



Joan Ribó, Mónica Oltra y Joan Baldoví, el pasado sábado.

PROPUESTA DE LA FORMACIÓN POLÍTICA

Compromís quiere reducir el peso del transbordo en el Puerto de Valencia



Enrique Pellicer, director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la UPV. Foto: Raúl Tárrega.

La UPV lanza el primer grado universitario en España sobre transporte y logística



LOGÍSTICA · En el SIL 2022

Port de Barcelona potenciará su apuesta por la innovación

CARRETERA · El transporte por carretera tilda la medida de "recaudatoria"

Bizkaia tiende la mano al sector de la carretera para fijar el nuevo canon



ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



Porque no es lo mismo oír que escuchar

“Porque no es lo mismo ver que mirar, ni oír que escuchar, Oye cómo va en Radio Popular”.

Así comenzaba todos los días, a las 13.30 horas (“a la hora de comer”), el programa radiofónico de deportes que presentaba en Radio Popular de Bilbao-Herri Irratia mi admirado y añorado José Irigorri (“Hoss”), mi maestro en las ondas y también en el saber ser y estar, que se nos fue un mayo de 2014 a la misma edad que tiene ahora este quien firma, un alumno desventajado que cambió el micrófono por la pluma no porque no ansiara seguir sus pasos, sino porque cayó en la cuenta de que lo suyo no era el micrófono y que los partidos del Athletic Club era mejor verlos

desde su propia localidad que no desde el “palomar” donde estaban ubicadas las cabinas de radio en San Mamés.

El caso es que repasando la actualidad del sector me ha venido a la memoria la frase de presentación del programa, en concreto la

parte que se refiere a la diferencia que existe entre oír y escuchar. Oír es una facultad física, mientras escuchar es una actitud psíquica. Por eso, no es de extrañar que otra figura de la radio, en este caso, Pepa Fernández, en su etapa como conductora del programa “No es un día cualquiera” de Radio Nacional de España, tuviera el empeño de dirigirse a la audiencia con el nombre de escuchantes, que no de oyentes.

Ahora que el conflicto de la estiba en el Puerto de Bilbao ha quedado desactivado tras la firma del convenio colectivo por parte de las empresas de Bilboestiba CPE y los sindicatos Coordinadora y UGT, cabe una reflexión acerca de los motivos que han llevado a las partes a retrasar tanto el acuerdo en el tiempo. Compete esta reflexión a las partes, aunque, además del fondo de las discrepancias existentes, sospecho que existe también un problema relacionado con la actitud con la

que las partes encaran una negociación o la resolución de un problema. Porque no es lo mismo oír que escuchar, presumo que muchas de las reuniones mantenidas entre los representantes de las empresas y los sindicatos se limitaban a un intercambio de propuestas, de palabras que se oían en el aire pero que no eran realmente escuchadas.

Ahora que el conflicto de la estiba en el Puerto de Bilbao ha quedado apartado, aunque un tercio de la plantilla de estibadores de Bilboestiba CPE no haya apoyado la firma del convenio, el transporte de mercancías por carretera afronta otro momento comprometido con la decisión de la Diputación Foral de Bizkaia de aplicar un canon por uso

de los vehículos pesado de más de 3.5 toneladas en determinadas vías del territorio.

El año pasado, cuando la Diputación anunció su intención de aplicar estos peajes, aseguró que cualquier decisión sería “consensuada” con el sector. Es

evidente que dicho consenso no se ha producido cuando todas las asociaciones del sector siguen clamando contra los peajes. Otra cosa es que los representantes de la Diputación Foral de Bizkaia presuman en público de su voluntad de alcanzar consensos, informando de la cantidad de reuniones que han mantenido con los representantes de las asociaciones del sector.

Ahora que la Norma Foral para la implantación de un canon por uso a los vehículos pesados de más de 2,5 toneladas es una realidad, los responsables forales se visten de nuevo el traje de dialogadores y aseguran que no han tomado “ninguna decisión” con relación a las tarifas, que serán aprobadas a través de un decreto foral posterior, y que “irán de la mano” del sector para incorporar a la norma foral “las cuestiones que podamos”. Todo consenso requiere de un diálogo entre las partes, pero en las que éstas se escuchen. Oír, ya oímos todos.

