada hacia un transporte con bajas o nulas emisiones de carbono requiere una inversión significativa. Sin embargo, según las proyecciones del ITF, para proporcionar la infraestructura para el escenario de Alta Ambición del informe se necesitaría un 5% menos de inversión que con la senda de políticas actuales.

Es decir, acelerar la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte puede contribuir a rebajar las necesidades de inversión en infraestructuras. El informe hace varias recomendaciones a los responsables políticos para impulsar la transición hacia una movilidad descarbonizada a través de estrategias globales para la movilidad y las infraestructuras; acelerar la transición hacia flotas de vehículos limpios; políticas de promoción de cambios hacia transporte más sostenible; y la reforma de la fiscalidad de los vehículos.

The latest Transport Outlook 2023 report by the International Transport Forum (ITF) has now been published in Spanish, to promote the use of Spanish at a global level and contribute to promoting the dissemination of the document in Spanish speaking countries. It is the most important publication of the body

integrated in the OECD, and is now available in Spanish for the first time in history thanks to the Spanish Ministry of Transport and Mobility.

"I feel particularly proud of this translation. With it, we make one of the objectives of this Government and other Spanish speaking countries a reality: giving the Spanish language the place it deserves, as a language of reference in international relations, with around 500 million Spanish speakers worldwide," the Minister stated. In this regard, Óscar Puente has highlighted the importance of disseminating the report in Spanish to contribute to facilitating all Spanish and Latin American professionals in being able to follow the latest trends in transport, which will contribute to developing a fair and balanced transition toward sustainable, emissions-free transport.

Furthermore, with this initiative, the Ministry contributes to consolidating the prominent position of Spain in the organisation and promotes the incorporation of more Spanish speaking countries. Currently, Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Spain and Mexico form part of the organi-

sation, which has 66 member countries.

The report

The Transport Outlook report by the ITF is published every two years and offers a general overview of the current trends and short-term prospects for the global transport sector. It also presents long-term projections of demand of transport until 2050 for freight transport (maritime, air and land) and passenger transport (automobile, rail and aeroplane), as well as the related CO2 emissions in different political scenarios.

Specifically, this edition is focused on how the transport sector can achieve the ambition of reducing carbon dioxide (CO2) emissions in line with the Paris Agreement by 2050, outlining two political scenarios: a Current Ambition scenario and a High Ambition scenario.

According to the conclusions of the report, all transport decarbonisation measures in place and the commitments taken on by countries will reduce global CO2 emissions related with transport by only 3% between today and 2050. This would mean

that by a large margin, the transport sector would not achieve the necessary reduction to achieve targets for fighting climate change. However, if these measures are intensified and accelerated, the sector may still reduce CO2 emissions by approximately 80% in the next 25 years (in comparison with 2019). Such a transition toward low or zero emission transport requires a significant investment. However, according to ITF projections, to provide the infrastructure for the High Ambition scenario of the report, 5% less investment would be required than with current policies.

That is, accelerating the reduction of CO2 emissions of transport may contribute to reducing the need for investment in infrastructure. The report makes various recommendations to political leaders to drive the transition toward decarbonised mobility through global mobility and infrastructure strategies; accelerating the transition toward fleets of clean vehicles; policies for promoting changes toward more sustainable transport; and the reform of vehicle taxation.

¡Nos vemos en Intermodal Sao Paulo!!

RAVELLO

THE SIMPLEST WAY



Transitarios – Representantes Aduaneros
Representante Fiscal



www.ravello.es · E-mail: comercial@ravello.es

CENTRAL: C/ Dr. J.J. Dómine, 6 / 3 / 13 46011 Valencia Tel.: +34 963 679 700	CASTELLÓN: Pº Buenavista, 31 / entlo 12100 Grao Castellón Tel.: +34 964 063 700	SAGUNTO: C/ Forjas, 1 / 3º D - Pol. Ind. Inguinsa 46520 Puerto de Sagunto Tel.: +34 962 679 740
--	---	---



Intersagunto: referente de calidad y sostenibilidad en el Mediterráneo

*Intersagunto: a reference for quality
and sustainability in the Mediterranean*

Intersagunto, la terminal del Grupo Alonso ubicada en el puerto de Sagunto, consolida día a día una oferta de calidad marcada por el compromiso con la sostenibilidad y la eficacia. Ubicadas en una zona estratégica, las instalaciones tienen capacidad para manipular 190.000 TEU al año y cuentan con conexiones reefer y un área exclusiva dedicada a la reparación o mantenimiento de contenedores.

El área total de la terminal tiene 106.677 metros cuadrados y una zona de maniobra de 19.100 metros cuadrados. La línea de atraque es de 643 metros a un calado máximo de 14,5 metros y dispone de un atraque ro-ro y 180 conexiones reefer lo que le permite atender la demanda de mercancía refrigerada y perecederos.

Desde sus inicios esta terminal de Grupo Alonso es todo un referen-

Grúas STS Post Panamax

100.000 m² de superficie



Línea de atraque: 740 metros de muelle



14.5 metros de calado

2 grúas móviles con capacidad para 120 tn

Atraque ro-ro



Muelle Norte - 2
46520 Puerto de Sagunto,
Valencia - Spain
Tel.: +34 962 699 060
Fax: +34 962 672 141
E-mail: info@saguntoti.com

ist
Intersagunto Terminales



te en cuanto a la implementación y puesta en marcha de sistemas de gestión de calidad. Además de la mencionada ISO 45001 sobre seguridad y salud en el trabajo, IST cuenta con la norma ISO 9001 sobre sistemas de gestión de calidad y la ISO 14001 de gestión ambiental. Además IST acredita la certificación de Operador Económico Autorizado (OEA) en su modalidad completa, el convenio de buenas prácticas ambientales con la Autoridad Portuaria de Valencia, el referencial de calidad de servicio del organismo Puertos del Estado.

Sostenibilidad

Además IST cuenta con la certificación, por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, de la reducción del 8% de la media de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero en el trienio 2019-2021 respecto del trienio 2018-2020. Este logro evidencia el compromiso de la terminal portuaria con la sostenibilidad del transporte de mercancías, habiéndose potenciado el uso de equipamiento de terminal eléctrico con tecnologías más eficientes.

Grupo Alonso es un holding internacional con actividades distribui-

das en tres grandes áreas de negocio: logística, energía e infraestructuras y ocio-servicios. El grupo empresarial está formado por más de 135 compañías con presencia en cinco continentes.

Intersagunto, the Alonso Group terminal located in the Port of Sagunto, each day consolidates a quality service distinguished by commitment to sustainability and efficiency. Located in a strategic area, the installations have the capacity to move 190,000 TEU per year and have reefer connections and an exclusive area dedicated to container repair and maintenance.

The total area of the terminal is 106,677 square metres, with a manoeuvring area of 19,100 square metres. The berthing line is 643 metres with a maximum draught of 14.5 metres, and has Ro-Ro mooring and 180 reefer connections, which allows the demand for refrigerated and perishable goods to be met.

Since it began, this Alonso Group terminal has been a reference in the implementation and launch of quality management systems. In addition to the aforementioned ISO 45001 certification on occupational health

and safety, IST has the ISO 9001 certification on quality management systems and the ISO 14001 certification on environmental management. Additionally, IST is certified as an Authorised Economic Operator (AEO) in its full form, the agreement on good environmental practices with the Port Authority of Valencia, the benchmark for service quality of the Spanish National Ports Authority.

Sustainability

Furthermore, IST is certified by the Ministry of Ecological Transition and Demographic Challenge as having reduced the average intensity of greenhouse gas emissions by 8% in the three years from 2019 to 2021, compared with 2018 to 2020. This achievement demonstrates the commitment of the port terminal to sustainability of freight transport, having promoted the use of electric terminal equipment with more efficient technologies.

