

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior



**AAPA
LATINO**
CARTAGENA 2021

n° 132

Del 29 de Noviembre
al 01 de Diciembre
Cartagena - Colombia

Feria Internacional
del Liderazgo Portuario
Latinoamericano

XXIX CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS



Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat



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
Cristina Estrada Vicente



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA
C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE
Móvil: 620 938 108 - Fax: 96 367 85 55

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.



06

Díaz-Balart: "La AAPA es optimista: los puertos seguirán enfrentando los diferentes retos con resiliencia y efectividad"

10

Valenciaport estudia la posibilidad de establecer un nuevo modelo de alianza con puertos latinoamericanos



12

M. Garín: "Los puertos latinoamericanos tienen todavía un gran camino por recorrer en materia de transición energética"



14

A. Torregrosa: "La innovación tiene que ser abierta y colaborativa y apostar por desarrollos basados en el talento"



16

Infoport aúna conocimiento tecnológico y experiencia en el sector logístico



22

Cartagena canaliza el 15% del tráfico de los puertos españoles con Iberoamérica



El Congreso Latinoamericano de Puertos

bate su récord de participación, con más de 500 inscritos

Las claves del programa

El Congreso arrancará el día 29 de noviembre con una visita técnica al puerto de Cartagena y la reunión de la Delegación Latinoamericana de AAPA. Esa misma tarde tendrá lugar la recepción de bienvenida en Puerto de Cartagena, patrocinada por Grupo Puerto de Cartagena. La ceremonia oficial de apertura correrá a cargo el día 30 de noviembre de Alfonso Salas, gerente general de Grupo Puerto de Cartagena, Rita de Cássia Vandanezi Mucnk, jefa de Gabinete de la SNPTA y presidenta electa de la Delegación Latinoamericana de AAPA, Mario Cordero, director ejecutivo del puerto de Long Beach y presidente de la Junta Directiva de AAPA, Christopher Connor, presidente y CEO de AAPA, y Andrés Cárdenas, viceminis-

tro de Comercio Exterior de Colombia. Además, se proyectará un video con un mensaje del vicepresidente de Sectores y Conocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo, Benigno López. La primera sesión de trabajo se presenta con el título "Hacia el camino de la recuperación: perspectivas para el futuro del comercio, el transporte marítimo y los puertos". Participarán Lars Jensen, CEO de Vespucci Maritime; Ricardo Sánchez, oficial superior de Asuntos Económicos, División de Comercio, Integración e Infraestructura de CEPAL Naciones Unidas; Diane Farrel, subsecretaria interina y subsecretaria adjunta de Comercio Internacional del Departamento de Comercio de Estados Unidos. "Inversiones y proyectos por-

tuarios en América Latina" es el título de la segunda mesa de trabajo, que contará con Manuel Felipe Gutiérrez, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia; Ana Laura López, coordinadora general de Puertos y Marina Mercante de México; Patricio Hogan, subinterventor de la Administración General de Puertos de Argentina; Omar Ricardo, presidente de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala; y Juan Curbelo, presidente de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay. También se hablará de los "Retos para la competitividad portuaria en América Latina y el Caribe". Los ponentes serán Leo Huisman, jefe de Terminales para América Latina de APM Terminals, Fernando Reveco,

vicepresidente corporativo y de Desarrollo de Negocios de Ultramar; y Alberto Robinson, director de Operaciones e Ingeniería para las Américas de DP World. Francisc Sánchez, director general de la Autoridad Portuaria de Valencia, participará en la mesa sobre "Gestión, innovación y sostenibilidad en la industria portuaria y naval", en la que también debatirán Thecla, CEO de Thecla Bodewess Shipyards y director Dutch Top Sector Water & Maritime; y Sean Strawbridge, CEO del puerto de Corpus Christi. La primera jornada de trabajo se cerrará con una mesa de debate sobre "Proyectos estructurales del sector portuario brasileño". Participarán Diogo Piloni,

Más de 500 líderes portuarios y expertos internacionales convertirán la ciudad colombiana de Cartagena de Indias en el epicentro de la logística y el transporte internacional. Durante tres días de sesiones técnicas se presentarán y debatirán los principales proyectos portuarios a nivel internacional, a lo que se sumará una intensa actividad social y de networking, una visita técnica al puerto sede y un espacio destacado a la muestra comerciales de la que participan las empresas proveedoras más representativas de la industria.

Esta edición de 2021 se realiza en alianza estratégica entre la Delegación Latinoamericana de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) y el Grupo Puerto de Cartagena, una entidad dirigida a facilitar el comercio exterior colombiano y la conectividad global, fomentando así el desarrollo socio-económico no sólo de la región sino del país en general. El Grupo está conformado por terminales marítimas (Sociedad Portuaria de Cartagena

y Terminales de Contenedores de Cartagena y por compañías complementarias que prestan servicios de operación portuaria y logística). En esta ocasión, este esperado reencuentro de la industria marítimo-portuaria de América Latina se celebrará en el escenario ideal, el puerto de Cartagena, anfitrión de este XXIX Congreso. Este puerto, donde tendrá lugar la recepción de bienvenida a toda la comunidad participantes en el Congreso, está reconocido por la UNCTAD como el mejor conectado de América y se vestirá de gala para dar la bienvenida a toda la comunidad del AAPA Latino a la maravillosa ciudad amurallada.

Por otro lado, tendrá un papel protagonista la ciudad de Santos, que en 2022 acogerá la siguiente cinta, auspiciada por Santos Port Authority. Esta ciudad costera del estado de San Pablo, en el sudeste de Brasil, es un importante de los mayores puertos de América Latina y una de las principales ciudades turísticas del continente. Por esa razón la SPA organizará el día 30 un cóctel en los jardines

del Hilton Cartagena.

AAPA

Fundada en 1912 y con oficinas centrales en Alexandria, Virginia (EE.UU.), la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) es la voz unificada de la industria portuaria en las Américas, representando a más de 130 autoridades portuarias públicas en los Estados Unidos, Canadá, Caribe y América Latina. Durante más de un siglo ser socio de AAPA ha empoderado a las autoridades portuarias y demás miembros de la industria marítima para servir a clientes globales, creando valor económico y sociales para sus comunidades.

Sus eventos, recursos y capacitaciones conectan, informan y unifican la voz de los líderes del sector y profesionales marítimo, promoviendo los intereses de la industria y brindando un liderazgo crítico en cuestiones de seguridad, comercio, transporte, infraestructura, medio ambiente y otros aspectos vinculados al desarrollo y las operaciones portuarias.

secretario nacional de Puertos y Transporte Fluvial; Fernando Biral, director presidente de Portos do Paraná; Antônio Júlio Castiglioni, presidente de Companhia Docas do Estado do Espírito Santo-CODESA; Paulo Fernando, superintendente del Porto do Rio Grande; Francisco Leite, director de Planeamiento y Gestión de Porto de Suape; y Eduardo de Carvalho Lago, director presidente de Porto de Itaquí.

La "Transformación digital: estrategias para los puertos y la cadena de suministro en un entorno seguro" abrirá la segunda jornada de trabajo. La mesa contará con la participación de Helmut Bellingrodt, director de Desarrollo de Negocio Internacional de Prodevelop; Lidia Muñoz, directora de

Puertos y Aeropuertos de Indra Sistemas; Mauricio Franco, gerente de Planificación y Simulación de Moffatt & Nichol; y Karina Kure, directora de Gestión Humana de Grupo Puerto de Cartagena.

A continuación Sergio Díaz-Granados, presidente del Banco de Desarrollo de América Latina, presentará una ponencia sobre "La infraestructura y su rol en el desarrollo: contribuciones de CAF como banco aliado de América Latina y el Caribe".

La siguiente sesión será acerca de "Diálogo entre navieras y terminales portuarias". Abordarán el tema Carlos Urriola, presidente de Manzanillo International Terminal Panamá; Guillermo Misiano, presidente de PTP Group; Federica Noli, geren-

te comercial de Compañía de Puertos Asociados; Andrés Kulka, director para Latinoamérica de Hapag-Lloyd; y Maximiliano Alcorta, gerente regional de Operaciones para la Costa Oeste de Sudamérica de Mediterranean Shipping Company.

Tras el almuerzo se retomará la jornada con una mesa de debate titulada "El antes y el después de la industria de cruceros". Por otro lado, Rodolfo Sabonge, secretario general de la Asociación de Estados del Caribe, tratará el tema de la "Recuperación en materia logística y los objetivos de desarrollo sostenible: los retos del Gran Caribe". Una nueva mesa de trabajo se presentará bajo el lema "El factor sustentable en la industria portuaria". Los ponentes serán Domingo

China, presidente de Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta; Jorge Luis Cruz, director general de Administración Portuaria de Lázaro Cárdenas; y Erik van Eekelen, jefe de Servicios Marítimos para América Latina de AMBIPAR RESPONSE. En la tarde del 1 de diciembre se entregarán los Premios CIP y los Precios AAPA. Tras la ceremonia de entrega Ricardo Sánchez, oficial superior de Asuntos Económicos, División de Comercio, Integración e Infraestructura CEPAL, Naciones Unidas, presentará las conclusiones del congreso. Una fiesta de clausura en el casco antiguo de Cartagena pondrá el broche de oro a este vigésimonoveno Congreso Latinoamericano de Puertos.

Rafael Díaz-Balart coordinador para América Latina de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias

“La AAPA es optimista: los puertos seguirán enfrentando los diferentes retos con resiliencia y efectividad”

¿Cómo han afrontado la organización de este vigésimo-noveno congreso tras los difíciles meses marcados por la pandemia?

