



# Transporte XXI

**STIL**  
Barcelona  
18 - 20 junio 2025

FALTAN  
2  
SEMANAS

#SupportOurDrivers

## Libro Blanco TRANSITARIOS

El negocio resiste tras el pinchazo de los fletes del transporte marítimo



## Suplemento ¿QUIÉN MANDA?

Nueva edición del informe de grupos del sector en España



## Suplemento INMOLOGÍSTICA

El inmologístico atraviesa una etapa dorada



Número 720 | Año XXXIV | 01 Junio 2025

www.transportexxi.com

# Arcese impulsa su actividad logística

La compañía transitaria triplica capacidad en Madrid y ultima su desembarco en Málaga con la puesta en marcha de una nueva plataforma **Pág. 8**



ARCESE

Arcese sumará 80.000 metros cuadrados de capacidad logística.

**JOSÉ ALBERTO CARBONELL**  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona

“Esta vez sí se van a cumplir los plazos”



El puerto de Barcelona encara la nueva ampliación hacia el sur con tres retos: los pendientes accesos terrestres, “ya encauzados”, la compatibilidad de las futuras grúas con el aeropuerto y la necesidad de más calado.

**Pág. 28**

## Ferrocarril

### VIA se posiciona en el eje atlántico

El operador de transporte intermodal, de la mano de VIIA Connect, explotará la terminal de la naviera Brittany Ferries en Mougues (Francia), una de las dos cabeceras de su autopista ferroviaria, que conectará Bayona, junto a la frontera española, y el puerto de Cherburgo.

**Pág. 17**



## Ferrocarril

### El intermodal terrestre desfallece

El ferrocarril de mercancías no levanta cabeza y sigue evidenciando un amplio desajuste con respecto a la evolución del PIB en España en los últimos 24 años. Así lo recoge la última actualización del ‘Índice UOTC’, correspondiente al cierre del ejercicio 2024.

**Pág. 26**

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## EL RETO DE IMPULSAR UN TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE

El presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana, abordó con los responsables de las 28 Autoridades Portuarias el reto de la descarbonización de las cadenas logísticas marítimas. Fue su primera toma de contacto con los responsables de los puertos españoles tras tomar el timón del organismo portuario.

## SE MUEVEN

**Isabel Nuez Gracia**

Zaragoza Logistics Center, centro promovido por el Gobierno de Aragón en colaboración con el MIT, arranca una nueva etapa con Isabel Nuez Gracia como directora gerente.

**Luis Florit**

InPost, empresa tecnológica especializada en envíos a NO domicilio, anuncia la llegada de Luis Florit como nuevo director comercial de España y Portugal.

**Paul Pathy**

El presidente y director ejecutivo de la empresa canadiense Fednav, Paul Pathy, ha sido elegido nuevo presidente de la organización BIMCO. Reemplaza a Nikolaus H. Schües.

**Carmelo González**

El presidente del Comité Nacional, Carmelo González, toma los mandos de CETM. Sustituye a Ovidio de la Roza, que ha estado al frente de la patronal los últimos diez años.



## QUÉ BIEN

La misión comercial que ha realizado en Asia la comunidad portuaria y logística de Algeciras, bajo el timón de la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, y que ha llevado al enclave a entrevistarse con los principales puertos y operadores de la zona. En concreto, uno de los principales objetivos de la visita fue mantener una reunión de trabajo en Seúl con el nuevo presidente de la naviera coreana HMM y su equipo. El puerto español está trabajando intensamente para desbloquear la ampliación de la instalación de Total Terminal International Algeciras, permitiendo así expandir la capacidad del negocio de contenedores en el enclave y dar solución al desarrollo de nuevos flujos en el estrecho de Gibraltar. La delegación portuaria espera que, tras los contactos realizados, fructifiquen nuevos compromisos comerciales para el enclave andaluz.



## QUÉ MAL

Sin seguridad marítima, no puede haber seguridad global. Con esta rotundidad expuso la situación, recientemente, António Guterres, secretario general de las Naciones Unidas. A su juicio, “los océanos se ven cada vez más sometidos a amenazas tanto tradicionales como emergentes, que incluyen desafíos en torno a fronteras disputadas, agotamiento de los recursos marítimos, y crecientes tensiones geopolíticas”. Recalcó que “ninguna región se salva. Y el problema se agrava”. Guterres incidió en los ataques huties a los buques comerciales en el mar Rojo, el tráfico en el golfo de Adén y el mar Mediterráneo y el golfo de Guinea. Por ello, instó a actuar en tres áreas clave. Respetar el derecho internacional, abordar las causas profundas de la inseguridad marítima y crear “alianzas a todos los niveles”.