Alonso Group is an international holding company with activities divided between three main business areas: logistics, energy and infrastructures, and leisure services. The business group is made up of over 135 companies, present on five continents.

Una delegación de líderes portuarios latinoamericanos visitará los puertos españoles

A delegation from leading Latin American ports will visit Spanish ports

Con el fin de reforzar los lazos entre las comunidades portuarias de ambas regiones y fomentar la innovación, la sostenibilidad y la colaboración intercontinental en el sector marítimo- portuario, se realizará en el mes de mayo una “Misión de Líderes Portuarios Latinoamericanos a España”.

La iniciativa, coordinada por Maritime Policy Bureau y PR PORTS, cuenta con el apoyo de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA (CIP/OEA) y ha sido diseñada para que los actores claves del sector puedan generar conexiones valiosas y aprovechar las oportunidades de colaboración exclusivas que les ofrece una actividad personalizada, teniendo en cuenta que los retos actuales a los que se enfrenta la industria marítimo y portuaria demandan una estrecha colaboración entre diferentes regiones y entidades.

El cronograma se divide en dos rutas especializadas, para abordar las diversas necesidades y las especificidades que tienen cada una de las regiones portuarias que se visitarán:

Ruta Mediterránea: “Innovación y Sostenibilidad en la Gestión Portuaria”, del 13 al 16 de mayo de 2024

Esta ruta abordará las últimas tendencias y mejores prácticas en tecnología, medio ambiente y responsabilidad social, y hará epicentro en Madrid, Valencia y Barcelona, en donde la delegación será recibida por las autoridades de Puertos del Estado y de los puertos de las ciudades mencionadas, participarán de sesiones de networking con referentes de la industria, y recorrerán las instalaciones portuarias y centros experimentales de desarrollo.

Ruta del Sur: “Liderazgo Estratégico en Operaciones

Portuarias”, del 21 al 24 de mayo de 2024

Orientada al desarrollo de habilidades estratégicas para liderar operaciones eficientes, gestionar crisis y anticipar los cambios del entorno portuario, tendrá como eje las ciudades de Sevilla, Cádiz y Algeciras, para conocer la particularidad de cada uno de esos puertos fluviales y marítimos, mantener reuniones con sus autoridades, visitar sus instalaciones y aprender de sus casos de éxito.

La actividad está dirigida a gerentes y directivos de terminales y empresas del sector, funcionarios y autoridades portuarias latinoamericanas, con el fin de generar un intercambio de ideas y experiencias, permitiendo a los participantes conocer las mejores prácticas internacionales para aplicarlas de manera efectiva en Latinoamérica, fortaleciendo así la posición de la región en el ámbito global y contribuyendo al desarrollo sostenible.

With the aim of consolidating links between the port communities of both regions and promoting innovation, sustainability and intercontinental collaboration in the maritime-port sector, a “Mission of Leading Latin American Ports to Spain” will be carried out in May.

The initiative, coordinated by the Maritime Policy Bureau and PR PORTS, has the support of the Inter-American Committee on Ports of the OAS (CIP/OAS) and has been designed so that the key players in the sector can generate valuable connections and take advantage of exclusive opportunities for collaboration, offering them a personalised activity, taking into account that the current challenges facing the maritime and port industry require close collaboration between different

regions and entities.

The schedule is divided into two specialised routes, to address the various needs and specificities of each one of the port regions that will be visited:

Mediterranean Route: “Innovation and Sustainability in Port Management”, from the 13th to 16th of May 2024

This route will address the latest trends and best practices in technology, the environment and social responsibility, and will have its epicentre in Madrid, Valencia and Barcelona, where the delegation will be received by the Spanish National Ports Authority and the port authorities of the aforementioned cities, and will participate in networking sessions with industry leaders, and visit the port installations and experimental centres for development.

South Route: “Strategic Leadership in Port Operations”, from the 21st to 24th of May 2024

Aimed at developing strategic skills for leading efficient operations, managing crises and anticipating changes in the port environment, it will focus on the cities of Sevilla, Cádiz and Algeciras, to discover the characteristics of each one of these inland and maritime ports, hold meetings with their authorities, visit their installations and learn their success stories.

The activity is aimed at managers and directors of terminals and companies of the sector, civil servants and Latin American port authorities, in order to generate an exchange of ideas and experiences, allowing participants to learn international best practices for effective application in Latin America, thereby strengthening the position of the region at a global level and contributing to sustainable development.



Valenciaport registra un crecimiento del 11% en contenedores en enero

Valenciaport records an 11% increase in containers in January

El tráfico total del primer mes del año ha crecido un 5,11% respecto al mismo mes del año anterior, con un acumulado de 6.063.224 toneladas

The total traffic of the first month of the year has increased by 5.11% compared with the same month of the previous year, with a total of 6,063,224 tonnes

Los datos del Boletín Estadístico de la Autoridad Portuaria de València (APV) correspondientes a enero reflejan que el volumen de toneladas que han entrado y salido de las terminales valencianas ha crecido un 5,11% respecto al mismo mes de 2023 superando los seis millones (6.063.224 toneladas en total). Los contenedores siguen la misma línea ascendente y el volumen de TEU's que han entrado y salido de las terminales valencianas ha crecido un +10,93% (un total de 388.366 contenedores) aumentando los tráficos tanto de los llenos como de los vacíos.

Así lo detalla el Boletín Estadístico de la Autoridad Portuaria de València (APV) del mes de enero donde se observa que el primer mes de año las dársenas valencianas han gestionado más tráficos corres-

pondientes al sector siderometalúrgico (+3,80%) y al de abonos (+20,72). Por su parte, el boletín refleja un descenso del sector energético (-40,48%) mientras que el resto de los sectores se mantienen en cifras muy similares a las de enero de 2023.

Estos datos se desgranán en aumentos de los tráficos de contenedores llenos del +9,15% y también vacíos del +16,81. La gestión de TEU's de tránsito ha crecido un +24,63%. Respecto al transporte en ferrocarril, crece un +0,74% el número de contenedores transportados por tren en enero (respecto al mismo mes del ejercicio anterior) y, si se tienen en cuenta el total de mercancías que han entrado y salido de las dársenas valencianas, el porcentaje que se ha movido a través de vías férreas se sitúa en un

8,47%.

El Boletín también refleja que el tráfico ro-ro (servicios marítimos de carga rodada) se mantiene estable con un crecimiento del +0,8%. Mientras que los pasajeros aumentan un 40,01% sumando 72.971 personas que han entrado y salido de València en línea regular con las Islas Baleares y Argelia o en cruce-ro.

Los tráficos con el área de Lejano Oriente vuelven a crecer y el número de TEU's gestionados durante el último mes ha alcanzado la cifra de 63.038 (+37,39% respecto a enero de 2023).

China

China continúa siendo el principal socio comercial de Valenciaport con la gestión de 48.936 contenedores, seguido por Estados Unidos con 23.646; si bien, los países que más han crecido en sus tráficos con València han sido Arabia Saudí (+123,71%), Egipto (+122,71%) y Bélgica (+109,95%), debido al incremento en los muelles valencianos del tráfico de trasbordo con origen principalmente en Asia y destino en otros puertos del Mediterráneo.

Centrándonos en los tráficos por países en volumen de toneladas, China (574.444 toneladas) supera a Italia (533.982), país que pasa a ser segundo socio comercial de Valenciaport. Este cambio de tendencia se debe al aumento del 240,82% de los contenedores en tránsito provenientes del país asiático.