No existe consenso con el sector cuando las asociaciones siguen clamando contra el canon por uso de las carreteras



Blanca Sorigué, directora general del CZFB; Damià Calvet, presidente de la APB, y Manel Galan, jefe de Relaciones Institucionales de la APB. Foto L.E.

LOGÍSTICA · La AP de Barcelona presenta su programa y stand en el SIL

Port de Barcelona potencia su apuesta innovadora en el SIL con Tech Tour Maritime

LEILA ESCRIBUELA

BARCELONA. El Port de Barcelona presentó ayer en rueda de prensa un extenso y detallado programa sobre su participación en el SIL 2022, que organiza el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), una edición que “la gente, las empresas, la economía y la logística están esperando”, destacó Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

Calvet explicó que el Tech Tour Maritime Trade & Logistics, proyecto y evento de “carácter internacional”, busca reunir a los inversores con las empresas innovadoras en crecimiento más prometedoras y que han estado previamente seleccionadas. Concretamente, se ha hecho una selección de 30 startups entre más de cien. “La llamada ha tenido mucho eco, lo que constata que el sector se mueve y que necesita financiación”, afirmó. Se trata de empresas que tienen un vínculo “real” con la logística marítima o temáticas que preocupan al puerto y orientadas a la economía azul. Por ello, añadió Damià Calvet, se busca que esta

acción tenga un retorno en la comunidad portuaria.

Por su parte, Manel Galan, jefe de Relaciones Institucionales de la APB, explicó que en esta edición, el Port de Barcelona tiene en el SIL una ubicación privilegiada con flujo de paso, es decir, “todas las personas que pasen por el Salón pasarán por nuestra stand, que es abierto y multidisciplinar”.

Además, “contamos con coexpositores que nos acompañan, como la Fundación Cares o la Escola Europea” y, el Port, prosiguió Galan, suma este año un contenedor en su stand donde se abordarán temas de innovación en contenedores.

El SIL 2022, que cuenta con más de 12.000 visitantes registrados, de los cuales un 20% son internacionales, y alrededor de 650 empresas participantes, vuelve para ser el altavoz de la importancia de la logística. “Después de 22 años estamos más fuertes que nunca, porque el sector logístico lo está y, recordemos que, si la logística se para, se para todo”, manifestó Blanca Sorigué, directora general del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB).

Damià Calvet: “El sector logístico se mueve, y necesita financiación”

Todo en

ARTES GRÁFICAS

Servicio de Diseño
Preimpresión
Impresión offset y digital
Desde 1 ejemplar

Diario
Impresión

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

Recogida y tratamiento de Residuos MARPOL anexos I, II, IV, V y VI

TRADEBE

Tradebe Puerto de Bilbao
Punta Sollana, 12, Zierbana 48508
T. 94 483 67 26
marpol.bilbao@tradebe.com
www.tradebemarpol.com

PERNALES

Transporte Especial de Contenedores

mytec MOVIMIENTOS Y TRANSPORTES ESPECIALES CANOVES, S.L.

Tel. 96 358 11 20 - Fax 96 358 08 91 - Móvil 629 586 354
consultas@pernales.com - www.pernaless.com

LOGÍSTICA · Enrique Pellicer, director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la UPV

“El grado que iniciamos abre su abanico a todo el sector logístico y todas sus especialidades”

→ La Universidad Politécnica de Valencia ha ampliado su oferta de grados incorporando los estudios en Gestión del Transporte y la Logística. Esta nueva titulación comenzará a impartirse el próximo curso, y es la única de estas características entre la oferta de universidades públicas nacionales.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. El nuevo título tiene como objetivo principal formar a futuros profesionales para la gestión sostenible de las infraestructuras y servicios de transporte asociados a la cadena de suministro, la logística empresarial y la movilidad urbana e interurbana.

El grado se pone en marcha para satisfacer la demanda de los profesionales del sector de formar profesionales universitarios con capacidad de decisión y los conocimientos técnicos necesarios para desarrollar diferentes tareas relacionadas con la gestión de empresa, la planificación del transporte y la logística industrial.