Transporte  
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

Prohibida la reproducción total o parcial sin autorización expresa del editor.

**Director General**  
Javier Miranda Descalzo  
[javier.miranda@grupoxxi.com](mailto:javier.miranda@grupoxxi.com)

**Subdirector:** Antonio Martínez.  
**Redacción:** Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguía.  
**Colaboradores:** Etayo (Humor), Miguel Rocher, Ramón Valdivia, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Jordi Espín, Juanjo Martínez (Fotografía).

**Publicidad:** Clara Bouza, Angélica Santana  
[publicidad@grupoxxi.com](mailto:publicidad@grupoxxi.com)  
**Suscripciones:** Belén Ruales  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)  
**Edita:** Industria y Comunicación SA  
c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao  
Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300  
[transporte@grupoxxi.com](mailto:transporte@grupoxxi.com)

Depósito Legal: BI-708-92

**Director**  
Alfonso Alday  
[a.alday@grupoxxi.com](mailto:a.alday@grupoxxi.com)

**Director Técnico:** Jose Angel Calvo.

EDITORIAL

# España, ¿hub logístico mundial?

El mercado inmologístico español atraviesa una etapa dorada. El sector ha cerrado un primer trimestre de récord con un incremento de la contratación del 34 por ciento y más de 400 millones de euros de inversión. España se sitúa así como el único país europeo con tasas de crecimiento positivas en los últimos cinco años.

Pero detrás de este dinamismo hay algo más que cifras. El auge responde a una transformación profunda del sistema logístico global, marcada por la digitalización, los nuevos hábitos de consumo, la necesidad de eficiencia operativa y

la creciente exigencia de sostenibilidad del transporte. Además, el contexto geopolítico actual obliga a redefinir las cadenas de suministro y priorizar la resiliencia. España, bien posicionada, ha sabido aprovechar sus cartas.

Sin embargo, el éxito también saca a la luz las costuras del sistema. Y la más evidente es la escasez de suelo logístico disponible en los principales núcleos urbanos, que comienzan a mostrar síntomas de saturación. La elevada demanda ha disparado los precios y está forzando a promotoras y operadores a buscar alternativas más alejadas,

con un impacto directo en la eficiencia y la sostenibilidad.

Pero el mayor freno no es la geografía, sino la burocracia urbanística. Los procesos para transformar o clasificar suelo industrial son lentos, complejos y poco predecibles. A menudo, pasan años desde que se identifica una oportunidad hasta que el suelo se convierte en una realidad operativa. Es imprescindible actuar sobre los cuellos de botella estructurales, y eso requiere voluntad política, reformas normativas y una colaboración público-privada efectiva. Hay que liberar suelo, acortar plazos administrati-

vos y planificar el territorio con visión estratégica. Y, sobre todo, es hora de alinear el desarrollo inmologístico con una política decidida de infraestructuras, en particular en el transporte ferroviario de mercancías, donde España sigue aún en el furgón de cola de la UE. Sin conexiones intermodales eficientes y sin corredores logísticos bien vertebrados, será difícil aspirar a ser un verdadero hub logístico mundial. El crecimiento del sector no puede seguir siendo un carrera de obstáculos. Si España quiere posicionarse en el mapa logístico internacional debe facilitar el camino.



## Digitalización, del discurso a la realidad

La transformación digital del transporte y la logística no es una opción, sino una necesidad. En un sector tan interconectado, competitivo y sometido a la presión de la eficiencia y la 'agenda verde', la incorporación de nuevas tecnologías es clave para sobrevivir. En España, esa conciencia ha calado: las inversiones en automatización, digitalización de procesos, análisis avanzado de datos, plataformas inteligentes y vehículos conectados han crecido notablemente en los últimos años. Existen casos de éxito, proyectos piloto ambiciosos y una cada vez mayor pre-

sencia de *startups* que están aportando valor añadido al ecosistema logístico. Tecnologías como el internet de las cosas, la inteligencia artificial y el *blockchain* ya forman parte del vocabulario del sector.