The data from the Statistical Bulletin of the Port Authority of Valencia (APV) corresponding to January reflects that the volume in tonnes that entered and left Valencian terminals increased by 5.11% compared with the same month of 2023, exceeding six million (6,063,224 tonnes in total). Containers follow the same ascending line, and the volume of TEUs that entered and left Valencian terminals increased by 10.93% (a total of 388,366 containers), increasing traffic of both full and empty containers.

This is detailed in the Statistical Bulletin of the Port Authority of Valencia (APV) for the month of January, where it is observed that in

the first month of the year, Valencian docks have managed most traffic corresponding to the iron and steel (+3.80%) and fertiliser sectors (+20.72). In turn, the Bulletin reflects a reduction in the energy sector (-40.48%) while other sectors maintain figures very similar to those of January 2023.

This data demonstrates increases of 9.15% in traffic of full containers, and of 16.81% of empty containers. The management of transit TEUs has increased by 24.63%. With regard to rail transport, the number of containers transported by train in January increased by 0.74% (compared with the same month of the previous year), and taking into account the total goods entering and leaving Valencian docks, the percentage transported by railways amounted to 8.47%.

The Bulletin also reflects that Ro-Ro traffic (maritime services for roll-on/roll-off cargo) remains stable with a growth of 0.8%. Meanwhile, passengers have increased by 40.01%, amounting to 72,971 people entering and leaving Valencia on regular lines with the Balearic

Islands and Algeria or on cruises.

Traffic with the Far East region has increased again, and the number of TEUs managed during the last month amounted to the 63,038 (+37.39% compared with January 2023).

China

China continues to be the main commercial partner of Valenciaport, with management of 48,936 containers, followed by the United States with 23,646. However, the countries that have increased their traffic with Valencia the most have been Saudi Arabia (+123.71%), Egypt (+122.71%) and Belgium (+109.95%), due to the increase in transshipment traffic at Valencian docks, mainly from Asia and destined for other Mediterranean ports.

Focusing on traffic by country in volume in tonnes, China (574,444 tonnes) surpasses Italy (533,982), the country which has become the second commercial partner of Valenciaport. This change of trend is due to the 240.82% increase in containers in transit from the Asian country.

Interglobo
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

VALENCIA

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
A human technology world in forwarding

Interglobo Forwarders Spain - Av. del Puerto, 302 - Of. 3.3 - 46024 Valencia - España - Teléfono + 34 960 660 268 - Mail interglobospain@interglobo.com
www.interglobo.com



Jonas Mendes

Empieza la 4^a edición del Máster en Logística y Gestión Portuaria en Brasil

The 4th edition of the Master's in Logistics and Port Management begins in Brazil

Foro Internacional ha hablado con Jonas Mendes, consultor senior en Innovación y Estrategia Portuaria de la Fundación Valenciaport, sobre el máster de la Fundación en Brasil

Foro Internacional has spoken with Jonas Mendes, senior consultant in Innovation and Port Strategy of Fundación Valenciaport, about the Foundation's Master's Degree in Brazil

¿Que un Máster llegue a su 4^a edición dice mucho de su éxito, pero ¿cuáles son las claves para este éxito en Brasil?

El máster evoluciona, se adapta al contexto local y se actualiza para

cada edición, como exige el mercado y nuestros clientes, revisando sus contenidos, profesorado y metodologías. La clave del éxito está en conocer los retos del sector y saber mostrar las tendencias, anti-

ciparse y preparar a los alumnos (gran parte de ellos ejecutivos de puertos y terminales brasileñas) para los retos actuales y futuros. El carácter internacional del programa es sin duda un elemento diferenciador de este programa.

Hemos incorporado temas como la transformación digital, transición energética, intermodalidad, innovación abierta, además de las materias tradicionales de comercio internacional, tanto desde su plano operativo, y técnico como organizacional, todo ello aderezado con contenidos vinculados al crecimiento

personal y profesional de los alumnos a través de clases de liderazgo, comunicación, sesiones de equipo, visitas técnicas a distintos puertos, incluyendo en la última edición, además de Valencia, los puertos de Santos, Navegantes y Salvador.

¿Qué impacto ha tenido este programa en el sector portuario brasileño?

Hemos formado a más de 100 profesionales del sector logístico portuario brasileño en las últimas ediciones del Máster, incluyendo a 18 funcionarios del Ministerio de Puertos y Aeropuertos y la ANTAQ (agencia reguladora del sector). Nuestros alumnos ocupan puestos de liderazgo en terminales, empresas del sector, organismos públicos y autoridades portuarias. Desde ahí nos comentan que muchas iniciativas y acciones que se han puesto en marcha han sido inspiradas por las buenas prácticas y herramientas de gestión portuaria que les hemos presentado en el programa o fomentadas por el rico debate que se genera entre los participantes y profesores expertos. Creemos que

este es el grande impacto del programa, poder contribuir a la mejora de la eficiencia del sector en sus más variados ámbitos.

Una de las claves de este Máster es su capacidad de presentar y trabajar con los alumnos conceptos muy innovadores, ¿cuéntanos algunos ejemplos?

Nuestro sector logístico-portuario es dinámico y desempeña un papel fundamental en la economía. En Brasil igual, es un sector crucial en la cadena de suministro de la economía brasileña y global, por lo que requiere de un alto grado de especialización. Por eso es importante elegir bien, y elegir un programa que esté dirigido por una entidad cercana al sector, al puerto y a sus empresas, que sepa de él y de sus necesidades. En este sentido estamos muy bien asesorados, dado que la Fundación Valenciaport es el mayor centro de investigación y formación del Sistema Portuario Español, tiene una historia de proyectos en más de 60 países, una trayectoria de más de 30 años en formación, y un claustro de expertos

líderes en sus temáticas. Nuestro máster se apoya totalmente en esta estructura y su conocimiento. Somos un hub de innovación en que anualmente decenas de proyectos son desarrollados, todo ello nos atribuye un ADN portuario que nos permite identificar tendencias, crearlas y mantener vivo y actualizado el programa master.

Estamos a la vanguardia de la formación vinculada a la actividad portuaria, y de los retos de la industria 4.0: transformación ecológica, transformación digital, innovación abierta, intermodalidad, sostenibilidad y desarrollo del talento, son pilares básicos de nuestro sector incluidos en el programa.

La rápida evolución tecnológica y la transformación digital por ejemplo han impactado significativamente en el sector portuario, y es importante que los contenidos del programa se mantengan actualizados para reflejar estos cambios y ofrecer a los estudiantes una experiencia de aprendizaje relevante. Contenidos como el Internet de las cosas, la Inteligencia Artificial, el Cloud Computing, blockchain, gemelos

Innovación y Formación
en Puertos, Transporte y Logística

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Seguridad y Protección, Transformación Digital, Transición Energética y Sostenibilidad, Puerto-Ciudad, Logística Portuaria, Inteligencia de Mercado

Promoción y Financiación de Proyectos **iMARP**ORT, Innovación Abierta **opentop** Valenciaport Innovation HUB, Formación especializada

www.fundacion.valenciaport.com

digitales o el Machine Learning, entre otras tecnologías impactan directamente en la eficiencia, seguridad y toma de decisiones, por ello desde el máster se promueven e impulsan iniciativas que ayuden a acelerar el proceso de la transformación digital.

La gestión portuaria sostenible implica implementar medidas para reducir la huella de carbono, optimizar el consumo de energía, mejorar la gestión de residuos y proteger la biodiversidad marina. El puerto de Valencia, con su plan "Cero emisiones 2030", demuestra su compromiso con la sostenibilidad y la reducción de impactos ambientales. Es importante que el programa máster esté actualizado en relación con estas iniciativas y estrategias sostenibles para preparar a los estudiantes y profesionales del sector a enfrentar los retos actuales y futuros, por que las empresas en las que van a trabajar o están trabajando se lo van a exigir.