Tal y como asegura a Diario del Puerto Eugenio Pellicer, director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia, en declaraciones a Diario del Puerto, “las salidas profesionales no serán únicamente las empresas propias del sector logístico, sino que también podrán trabajar en empresas cargadores con gran movimiento de mercancías”.

La primera edición del curso comienza con una oferta de 65 plazas, que se esperan poder cu-



Eugenio Pellicer, director de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia. Foto: Raúl Tárrega.

EN DETALLE

La CEV acoge hoy, a partir de las 17 horas, un acto de presentación del grado. Intervendrán Roser Obrer, directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible de la Generalitat Valenciana; Leonor Saiz, presidenta de la Comisión de Educación y Gestión del Conocimiento de la CEV; y Esther Gómez, vicerrectora de Estudiantes y Emprendimiento de la Universitat Politècnica de València. Más tarde habrá una mesa de debate para analizar los retos formativos del sector logístico, compuesta por Alfredo Soler, vicepresidente Propeller Valencia y CEO de TransBase Soler; Jaime Agramunt, consejero delegado de ADE Logística; Rafaela Pizarro, directora de la Unidad de Negocios y Logística de Florida Universitària; y Eugenio Pellicer. Yolanda Atienzar, presidenta Comisión Transporte y Logística de la CEV, moderará el debate.

brir ya el primer año. “Aunque ya intentamos en alguna ocasión poner en marcha el grado, lo cierto es que desde verano de 2020 constatamos un aumento de la demanda por este tipo de formación”, afirma Pellicer.

El paradigma logístico ha cambiado. Ámbitos como la logística y la tecnología se unen para aumentar la fiabilidad en las actividades de provisión y

distribución, la trazabilidad y la eficiencia en los procesos mercantiles. Un reto paralelo y clave del sector es aumentar el ahorro energético y reducir el uso de combustibles fósiles para contribuir a disminuir las emisiones atmosféricas. Junto a ello, la digitalización de todos los procesos una herramienta que debe ayudar a conseguir los objetivos anteriores y también a reducir

los costes económicos asociados a la actividad del sector.

“En la actualidad, la formación de profesionales del sector

La nueva titulación pone el foco en la digitalización de procesos, el refuerzo del idioma inglés y la sostenibilidad

del transporte y la logística está concentrada en los niveles de formación profesional y de máster”, apunta Pellicer. En el ámbito de la formación profesional está orientado al apoyo administrativo, mientras que el nivel de máster es muy especializado en aspectos concretos como la gestión de flotas, almacenes, o comercio internacional. “La oferta que ponemos en marcha abre su abanico a todo el sector logístico y todas sus especialidades, por lo que en los próximos cuatro años ya podremos contar con una primera promoción de profesionales con una amplia preparación”, declara Pellicer.

Durante los cuatro años que dura este grado, hay una especial atención a la digitalización de procesos y, sobre todo, al refuerzo del conocimiento del idioma inglés. En ese sentido, “va a ser el único grado que ofrece la UPV en el que se imparta una asignatura de inglés de manera obligatoria a lo largo de tres años”, puntualiza Enrique Pellicer, que además apunta la posibilidad de intercambios internacionales gracias a los acuerdos de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos.

diseño, actualización y mantenimiento de páginas
WEB
Redes sociales

info@tallerdesdiseño.com
www.tallerdesdiseño.com

GLOBAL CARGO SYSTEM
www.gcsspain.com

IMPORTANTE TRANSITARIA EN EXPANSIÓN
Busca COMERCIALES
para sus oficinas de Madrid y Barcelona

Se valorará experiencia en ventas exportación/importación
Nivel medio de inglés requerido

Interesados contactar con:
Pablo Sancho - Global Cargo System, S.A. - sancho@gcsspain.com

Pérez y Cia

A LEADING COMPANY OFFERING
A GLOBAL SHIPPING AGENCY SERVICE SINCE 1853

**** ZIM
CHIPOLBROK
GSLINES
X-PRESS FEEDERS
SARJAK CONTAINER LINES
SWIRE SHIPPING

CHINA | COLOMBIA | COSTA RICA | PANAMA | PORTUGAL | THE CARIBBEAN | SPAIN

Multiport
BIMCO
TATA
AEO

Pérez y Cia group
grupoperezycia.com

MARÍTIMO · La formación presentó el pasado fin de semana su propuesta para el Puerto de Valencia