Tuvimos que posponer el evento dos veces durante el 2020. Originalmente lo íbamos a llevar a cabo en mayo de 2020; después lo pospusimos para fines de noviembre de 2020 y por último lo pospusimos para realizarlo del 29 de noviembre al 1 de diciembre de 2021. Decidimos a principios de 2021 llevar a cabo un evento híbrido: virtual y presencial. Pensamos que si podríamos reunir unas 250 personas presencialmente el congreso sería exitoso considerando la pandemia. Hace dos semanas tuvimos que cerrar las inscripciones presenciales pues el espacio físico del hotel sede no permite aceptar a más participantes. En la actualidad tenemos a 500 inscritos presenciales, 50 en lista de espera y una docena de inscritos virtuales. El vigésimo-noveno congreso en Cartagena habrá convocado al mayor número de participantes presenciales de todos los congresos que he supervisado durante los últimos doce años. El equipo de la Organización Internacional dirigido por Zulma Dinelli ha hecho un trabajo excepcional en todo sentido, especialmente lidiando con las dificultades enfrentadas relacionadas al Covid 19.

Precisamente, la crisis sanitaria mundial ha impactado de lleno en el negocio del transporte marítimo y portuario, con importantes desequilibrios entre oferta y demanda y una notable subida de fletes... ¿Cómo analizan esta situación desde la



Díaz-Balart (centro de la imagen) en la presentación del congreso

AAPA? ¿Qué perspectivas de recuperación manejan para los puertos asociados?

Vemos con gran preocupación la vertiginosa subida en el precio de los fletes. Reconocemos que se han juntado una serie de factores afectando toda la cadena de suministros; algunos factores serán más fáciles de abordar, otros tendrán soluciones a más largo plazo. Eventualmente, el mercado será el árbitro y regresaremos a una realidad bastante similar a lo que experimentábamos antes que comenzara la pandemia. Pero aún tenemos que navegar aguas turbulentas en este sentido. La AAPA es optimista: los puertos en gran medida seguirán enfrentando los diferentes retos con resiliencia y efectividad.

¿Cómo han quedado posicionados estos puertos tras los meses más duros de la pandemia?

Debemos hablar sobre dos cla-

ses de puertos: esos con importantes negocios de cruceros y los otros con todo tipos de carga. Los puertos con importantes negocios de cruceros fueron muy golpeados pues la industria de cruceros cerró sus actividades completamente. La Delegación Latinoamericana de AAPA llevó a cabo una campaña de concientización para reanudar la industria de cruceros. El 2 de julio de 2020 logramos la firma de una Declaración abogando por la reanudación de la industria de cruceros. Fue firmada por más de 30 autoridades portuarias nacionales y puertos a través de toda la región Latinoamericana.

En términos generales a los puertos que manejan todo tipos de carga, incluyendo contenedores, le ha ido bien.

¿Cuál es en su opinión el tema estrella de este congreso? ¿Qué esperan de la celebración del encuentro?

Son varios temas; no existe un tema estrella.

Enfatizaría los siguientes:

**El cambio climático y la respuesta de los puertos en cuanto su relación con las ciudades y comunidades en donde operan.

**La necesidad de seguir desarrollando la digitalización de las operaciones portuarias y la urgente e inminente necesidad de protegerse ante riesgos cibernéticos.

**Analizar mecanismos para que las líneas navieras, los puertos y las terminales privadas puedan desarrollar eficaces y eficientes comunicaciones y trabajar en equipo y no necesariamente antagonicamente. A principios de este año la AAPA creó una nueva categoría de miembro: los miembros SCP (por sus siglas en inglés de “Supply Chain Partner”; Miembros de la Cadena de Suministros). Esta categoría incluye todos en el sector privado que forman parte de la cadena de suministros: operadores de terminales privadas; navieras; compañías de remolcadores; ferrocarriles; compañías de camiones; BCO’s, etc.

En términos generales a los puertos que manejan todo tipo de carga, incluyendo contenedores, les ha ido bien durante la crisis sanitaria

A nivel de la Delegación Latinoamericana creamos dentro de la estructura del liderazgo un Consejo Empresarial al cual pertenecen automáticamente todos los SCP’S latinoamericanos. Vamos a trabajar arduamente para crearle un definido valor agregado a los participantes de este Consejo mediante charlas, webinars, el poder compartir mejores prácticas, experiencias que se pueden compartir. Haremos un evento cada trimestre para los miembros de este consejo. En la actualidad forman parte de este Consejo 10 SCP’S Latinoamericanos, pero pronto tendremos muchos más.

¿Por qué han elegido Cartagena de Indias para la celebración de este vigésimo-noveno congreso?

Por tres razones primordiales. Por un lado, el Grupo Puerto de Cartagena es líder indiscutible en América Latina, en muchos sentidos. Sólo hay que ver todos los premios y reconocimientos portuarios que este gran puerto ha recibido y seguirá recibiendo. El volumen de negocios es impresionante.

En segundo lugar, es un muy importante puerto de cruceros. La industria de cruceros seguirá aumentando su negocio en el Puerto de Cartagena; ya ha comenzado una reanudación importante de esta industria en el Puerto de Cartagena.

Finalmente, la ciudad de Cartagena es una bellísima ciudad. Posee uno de los cascos históricos coloniales más interesantes en toda América Latina. Nuestros delegados al congreso estarán viviendo una experiencia única al participar en el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos de la AAPA.





Zulma Dinelli, Directora general del XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos

“Este va a ser el verdadero reencuentro de la Industria Portuaria Latinoamericana”

¿Han influido las condiciones impuestas por la pandemia en la manera de organizar este importante encuentro?

La pandemia nos ha obligado a tomar en cuenta aspectos que en ediciones anteriores no teníamos contemplados, adaptándonos a los nuevos protocolos y buscando nuevas alternativas de participación. Pero a pesar de que esto nos significó más esfuerzo y trabajo desde el punto de vista organizativo, lo vemos como algo positivo ya que empezamos a apreciar mucho más el valor que tienen los encuentros presenciales para la generación y consolidación de negocios.

Es verdad que, ante la imposibilidad de viajar, lo virtual suplió lo mejor que pudo y le dio acceso a muchas personas a participar en webinars y eventos digitales.

Creemos que esta tecnología puede complementar lo presencial, pero nunca reemplazarlo.

¿Cuáles han sido las principales dificultades a la hora de coordinar un evento de esta magnitud en un tiempo tan convulso?

Lo más complicado fue trabajar en un contexto de incertidumbre... Eso nos generó bastantes limitaciones a la hora de tomar decisiones, ya que es difícil planificar cuando el escenario futuro no es del todo claro. Tengamos en cuenta que recibimos a delegaciones de más de 30 países y cada uno de ellos cuentan con distinto tipo de restricciones a la hora de viajar. Sin embargo, en las últimas semanas se está viendo una flexibilización de las medidas, una mayor conciencia social a la hora de cuidarse y, por supuesto, la vacuna-

ción masiva, que ayudó a bajar sustancialmente los índices de contagio y letalidad, que es el mayor riesgo que impuso la pandemia. Como decimos aquí habitualmente, tuvimos que “surfear” ese escenario pero, gracias al trabajo sistemático del gran equipo de PR PORTS que se puso al hombro el evento estos dos años, pudimos llegar con éxito al AAPA LATINO Cartagena, superando las expectativas.

Una vez logrado el objetivo, ¿Qué espera de este encuentro en Cartagena de Indias?

Esperamos que el AAPA LATINO en Cartagena sea el “verdadero reencuentro de la Industria Portuaria Latinoamericana”. Es uno de los pocos eventos que se han podido realizar en formato presencial en los últimos dos años y, tengo que decir-

les con mucho orgullo, que hemos hecho saltar la banca!!. Confiábamos en que íbamos a convocar a unos 300 participantes como máximo y tuvimos que cerrar los registros 20 días antes del evento por haber excedido el cupo a 550 participantes.

¿Hay alguna novedad en relación a ediciones anteriores?

Este año el evento se realizará en formato híbrido, de manera que tenemos la posibilidad de seguirlo también de manera digital. Este es un nuevo servicio que hemos sumado para que todos nuestros participantes, tanto presenciales como virtuales, tengan la posibilidad de disfrutar de un evento que se posiciona como uno de los foros portuarios más importantes de la región, ya que reúne a todo el liderazgo portua-

rio latinoamericano, speakers de trayectoria internacional, y a los empresarios y funcionarios más representativos de la industria durante tres días de conferencias, networking y encuentros sociales.

¿Qué temas o aspectos destacaría del programa de conferencias? ¿Y del programa social?

Como en cada Congreso, el programa refleja el “estado del arte” del sector y brinda una actualización esperada de las últimas novedades empresarias, nuevas soluciones tecnológicas e información comercial, y apunta a explicitar los desafíos de los operadores privados y los puertos públicos en un contexto desafiante.

Se abordarán aspectos macro como el futuro del sector y las tendencias de

la industria bajo la mirada de los más representativos analistas internacionales; se expondrán los principales proyectos portuarios latinoamericanos de boca de los máximos funcionarios de la región; se hablará de seguridad, tecnología, medio ambiente y se debatirá sobre la situación de la industria de cruceros y la relación entre los puertos y las líneas navieras. Además, tenemos cuatro conferencias magistrales, con la participación de Ricaurde Vásquez Morales, Administrador del Canal de Panamá; Benigno López, Vicepresidente de Sectores y Conocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Sergio Díaz-Granados, Presidente del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Rodolfo Sabonge, Secretario General de la Asociación

de Estados del Caribe; figuras de altísimo nivel que subirán la vara de la agenda.

Con respecto al programa social, tendremos tres grandes momentos: La bienvenida en el puerto de Cartagena, anfitrión junto a AAPA de este gran evento. Un cóctel al mejor estilo brasileño para presentar la sede Santos 2022 del AAPA LATINO. Y como siempre nos gusta tener un broche de oro a lo grande, la fiesta de clausura tendrá lugar en CASA 1537, una edificación que data de la época colonial, ubicada en la manzana fundacional de Cartagena de Indias, en el mismo lugar que ocupó la Primera Iglesia Catedral. Sin duda, uno de los lugares más icónicos de la Ciudad Amurallada y un momento que quedará en la memoria de todos nuestros participantes.



