

Transporte

INNOVACIÓN

Los transitarios online conquistan al sector marítimo a través del coste

El negocio en la red permite gestionar grandes volúmenes con pocos recursos

Judith Estallo *Barcelona*

Internet comienza a seducir a la industria marítima. Lo hace a través de los transitarios online que ofrecen servicios para el transporte de contenedores o grupaje a pymes, particulares y empresas en el sector. La productividad y eficiencia es una de las principales ventajas de este tipo de iniciativas, que han encontrado un nicho de mercado en el entorno digital. Y es que en algunos casos, elegir un transitario online puede llegar a suponer una rebaja de entre un 10% y un 15% respecto a los métodos tradicionales de envío.

iContainers es un ejemplo de transitario online. Comenzó su actividad en 2008 y en la actualidad trabaja con las principales empresas de transporte marítimo internacional. Sergio Alberola, director de marketing online, explica que "la utilización de este canal nos permite realizar procesos operativos muy eficientes". Alberola asegura que ahorran tiempo en la preventa y se centran en los servicios postventa, hecho que "se traduce en un importante ahorro de costes" que al mismo tiempo se refleja en el precio final.

Generalmente, las consultas de precio que recibe este transitario son de contenedor completo, "aunque las de grupaje también resultan bastante frecuentes", comenta el representante de iContainers y añade que "podríamos decir que el ratio es de un 60/40". El grupaje resulta interesante para pymes y particulares. "El volumen no es suficiente para llenar un contenedor", reflexiona Alberola y explica que las empresas, sin embargo, "son más propensas a exportar o importar contenedores completos".

El sector aéreo también se ha apuntado a este negocio online. Así



El grupaje que ofrecen los transitarios online resulta interesante para las pymes / ARCHIVO

La falta de madurez del sector ferroviario paraliza su entrada en el negocio digital

Como ya sucedió hace unos cinco o seis años con las bolsas de cargas en el sector del transporte por carretera -con empresas como Timocom, Teleroute o Wtransnet-, las industrias marítima y aérea se apuntan al negocio en Internet.

Parece que el único modo que se abstiene de momento es el ferroviario. Y es que, actualmente el transporte de mercancías por ferrocarril queda reservado para operadores con

un volumen suficientemente elevado como para combinar cargas de diferentes clientes. En palabras de Sergio Alberola, director de marketing online de iContainers, "poco a poco el sector ferroviario se va convirtiendo en una realidad" pero todavía es pronto. "Esperamos que en los próximos años podamos añadir este servicio como alternativa al transporte interior de los envíos internacionales de nuestros clientes", asegura Alberola.

desde iContainers también prestan servicios para enviar mercancías por aire. Los destinos más demandados en ambos modos son Estados Unidos, China, Hong Kong, Japón y Emiratos Árabes. El volumen ha resultado tan elevado en el caso de Estados Unidos que han abierto una oficina en Nueva York recientemente. "La elección de esta ciudad como zona de desembarco atiende a diversas razones", argumenta Sergio Alberola, pero explica que fundamentalmente responde a que "las comunicaciones con España son buenas y abarca un área muy extensa con muchas empresas que realizan tanto importaciones como exportaciones". ■

TERRESTRE



La carretera reclama menos obstáculos al tráfico internacional

Las asociaciones de transportistas solicitaron la semana pasada al ministerio de Fomento que se eliminen las actuales limitaciones a los transportistas españoles para realizar transporte internacional. La demanda coincide con la entrada en vigor, el próximo 4 de diciembre, del reglamento europeo por el que se establece como obligatorio en el tráfico internacional, que los transportistas españoles con vehículos de más de 3,5 toneladas soliciten la licencia comunitaria, para lo que deberán poseer la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad en transporte internacional.

Esta situación, sin embargo, genera un conflicto en nuestro país, como recuerdan desde Fenadismer, ya que los transportistas que venían ejerciendo la actividad antes de 1998, en el caso de transporte ligero, y antes de 1987, en el caso de transporte pesado, tienen reconocida la capacitación profesional por antigüedad en la actividad, sin necesidad de realizar el examen obligatorio; sin embargo dicha capacitación está limitada ya que sólo pueden realizar transporte nacional, "por lo que en la práctica tienen vedada la posibilidad de realizar transporte fuera de España", explica la federación. El objetivo de las organizaciones es que Fomento elimine estas limitaciones, para permitir que los transportistas con mayor antigüedad puedan continuar realizando estos tráficos. ■

EMPRESAS

Abertis elimina casi todos los consejos de sus autopistas de peaje españolas

El objetivo es ganar en eficiencia y reducir costes

El Vigía *Barcelona*

Abertis eliminará la práctica totalidad de los consejos de administración de sus autopistas de peaje españolas, según confirmó el martes pasado la compañía. Esta supresión pretende contribuir a la consecución de una mayor eficiencia en la empresa que preside Salvador Alemany, así como a una reducción de los costes operativos.

En este sentido, la decisión se enmarca en la política extensiva de racionalización por la que está apostando el grupo, que ha estimado oportuno ejecutar esta nueva medida. Hasta el momento,

cada concesionario tenía su propio consejo. Sin embargo, con esta nueva decisión, éstos desaparecerán en favor de la creación de tres consejos asesores inéditos: uno en Barcelona, presidido por Josep Vilarasau; un segundo en Madrid, con Ernesto Mata al frente; y un último en Valencia, capitaneado por Alberto Catalán.

Las sociedades concesionarias que se quedarán sin consejo son: Acesa (Jonquera-Tarragona, Zaragoza-Mediterráneo); Aucat (Castelldefels-El Vendrell); Aulesa (León-Astorga); Aumar (Tarragona-Alicante, Sevilla-Cádiz); Cas-



Salvador Alemany / ABERTIS

tellana (Ávila-Segovia) e Iberpistas (Villalba-Adanero). Se mantiene, en cambio, el consejo en el caso de Avasa (Zaragoza-Bilbao).

El gestor de infraestructuras sigue inmerso en un proceso de reordenación que empezó hace ahora unos meses y que se tradujo en la creación de dos sociedades diferentes: Saba Infraestructuras y Abertis. Esta operación, como explicó la empresa en su momento, permitía centrar la actividad para seguir creciendo en un contexto de crisis delicado. La transmisión de acciones de esta escisión concluyó hace pocos días.

Los efectos de la reorganización societaria se han dejado sentir en los resultados de la compañía de los nueve primeros meses del año, presentados hace diez días. Así, Abertis ha obtenido 594 millones de euros en este periodo, algo que supone un incremento del 5,9% respecto al mismo periodo de 2010. La de autopistas constituye la principal fuente de negocio, con un 79% de ingresos sobre el total. ■

MARÍTIMO

Melilla espera crear una conexión por mar con Francia

La Autoridad Portuaria de Melilla aspira a la creación de una Autopista del Mar con Francia. La conexión se realizaría a partir del puerto de Sete, situado al sureste del país galo, con un punto intermedio en la localidad murciana de Cartagena.

El presidente del ente portuario melillense, Arturo Esteban, ha dado a conocer que el próximo 29 de noviembre se va a firmar un convenio entre los responsables de los distintos puertos, y así presentar esta iniciativa a la Unión Europea para que autorice la ruta. Esta iniciativa utilizaría el puerto de Cartagena como punto de carga y descarga de mercancía, que podría llegar a Francia de manera inmediata, sin necesidad de ser transportada por carretera. ■