Compromís propone reducir el transbordo en el Puerto de Valencia a favor del tráfico local

→ La formación política Compromís ha lanzado su propuesta "Un Puerto del futuro para Valencia", en la que apuesta por potenciar los tráficos portuarios relacionados con la economía local -en detrimento del tránsito- y porque la APV compense anualmente a la ciudad de Valencia.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. El partido político eligió el Tinglado número 2 de la Marina de Valencia para presentar su propuesta para el Puerto de Valencia del futuro. Sobre tres líneas estratégicas, Compromís lanza 18 propuestas con una inversión global superior a los 1.000 millones de euros, de los cuales 704,3 millones provendrían de las arcas públicas.

Una de las premisas sobre las que se asienta el estudio de Compromís es el de la mejora de la eficiencia en el tráfico marítimo y la ocupación de los muelles. Para ello, la formación propone potenciar el tráfico marítimo "relacionado con la economía territorial -no de intercambio de carga-". Esto supondría la potenciación de la import/export en detrimento del transbordo, algo que restaría conectividad internacional al Puerto de Valencia en una economía eminentemente exportadora como lo es la valenciana.

Compromís propone una gestión coordinada de los puertos valencianos aunque desecha su fusión

Según Compromís, "la ciudad de Valencia y su área metropolitana absorben la mayoría de

EL DATO

5%

PARA COMPENSACIÓN.

Compromís propone que la Autoridad Portuaria de Valencia dedique el 5% de sus ingresos anuales a inversiones locales para compensar las "externalidades negativas del puerto"



Joan Ribó, alcalde de Valencia; Mónica Oltra, vicepresidenta primera de la Generalitat Valenciana; y Joan Baldoví, diputado nacional de Compromís, durante el acto del pasado sábado en el Puerto de Valencia.

"Propuesta de Compromís para el Puerto de Valencia"

	Inversión Pública	Inversión Privada
Automatización de dos terminales e infraestructura de digitalización	10,000,000 €	45,000,000 €
Mejoras en las infraestructuras de ferrocarril	55,000,000 €	-
Actividades innovadoras, creativas y tecnológicas complementarias	-	150,000,000 €
Urbanización espacio público y conexión dársena histórica y dársena comercial	25,000,000 €	-
Nueva terminal marítima y recuperación de la Escalera Real	28,500,000 €	5,000,000 €
Acondicionamiento Tinglados 4 y 5 y Rehabilitación de las naves de Unión Naval de Levante	30,000,000 €	80,000,000 €
Mejora de la infraestructura ciclista y conexión de la L10 de Metrovalencia	80,800,000 €	-
Desmantelar los diques de la Ampliación Norte y proyecto de regeneración de las playas del Saler	180,000,000 €	-
Parque de Desembocadura, Parque Sur de Nazaret y Reversión de la ZAL	185,000,000 €	-
Reurbanización J.J. Domine, E. Manuel de Soto, Plaza Tinglado 2 y Paseo Malvarrosa	45,000,000 €	-
Infraestructuras generación de energía renovable	60,000,000 €	60,000,000 €
Compra pública de innovación	5,000,000 €	5,000,000 €
Inversión total	704,300,000 €	345,000,000 €

La propuesta recoge inversiones por un valor de 1.049.300 euros. Fuente: Compromís. Elaboración: J. A. Sánchez.

las externalidades negativas que genera el puerto". Por ello, propone que la APV compense "de forma directa al territorio" mediante una cuantía anual que saldría de sus ingresos, y

que cifra en un máximo de 10 millones de euros para "inversiones locales".

La formación política, por otro lado, apuesta por un "sistema de gestión coordinada" de

los puertos valencianos, incluyendo en un mismo grupo a los muelles gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia y a las otras dos autoridades portuarias de la Comunitat Valen-

PERMEABILIZACIÓN

Uno de los pilares sobre los que se apoya la propuesta de Compromís es la permeabilización del recinto portuario. Para ello, propone sustituir el 30% del cierre perimetral por un "límite permeable", así como "duplicar el espacio público disponible en el frente marítimo". La formación política es partidaria de "expandir la conexión con el agua al norte y sur del puerto comercial", duplicar a las personas que practican deportes náuticos y "recuperar la Escalera Real". También propone "definir un proceso de placemaking y activación para los usos de los edificios históricos", donde se incluiría las naves de UNL y conseguir que el 50% de desplazamientos al frente portuario sean no motorizados".