Francesc Sánchez, Director General de Valenciaport Valenciaport estudia la posibilidad de establecer un nuevo modelo de alianza con puertos latinoamericanos

El director general de la Autoridad Portuaria de Valencia, Francesc Sánchez, participa en una de las mesas redondas del vigésimonoveno Congreso Latinoamericano de Puertos, en el que por parte de Valenciaport también tendrá presencia la Fundación Valenciaport, implica con varios países latinoamericanos en proyectos de cooperación y formación, e Infoport, que colabora en proyectos de desarrollo tecnológico.

“El objetivo es trasladar cuáles han sido las claves del éxito que han permitido a Valenciaport situarse en una posición puntera”, señala

Sánchez. “En los años sesenta – recuerda – era el decimotercero de España; ni siquiera estaba en el top ten. Y los puertos que ocupaban los primeros puestos, Barcelona y Bilbao, casi triplicaban los volúmenes. En estos años la situación ha cambiado radicalmente y el puerto de Valencia ha adquirido una posición puntera en el panorama español en tráfico como el contenedor, la carga general, el ro-ro o los automóviles”.

Con estas credenciales, la dársena valenciana está en posición de trasladar a los países latinoamericanos su experiencia y exportar tecno-

logías, reforzando así los lazos con otros puertos y mercados. Además, es líder en temas formativos de la mano de la Fundación Valenciaport. Recientemente arrancó el Máster en México y está a punto de terminar la segunda edición del Máster en Brasil, donde con casi toda seguridad se organizará una tercera edición. También se está trabajando para exportar la iniciativa a otros países.

“Estamos presentes en proyectos de cooperación muy interesantes en países como Brasil, con los puertos de Paraná, o en Chile”, prosigue el director general de la

APV. De hecho, y aprovechando la buena relación con Latinoamérica, Valenciaport está planteándose la posibilidad de ir más allá y generar alguna alianza concreta con otros puertos que podrían servir de punto de distribución para el continente americano. “Queremos reflexionar en el plan estratégico porque estamos observando que hay una tendencia de, por ejemplo los puertos del norte de Europa, de invertir en otros puertos, ubicados en Brasil o África, para aprovechar sinergias y conocimientos y contar con puertos aliados para la distribución”, señala Francesc Sánchez.

En este sentido, Valenciaport está analizando incluso la posibilidad de participar accionarialmente en la propiedad del puerto, como está haciendo Amberes, por ejemplo. “Está en marcha un proceso de privatización de puertos brasileños, que tienen intención de abrir un proceso de licitación y nos han invitado a participar. Desde la Autoridad Portuaria nos hemos comprometido a estudiar esa opción”, prosigue el director general.

El Congreso Latinoamericano de Puertos vuelve a celebrarse de manera presencial tras dos años de parón debido a la pandemia. La actualidad se impone y en el encuentro surgirá el debate en torno a las tendencias del negocio marítimo y los efectos de la crisis sanitaria en el transporte internacional, entre ellos el desajuste entre oferta y demanda que, entre otras cosas, ha disparado los fletes. “Como APV no podemos ir más allá de tratar de eliminar los cuellos de botella en el puerto para que la cadena logística fluya lo más ágil posible. Esperamos que sea algo coyuntural y que en los próximos meses se recupere la normalidad. En ese sentido, trato de encontrar la oportunidad en la calamidad. Creo que lo que se ha puesto de manifiesto en estos meses es que cuando ha habido problemas en puertos que se han gestionado, como el de Long Beach o los puertos chinos, el efecto ha sido directo sobre la cadena logística y el más perjudicado ha sido el comprador, el ciudadano al que no le llegan los productos o que debe pagar más por ellos”, argumenta el director general de Valenciaport. “Queda en evidencia que hay una



gran necesidad de que en los puertos estén planificadas y ejecutadas las infraestructuras requeridas para atender la demanda potencial; de lo contrario, lo pagará el consumidor”, añade.

Por esa misma razón, Francesc Sánchez insiste en que es imprescindible adaptar las terminales a los grandes buques: “Estamos próximos a la capacidad máxima del puerto de Valencia, de manera que o ampliamos el puerto o llegaremos a la congestión”. Es aquí donde se enmarca el proyecto de la nueva Terminal Norte del puerto de Valencia. “Estamos cerrando el proyecto constructivo y, tras los trámites administrativos oportunos, la expectativa es que todo esté solucionado en el primer trimestre del próximo año y se puedan licitar las obras”, explica el director. Así, se iniciaría la primera fase del proyecto, terminada en unos dos años y que supone la primera entrega, de 1.000 metros de línea de atraque, a TIL, que será quién explote y gestione la nueva instalación. A esta primera fase se sumarán otras dos hasta alcanzar los 2.000 metros de línea de atraque.

La nueva terminal estará directamente al servicio del comercio exterior y la economía. “Si viene el barco de mayor tamaño, tendremos regularidad, un buen transit time y precios competitivos. No obstante, hay que asumir que la instalación no puede estar únicamente al servicio

de la import-export y que habrá un porcentaje de trasbordo”, explica Francesc Sánchez.

En todo caso, y acerca de los obstáculos que ha tenido que salvar este proyecto, el director general de Valenciaport es tajante: “Me parece respetable la opinión política de cada uno y es absolutamente lícita, pero hay una cosa que no se debe olvidar y es lo que tenemos que hacer independientemente de nuestras valoraciones políticas y en cumplimiento de la ley. El debate de si queremos un modelo u otro de puerto debe quedar al margen y tiene que primar la responsabilidad y el cumplimiento de la ley”. “Los responsables políticos pueden expresar sus opiniones, pero no aprovechar el cargo para incumplir la ley. Eso es un delito y muy grave”, añade Sánchez.

El proyecto de la terminal no está supeditado al Acceso Norte, pero para Sánchez no hay duda de que este acceso, demandado desde hace años, es esencial para la competitividad del puerto. “No lo necesita el puerto, sino la economía. Es una infraestructura que necesita el área metropolitana de Valenciana para garantizar la movilidad. Hay un montón de camiones que cada día hacen 24 kilómetros más de ida y 24 de vuelta. Es una cuestión que interesa a la ciudad, al ciudadano, y se están estudiando las soluciones a este problema, vinculado con el comercio y la economía.”



Miguel Garín, Director de Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport

“Los puertos latinoamericanos tienen todavía un gran camino por recorrer en materia de transición energética”

Miguel Garín, director de Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport, moderará uno de los paneles del vigésimono-veno Congreso de Puertos Latinoamericanos que organiza la AAPA. Así, la Fundación revalida su apuesta por este encuentro y su interés por continuar reforzando la colaboración con los puertos latinoamericanos, con los que le une una estrecha relación que a lo largo de los años se ha materializado en numerosos proyectos.

¿Con qué expectativas viaja al Congreso de Cartagena de Indias?

Afortunadamente vuelven los

eventos presenciales y de nuevo vuelve a estar la Fundación Valenciaport en Latinoamérica. Nuestro objetivo es seguir aportando y compartiendo conocimiento con Sudamérica. Hemos pasado unos tiempos difíciles por la pandemia en los que nos hemos ido adaptando a una situación que yo entiendo que es temporal y ahora estamos tratando de retomar la normalidad e incluso mejorarla.

¿Cómo han gestionado desde la Fundación este período tan complejo?

Desde la Fundación hemos dedicado estos meses a reorganizar

precisamente algunos de los productos y servicios para el mercado latinoamericano. Hemos fortalecido mucho la parte de formación online y tenemos la suerte de estar otra vez presentes en el mercado latinoamericano con asistencia técnica y con proyectos de formación como el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal que hace un mes arrancó en Veracruz (México).

En el caso concreto de Colombia, ¿qué productos tiene la Fundación que se hayan implantado en Valencia y sean trasladables a sus puertos?

Tenemos varias reuniones esta-

blecidas durante nuestras asistencias al Congreso de Cartagena de Indias. Seguimos apostando, por ejemplo, por la digitalización del mundo portuario y también los puertos latinoamericanos tienen todavía un gran camino por recorrer en materia de transición energética para llegar al objetivo que todos buscamos, el de emisiones 0.

También hemos diseñado productos específicos para la gestión de puertos resilientes en situaciones tan críticas como la pandemia. El objetivo es recoger los mejores protocolos y prácticas y dejar sentadas las bases para poder hacer frente a situaciones que esperemos que no vuelvan a repetir.

Por otro lado, como gran novedad vamos a anunciar una alianza estratégica con nuestra firma homóloga del puerto de Rotterdam, con STC, con la que vamos a trabajar en el producto de pandemias y probablemente también en algún temas relacionado con la manera de facilitar el desarrollo de los smart ports.

También la Fundación va a Cartagena de Indias para trasladar su experiencia ...

Sí, claro. Su experiencia en temas clásico relacionados con la gestión, la gobernanza o la explotación, así como las últimas tendencias en materia de sostenibilidad, digitalización y resiliencia ante situaciones complicadas.

¿Y algún proyecto relacionado con el uso de nuevas tecnologías en la gestión de la operativa portuaria?

Por supuesto. En los meses de pandemia hemos estado trabajando con cuatro o cinco puertos latinoamericanos para diseñar su transformación en Smart ports con resultados fantásticos y esa experiencia en extrapolable a otros muchos puertos. Recientemente, hemos iniciado una colaboración especial por los puertos de Paraná, en Brasil, y hemos implantado el primer sistema de Latinoamérica de Port Collaborative Decision Making, un sistema que optimiza los trámites de la escala de un buque en puerto. Permite la digitalización de todas las comunicaciones entre los actores que intervienen en la escala del barco, desde los prácticos a los



amarradores o la propia Autoridad Portuaria, con grandes beneficios para las navieras y, por tanto, para los puertos. Este sistema lo estamos desarrollando ahora para Valencia y en paralelo para los puertos de Paraná.