El balance general, sin embargo, revela una realidad menos optimista: la transformación digital avanza, pero lo hace a un ritmo demasiado lento. Los procesos manuales siguen dominando muchas operaciones cotidianas, la integración de sistemas entre actores de la cadena es escasa y las ventajas de la digitalización no han penetrado en buena parte del tejido empresarial,

sobre todo en las pymes. Entre los principales obstáculos que explican este lento avance destaca la falta de una infraestructura digital homogénea, la ciberseguridad y el rechazo al cambio cultural dentro de muchas organizaciones. Y es que adoptar nuevas tecnologías no solo es una cuestión de inversión, sino también de mentalidad. Sin liderazgo interno, sin formación adecuada y sin una apuesta decidida por el cambio, la tecnología se convierte en un parche más que en una solución. Digitalizar no es informatizar procesos analógicos: es repensar la forma de operar y de colabo-

rar. La digitalización no se impone solo por moda, ni por presión competitiva. Es la base sobre la que se construirá la logística del futuro: más rápida, más sostenible, más fiable y más colaborativa. Pero para que ese futuro llegue, es necesario pasar del discurso a la realidad. El sector necesita políticas activas que aceleren la adopción tecnológica, incentivos concretos para las pymes, formación y una estrategia digital de país que tenga al transporte y la logística como sector prioritario. España no puede permitirse una logística analógica en una economía digital.

## REVOLERA

Ramón  
Valdivia

Es el momento de una política energética clara, flexible y realista, que reconozca la diversidad de tecnologías necesarias en esta transición

## Camiones sin relevo: la falta de visión pasa factura

Las matriculaciones de nuevos camiones decaen en España y en toda Europa. Los datos del primer trimestre confirman lo que muchos en el sector ya intuíamos: el frenazo es generalizado, con caídas porcentuales de doble dígito (-16 por ciento en la Unión Europea y un -12,8 por ciento en España). La desaceleración no solo refleja un entorno económico, regulatorio y energético muy incierto, sobre todo si nos centramos en el transporte pesado.

El motor de combustión continúa siendo el rey indiscutible. A pesar de un crecimiento relativo del 50,6 por ciento en las matriculaciones de camiones total o parcialmente eléctricos, su cuota de mercado apenas roza el 3,5 por ciento en la UE.

Y si nos centramos en los camiones pesados, la situación es que en abril solo se matricularon siete eléctricos en España, un exiguo 0,39 por ciento del total.

La escasa penetración de la electromovilidad en el segmento pesado no es casual, ni fruto de obce-

cación. Las infraestructuras de recarga son absolutamente insuficientes y su despliegue muy caro y de farragosa burocracia; los vehículos siguen siendo elevados; y ni la capacidad de carga útil ni la autonomía logran satisfacer las necesidades operativas de muchas flotas. A esto se suma la incertidumbre regulatoria y la falta de incentivos decididos en buena parte del continente.

Hay algunas señales positivas. Naciones como Noruega o Países Bajos (país donde casi uno de cada cuatro camiones nuevos ya es eléctrico) nos muestran que el futuro puede ser halagüeño para los eléctricos, pero, a la vez, cuán lejos está la UE de ser un mercado único también en este asunto.

Este diagnóstico no debe conducir a la resignación, sino a la acción. Si la electrificación no llega a ser una opción para buena parte del transporte pesado, es imprescindible acelerar el uso de los combustibles renovables que pueden actuar eficazmente de cara a los objetivos de neutralidad en emisiones de CO2 que tenemos marcados. Esa tecnología permite una reducción inmediata de emisiones sin requerir una renovación completa de la actual flota de camiones, que en la UE asciende a unos seis millones de vehículos.

El nuevo reglamento europeo que limita las emisiones de los vehículos pesados establece un ambicioso objetivo: reducirlas un 90 por ciento para 2040. Para lograrlo, los fabricantes estiman que deberían circular entre 300.000 y 400.000 camiones eléctricos en Europa antes de 2030. Sin embargo, basta con observar los datos actuales para comprobar que estas cifras están más cerca de la utopía que de una hoja de ruta realista.

Es el momento de una política energética clara, flexible y realista, que reconozca la diversidad de tecnologías necesarias en esta transición.

Mientras se multiplican los discursos sobre sostenibilidad, los datos revelan una verdad incómoda: sin un plan ambicioso y pragmático, el sector del transporte seguirá atrapado entre la realidad de la combustión y la promesa aún lejana de la electrificación.

rvaldivia@astic.net

## PICOS DE ORO

No somos atractivos y tenemos que ir de la mano con la Administración para afrontar este gran reto

**Carmelo González**  
Presidente de CETM

Tener un mix energético con combustibles fósiles es una herramienta estratégica para el país

**Diego Guardamino**  
Director general de Hafesa

En tiempos de incertidumbre, las empresas que logran anticiparse a los cambios y adaptarse con rapidez son las que lideran el camino

**Zenón Vázquez**  
Director general de Elkargi

Ya no necesitamos mano de obra, sino cerebro de obra

**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO

La electrificación es el mayor reto al que se enfrenta el sector del transporte por carretera

**Roger Alm**  
Presidente de Volvo Trucks

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



**Carlos Giner**  
Dir. div. transporte de Sesé

Sesé formaliza su incorporación a la IRU, organización que agrupa a 175 compañías del sector de la movilidad y los servicios logísticos en más de 100 países. El objetivo: fomentar el crecimiento, la creación de empleo, la seguridad y la sostenibilidad del sector.