La formación mantiene el desmantelamiento de los diques de la Ampliación Norte y la reversión de la ZAL en zona verde

ciana (Castellón y Alicante). El objetivo es poder "optimizar de manera conjunta las infraestructuras existentes y absorber los picos de demanda". Con todo, la propuesta de Compromís habla de la "no necesidad de fusionar las autoridades portuarias".

Modificación legislativa

Con todo, desde Compromís son conscientes de la necesidad de cambiar el actual marco legislativo para poder llevar a cabo su propuesta. Por ello, proponen una modificación de la Ley 2/2011, que incluya, entre otras aspiraciones, la consolidación de una comisión Ciudad-Puerto-Territorio, la actualización del marco de planeamiento portuario, un nuevo Plan Estratégico con vistas a 2045 y la modificación del DEUP, dar capacidad de veto a ayuntamientos y gobiernos autónomos sobre las decisiones Ciudad-Puerto-Territorio, así como la modificación de las tasas portuarias.

CARRETERA · El transporte vizcaíno sigue rechazando el Proyecto de Norma Foral de la Diputación Foral de Bizkaia para la implantar peajes

La cuantía del nuevo canon para camiones en Bizkaia irá fijada “de la mano” del sector

→ Las cuantías del canon a vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas por el uso de ciertas carreteras de Bizkaia irá “de la mano” del sector, según la Diputación Foral.

JAIME PINEDO

BILBAO. La pasada semana se presentó en las Juntas Generales de Bizkaia el Proyecto de Norma Foral para la implantación de un peaje a los vehículos de más de 3,5 toneladas por utilizar los siguientes tramos: la A-8 y la BI-10, desde Basurto hasta El Haya; la N-240 por Barazar, desde El Gallo hasta la variante de Ubidea; la N-636 desde Durango a Gipuzkoa (Kanpazar); la BI-30 (antigua N-637), entre Erletxes y Rontegi; y la BI-625, desde Laudio hasta Basauri.

El diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, Imanol Pradales, ha apelado a los grupos junteros a que, a

Asotrava la considera “recaudatoria” e “ilegalmente discriminatoria”

partir de ahora, incorporen “sugerencias” y “aportaciones” para “mejorar” el texto normativo.

La Diputación ha propuesto abordar desde el “consenso político y social” la puesta en marcha del sistema para “resolver los desequilibrios” y avanzar hacia un modelo “más eficiente”, en línea con las políticas europeas.

Contactos con el sector

Pradales aseguró que su departamento “no ha tomado ninguna decisión” en relación a las tarifas, las cuales serán aprobadas a través de un decreto foral posterior, y explicó que irán “de la mano” del sector para incorporar a la norma foral “las cuestiones que podamos”. Han sido “más de 15 reuniones” con los representantes del sector, a lo que se ha



Aintzane Oiarbide e Imanol Pradales, diputados de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa y Bizkaia, respectivamente, acordaron el pasado viernes realizar un estudio de alternativas para la mejora definitiva de la N-636.

sumado una reunión reciente con el grupo ecologista Ekologistak Martxan, según el diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial

La Asociación de Transportistas Autónomos Vascos (Aso-

trava) sigue manifestando su oposición al mismo tal y como ya fue trasladado personalmente el 9 de mayo a Imanol Pradales, y a los grupos Elkarrekin Podemos y Bildu, con los que ha mantenido varias reuniones.

Del mismo modo lo hicieron la Asociación de Transportistas Trabajadores Autónomos del Puerto de Bilbao (Transport Bilbao) o la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Ase-trabi), entre otras.



Port de Barcelona

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

LOGÍSTICA · El Rotary Club de Valencia-Centro destaca a la compañía por su implicación con la innovación y el desarrollo económico y social

Grupo Chema Ballester, galardonada por su compromiso y servicio a la comunidad

→ Grupo Chema Ballester ha sido galardonada con uno de los premios que otorga el Rotary Club de Valencia-Centro por su "servicio a la comunidad" y por ser un ejemplo "de compromiso con el desarrollo económico y social de la comunidad, esfuerzo e innovación".