¿En qué países desarrolla actualmente proyectos la Fundación?

Seguimos colaborando mucho con Brasil y también con México en temas de capacitación y estamos valorando realizar proyectos nuevos en Colombia, Guatemala y Chile. Se trata de ir adaptándonos a las necesidades de nuestro partners.

¿Cree que este congreso abrirá las puertas a nuevos proyectos de colaboración?

Siempre es importante llegar a nuevos puertos, aunque obviamente tenemos más relación con unos que con otros. En esta ocasión el congreso nos hace especial ilusión porque es la primera vez que hay tanta delegación del puerto de Valencia. El camino en Latinoamérica es seguir consolidando nuestra presencia allí y contar con el apoyo de la APV es fundamental. En esta ocasión viajaremos representantes de la Autoridad Portuaria, Infoport y la Fundación y eso es algo muy positivo, no sólo a nivel institucional, sino también porque la comunidad portuaria de Valencia estará muy bien representada en este evento.

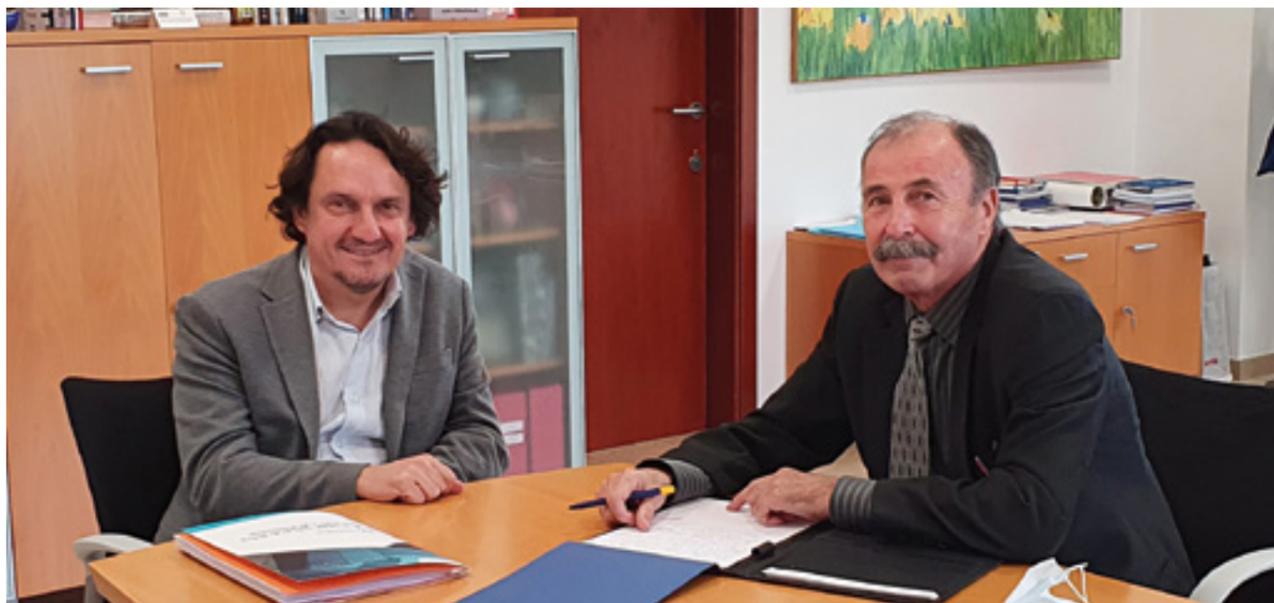
¿Qué contenidos tendrá el panel que modera en el Congreso?

Es una idea que surgió para el congreso de Miami y vamos a realizarla de nuevo en Cartagena de Indias. En un formato novedoso, un bloque que contará con la participación de directivos de grandes navieras, puertos y operadores portuarios que ofrecerán su punto de vista sobre los temas que proponga el moderador. Se establecerá un charla sobre temas como la transformación digital, la transición energética o la situación mundial del sector y las actuales tensiones entre oferta y demanda y el gran beneficiado será el público y el sector portuario.

En definitiva, ¿Cuáles son los principales objetivos en este congreso?

Tendremos la oportunidad de ver a algunos amigos y hablar de temas que nos interesan sobre puertos y desarrollos logísticos y obtener de nuevo el feedback de la gente en tiempo real y poder normalizar otra vez la situación. Hemos pasado una etapa complicada, pero ya ha pasado y tenemos que recuperar la normalidad.

Hacia falta recuperar este tipo de encuentros presenciales. Hemos mantenido el contacto con todos a lo largo de estos meses, pero no es lo mismo poder charlar e intercambiar impresiones en persona. Vamos con mucha ilusión y muchas ganas y agradecemos a la AAPA su valentía a la hora de organizar este encuentro, que empezó a gestarse en tiempos de gran incertidumbre.



Antonio Torregrosa, Director General de la Fundación Valenciaport

“La innovación tiene que ser abierta y colaborativa y apostar por desarrollos basados en el talento”

Contribuir a la competitividad del puerto de Valencia a través de la innovación y el conocimiento. Ese es el principal objetivo de la Fundación Valenciaport, impulsada hace diecisiete años por el puerto de Valencia, que ya se había convertido en un puerto de primer orden que requería incorporar nuevos instrumentos a su estrategia de investigación e innovación. “Valenciaport era consciente de que necesitaba ampliar su estrategia para seguir creciendo y de que un puerto no sólo son infraestructuras y actividad comercial sino también una estructura potente de innovación”, explica el director general de la Fundación Valenciaport, Antonio Torregrosa. No se trataba de constituir un nuevo departamento en la Autoridad Portuaria sino una nueva herramienta al servicio de la comunidad portuaria, por lo que se decidió crear una fundación abierta, que trabaja con la APV pero también con las empresas del clúster.

“Lo que hacemos es ayudar a las empresas a detectar cuáles son sus problemas y retos y buscar aquellos que se pueden solucionar con la innovación. Las empresas nos confían el montaje del proyecto y su desarrollo y contribuyen así a hacer al puerto más competitivo”, apunta Torregrosa.

A estas acciones en materia de innovación se suma la otra vertiente en la que trabaja la Fundación: la formación. “El puerto de Valencia ha sido pionero en materia de formación especializada y el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal ya ha cumplido tres décadas. La APV se dio cuenta de que para que este puerto fuera de primera división, de champions, necesitaba directivos bien formados, a la última en logística y puertos, y decidió crear este producto decano en habla hispana, por lo que han pasado directivos del sistema portuario y español y latinoamericano y de prácticamente todo el mundo”,

señala Antonio Torregrosa. “Es una de las principales incubadoras de conocimiento para el sector – continúa -. A partir de este máster se ha desplegado toda una estrategia de formación que cubre todas las necesidades que pueda tener una empresa del sector logístico. Ahora, por ejemplo, estamos trabajando en una iniciativa de digitalización e innovación en el ámbito portuario en colaboración con la Universidad Politécnica de Valencia”.

Trasladar toda esta actividad al ámbito internacional fue un proceso natural. Muchos directivos de puertos latinoamericanos habían venido a España para formarse de manera que se empezó a generar la demanda que ha convertido a la Fundación Valenciaport en un importante socio para el sector logístico de América Latina. Panamá, Colombia, Argentina, Brasil... estos son algunos de los países en los que la Fundación ha desarrollado y desarrolla proyectos, siempre de la mano

de socios locales y organizaciones que quieren desarrollar sus comunidades portuarias y logística. Ahora mismo se está celebrando en Veracruz el máster en formato mixto online y presencial y en breve repetirá la experiencia de Brasil.

“En innovación ocurre un poco lo mismo. Hemos logrado desarrollar herramientas para la competitividad de los puertos, en muchos casos para autoridades portuarias y en otros, para otros colectivos y en muchas ocasiones estos proyectos se han trasladado a otras comunidades portuarias – explica Torregrosa -. Un caso muy claro es el desarrollo de puertas automáticas para el puerto de Valencia, que ha despertado el interés de otros puertos y administraciones de aduanas. En este sentido, uno de los primeros puertos en apostar por la implantación de este sistema ha sido Montevideo. También hemos desarrollado temas vinculados con el PCS y otros menos tecnológicos, de inteligencia de mercado o planificación estratégica”.

Junto a la internacionalización la Fundación está trabajando ahora en otra vertiente que quiere potenciar. El puerto de Valencia es un referente para muchos puertos latinoamericanos y hace años que despierta el interés internacional, sobre todo por la manera en que ha desarrollado sus planes estratégicos hasta alcanzar los crecimientos actuales y consolidarse como una herramienta esencial para el comercio internacional. “Hay demanda para incorporar esas buenas prácticas de Valencia a otras comunidades portuarias y obviamente la Autoridad Portuaria de Valencia no puede realizar esa labor. Por ello, la Fundación Valenciaport tiene encomendada la tarea de fortalecimiento de las relaciones del puerto con todas esas comunidades portuarias, sobre todo en Latinoamérica”, apunta Antonio Torregrosa.

La Fundación Valenciaport es un ente de derecho privado, una organización sin ánimo de lucro con una participación del 49% del capital fundacional por parte de empresas privadas y asociaciones profesionales. “Hay una voluntad de seguir creciendo en participación del sector privado en nuestra actividad. Al final no son sólo patronos sino clientes y tenemos que orientar la actividad

hacia donde se dirija el desarrollo del sector privado”, destaca el director general de la Fundación. “En España, en general, a muchos sectores privados les cuesta apostar por la innovación, invertir y disponer de los recursos para organizar esa innovación. Por ese motivo, nosotros sustituimos al departamento de innovación de las empresas, buscamos la financiación, detectamos la problemática e incluso gestionamos la innovación porque ese proceso requiere un alto nivel de especialización”, asegura Antonio Torregrosa. No en vano, el 10% de la plantilla de la Fundación está especializada en gestión de proyectos. “Participamos en todo el ciclo de la innovación”, añade.