La llegada de buques cada vez más grandes a nuestros puertos, como por ejemplo el OOCL Spain con una capacidad de 24,000 TEUs, que atracó el pasado mes de mayo en el Puerto de Valencia, requieren una especialización y conocimiento de las implicaciones en gestión comparable al calado que necesita.

Contenidos de tipología de buques, tipologías de cargas, tipos de contenedores, tráficos de línea regular, de fletamentos, derecho marítimo, accidentes marítimos, reclamaciones, manejo de la documentación marítima, como el Bill of lading, la gestión de procesos a través del portal Port Community System <https://www.valenciaportpcs.com/> de toda la documentación de la operativa...en fin, son conocimientos que el sector espera que nuestros alumnos conozcan, manejen y se desenvuelvan con autonomía.

Estos son solo algunos ejemplos de cómo la gestión portuaria ha evolucionado a lo largo de las ediciones de este Máster y como se han organizado materias, asignaturas y temas que forman la malla curricular del mismo.

¿Qué valor diferencial aporta este máster a los ejecutivos participantes?

La visión de un puerto líder, el de Valencia, que vio la necesidad de crear un programa de posgrado hace ya 31 años, para preparar a la comunidad portuaria frente a los retos del sector y servir como canteira para los jóvenes talentos que quieran iniciar en el sector su carrera profesional.

Los mejores socios de viaje, para el desarrollo de este Máster quienes mantienen actualizado el programa

Con el impulso innovador y de especialización de quien lo dirige, la Fundación Valenciaport

Con el mejor aval universitario, la Universidad Politécnica de Valencia

La UPV es la primera universidad española de carácter tecnológico que figura entre las mejores del mundo, según el Academic Ranking of World Universities (ARWU), conocido como el ranking de Shanghái.

También se encuentra entre las 150 primeras universidades con menos de 50 años de vida, según la publicación americana Times Higher Education (THE 150 Under 50).

Un enfoque especializado: proporcionando un conocimiento profundo y especializado en la industria portuaria y la interconexión de diferentes modos de transporte.

Un programa actualizado y adaptado: en un sector dinámico y en constante evolución

Un enfoque práctico y experiencia real: visitas a instalaciones portuarias, pasantías en empresas del sector y proyectos reales. Esto permite a los estudiantes aplicar los conocimientos teóricos en situaciones prácticas y adquirir experiencia relevante para su futura carrera profesional

Otro carácter que nos diferencia es el trato cercano y personalizado, con alumnos, profesores, y empresas colaboradoras.

Nuestro enfoque integral y el compromiso de acompañar a los alumnos a lo largo de todo el proceso, demuestra nuestro sólido compromiso con su éxito y desarrollo profesional.

ISO de Calidad 9001:2015 de gestión de la formación

¿Cuáles son las características del Máster?

El Máster es un título de posgrado español, avalado por la Universitat Politècnica de València, y está dirigido por la Fundación Valenciaport. Es un programa impartido en modalidad mixta: parte presencial en los puertos brasileños y parte online. Además, incluye un viaje internacional a Valencia durante el programa.

Se dirige a: Personal directivo y cuadros de mando de empresas públicas o privadas vinculadas a los sectores: portuario, transporte marítimo, terrestre, aéreo, logística o comercio exterior.

Los objetivos del Máster son:

Conocer los principios básicos de planificación, organización y dirección empresarial en los ámbitos del comercio, los transportes, la logística y los puertos.

Aprender el papel que desempeñan los puertos dentro del ciclo logístico del transporte, y conocer a fondo sus peculiaridades organizativas, de planificación, económicas, comerciales y de explotación.

Conocer los principales aspectos relacionados con el transporte de mercancías por vía marítima, terrestre y aérea desde distintos puntos de vista: técnico, operativo, comercial, jurídico, económico y político.

Capacitar para actuar profesionalmente en el sector logístico-portuario con formación en gestión empresarial y portuaria, derecho marítimo e internacional, economía y organización de recursos.

Capacitar para la adaptación a los nuevos escenarios económicos, complejos y cambiantes, así como a las demandas empresariales y profesionales del sector del comercio, el transporte, la logística y los puertos.

Jonas Mendes Constante, es doctor en administración de empresas, Máster en estrategia empresarial, Máster en Logística y Gestión portuaria, administrador e informático. Coordinador del Máster de la Fundación Valenciaport en Brasil, donde también imparte clases de transformación digital e innovación en puertos.

A Master's reaching its 4th edition says a lot about its success, but what are the keys to this success in Brazil?

The Master's evolves, adapts to the local context and is updated for each edition, as required by the market and our clients, reviewing its content, teaching staff and methodologies. The key to success is in understanding the challenges of the sector and knowing how to show trends, think ahead and prepare students (many of them executives of Brazilian ports and terminals) for current and future challenges. The international character of the programme is certainly a differentiating element.

We have incorporated topics such as digital transformation, energy transition, intermodality and open innovation, as well as the traditional subjects of international trade, at an operational, technical and organisational level. All of this is combined with content linked with the personal and professional growth of students through classes on leadership, communication, team sessions, and technical visits to different ports; the latest edition, in addition to Valencia, includes the ports of Santos, Navegantes and Salvador.

What impact has this programme had on the Brazilian port sector?

We have trained over 100 professionals of the Brazilian port logistics sector in the last editions of the Master's, including 18 civil servants of the Ministry of Ports and Airports and ANTAQ (the regulatory agency of the sector). Our students hold leadership posts at terminals, in companies of the sector, public bodies and port authorities. From there, they tell us that many initiatives and actions that have been implemented have been inspired by the good practices and port management tools that we have presented in the programme, or developed by the rich debate generated between participants and expert teachers. We believe that this is the major impact of the programme; being able to contribute to improving the efficiency of the sector in diverse fields.

One of the keys of this Master's is its capacity for presenting very innovative concepts and working on them with students. Can you give us some examples?

Our port logistics sector is dynamic and plays a crucial role in the economy. In Brazil it is also a crucial sector in the supply chain of both the country's and the global economy, therefore requiring a high level of specialisation. It is therefore important to make the right choice and choose a programme led by an entity close to the sector, ports and their companies, that understands them and their needs. In this regard, we are very well advised, as Fundación Valenciaport is the largest research and training centre of the Spanish Port System, has a history of projects in over 60 countries, over 30 years of experience in training, and a faculty of leading experts in their fields. Our Master's is fully based on this structure and their knowledge. We are an innovation hub which develops dozens of projects each year, and all of this gives us a port DNA that allows us to identify trends, create them and keep the Master's programme alive and up to date.

We are at the cutting edge of training related with port activity, and the challenges of industry 4.0:

Ship Agents

simón montolío & Cía

Avda. Ojos Negros 81-3-9/10 Edificio la Dársena
46520 Puerto de Sagunto, Valencia. España.

Tel.+34 96 267 99 11
ops@montolio.agency

www.montolio.agency

ecological transformation, digital transformation, open innovation, intermodality, sustainability and development of talent; these are the key pillars of our sector included in the programme.

Rapid technological evolution and digital transformation, for example, have had a significant impact on the port sector, and it is important for the content of the programme to remain up to date to reflect these changes and offer students a relevant learning experience. Content such as the Internet of Things, Artificial Intelligence, Cloud Computing, blockchain, digital twins and Machine Learning, among other technologies, have a direct impact on efficiency, security and decision making, therefore the Master's promotes and furthers initiatives that help to accelerate the digital transformation process.