LOLI DOLZ

VALENCIA. "Es un honor que mi empresa haya sido galardonada ya no sólo por el reconocimiento que supone, sino también por el necesario trabajo que está desarrollando la entidad beneficiaria: la Fundación Rotaria por el pueblo ucraniano", comentó José María Ballester Senent, fundador y presidente de la compañía, en la ceremonia de entrega de los XXXIV Premios Servicio a la Comunidad, celebrada el pasado viernes.

El Rotary Club de Valencia-Centro reconoció con este galardón a las empresas, instituciones y municipios que son ejemplo de compromiso con el desarrollo económico y social de la comunidad, esfuerzo e innovación. Junto a Chema Ballester fueron destacados: Leleman S.L., CECAV, Centro de Calidad Avícola CV y Ràfol de Salem.

"Para mí sería imposible condensar lo que han sido 55 años de mi vida profesional y 42 de actividad empresarial. Sin



José María Ballester Senent, fundador y presidente de la Grupo Chema Ballester, flanqueado por sus hijos, José María Ballester Martínez, director de Spain Container Depot y Lorena Ballester, directora de Grupo Chema Ballester.

embargo, sí tengo muy claro que si todo esto ha sido posible ha sido gracias al impulso y dedicación de un grupo de perso-

"El sector del transporte y la logística es esencial y como tal necesitamos que sea tenido en cuenta por las personas que gobiernan en cada momento, sea cual sea su signo político"

nas del que no me puedo olvidar y que han sido fundamentales personal y profesionalmente", aseveró Ballester.

Así se refirió a todas las personas con las que ha colaborado (clientes, empleados o proveedores) y subrayó que "todos ellos, de una u otra forma, me han enseñado a cómo hacer mejor mi trabajo, a cómo ofrecer un servicio de calidad y a cómo aportar valor añadido a una actividad permanentemente amenazada por la despersonalización que en ocasiones imprime la digitalización y por las carencias que pueden provocar las urgencias y las prisas".

"Todo esto ha sido posible gracias al impulso y dedicación de un grupo de personas del que no me puedo olvidar y que han sido fundamentales personal y profesionalmente"

Mención especial fue la dedicada a su familia: "Por encima de todo, por supuesto, quiero reconocer y agradecer el apoyo incondicional que he recibido siempre de mi familia, en especial de mi mujer y de mis hijos. Ellos son quienes han sufrido en primera persona las ausencias y las tensiones del día a día de una profesión tan exigente. Siempre me han animado a seguir adelante, especialmente cuando las cosas no pintaban tan bien, y me han demostrado una confianza inquebrantable que es la que ha solidificado los cimientos de esta empresa familiar".

Asimismo, el fundador de Grupo Chema Ballester puso en valor el hecho de que sus hijos sigan adelante con "esta aventura empresarial".

"No es solo un enorme motivo de satisfacción, sino que es un paso adelante en la vocación de servicio y de calidad de esta empresa, que tiene en ellos a los mejores garantes de nuestra identidad empresarial", destacó Ballester.

Finalmente, el presidente se refirió al colectivo empresarial al que representaba en la ceremonia. "El sector del transporte y la logística es esencial, tal y como quedó de manifiesto y reconocido durante la pandemia, y como tal necesitamos que sea tenido en cuenta por las personas que gobiernan en cada momento, sea cual sea su signo político", concluyó.

Servicios para desarrollar la logística para todo tipo de servicios de contenedores

Con la misión de desarrollar la logística para todo tipo de servicios de contenedores marítimos y dar el mejor servicio de transporte terrestre de contenedores, en el año 1988 nació Chema Ballester, S.A., fundadora del Grupo Chema Ballester compuesto por las compañías: Logística Chema Ballester, VCD Logística y Ribú Containers.

Hoy la segunda generación de esta empresa familiar, que arrancó con José María Ballester Senent, está ya al frente con los objetivos bien marcados: integrarse en las organizaciones a las que dan servicio para que éstas se olviden de la logística y puedan centrar sus esfuerzos en producir y vender.