Las necesidades que surgen en el entorno latinoamericano están muy en línea con las que tenemos en Europa. Según Torregrosa, los sistemas portuarios latinoamericanos están muy desarrollados, unos son más eficientes y otros menos, pero en definitiva se comparte la visión en muchos aspectos e incluso se comparten los operadores en el caso de los puertos más grandes. “En nuestro proceso de planificación estratégica, iniciado hace años, nos planteamos un montón de retos en los puertos de Latinoamérica con el fin de estudiar la manera de tener una oferta razonable de cooperación. Al final – prosigue – surgieron los mismo retos a los que debía hacer frente Valencia, así que muchos de los proyectos eran trasladables. Algunos de ellos son bien conocidos, como los relacionados con la sostenibilidad ambiental y la transición energética. Estamos desarrollando nuestro modelo de puerto 0 emisiones netas, que verá la luz en 2030 probablemente, y colaboración con el sector privado y público en el necesario camino hacia la descarbonización”.

“Ese es el gran reto portuario mundial y América Latina no escapa a él. Todo puerto que no piense ya en como emigrar con los años hacia las 0 emisiones se quedará fuera del mercado. Las navieras no escalarán en puertos que no sean sostenibles”, insiste el director general de la Fundación. “El otro gran reto es la digitalización y la automatización como su máxima expresión. En ese campo hay todavía mucho margen

de mejora, sobre en todo en aspectos como la escala del buque”, aclara Antonio Torregrosa.

Además, la Fundación Valenciaport y el puerto de Valencia tienen muy claro que se impondrá la necesidad de diseñar estrategias de innovación abierta: “Ya se ven algunas cosas en puertos como Rotterdam o Singapur, así que ahora estamos en pleno diseño de la nuestra. También en América Latina se están generando acciones en otros sectores esfuerzos para generar ecosistemas de innovación, pero en los puertos hay todavía muy pocas iniciativas y éste será uno de los temas estrella de los próximos diez años. La innovación tiene que ser abierta y colaborativa, atraer talento y apostar por desarrollos basados en el talento y el emprendimiento”, explica Torregrosa.

También esto es trasladable a otros puertos: “Al final siempre que haya talento se puede movilizar esta estrategia y donde no lo haya, se puede importar”. De hecho, la Fundación organizó recientemente un reto tecnológico en el que participaron online más de 300 personas de todo el mundo. De esta iniciativa surgieron “ideas fantásticas” y algunas de ellas se están poniendo ya en marcha en el puerto. “La compra clásica de innovación no funciona con los resultados esperados”, asegura Antonio Torregrosa, que también apuesta por atraer talento de otros sectores, aportando ideas nuevas distintas: “Se aprende mucho viendo como diseña su estrategia un profesional que viene del mundo de la farmacia, por ejemplo”.

Antonio Torregrosa participará en el vigésimonoveno Congreso Latinoamericano de Puertos. “En esta ocasión vamos a contar con un pequeño espacio en colaboración con Infoport y la APV para mantener reuniones y, considerando que la asistencia va a ser muy significativa, hemos estructurado muy bien la agenda. Tenemos ya cerradas reuniones con directivos de puertos con los que ya tenemos contacto, pero también queremos conocer gente nueva para que puedan surgir nuevos proyectos. Después de dos años sin evento debido a la pandemia estoy convencido de que va ser un congreso fantástico”, concluye el director general de la Fundación.



Javier Guarch y José Oliver

Infoport aún a conocimiento tecnológico y experiencia en el sector logístico

Infoport Valencia lleva ya dos décadas trabajando con el objetivo y misión de aprovechar su know how y su experiencia para diseñar soluciones que se puedan trasladar a otros puertos y empresas del ámbito nacional e internacional.

Tal como explican el gerente de Infoport, José Oliver, y el responsable de Desarrollo de Negocio, Javier Guarch, la compañía participó en un par de webinars en colaboración con otras entidades de América Latina, una de ellas organizada por OEA, y fruto de esa colaboración surgió la oportunidad de seguir desarrollando iniciativas en Costa Rica. De esta forma, la empresa de servicios tecnológicos, especializada en el sector logístico y portuario, participará en el vigésimonoveno Congreso Latinoamericano de Puertos de Cartagena de Indias.

En estos últimos meses Infoport Valencia ha estado trabajando en proyectos de índole muy variada,

como un sistema de gestión de terminales o un proyecto para la mejora de la operativa y escala en puerto de los buques, el proyecto Paula. “También tenemos experiencia en la aplicación de las tecnologías emergentes, como el uso de los drones en el entorno portuario o la inteligencia artificial. De hecho, una de las vocaciones de Infoport es precisamente aplicar al sector portuario esas tecnologías que han ido apareciendo y creciendo, soluciones consolidadas a nivel de tecnología pero que tienen que ser trasladadas al sector logístico-portuario de forma eficaz”, apunta Oliver. “Esta es nuestra gran ventaja: conocemos los dos mundos, el tecnológico y el portuario”, añade.

Otro de los objetivos de la compañía es ayudar a los clientes a detectar el caso del uso de la tecnología, es decir, explicarles de qué manera pueden resolver una problemática concreta con esa tecnología:

“Es imprescindible que conozcan qué resuelven y en qué se benefician –señala Guarch –, pero también es necesario tener bagaje en ese terreno. Se habla mucho de digitalizar, pero no olvidemos que para digitalizar hay que conocer muy bien el proceso para poder cambiarlo”.

Y es que Infoport cuenta ya con una base sólida como resultado de todos los productos y soluciones que ha diseñado, un recorrido que puede ser aprovechado por nuevas empresas y puertos, potenciales clientes. “Hay que buscar la solución a medida. Por ejemplo, no hay dos puertos iguales, aunque estén dentro del mismo país y se rijan por la misma legislación. “Nos gusta vernos como socios de nuestros clientes, a los que vamos acompañando en los procesos, sea una empresa privada o pública”, continúa José Oliver. En este sentido, recuerda que la implantación de tecnología no es un procedimiento de acción-reacción, pero es un camino en el que si la empresa está “bien acompañada” logra reducción de tiempos y costes y mejores resultados.

Infoport reconoce que en estos últimos meses las empresas han tenido que ser muy imaginativas y se ha demostrado cuáles estaban más preparadas para hacer frente a todos los retos que ha generado la pandemia. “Pero también es cierto que esta crisis sanitaria ha abierto la oportunidad a muchas empresas de

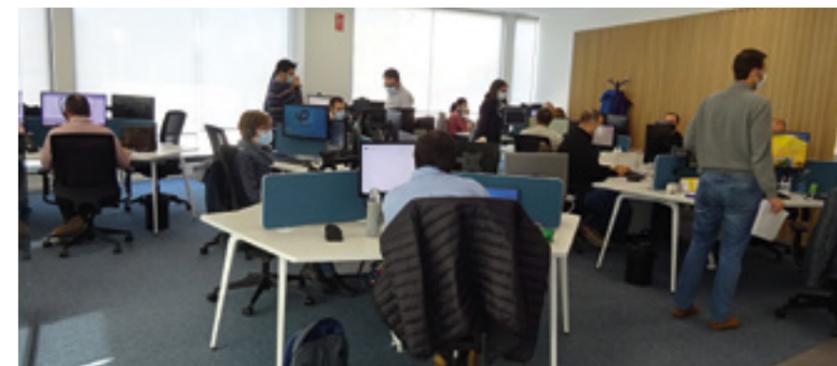
modernizarse y optimizar sus procesos”, explica el gerente de la empresa.

Proyectos

Uno de los proyectos en los que ha estado trabajando Infoport en este tiempo es

Paula, presentado por la startup SEAPort Solutions, participada por Infoport junto a la Fundación Valenciaport y Híades Consulting, una de las nueve iniciadas seleccionadas por el Fondo Puertos 4.0 de Puertos del Estado. Es una solución de tipo Port Collaborative Decision Making para la optimización de las operaciones portuarias asociadas a la escala del buque. Oliver explica que esta plataforma facilita el intercambio de información en tiempo real entre autoridades portuarias, terminales, remolcadores, prácticos y amarradores, de forma que toda la información asociada a la operativa está disponible para todas las partes interesadas, lo que permite una mejor planificación, coordinación y toma de decisiones.

Además, Infoport está volcada en soluciones relacionadas con la



trazabilidad de las mercancías, en una iniciativa diseñada por la Universidad de Génova. “Se trata de que el cliente no se preocupe por las nuevas tecnologías, sino de que disponga de la información necesaria para la toma de decisiones. Así se consigue optimizar los servicios, reducir tiempos en la cadena logística, bajar los costes, etc...”, señala José Oliver.

Estos temas de trazabilidad de la mercancía tienen un significativo nivel de demanda en Latinoamérica, como también lo tienen los relacionados con la seguridad y los accesos. “Son muchas las empresas y puertos que piden implantar siste-

mas que apoyen la seguridad del tráfico de mercancías y también Port Community Systems, que buscan la mejora de la productividad de un puerto, ya que permiten reemplazar comunicaciones de otros tipos, en papel o vía correo electrónico, por comunicaciones inteligentes, más eficientes y rápidas y con menor riesgo de error”, asegura el gerente de Infoport Valencia. Para Oliver y Guarch este tipo de sistemas aportan continuidad del negocio, muy complicado en el caso de los entornos portuario y logístico, y garantizan que se pueda operar con normalidad y seguridad.

PCS Port Community System
Plataforma de intercambio de información estandarizada entre los miembros de una comunidad portuaria.

Transporte Terrestre
Herramientas y soluciones para la coordinación, la planificación y la trazabilidad de las operaciones de transporte por carretera y ferrocarril.