**Antonio Montero**  
CEO de Pañalon

Pañalon avanza en su estrategia de crecimiento, tanto por vía orgánica como inorgánica, para configurar un operador "con suficiente tamaño y envergadura". El último movimiento ha sido la integración de Transportes Lara en su filial Felix Food Logistics.



**Iñigo Meirás Amusco**  
CEO de Logista

Logista ha sido reconocida con la calificación Plata en el *rating* de sostenibilidad de EcoVadis, posicionándose entre el 9 por ciento de las compañías con mejor desempeño en este ámbito en todo el mundo. Este logro consolida su apuesta sostenible.



**Philippe Tabarot**  
Ministro de Ttes. de Francia

España va camino de convertirse en una isla ferroviaria si Francia no aligera las obras del Corredor Mediterráneo. El tramo entre Montpellier y Perpignan no estará hasta 2040, tarea pendiente para el nuevo titular de Transportes del gobierno de Bayrou.

LA ROSCA

Alfonso Alday



España ha decidido abordar la intermodalidad como si fuese un *Scalextric* gigante: siempre prometiendo que “cuando esté acabado, esto va a ser la mundial”

## Correr hacia atrás

Emulando a McFly, con su Delorean, regreso, por un momento, al año 2000. Metidos en situación, empiezo a recordar que los móviles eran ladrillos, el AVE parecía un experimento y en logística aún se decía “fax”. Echo un vistazo a la estadística del entonces Ministerio de Fomento y me quedo ojiplático: España movía más mercancías por tren que en 2025, casi tres décadas después. Sí. Más mercancías. Bastantes más y con peores infraestructuras.

Ya de ‘regreso al futuro’, el ‘Índice UOTC’ no deja lugar a dudas. El indicador se ha pegado tal costalazo que ya no necesita vagón, puede bajar solo por inercia. Nueve trimestres consecutivos cayendo. Un 32 por ciento de desplome. Ni en las rebajas se ven descuentos así. Y en todo este tiempo, el Ministerio poniendo música pegadiza con sus in-

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez



España no debe conformarse con ser un nodo de paso. Hay que asumir un papel proactivo en la economía verde y digital que el mundo empezó a construir pese a Trump

## La clave

La verticalización de las grandes navieras, que ahora controlan no solo el transporte marítimo, sino también la logística terrestre, los almacenes y parte de la distribución de última milla, está transformando el comercio global. Este proceso, acelerado tras la pandemia y en medio de crecientes tensiones geopolíticas, concentra el poder en pocas manos, puede tender a encarecer los costes logísticos y afectar directamente a los precios de los productos importados, especialmente en economías con estructuras arancelarias complejas.

En este contexto incierto, marcado por la frag-

a.martinez@grupoxxi.com

numerables planes de impulso, que no han impulsado nada. El último, llamado “Mercancías 30”, se ha marcado como objetivo pasar del 4 al 10 por ciento de cuota ferroviaria en 2030. Ni más, ni menos. Como si mañana me propusiera correr los 100 metros lisos como Usain Bolt, entrenando lo mismo que ahora; es decir, nada.

La magia se concentra en canalizar fondos europeos, que, dicho sea de paso, bienvenidos sean. Nada por aquí, nada por allá, y el político de turno saca un conejo de la chistera. Poco más, porque actuar, lo que se dice actuar... La intermodalidad en España es como ese amigo que siempre te promete que este año se apunta al gimnasio. Se compra el equipo completo, se hace un *selfie* frente al espejo... y luego, a la hora de la verdad, se queda en el sofá. Pues eso. Pero con trenes. La triste realidad es que Renfe Mercancías pierde cuota, mientras otros operadores ganan... pero no sirve de nada, porque el tráfico total sigue cayendo.