Grupo Chema Ballester incluye en su portfolio un catálogo de servicios logísticos y de transporte, "multiproducto y multisector, de gran calidad, seguros y eficaces a un coste muy competitivo". Concretamente, ofrecen servicios de transporte de contenedores por carretera globales, depót, reparación y acondicionamiento de contenedores, y servicios logísticos inte-



Jose María Ballester, presidente de Grupo Chema Ballester.

grales. Además, la compañía siempre se ha caracterizado por detectar nuevas oportunidades de negocio y anticiparse a las necesidades del sector apostando por la escucha activa. Por ello, centra sus esfuerzos en adaptarse, diariamente, a las necesidades de sus clientes, innovando en la gestión y en la coordinación de servicios, e implementando las últimas tecnologías.

Las oficinas centrales del Grupo Chema Ballester están ubicadas en el Parque Logístico de Valencia (PLV) aunque también cuenta con sedes en el puerto de Valencia y en Paterna (Polígono Fuente del Jarro).

Además, el Grupo dispone de una flota de vehículos, contenedores y parque de maquinaria de mantenimiento en constante renovación para ofrecer todo tipo de servicios con los altos estándares de calidad y sostenibilidad que se ha marcado el propio Grupo.

Finalmente, cabe recordar que la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia reconoció en 2009 su trabajo y trayectoria con el premio Cámara Valencia a la Empresa de Transporte.

MARÍTIMO · La iniciativa N-Bunker ha sido seleccionada entre las cinco ganadoras del programa acelerador de la Economía Azul de DigiCirc

DigiCirc premia a Navozyme por su proyecto para acelerar la descarbonización marítima

→ La empresa Navozyme ha desarrollado un proyecto para reducir el consumo de combustible en el transporte marítimo.

ALBA TEJERA

BARCELONA. El proyecto N-Bunker desarrollado por Navozyme fue seleccionado el pasado 27 de abril, como uno de los cinco ganadores del programa acelerador para la Economía Azul del proyecto europeo DigiCirc Blue Economy Accelerator Programme (DigiCirc). La iniciativa fue seleccionada entre un total de 15 consorcios finalistas y más de 100 solicitudes iniciales provenientes de toda Europa.

Según explica en una entrevista a este Diario el CEO de la Compañía, Anjaney Borwankar, los 100.000 euros recibidos se destinarán al desarrollo de pruebas piloto en distintos puertos españoles. De hecho, asegura Borwankar, N-Bunker ha recibido el apoyo de los principales puertos de bunkering de España, como son: Las Palmas, Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Ceuta, Valencia, y Huelva. Así, "las primeras pruebas piloto se desarrollarán en España, más concretamente en Las Palmas, y posteriormente, la idea es llegar a Singapur, Róterdam, Gibraltar y demás puertos de bunkering a nivel internacional", avanza Borwankar.

Acelerando la descarbonización

N-Bunker acelera la descarbonización marítima al reducir el consumo de combustible a través de la optimización de las operaciones de abastecimiento de combustible. Para ello, la pla-

Borwankar: "Las primeras pruebas piloto se llevarán a cabo en España y la idea es llegar a diversos puertos de bunkering a nivel internacional"

taforma digital se apoya en el uso de tecnología blockchain e inteligencia artificial, detalla Borwankar, que facilitan el intercambio seguro de datos entre las partes interesadas involucradas en las operaciones de abastecimiento de combusti-



Equipo de Navozyme en las nuevas oficinas de Barcelona ubicadas en el Edificio Colón. Foto A. Tejera.

EL DATO

1.300.000

TONELADAS. Navozyme estima que el impacto sostenible de N-Bunker permitirá una reducción anual de 1,3 millones de toneladas de gases de efecto invernadero, de 2,8 billones en costes económicos y de 1,9 millones de horas de espera.

ble: Autoridades Portuarias, inspectores de calidad, barcasas de búnker, agentes consignatarios, laboratorios que miden las muestras, capitanes de buque, etc. "De igual modo que hemos

hecho con otros desarrollos, con N-Bunker buscamos dar solución a problemas del sector". En este sentido, Elisenda Ventura, miembro del equipo de Navozyme, explica que to-

dos estos actores necesitan intercambiar la información para poder desarrollar esta operativa de manera segura y eficiente. "En los estudios realizados, hemos observado que este intercambio de información se desarrolla de manera muy tradicional, lo que provoca que no puedan acceder a los datos en el momento que lo necesitan y ello conlleva retrasos en las operativas. Esto se traduce en aumento de tiempo de espera, congestión portuaria, mayor consumo de combustible, más emisiones de efecto invernadero, etc., al tiempo que aumenta el riesgo de derrames o polu-

ción marítima", señala. "Hemos llegado a observar retrasos en operativas de hasta una hora y media, por incapacidad de poder acceder a la información", destaca Anjaney Borwankar.

