

TRANSITARIOS

Coma y Ribas entra en operaciones de carga general en transporte marítimo

El nuevo nicho, a su vez, permitirá a la transitaria perteneciente al grupo francés Charles André dar el salto al transporte aéreo

► Coma y Ribas ha entrado en la carga general como transitaria marítima, donde está especializada sobre todo en el transporte de líquidos. El nuevo nicho, a su vez, permitirá a la compañía dar el salto a las operaciones de transporte aéreo, que tradicionalmente ha subcontratado. En intermodalidad, gana un nuevo tráfico ferroviario.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Coma y Ribas ha ampliado nicho como transitaria marítima a los tráfico de carga general. La compañía, perteneciente al grupo francés Charles André, está especializada en el transporte de líquidos, sobre todo químicos. Al tratarse de un mercado estable, "vimos la necesidad de crecer en otros nichos y entramos en la carga general con la creación de un departamento espe-

COMA Y RIBAS SL	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	16,86	16,97	-1%	18,53	17,52	15,47
Ebitda	0,06	0,35	-82%	0,83	0,70	0,29
Resultado del ejercicio	0,28	0,45	-36%	0,75	0,50	0,20
Total activo	8,50	8,56	-1%	8,87	7,38	6,70
Patrimonio neto	4,32	4,49	-4%	4,79	4,43	3,93

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Casi centenaria

Los orígenes de la compañía se remontan al año 1924, cuando las familias Coma y Ribas crean una sociedad para descargar los barcos con carbón que llegaban al puerto de Barcelona. En los años 50, pasa a estar controlada por la familia Cabané, ligada a uno de los socios fundadores.

El Grupo Charles André entra en la sociedad (74 por ciento) en 1991.

final en París. El servicio, que ha resultado afectado temporalmente por la situación derivada de la pandemia, supone sacar unos 30 camiones de la carretera mensualmente. La transitaria utiliza con regularidad servicios ferroviarios desde Silla (Valencia) y Constantí (Tarragona) con destino sobre todo a Francia, Benelux y Alemania. Para las operaciones ferroviarias desde Barcelona, opera como con el nuevo

cífico el año pasado", señala Ramon Margalef, director general de Coma y Ribas. La apuesta ha dado resultado haciendo las primeras operaciones con Brasil y Estados Unidos, además del mercado asiático, donde ya operaba con líquidos. Esta diversificación "nos ha generado un 15 por ciento más de facturación en la actividad de transitaria marítima", añade el directivo.

Es más, la carga general "es un tipo de mercado que demanda transporte aéreo". Y es por ello que la transitaria ha iniciado el proceso para obtener la certificación de IATA para pasar a gestionar directamente operaciones de transporte aéreo, que tradicionalmente subcontrata. Espera obtenerla este mismo año.

Pasa a controlar la totalidad de la compañía que quedaba en manos de los antiguos propietarios en 2015.

Coma y Ribas tiene la sede central en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), donde cuenta con una plataforma de 6.000 metros cuadrados, que incluye instalaciones para carga ADR y recinto aduanero.

Además, Coma y Ribas ha crecido en intermodalidad con un servicio de transporte de pulverulentos que hacía únicamente por carretera con anterioridad. Transporta la carga en camión hasta Perpiñán, donde sube a una línea del operador ferroviario Novatrans, perteneciente al mismo grupo francés, con destino

servicio de pulverulentos, saliendo desde Perpiñán en las líneas de Novatrans a otros destinos.

El transporte por carretera es su principal actividad, sobre todo internacional de productos químicos, como transitaria. Además, Coma y Ribas es agente de aduanas, consignataria y estibadora de graneles sólidos, sin terminal propia, en el puerto de Barcelona, así como operador logístico. El 54 por ciento de su volumen de negocio lo aporta su actividad transitaria, el 18 por ciento la portuaria y el 28 por ciento las restantes actividades. Registró un volumen de negocio de 19 millones de euros en 2019, según datos de la compañía, frente a los 16,85 millones de 2018.

TRANSITARIOS

La cancelación de escalas, un problema que no se solucionará en breve, alerta Feteia

E. MÁRMOL. Barcelona

La supresión de escalas por parte de las navieras, que dejan los contenedores en tierra, es cada vez un mayor problema para los transitarios y sus clientes. Un quebradero de cabeza que no se solucionará en breve, según se puso de relieve en una conferencia online organizada por Bytemaster, que tuvo como invitada a Feteia-Oltra. "No parece que las cancelaciones de rutas se vayan a resolver a corto plazo", señaló Martín Fernández, adjunto a la secretaria técnica de Feteia. El contenedor se queda en el puerto al no poder embarcar, lo que conlleva "pagar gastos de detención y demora" originados por una situación que no es normal. Y es por ello que Feteia y el resto de organizaciones transitarias europeas van detrás de la CE o del organismo europeo competente para que se pronuncie como lo acaban de hacer las autoridades estadounidenses. "Que los gastos de detención y demora por un contenedor que se queda en tierra se pagan en situaciones normales", añadió el experto.

Enric Ticó, presidente de Feteia-Oltra, puso en valor el comportamiento de la cadena logística en las últimas semanas, "que ha sido ejemplar". El coronavirus ha provocado cambios de calado como pasar de una "Administración Pública que se iba adelgazando" a una Administración Pública que, "sin su apoyo económico, no sobreviviremos". Ticó confió en que la situación vivida sirva para "desburocratizar" la Administración. Y ello permita la creación de figuras como "agencias logísticas". Una de las enseñanzas extraídas de la pandemia es que las empresas ya saben "que no pueden depender de un único proveedor".

OJO AVIZOR



Eva Marmol

Parece ser que esta vez la crisis no dejará en un cajón el proyecto de los nuevos accesos al puerto ni habrá una alternativa low cost

Verdad de la buena

Parece ser que la crisis económica provocada por la pandemia no va a volver a dejar en un cajón los pendientes nuevos accesos terrestres al puerto de Barcelona, como se han quedado una, dos, tres e infinitas veces desde que se comenzó a tramitar el proyecto hace la friole-

ra de casi 20 años. Y parece ser que esta crisis no va a generar un proyecto low cost como el que acordaron el Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria para desbloquear la obra en 2013 a raíz de las estrecheces presupuestarias derivadas de la crisis de 2008.

El proyecto ferroviario: aprovechar un tramo del trazado en ancho métrico añadiendo el ibérico e internacional en lugar de construir un nuevo corredor, lo que suponía rebajar la factura a menos de la mitad de la inversión de 300 millones de euros del proyecto original.

En cuanto a los nuevos accesos viarios, la entonces titular de Fomento, Ana Pastor, colocó la primera piedra en diciembre de 2014. No hubo más piedras, ni hormigón tampoco. Y es que cuatro años después, en 2018, Íñigo de la Serna, ocupante de la cartera, anunció que la alternativa bara-

ta era inviable técnicamente, en concreto, que planteaba dificultades técnicas en relación a la seguridad. La línea ferroviaria no hubiera conseguido la homologación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Se recuperaba así el proyecto original ferroviario y viario. Y con la vuelta al proyecto original, que supone una obra muy compleja, los accesos quedaron sine die.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha asegurado que esta vez el proyecto cuenta con el completo consenso técnico sobre la mejor opción. Es más, el acto de firma del protocolo de colaboración para tirar adelante el proyecto, por parte de todas las administraciones implicadas, no se ha llevado a cabo todavía por la situación actual. A ver si esta vez es 'verdad de la buena' que arrancará.

barcelona@grupoxi.com

mailto:barcelona@g