Sustainable port management involves implementing measures to reduce the carbon footprint, optimise energy consumption, improve waste management and protect marine biodiversity. The Port of Valencia, with its "2030 Zero Emissions" plan, shows its commitment to sustainability and the reduction of environmental impact. It is important for the Master's programme to be up to date with regard to these sustainability initiatives and strategies to prepare students and professionals of the sector to face current and future challenges, which will be required by the companies where they work now or in the future.

The arrival of increasingly large ships in our ports, for example the OOCL Spain with a capacity of 24,000 TEU, which docked last May at the Port of Valencia, require specialisation and knowledge of management implications of the necessary draught.

Content on types of ships, types of cargo, types of containers, regular line traffic, charters, maritime law, maritime accidents, claims, management of maritime documentation such as the Bill of Lading, management of processes through the Port Community System portal <https://www.valenciaportpcs.com/> for all documentation of operations – this is knowledge expected by the sector, which our students know,

work with and apply autonomously.

These are just some examples of how port management has evolved over the editions of this Master's and how the subjects, courses and topics that make up its curriculum have been organised.

What differential value does this Master's offer the participating executives?

The vision of a leading port, the Port of Valencia, which saw the need to create a postgraduate programme 31 years ago, to prepare the port community for the challenges of the sector and serve as a talent pool for young people who wish to start their professional career in the sector.

The best travel partners, for developing this Master's, who keep the programme updated

With the innovative drive and specialisation of those leading it, Fundaci3n Valenciaport

With the best university backing, of the Polytechnic University of Valencia (UPV)

The UPV is the first Spanish technological university to appear among the best in the world, according to the Academic Ranking of World Universities (ARWU), known as the Shanghai Ranking.

It is also among the top 150 universities under 50 years old, according to the American publication Times Higher Education (THE 150 Under 50).

A specialised approach: providing in-depth and specialised knowledge of the port industry and the interconnection of different modes of transport.

An updated and adapted programme: in a dynamic and constantly evolving sector

A practical approach and real experience: visits to port installations, internships at companies of the sector and real projects. This allows students to apply theoretical knowledge in practical stations and acquire relevant experience for their future professional career.

Another characteristic that differentiates us are close and personalised relationships with students, teachers and collaborating companies.

Our comprehensive approach and commitment to assisting stu-

dents throughout the process shows our firm commitment to their success and professional development.

ISO 9001:2015 Quality standard for management of training.

What are the characteristics of the Master's?

The Master's is a Spanish postgraduate qualification, backed by the Polytechnic University of Valencia, and is led by Fundaci3n Valenciaport. It is a programme taught in mixed modality: presential at Brazilian ports and online. Additionally, it includes an international trip to Valencia during the programme.

It is aimed at: Management personnel and directors of public or private companies linked with the port, maritime, land or air transport, logistics or foreign trade sectors.

The objectives of the Master's are:

To understand the basic principles of planning, organisation and business management in the fields of trade, transport, logistics and ports.

To learn the role played by ports within the transport logistics cycle, and to learn their organisational, planning, economic, commercial and operational characteristics in-depth.

To learn the main aspects related with maritime, land and air freight transport from different perspectives: technical, operational, commercial, legal, economic and political.

Education for acting professionally in the port logistics sector with training on business and port management, maritime and international law, economics and organisation of resources.

Education for adaptation to new, complex and changing economic scenarios, as well as the business and professional demands of the commercial, transport, logistics and port sectors.

Jonas Mendes Constante has a PhD in business administration, a Master's in business strategy, a Master's in port logistics and management, administration and computing. He is the Coordinator of the Fundaci3n Valenciaport Master's in Brazil, where he also teaches classes on digital transformation and innovation in ports.



Puerto de Algeciras, el más eficiente de Europa

*Port of Algeciras, the most efficient in
Europe*

El Puerto Bahía de Algeciras ha superado los 100 millones de toneladas por 8º año consecutivo, alcanzando los 104,7 millones de toneladas en 2023. Este volumen de actividad le consolida como líder en tráfico total del Sistema Portuario Español y uno de los cuatro principales puertos europeos. El Puerto de Algeciras ha sido además nombrado por el World Bank como el Puerto más eficiente de Europa desde el punto de vista de las operaciones asociadas al contenedor y por segundo año consecutivo.

Situado estratégicamente en la confluencia de las principales rutas marítimas, el Puerto de Algeciras es punto de referencia de las líneas que unen Asia con Europa y América,

constituyendo el principal hub del Mediterráneo Occidental para el transbordo de contenedores, y plataforma de distribución para los productos con origen Latinoamérica, hacia Europa, África y fondo mediterráneo. Todo ello le hace sumar 200 puertos con los que mantiene conexión directa a través de 142 servicios regulares y 23 líneas navieras.

Sus terminales de contenedores, APM Terminals Algeciras y Total Terminal International Algeciras, operan en los muelles Juan Carlos I e Isla Verde Exterior, atendiendo cada año más de 200 megabuques de entre 16.000 y más de 24.000 teus.

El Puerto de Algeciras cuenta con un PCF (Puesto de Control



Fronterizo) catalogado como de primera categoría, funcionando 24 horas del día y 7 días a la semana.

El puerto andaluz es referente para el tráfico de productos refrigerados, absorbiendo, el 47% del tráfico de productos hortofrutícolas que transitan por los puertos españoles.

Con todo, los muelles algecireños se configuran como un verdadero puente intercontinental entre Europa y África, impulsando la cadena de valor, en sectores agroalimentarios, textil y automoción.

En la actualidad, Brasil se configura como uno de los principales socios comerciales de Puerto de Algeciras, con unos tráficos muy diversificados abarcando desde el sector industrial hasta el hortofrutícola. Estos productos se benefician de un reciente aumento de conectividad entre los puertos brasileños y el Puerto de Algeciras, conectando Santos con Algeciras en tan solo 12 días o a la exportación y 13 a la importación y conectando con otros 5 puertos brasileños en servicio directo.

The Port of Algeciras Bay has exceeded 100 million tonnes

for the 8th consecutive year, reaching 104.7 million tonnes in 2023. This volume of activity consolidates it as the leader of total traffic of the Spanish Port System and one of the four main European ports. For the second year in a row, the World Bank has also named the Port of Algeciras the most efficient port in Europe in terms of operations associated with containers.

Strategically located at the confluence of the main maritime routes, the Port of Algeciras is a point of reference for lines that connect Asia with Europe and America, constituting the main hub of the Western Mediterranean for container transshipment, and a distribution platform for products from Latin America, towards Europe, Africa and the Mediterranean Basin. In addition to this are the 200 ports with which it is directly connected through 142 regular services and 23 shipping lines.

Its container terminals, APM Terminals Algeciras and Total Terminal International Algeciras, operate at the Juan Carlos I and Isla Verde Exterior docks, each

year serving over 200 megaships of between 16,000 and over 24,000 TEUs.

The Port of Algeciras has a BCP (Border Control Point) classified as first-rate, operating 24 hours a day, 7 days a week.

The Andalusian port is a point of reference for refrigerated product traffic, absorbing 47% of horticultural products travelling through Spanish ports.

Due to all of this, the docks of Algeciras are established as a true international bridge between Europe and Africa, driving the value chain in the agrifood, textile and automotive sectors.

Today, Brazil is established as one of the main trade partners of the Port of Algeciras, with very diversified traffic ranging from the industrial to the horticultural sector. These products benefit from a recent increase in connectivity between Brazilian ports and the Port of Algeciras, connecting Santos with Algeciras in just 12 days for exports, and 13 days for imports, and connecting with another 5 Brazilian ports in direct service.



Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algeciras, junto con su comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro. Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 profesionales y de 200 empresas a su servicio.





La digitalización de los puertos latinoamericanos, un reto a futuro

The digitalisation of Latin American ports, a future challenge

Desde la explosión de la pandemia, Latinoamérica ha quedado rezagada en materia de seguridad y digitalización de sus puertos. En Brasil, Santos está a la cabeza en este apartado, aunque queda un largo camino por recorrer

Since the outbreak of the pandemic, Latin America has fallen behind in terms of security and digitalisation of its ports. In Brazil, Santos is leading in this area, although there is still a long way to go

La transformación digital del sector marítimo-portuario ha sido, durante el último año y junto con la descarbonización de la industria, un asunto de rabiente actualidad. La gestión de las tecnologías disruptivas en los entornos logístico portuarios, como la Inteligencia Artificial (IA), el Internet de las Cosas (IoT) o las redes de sensores, forman parte del día a día de los recintos portuarios a nivel mundial y, en ese sentido, los latinoamericanos necesitan avanzar. Es, de hecho, uno de los asuntos que se tratan en la actual edición de Intermodal South America, que se celebra en Sao Paulo a inicios de este mes de marzo.

Sea como sea, el avance es pro-

metedor. Puertos como el de Santos, en Brasil, están creciendo en este sentido, pero se enfrentan a corto o medio plazo a desafíos relacionados con su mantenimiento o el incremento de su capacidad y eficiencia, según un informe de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). El punto de inicio se toma desde la explosión de la crisis sanitaria del coronavirus. Un punto de toque desde el que los puertos latinoamericanos han acelerado en materia de digitalización, algo que para expertos supone una gran oportunidad pero también un riesgo por la creación de nuevas brechas de seguridad en los sistemas.

La falta de profesionales formados en el uso de tecnologías disruptivas

tivas son también desafíos que aparecen a medio plazo, aunque países como Brasil están a la cabeza de Sudamérica a la hora de paliar este problema. De hecho, el brasileño es uno de los países de la zona que mayor volumen de ciberataques han padecido en los últimos años con un incremento del 175% del número de ciberataques en la última década.

Los expertos apuntan directamente a la incorporación de diferentes soluciones tecnológicas a medio plazo, como el blockchain, los gemelos digitales o la computación cuántica. Con estos nuevos recursos incrementarán tanto su eficiencia como su capacidad de respuesta a amenazas externas. Mientras tanto, en el plano geopolítico, la tendencia más importante es la consolidación de los puertos latinoamericanos como zonas estratégicas. Colón y Balboa en Panamá, Callao en Perú, Manzanillo en México, Santos en Brasil o Cartagena en Colombia fueron nombrados este pasado año los líderes de puertos de América Latina. Estos espacios fueron reconocidos por la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). La institución destacó su labor por la transformación digital portuaria en América Latina, pero en el mismo estudio, el sector reconoció que hay un nivel bajo-medio de conocimiento sobre transformación digital y Smart Ports. Se trata de una cifra importante para un región que cuenta con cerca de 1,500 puertos, según información de 2021, de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).

Mientras tanto, según el informe "Ecosistema de Innovación en Puertos: benchmarking internacional y recomendaciones para el desarrollo en América Latina", publicado en 2023 por el Banco Interamericano de Desarrollo, la mayoría de puertos de la región se encuentran en plena implementación de ecosistemas abiertos de innovación portuaria, algo que permite impulsar soluciones a problemas de ciberseguridad. De acuerdo con el informe, también basado en la opinión de diferentes expertos, "la clave" para los puertos que hoy quieren innovar está en fomentar y alentar la capacidad de absorción. Aún así, esta vía también coincide

en un denominador común: la transformación digital, la implementación de tecnologías disruptivas y los procesos de innovación tecnológica están todavía "en pañales" a nivel latinoamericano. Por delante, un futuro a medio plazo marcado por avances en cuanto a sistematizar y ampliar el alcance de la incorporación de tecnologías. Se prevé que la brecha en ese ámbito con los referentes europeos, como Valencia, Rotterdam o Hamburgo, tienda a reducirse en los próximos años.

During the last year and along with the decarbonisation of the industry, the digital transformation of the maritime-port sector has been a very hot topic. The management of disruptive technologies in port logistics environments, as well as Artificial Intelligence (AI), the Internet of Things (IoT) and sensor networks, form part of the day to day operations of port facilities at a global level, and in this regard, Latin America needs to advance. In fact, it is one of the issues addressed by the current edition of Intermodal South America, which will be held in Sao Paulo at the start of March.

In any case, the advance is promising. Ports such as that of Santos, in Brazil, are growing in this regard, but in the short and medium term face challenges related with their maintenance and the increase of their capacity and efficiency, according to a report by the Economic Commission for Latin America (CEPAL). The outbreak of the coronavirus health crisis is taken as a starting point. It is a touchpoint since which Latin American ports have accelerated in the field of digitalisation, something which experts believe is a great opportunity, but also a risk due to the creation of new security breaches in systems.

The lack of professionals trained in the use of disruptive technologies is also a challenge appearing in the medium term, although countries like Brazil are leading South America in tackling this problem. In fact, Brazil is one of the countries in the region that has suffered the largest number of cyberattacks in recent years, with a 175% increase in the last decade.

Experts directly indicate the

incorporation of different technological solutions in the medium term, such as the blockchain, digital twins and quantum computing. With these new resources, both their efficiency and their capacity for responding to external threats will increase. Meanwhile, at a geopolitical level, the most important trend is the consolidation of Latin American ports as strategic zones. Colón and Balboa in Panama, Callao in Peru, Manzanillo in Mexico, Santos in Brazil and Cartagena in Colombia were last year named the leading ports in Latin America. These spaces were recognised by the Permanent Secretariat of the Latin American and Caribbean Economic System (SELA). The institution highlighted their work in digital transformation of ports in Latin America, although in the same study, the sector acknowledged that there is a low-medium level of knowledge about digital transformation and Smart Ports. It is an important figure for the region, which has around 1,500 ports, according to 2021 information from the American Association of Port Authorities (AAPA).

Meanwhile, according to the study "Ecosystem of Innovation in Ports: international benchmarking and recommendations for development in Latin America", published in 2023 by the Inter-American Development Bank, the majority of ports of the region are fully implementing open ecosystems of port innovation, which allows the promotion of solutions to cybersecurity problems. According to the report, also based on the opinions of different experts, "the key" for ports that wish to innovate today is to promote and encourage absorptive capacity. Even so, this channel also has a common denominator: digital transformation, the implementation of disruptive technologies and technological innovation processes are still in their early stages at the Latin American level. Ahead in the medium term is a future marked by advances in systematising and broadening the scope of incorporation of technology. It is expected for the gap in this field with European references such as Valencia, Rotterdam and Hamburgo to narrow in the coming years.

El sistema ETS amenaza la competitividad de los puertos europeos pese a la “disposición a tomar medidas” de la CE

The ETS system threatens the competitiveness of European ports despite the EC's “willingness to take measures”

La Emissions Trading System (ETS en sus siglas en inglés) está impactando de manera clara y visible en los puertos europeos hasta el punto de provocar incrementos en costes de rutas transoceánicas, hacia enclaves americanos. Así lo refleja, entre otros índices a nivel continental, el último balance de fletes de exportación del Puerto de Valencia, uno de los más importantes del Mediterráneo. El conflicto del mar Rojo y las tensiones en Oriente Medio han derivado en un incremento pronunciado de casi un 50%, pero a ese factor crucial se suma también la entrada en vigor del sistema de la Comisión Europea, que impone un modelo de pago por emisión de CO2 en el transporte marítimo. Es la principal preocupación actual de los puertos europeos, abocados a perder competitividad y ver cómo las navieras recalculan ciertas rutas con la meta de ajustar al máximo el atraque en muelles de la Unión Europea (UE).