Reduciendo el tiempo de espera

A este respecto, además de acelerar la descarbonización del tráfico marítimo, N-Bunker contribuye también a reducir el tiempo de espera en el puerto, "mediante la predicción de un tiempo estimado de llegada (Estimated Time of Arrival) optimizado a partir de centenares de parámetros volátiles", agrega Elisenda Ventura.

De este modo, Navozyme se ha convertido en una compañía reconocida por su uso pionero de tecnología para facilitar la

Expertos en soluciones para la industria marítima

Más allá de N-Bunker, Navozyme cuenta con otras tres soluciones desarrolladas con el objetivo de facilitar las operativas en el transporte marítimo: N-Cap, N-Map y N-VRP.

N-CAP es una aplicación que permite a las partes autorizadas emitir, revocar, ver, compartir y verificar de forma segura las credenciales y certificados -médicos, de formación, etc.- del personal marítimo en tiempo real.

N-MAP es una solución pensada para facilitar la trazabilidad de los residuos Marpol y el intercambio de información en tiempo real de la documentación requerida en los procesos de Port Clearance, en la entrada y salida de buques.

N-VRP, que cuenta con el apoyo de la Autoridad Marítima y Portuaria (MPA) de Singapur, tiene como objetivo consolidar la reputación de Singapur como innovador en la industria marítima mundial y para liderar la adopción mundial de registros de barcos habilitados para Blockchain.



Anjaney Borwankar, CEO de la Compañía. Foto A. Tejera.

Borwankar: "Hemos llegado a observar retrasos en operativas de hasta una hora y media, por incapacidad de poder acceder a la información"

transformación digital de la industria marítima global. Para la creación de la solución N-Bunker, cuyo desarrollo comenzó en diciembre de 2021 y prevé iniciar las pruebas piloto a finales de este mismo mes, la compañía se ha apoyado en la experiencia de Alfaship Group.



El secretario general de Anesco, José Luis Romero, junto a la directora de comunicación de la patronal, Loles Antolín, visitaron ayer las instalaciones de Grupo Diario, donde fueron recibidos por el director general, Paco Prado, y el director de Diario del Puerto, Miguel Jiménez. Durante el encuentro de trabajo, los representantes de la asociación pudieron conocer de primera mano el funcionamiento de la compañía. En la imagen: Loles Antolín, directora de comunicación de Anesco; José Luis Romero, secretario general de Anesco; Paco Prado, director general de Grupo Diario; y Miguel Jiménez, director de Diario del Puerto. Foto: DP.



III Fiesta **gastro-logística** de **ALGECIRAS**

10 DE JUNIO

2022

ORGANIZAN

Diario
del Puerto



PODRÁS COMPARTIR UN RATO DIVERTIDO JUNTO A LOS QUE, COMO TÚ, FORMAMOS PARTE DE ESTA GRAN "COMUNIDAD LOGÍSTICA" Y DISFRUTAR DE UNA SABROSA COMIDA TRADICIONAL:

PAPAS CON CHOCO, CERVEZA, MÚSICA... Y MÁS

NOSOTROS NOS ENCARGAMOS DE TODO LO DEMÁS:

MESAS (Las empresas tendrán mesas independientes, adjudicadas por ORDEN DE INSCRIPCIÓN) SILLAS, MENAJE...

+INFO: www.diariodelpuerto.com

www.fiestadelalogisticadealgeciras.com

PATROCINADORES



COLABORADORES



**INSCRIPCIÓN ABIERTA HASTA EL 27 DE MAYO O HASTA COMPLETAR AFORO
IMPORTE INSCRIPCIÓN: 250 € + 10% IVA POR MESA DE 10 PERSONAS**