Port CDM
Sistemas de Colaborativos de gestión de escalas. Todos los intervinientes en el proceso (prácticos, remolcadores, amarradores, buque, terminal, Autoridad Portuaria...) aportan información al sistema para facilitar la planificación de operaciones.

Automatización
Automatización de procesos portuarios: Automatización de accesos a recintos portuarios, pesaje desatendido, Levante sin papeles automatizado.

TOS
Sistemas de gestión de operaciones en Terminales Multipropósito orientados a la flexibilidad operativa.

Digitalización en Puertos

IPV INFOPORT
C/ Moreres, 2 · 46024 Valencia · www.infoport.es · info@infoport.es
Tel.: 960 11 54 00

Hugo Lejtman, delegado del puerto de Barcelona en Latinoamérica

“El intercambio comercial con Latinoamérica supone el 10% del tráfico total de Barcelona”



¿Qué posicionamiento tiene el Port de Barcelona en Latinoamérica?

El Port de Barcelona está muy valorado en Latinoamérica por ofrecer las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el tráfico de contenedores del sur de Europa y del Mediterráneo, con una completa oferta intermodal y servicios logísticos fiables y competitivos. El incremento de la capacidad de las naves ha ido acompañado por un esfuerzo del Port de Barcelona para reducir su impacto en el medio ambiente.

Destaca la oferta especializada en tráficos refrigerados que brindan las terminales de contenedores Hutchison Port BEST y APMT Terminal Barcelona, así como la Terminal Multipropósito Port Nou, que han realizado en los últimos años importantes inversiones para ampliar el número de conexiones eléctricas destinadas a los contenedores refrigerados, superando las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que sitúa al Port de Barcelona como líder del Mediterráneo.

Hutchison Ports BEST ha puesto en servicio este mismo año 2 nuevas grúas pórtico super post panamax, que junto a las dimensiones de la terminal permiten a Hutchison Ports

BEST operar tres mega/portaconenedores de forma simultánea.

APM Terminals Barcelona, que cuenta con más de 1.500 metros de línea de muelle, también ha incorporado en los últimos años nuevas grúas super post panamax, lo que le permite operar a los mayores buques portacontenedores.

¿Cuáles son los volúmenes de intercambio comercial con Latinoamérica y qué tráficos identifica como los más importantes?

Los volúmenes de tráfico entre el puerto de Barcelona y Latinoamérica se han mantenido estables históricamente, con un tráfico anual entorno a los 350.000 TEU, lo que supone que la cuota de mercado para el área de Latinoamérica está entorno al 10% sobre el total de tráfico del puerto. Si analizamos la afectación de la pandemia, vemos que en 2020 la caída de tráficos respecto a 2019 fue de alrededor del 30% en todas las operaciones. Afortunadamente, durante este año 2021 ya hemos podido comprobar como los volúmenes van recuperando los niveles pre-pandémicos e incluso los superan.

En el caso concreto de Colombia, el tráfico con el puerto de Barcelona se sitúa alrededor de los 20.000 TEU anuales. Los principales productos de importación con este mercado son las frutas y el café, mientras que la exportación está principalmente ligada a tráficos de materias plásticas, papel, cartón y maquinaria. También cabe destacar un notable volumen de tráficos de transbordo ligados principalmente a productos cármicos y frutas (aunque cabe mencionar que este tráfico de TS de frutas ha sido fuertemente afectado por la pandemia).

Colombia protagonizó la misión empresarial del pasado año ¿qué valoración hacen de la experiencia?

La particularidad del Port Summit, por primera vez en formato online, facilitó la presencia y el contacto entre agentes logísticos, portuarios y cargadores de todo el mundo, además de propiciar los intercambios comerciales entre Colombia y Cataluña, que ya se vieron reforzados con las relaciones establecidas en la primera misión empresarial del Port de Barcelona a ese país, celebrada en el año 2013.

La misión ha permitido a empresas profesionales colombianas ampliar sus conocimientos sobre el hub logístico de Barcelona y los servicios de los que dispone para aumentar el valor de las mercancías. También se ha dado a conocer las propuestas de valor del puerto en el entorno de los Smart ports y la sostenibilidad medioambiental, económica y social.

¿Cuál es la relación entre el Port de Barcelona y Colombia?

Colombia es uno de los socios comerciales más importantes del Port de Barcelona y un mercado en expansión, así lo demuestran las cifras de tráfico en los últimos años. Tiene un mercado potencial como tercer país más poblado de Latinoamérica, con cerca de 50 millones de habitantes. Por otra parte, la UE es el segundo socio comercial de Colombia y la primera fuente de inversión extranjera directa en el país. Colombia ha pasado de tener 160 empresas españolas instaladas en 2011 a más de 600 empresas en 2019, sobre todo en los sectores de infraestructuras, tecnologías de información.

¿Cuáles son ahora las perspectivas de recuperación?

En el caso de Colombia observamos que la recuperación tras el impacto del Covid está siendo más lenta, sin signos claros todavía de un retorno a los volúmenes pre-pandémicos.

El Grupo Lindley impulsa sus soluciones flotantes para puertos

El Grupo Lindley se fundó en 1930 de la mano de un alemán y un inglés –unión que sería difícil de concebir 9 años después–, con la finalidad de exportar materia prima. Más adelante, la actividad se centró en la distribución hasta los años 60, cuando la segunda generación tomó las riendas del negocio.

La pasión por el mar y la náutica provocó que el grupo virase hacia el sector marítimo y así participase en el desarrollo de una industria incipiente en esos tiempos. No fue hasta finales de los 80 que el grupo fabricó e instaló la primera marina en Portugal, iniciando así una travesía hasta la actualidad, cuando la tercera generación gestiona el grupo.

Almarin, empresa española que forma parte del Grupo Lindley, está especializada en señalización marítima para puertos, con una amplia experiencia con el suministro e instalación de más de un centenar de boyas para la DIMAR en Colombia, así como proyectos en Uruguay, Panamá, Venezuela, Costa Rica... En el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos, Almarin promocionará sus ayudas a la navegación marítima, así como de la mano de su socio Lindley, sus pantalanés flotantes, pasarelas de acceso, plataformas flotantes... En total, hasta ahora el Grupo Lindley ha suministrado más de 100.000 metros de pantalanés flotantes, de los cuales 15.000 pertenecen a pantalanés de hormigón.

En el ámbito internacional, Lindley ha realizado infraestructuras flotantes en Europa, África y Latinoamérica, despuntando aquí la Marina Olímpica en Rio de Janeiro y la base de la Volvo Ocean Race en Itajaí.



Almarin trabaja estrechamente con Autoridades Portuarias, puertos deportivos, marinas y clubes náuticos

para mejorar las ayudas marítimas de los puertos y así incrementar su seguridad en la navegación.

AGENTES DE ADUANAS DE VALENCIA

¿Sabe quién le representa y defiende sus intereses ante la Administración de Aduanas?

Los Agentes de Aduanas somos profesionales titulados colaboradores de la administración.

Confíe sus operaciones de comercio exterior, logística y despachos de aduanas a un profesional experimentado, libre e independiente.

Le ofrecemos asesoramiento personalizado, trato directo e información de primera mano.

Estamos integrados en una organización profesional, el Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros que le confiere a nuestra actividad una garantía de calidad

C / Dr. J. J. Domínguez 12, bajo derecho, 46011 VALENCIA - Tel. 96 367 07 74
coceuv@representantesaduaneros.es - www.coceuv.com



TMG: garantía de servicio sostenible y de calidad

Terminal Marítima del Grao cumple el próximo año una década de actividad en el puerto de Castellón. Especializada en el tráfico de graneles sólidos vinculados con la industria cerámica, la compañía dio sus primeros pasos de la mano de un equipo de profesionales con una larga trayectoria en el sector logístico y portuario, la mayoría de ellos de la provincia de Castellón con el fin de acuñar un proyecto 100% autóctono.

Con el objetivo general de ofrecer un servicio de calidad, a la altura de la demanda, TMG ofrece un amplio abanico de actividades: desde las vinculadas con la carga y descarga de mercancías a operaciones de almacenaje y gestión y manipulación de proyectos especiales. Para dar cobertura a estos servicios la compañía cuenta con una moderna y completa dotación de mercancías. En octubre de 2012 recibió la primera grúa Liebherr Modelo 420, que se convirtió hace diez años en la grúa de mayor capacidad en operar en el puerto de Castellón. Poco después puso en servicio la segunda Liebherr, con características parecidas y dotada con grapín y a partir de ahí incorporó carretillas, palas cargadoras, reach stacker, una tolva de caída libre y otra de cinta y todo el material necesario para manipular gran

variedad de mercancía.

En esta década la oferta de la compañía ha ido siempre acompañada de un fuerte compromiso con la calidad y la seguridad. Así, Terminal Marítima del Grao cuenta con la certificación en Gestión de Calidad y Medio Ambiente (ISO 9001 e ISO 14001), con el aval de SGS. En un mercado cada vez más exigente, estas certificaciones reconocen el compromiso con la mejora continua, la calidad y la satisfacción del cliente y aseguran que los productos y servicios cumplen los requisitos legales y del cliente, ayudando a la mejora constante del desempeño de la organización.

Además, la empresa dispone de la ISO 14001 por su gestión medioambiental, lo que supone un importante compromiso en el tratamiento de residuos generados y otras buenas prácticas medioambientales. Y es que la sostenibilidad es seguramente el principal reto a corto plazo del transporte marítimo y toda la cadena logística. Aquellos puertos y empresas que no cumplan con los criterios de reducción de emisiones y respeto al entorno quedarán fuera del mercado, de manera que TMG lleva años apostando por este transporte sostenible.