Todo esto a pesar de que la propia Comisión Europea (CE) aseguró, antes de la entrada en vigor de la normativa el pasado primero de año en el sector marítimo -aunque estaba vigente desde el pasado mes de mayo-, que estaba dispuesta a “tomar medidas” durante el análisis del impacto de la ETS en los puertos, aunque sin prever en ningún caso una moratoria que relajara su choque. Lo afirmó de esa forma el deputy head of Unit Carbon Markets and Clean Mobility de la Dirección General de Clima de la Comisión Europea, Marcos González, al tiempo que admitió que el órgano continental “monitorizará la evolución del sector sin frenar el inicio de la puesta en marcha



de la norma”.

Respecto al tipo de cambios que ya se han comenzado a adoptar, el representante de la CE insistió en que el ETS ya viene aparejado con la posibilidad de financiar la descarbonización de los puertos, lo que “crea oportunidades para los mismos”, y con la financiación de la producción de combustibles alternativos en las terminales. En ese sentido, destacó que hay dos puertos competidores con los europeos, Port Said West (en Egipto) y Tánger-Med (localizado en Marruecos), en el continente africano, “en los que las paradas no se consideran desde el punto de vista de las obligaciones del ETS”.

La respuesta del sector portuario español fue inmediata. De hecho, el

presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, criticó el régimen, al que tildó de “más recaudatorio que efectivo”, y aseguró que las navieras no dispondrían del tiempo suficiente para cambiar el grado de emisiones contaminantes que generan antes de su aplicación. El resultado actual, a febrero de 2024 con la nueva normativa en funcionamiento, es una pérdida de tráficos de contenedores en favor de terceros países, libres de los impuestos a los que se someten las navieras, fundamentalmente, en el sur de Europa por su cercanía con los enclaves africanos.

Es por eso que algunas Autoridades Portuarias en España ya han instado al Gobierno a adoptar medidas de apoyo con el objeti-

vo de controlar y gravar las emisiones de dióxido de carbono y trasladar una posición conjunta a la CE. Fue el caso, el pasado mes de febrero, de los puertos andaluces, que no negaron el apoyo al Paco Verde y los objetivos generales de la descarbonización, pero que sí volvieron a demandar una legislación ecuánime que no reste competitividad y fuerce a las navieras a centrar sus recursos a obtener soluciones más sostenibles sin rastrear centros logísticos estratégicos más asequibles económicamente. También se evitaría, con ello, la distorsión del mercado con medidas unilaterales, sin fomentar la creación de “paraísos del carbono”, donde no se han de declarar los derechos de emisión.

Lo que también se demanda, en ese sentido, son medidas compensatorias por pérdida de competitividad y volúmenes de tráfico, así como una asistencia económica general que acelere la renovación de flotas en las navieras. Eso permitiría la puesta en funcionamiento de buques más sostenibles que permitieran a las grandes compañías reducir el impacto del impuesto europeo como compensación. Se habló, incluso antes de la entrada en vigor de la ETS, de asignaciones gratuitas que eliminaran la incertidumbre del coste y permitieran adaptarse al nuevo régimen de manera paulatina.

Aún así, la CE también trató de amortiguar el impacto de la normativa con la creación del concepto de puertos transparentes, con lo que se permitiría identificar a los puertos no europeos de transbordo, pero se trata de una respuesta que ha resultado ineficaz, pues los buques que escalen en puertos europeos en rutas transoceánicas siguen obteniendo grandes ventajas económicas en caso de realizar esa misma escala en terminales no europeas.

The Emissions Trading System (ETS) is having a clear and visible impact on European ports to the point of causing increases in the costs of transoceanic routes to American enclaves. This is reflected, among other indices across the continent, in the latest export freight balance of the Port of Valencia, one of the most important of the

Mediterranean. The conflict in the Red Sea and the tensions in the Middle East have led to a steep increase of almost 50%, but this crucial factor is also compounded by the entry in force of the European Commission system, which imposes a payment model based on CO2 emissions in maritime transport. This is currently the main concern of European ports, which are set to lose competitiveness and to see the recalculation by shipping companies of certain routes, with the aim of reducing the mooring of vessels in European Union (EU) quays as much as possible.

This is despite the fact that the European Commission (EC) itself asserted, prior to the application of the rule in the maritime sector at the beginning of the year – although it has been in force since last May – that it was willing to “take measures” during the analysis of the impact of the ETS on ports, although never considering a moratorium which would reduce the impact. This was confirmed by the Deputy Head of Unit Carbon Markets and Clean Mobility of the European Commission’s Directorate General for Climate, Marcos González, whilst admitting that the European body would “monitor the evolution of the sector without delaying the introduction of the rule”.

Regarding the type of changes that have already begun to be adopted, the representative of the EC insisted that the ETS had already been associated with the possibility of funding the decarbonization of the ports, which “creates opportunities for them”, and the financing of the production of alternative fuels in terminals. In this respect, he highlighted that the ports of Europe have two competitors, Port Said West (in Egypt) and Tanger-Med (located in Morocco), on the African continent, “where calls are not considered from the point of view of the ETS obligations”.

The response from the Spanish port sector was immediate. In fact, the chairman of the Spanish state port authority, Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, criticized the system, which he qualified as “more tax-focused than effective”, and stated that the shipping companies would not have sufficient time to

change the grade of the polluting emissions they generate before its application. The current result, as of February 2024 with the new rules applied, is a loss of container traffic in favour of third countries unaffected by the taxes levied on the shipping companies, fundamentally in the south of Europe owing to its proximity to the African enclaves.

To this end, some of the Port Authorities of Spain have already asked the Government to adopt support measures with the aim of controlling and taxing carbon dioxide emissions and to communicate a joint position to the EC. This was the case, last February, of the Andalusian ports, which did not deny support to the Green Deal and the general aims of decarbonization, but which once again demanded fair legislation that does not reduce competitiveness and which forces shipping companies to focus their resources on obtaining more sustainable solutions without seeking more affordable strategic logistics centres. This would also prevent the market from being distorted by unilateral measures, without encouraging the creation of “carbon havens” where the declaration of emissions rights is not required.

The demands in this respect also include measures to offset the loss of competitiveness and traffic volumes, as well as general economic assistance to accelerate the renewal of shipping fleets. This would enable the roll-out of more sustainable vessels that would allow large companies to reduce the impact of the European tax as compensation. Mention was made, even before the entry in force of the ETS, of free allocations that would eliminate the uncertainty regarding costs and allow a gradual adaptation to the new system.

Even so, the EC also attempted to mitigate the impact of the rule with the creation of the concept of transparent ports, which would allow identification of the non-European transshipment ports, but this response has proven to be ineffective, since the vessels that call at European ports on transoceanic routes continue to obtain large economic advantages if they make the same call in non-European terminals.



MPG: fomentando la Presencia Global a Través de la Logística Internacional

MPG: fostering Global Presence Through International Logistics

En un mundo cada vez más interconectado, la logística internacional se erige como un pilar fundamental para el desarrollo empresarial a escala global. En este contexto, MPG Group estará participando en la prestigiosa feria Intermodal Brasil 2024, un evento emblemático que reúne a los principales actores del sector logístico a nivel internacional.