Crecimiento

Hace un par de años la compa-

ñía optó a una nueva concesión en el puerto de Castellón. En concreto, ganó el concurso para la construcción y explotación de la terminal de graneles sólidos ubicada en el tramo I del Muelle de la Cerámica del puerto de Castellón, un área de 16.500 metros cuadrados en la que la empresa dispone de 360 metros de línea de atraque.

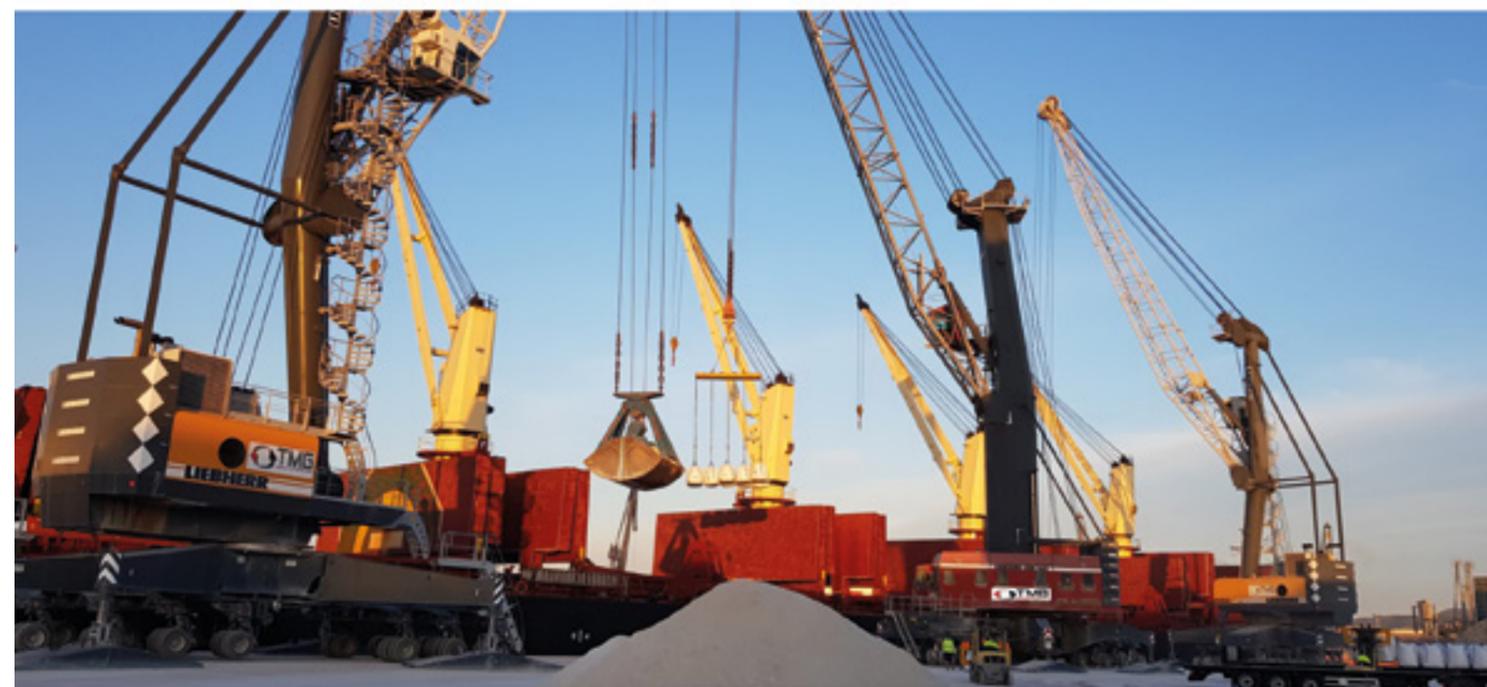
En la concesión se ubican dos naves mecanizadas semicerradas, sólo abiertas hacia el cantil para la operativa de la terminal, de manera que la operativa sólo se desarrolla con cinta carenada y mecanizado continuo hasta una de las naves. En ese espacio se ubican dos básculas y lava-ruedas, medidas medioambientales que se completan con nebulizadores de agua y aspersores en el interior de las naves.

En total, TMG tiene previsto invertir en los 35 años del período concesional unos 40 millones de euros. De ellos, 15 millones estarán dirigidos a las obras y mejora de maquinaria y el resto al pago de los cánones y tasas a la Autoridad Portuaria. Con esta inversión Terminal Marítima del Grao quiere ofrecer un servicio pionero en el puerto de Castellón, con servicio 24 horas al día y las máximas garantías de eficacia, calidad y seguridad.



**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**



Cartagena canaliza el 15% del tráfico de los puertos españoles con Iberoamérica

El puerto de Cartagena juega un papel esencial en las relaciones entre España y Latinoamérica. De hecho, el enclave canaliza el 15% del tráfico portuario español con los países iberoamericanos. Así, se ha consolidado como el puerto nacional con mayor movimiento de mercancías con Brasil, México y Venezuela.

Según los datos de la Autoridad Portuaria de Cartagena, en el año 2020 el intercambio comercial del puerto con los países iberoamericanos sumó un volumen de 8,03 millones de toneladas. México encabeza este ranking, con un tráfico de 3.647.371 toneladas, seguido por

Brasil, con 2.464.467 toneladas, Venezuela (1.232.367 toneladas) y Colombia (470.190 toneladas). En quinta posición se sitúa Argentina, con un tráfico de 130.076 toneladas, seguida por Perú (66.731 toneladas) y Guatemala (9.025 toneladas). Con volúmenes algo inferiores completan la tabla Chile, Costa Rica, El Salvador, Panamá, Paraguay, Ecuador, Uruguay, Belize, República Dominicana y Puerto Rico.

En cuanto a las mercancías transportadas el petróleo crudo representa el 68,3% del total gestionado, con un acumulado en año 2020 de 5.491.230 toneladas. En



segunda posición se sitúan las habas de soja (598.428 toneladas). Por otro lado, los cereales y sus harinas suman 487.037 toneladas y el gasoil, 227.384 toneladas. Además, en el marco de estas relaciones comerciales entre el puerto de Cartagena e Iberoamérica tienen un peso específicos otros productos como las frutas, hortalizas y legumbres, los biocombustibles y las conservas o productos siderúrgicos, entre otros.

En este contexto el tráfico de importación tiene más peso, ya que la descarga representa el 86,06% del tráfico, mientras que las exportación representa el 13,94% del total.

La solución logística a tu medida



Tu empresa es única y sus necesidades de logística también.

Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella.

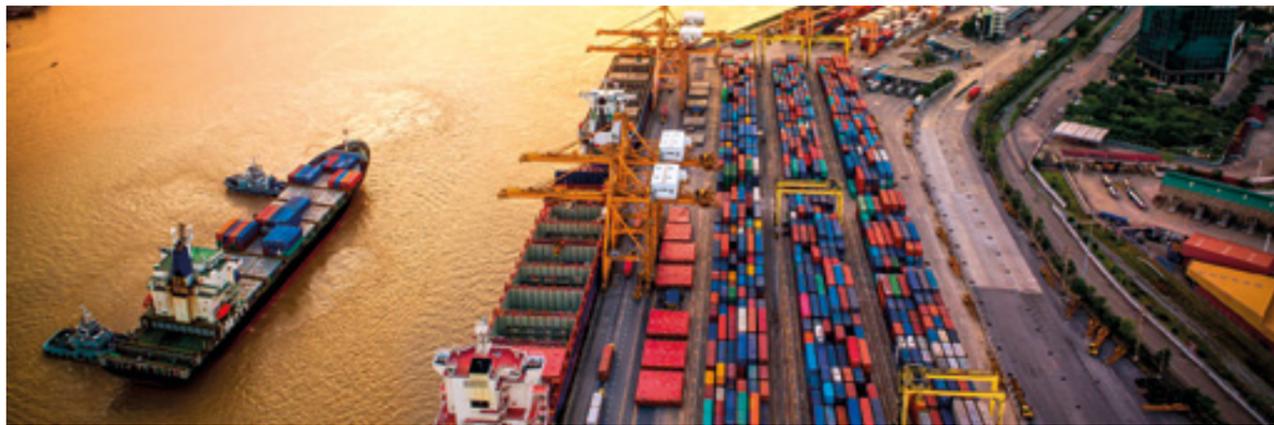
En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida. Para todo y para todos.

Llevamos tus productos a los principales destinos de Europa y el Mediterráneo con una gestión integral de la mercancía y con soluciones tecnológicas que optimizan el transporte. Los mejores servicios, al menor coste. Según lo que necesites en cada momento



Puerto de Cartagena

Autoridad Portuaria de Cartagena



HIADES BUSINESS PATTERNS Innovación tecnológica y Digital Twin en el Sistema Marítimo Portuario

Somos una consultoría tecnológica con presencia en Iberoamérica y Europa especializada en desarrollo y gestión de negocios. Utilizamos las más avanzadas herramientas de Business Intelligence para facilitar la toma de decisiones y la obtención de los objetivos estratégicos y operativos.

Desde nuestros inicios, hace más de 10 años, hemos recibido diversos premios y reconocimientos en materia tecnológica, siendo referente en tecnología aplicada a los negocios, inteligencia de negocio (Business Intelligence) y en desarrollo de aplicaciones móviles y videojuegos.

Entre nuestros innumerables proyectos destaca la suite de soluciones Amura, un ecosistema de soluciones inteligentes para el sector marítimo/portuario, líder mundial en soluciones e innovación para los servicios técnico-náuticos y Port Control (Local Port Services / VTS / VTMIS), todas ellas compatibles con PortCDM y sistemas de mensajería S211 de IALA.

AMURA se encuentra presente en más de 17 puertos europeos y americanos. El éxito funcional de nuestra solución se diferencia de otras existentes en que integra todo el ciclo de gestión de sistemas de tráfico marítimo y portuario, desde el registro del movimiento del buque, la

gestión y seguimiento de las maniobras y la integración con los sistemas de información de las Autoridades Portuarias y de los mayores fabricantes de sistemas VTS del mercado, aumentando significativamente la eficiencia de la organización.