Al evento acudirán responsables varias de las delegaciones de MPG: Ricardo Sanfiz y Alberto Valdivia desde España, Oscar Burmester desde Portugal, Santiago Bello

desde Colombia, Christian desde Costa Rica y nuestros compañeros de las oficinas de Brasil Jefferson Boschetti, Rene Riestra y Alberto Sanz.

La Feria Intermodal es reconocida como uno de los eventos más importantes en el ámbito de la logística, el transporte y la cadena de suministro a nivel mundial. Atrae a profesionales destacados y empresas líderes de todo el mundo, ofreciendo una oportunidad única para establecer conexiones comerciales, intercambiar conocimientos y explorar las últimas tendencias y tecnolo-

gías en el sector.

Todo lo mencionado representa una oportunidad única para presentar nuestros servicios globales y establecer contactos estratégicos que impulsen nuestra presencia en mercados internacionales, como empresa comprometida con la excelencia en el servicio y la satisfacción a nuestros clientes, agentes y colaboradores

Nuestro Compromiso con la Excelencia

En MPG Group, entendemos la importancia de adaptarnos a las demandas de un mercado global en constante evolución. Por ello, ofrecemos servicios diseñados para satisfacer las necesidades de transporte y logística de empresas de todos los tamaños y sectores industriales. Desde el transporte marítimo y aéreo hasta la gestión de la cadena de suministro y el almacenamiento, ofrecemos soluciones personalizadas que optimizan la eficiencia y reducen los costos operativos.

Estamos emocionados de presentar nuestros servicios a una

audiencia global y esperamos establecer nuevas relaciones estratégicas que impulsen el crecimiento mutuo y la innovación en el futuro.

In an increasingly interconnected world, international logistics stands as a fundamental pillar for global business development. In this context, MPG Group will be participating in the prestigious Intermodal Brazil 2024 fair, an emblematic event that brings together key players in the international logistics sector.

Several delegates from MPG will attend the event: Ricardo Sanfiz and Alberto Valdivia from Spain, Oscar Burmester from Portugal, Santiago Bello from Colombia, Christian from Costa Rica, and our colleagues from the Brazil offices Jefferson Boschetti, Rene Riestra, and Alberto Sanz.

The Intermodal Fair is recognized as one of the most important events in the field of logistics, transportation, and supply chain worldwide. It attracts prominent professionals and leading companies from around the globe, offering a unique opportunity to establish business

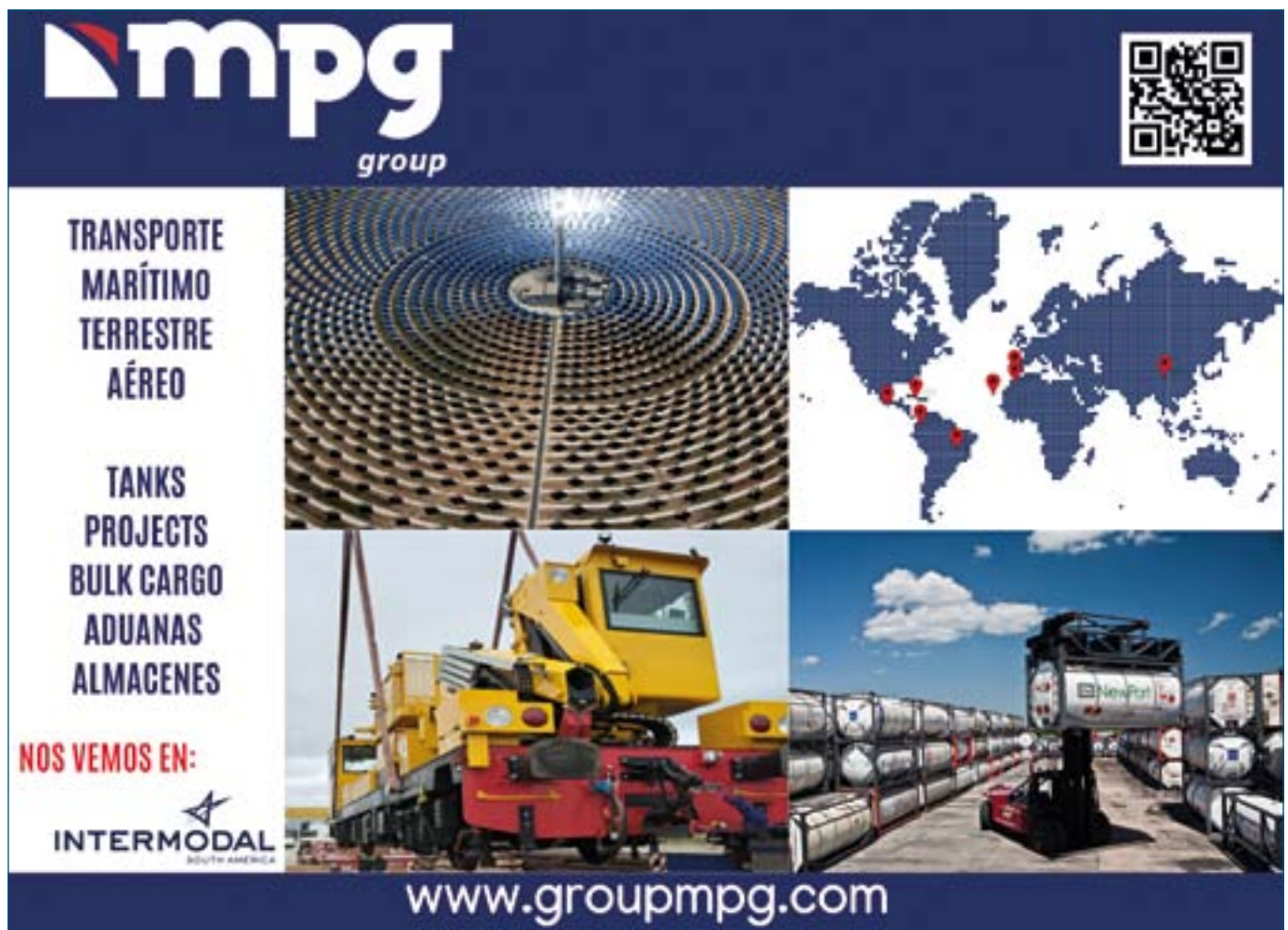
connections, exchange knowledge, and explore the latest trends and technologies in the industry.

All mentioned above represents a unique opportunity to showcase our global services and establish strategic contacts that boost our presence in international markets. As a company committed to excellence in service and customer satisfaction for our clients, agents, and partners.

Our Commitment to Excellence

At MPG Group, we understand the importance of adapting to the demands of a constantly evolving global market. Therefore, we offer services designed to meet the transportation and logistics needs of companies of all sizes and industrial sectors. From maritime and air transport to supply chain management and storage, we offer customized solutions that optimize efficiency and reduce operational costs.

We are excited to present our services to a global audience and look forward to establishing new strategic relationships that drive mutual growth and innovation in the future.



The banner features the MPG Group logo at the top left and a QR code at the top right. The central area is divided into four quadrants: top-left shows a large industrial structure with a spiral pattern; top-right shows a world map with red location pins; bottom-left shows a yellow and red heavy-duty vehicle; bottom-right shows a warehouse with a forklift moving a pallet of NewFit containers. Text on the left lists services: 'TRANSPORTE MARÍTIMO TERRESTRE AÉREO', 'TANKS PROJECTS BULK CARGO ADUANAS ALMACENES', and 'NOS VEMOS EN: INTERMODAL SOUTHWEST AMERICA'. The website 'www.groupmpg.com' is at the bottom.

Taking part in change An evolving SMART hub



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sustainable

Connected

Efficient

Transparent