Tecnológicamente, se desarrolla bajo un entorno 100% web y cuenta con aplicación móvil para los servicios técnico-náuticos lo que la diferencia enormemente de las aplicaciones de escritorio que se utilizan en la actualidad en el sector.

Otras de nuestras soluciones, Aurora constituye la base de un completo Digital Twin del puerto y ofrece al sector marítimo – portuario una plataforma que integra toda la información que recogen los agentes marítimos (prácticos, amarradores, remolcadores, navieras, consignatarias, etc.), AIS, dispositivos IOT, etc. permitiendo, mediante al análisis Big Data, una mejora de la eficiencia y comunicación entre los distintos agentes, reduciendo los costes por ejemplo de escala o espera, y mejorando la capacidad productiva de los puertos. Esta integración cumple además con los requisitos de seguridad internacionales (IALA, Port-CDM).

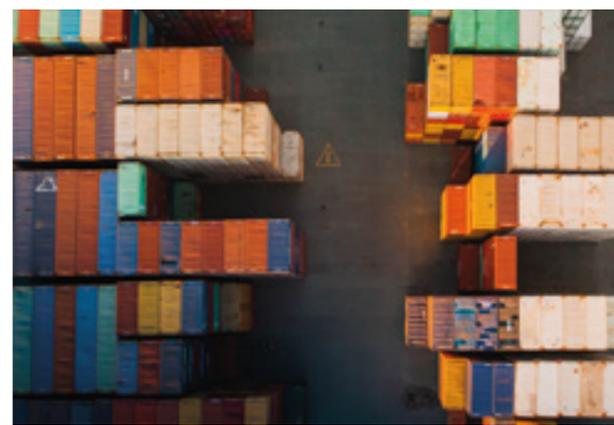
Integrar toda la información de los agentes marítimos permite tomar

una posición privilegiada en la carrera de la transformación digital y obtener información / conocimiento para aplicarlo en la mejora de procesos, aumento de la productividad y conocimiento de las necesidades del sector.

Amura ControlBoard es la nueva generación de sistemas inteligentes de tráfico marítimo. El mundo marítimo es un sector con muchísimos estándares, grandes fabricantes y dispositivos para el uso náutico pero que toda esa tecnología no había sido tratada y puesto a disposición de las Autoridades Portuarias, Port Control y otros agentes portuarios de una manera sencilla, intuitiva y visual de mostrar la información.

Por otro lado, COMPASS, que permite el cumplimiento de los requerimientos de la ISO 9001, ISO 14001, OSHAS ISO 18000 y 45000 y sistemas de calidad ISPO.

Pero lo que mas destaca respecto a otras soluciones similares, es que integra módulos de gestión estratégica y de control operativo del negocio, incluyendo cuadros de mandos con estadísticas y gráficas de evolución de las maniobras y como innovación destacada sistemas de envío de mensajes IALA S211 en tiempo real y su compatibilidad con entornos y conceptos relacionados con PortCDM.



IFS: presencia global y referente en Latinoamérica

Desde su fundación en Valencia, España, IFS se ha diferenciado por su neutralidad, premisa que ha guiado su oferta de servicios únicamente a los profesionales del sector logístico, los transitarios. Convirtiéndose con los años en un grupo internacional especializado en la consolidación de mercancías desde y hacia el mundo, la fusión con la multinacional MSL Corporate fue, pues, una consecuencia natural, otorgándole una importante y estratégica presencia nacional y en el mundo, gracias a su red internacional de oficinas propias y de agentes.

“Nos apoyamos en nuestros 35 años de experiencia en el sector como líder de servicios directos entre España y Latinoamérica, específicamente en Colombia, gracias a nuestras líneas directas entre Barcelona/Valencia y Cartagena y, sobre todo, siendo el único consolidador que ofrece un servicio directo LCL hacia Buenaventura.”, explican desde la empresa.

IFS es -igualmente- un referente en el resto de Latam, ofreciendo en exclusividad y de forma directa servicios a Asunción, Arica (permitiendo la entrada de las mercancías a Bolivia) y Río Grande, además del resto de los puertos sudamericanos. Con relación a la importación, el consolidador se distingue gracias a servicios directos desde Montevideo y Guayaquil hacia Valencia, pero también desde prácticamente todos los países: Argentina, Brasil, Chile, Perú, Colombia, Uruguay, etc.

Los clientes transitarios de IFS pueden también contar con servicios directos y neutrales de consolidado aéreo entre Madrid y los aeropuertos latinoamericanos de Lima, Santiago de Chile, Bogotá, Buenos Aires-EZE, São Paulo-GRU y Ciudad de México.

En el último año, el consolidador neutral anunció el lanzamiento de un servicio directo de ida y vuelta desde su oficina de Bilbao hacia Reino Unido para ofrecer a sus clientes una alternativa viable al Brexit.

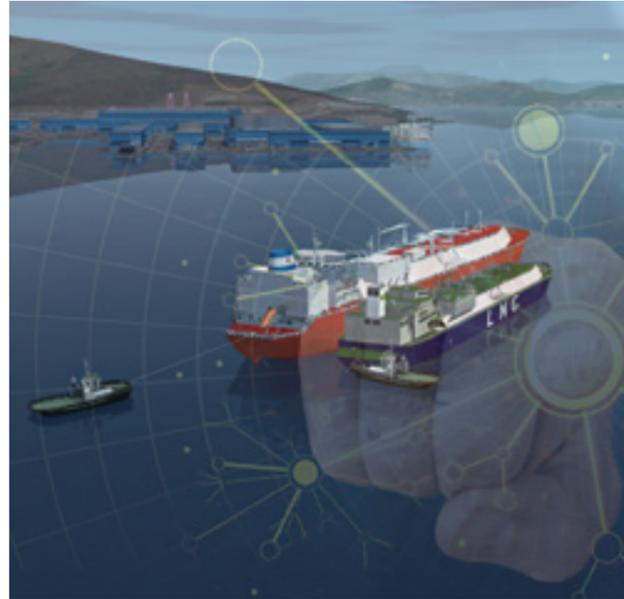
También potenció su hub de Madrid, con un nuevo almacén propio (el cuarto de Stock Cargo: Valencia, Barcelona, Miami y Madrid) y servicios directos de importación desde Asia y de exportación a Callao, y Santiago de Chile.

La semana pasada, IFS anunciaba un servicio de grupaje exclusivo de Madrid a Canarias, con un tiempo de tránsito inigualable de 3 días, para complementar la inauguración de una nueva oficina en Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, permitiendo conectar el archipiélago a la península, así como conexiones de transbordo con servicios propios.

Lo anterior se suma a las 40 nuevas líneas establecidas este año, indicador del desarrollo del consolidador conectando Europa con el mundo vía sus hubs en Barcelona, Valencia, Madrid y Algeciras: su nuevo punto de acceso al Mediterráneo para la importación de Asia.

En Europa y norte de África, IFS cuenta con presencia clave en cada punto estratégico: Portugal, gestionando sobre todo cargas provenientes de Asia y Estados Unidos, Marruecos y Argelia, cuyas líneas principales ofrecen un puente entre África, Europa y el Oriente, y Francia, basada en Marsella, que muy recientemente anunció el establecimiento de una nueva línea entre Shanghai y Le Havre. Desde México, donde IFS tiene 8 oficinas, destacan su ubicación estratégica teniendo líneas por el Atlántico y el Pacífico, siendo capaces de poner a disposición de los clientes un abanico de posibilidades de conexión, particularmente para la importación desde Europa y Asia.

Siport21 acude al Congreso Latinoamericano de Puertos con el objetivo puesto en el Puerto del Futuro



el puente, vista en planta, perspectiva 3D e instrumentación esencial). Con esta tecnología se ha desarrollado un proyecto de una terminal de hidrocarburos en México, junto con otros en Brasil, Francia, Colombia, Pakistán o Mozambique y hay otros estudios programados de manera inmediata, además de formaciones a marinos.

Dentro del campo de la tecnología 4.0, está desarrollando una herramienta de toma de decisiones de evaluación y control de la seguridad en el acceso marítimo que incorpora el internet de las cosas, big data e inteligencia artificial y facilitará a los agentes portuarios su gestión diaria de las operaciones náuticas.

Además está realizando un proyecto para la digitalización de la navegación del río Guadalquivir (Sevilla), financiado por la Unión Europea, y el desarrollo de un simulador conceptual de Bunkering de GNL basado en procedimiento de operaciones e indicadores de disponibilidad, financiado por el Ministerio de Industria del Gobierno de España.

Siport21 acude al XIX Congreso Latinoamericano de Puertos que se celebrará en Cartagena de Indias, Colombia con el objetivo puesto en el Puerto del Futuro. En esta época de incertidumbre, la empresa ha realizado diversas acciones encaminadas a situarse en la vanguardia de los servicios para los "smart ports", incluyendo nueva tecnología y desarrollos propios.

Actualmente, el Centro de Simulación con tres puentes se encuentra totalmente operativo. La empresa ha reforzado la formación online y un sistema de simulación en streaming con 4 canales visuales (actividad en

Por otro lado, junto con los puertos de Bilbao y Barcelona ha presentado dos propuestas de tecnología disruptiva para el programa de Puertos del Estado, Ports 4.0. Una de ellas será una herramienta de ayuda a la toma de decisiones en el control de tráfico marítimo y la otra servirá para optimizar las operaciones de carga/descarga.

Por otro lado, en los próximos años, la empresa tiene como objetivo desarrollar nuevos modelos de negocio, expandir su área geográfica a África, Oriente Medio y Extremo Oriente, y continuar reinvertiendo en su centro de simulación en constante proceso de mejora.

veintepies.com
DIARIO DIGITAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Más de **15 años** informando

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





valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com