Y claro, luego están las obras. Porque España ha decidido abordar la intermodalidad como si fuese un *Scalextric* gigante: siempre prometiendo que “cuando esté acabado, esto va a ser la mundial”. Pero el “cuando” no llega y las mercancías miran los raíles como quien ve un tren que no termina de pasar. La situación roza lo esperpéntico. España sigue exhibiendo músculo y presumiendo de corredores ferroviarios y alta velocidad... pero no consigue ni mover un palé entre dos puntos sin que acabe montado en un camión, indignado y con vértigo. Así que: bienvenidos a la logística ferroviaria ‘made in Spain’, la que va camino de triplicar la cuota del tren de mercancías... pero en dirección contraria. Es preciso correr, sí, pero no hacia atrás.

mentación comercial y el auge del proteccionismo, España se perfila como una economía con ventajas estratégicas claras. Disponemos de una red de puertos estratégicamente situados, como Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas, que están bien dimensionados y adaptados para servir como *hubs* logísticos en el Mediterráneo y el Atlántico. Nuestra infraestructura no solo permite captar tráfico marítimo global, sino que también posiciona a España como un actor relevante en la reconfiguración de las rutas comerciales. Además, nuestra firme apuesta por las energías renovables no solo mejora la sostenibilidad, sino que reduce la dependencia energética, lo que refuerza la competitividad frente a futuras crisis. A esto se suma la fortaleza del turismo, que sigue generando divisas de forma estable y alimenta el consumo interno.

La verticalización de las navieras redefine las reglas del juego económico global, pero también abre oportunidades para aquellos países capaces de adaptarse con inteligencia. España, con su infraestructura logística bien desarrollada, su apuesta energética de futuro y su capacidad de atracción turística, tiene ante sí la posibilidad de consolidarse como una de las economías más resilientes de la Europa del Euro. La clave está en no conformarse con ser un nodo de paso. Hay que asumir un papel proactivo en la nueva economía verde y digital que el mundo empezó a construir pese a los titánicos esfuerzos de Donald Trump por destruirla.

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Una vez que las emisiones del tubo de escape disminuyen en las grandes ciudades, la atención se desplaza hacia las NEE

## Otra taza más

Abróchense los cinturones porque las curvas se encadenan una detrás de otra. Bruselas tiene sobre la mesa plantear otra vuelta de tuerca más en el carrusel por la descarbonización del transporte por carretera. Un estudio encargado por EIT Urban Mobility, organismo dependiente de la Unión Europea, asegura que las emisiones no procedentes de los tubos de escape, conocidas como NEE (*Non-Exhaust Emissions*), se han convertido en la principal fuente de contaminación por partículas del transporte terrestre. Las NEE son partículas liberadas por el desgaste de frenos, neumáticos y la superficie de la carretera.

El estudio afirma que una vez que las emisiones tradicionales del tubo de escape están disminuyendo en las grandes ciudades, la atención se desplaza ahora hacia las NEE. El citado documento establece que representan ya entre el 68 y el 88 por ciento de la contaminación por micropartículas (PM, por sus siglas en inglés). Estas emisiones, al margen de perjudicar la calidad del aire, contaminan también el agua y el suelo, según el análisis mencionado, lo que suscita preocupación por los daños ecológicos a largo plazo.

Las futuras normas Euro7 establecerán, por primera vez, restricciones a las emisiones provocadas por el desgaste de frenos y neumáticos, aunque sólo se aplicará a los vehículos nuevos. Cómo no, el estudio de EIT Urban Mobility representa un paso más en la cruzada europea por la electromovilidad, proponiendo a las Administraciones locales apoyar la electrificación de los vehículos. Además, instan a ampliar las zonas de bajas emisiones (ZBE), reducir los límites de velocidad para aminorar el frenado, apoyar el aligeramiento de los vehículos y garantizar el mantenimiento de las carreteras para minimizar el desgaste de las superficies. En el ámbito nacional, reclaman el respaldo a la renovación de la flota de vehículos existente. Por si no querían caldo...

c.sanchez@grupoxxi.com

## COMPLEMENTARIOS



El presidente de la Asociación Nacional de Empresas Públicas de Medio Ambiente, **Jesús Diz** y la secretaria general de Gasnam, **Eugenia Sillero**, colaborarán en proyectos conjuntos, compartirán buenas prácticas y promoverán la formación en movilidad sostenible.

## HORIZONTE

La UE y el Reino Unido pactan fortalecer su cooperación bilateral tras el 'Brexit'

Iñaki Eguía



## Acuerdos

La reciente cumbre celebrada en Londres entre el Reino Unido y la Unión Europea ha servido para iniciar una hoja de ruta que impulse su cooperación, cuando este año se cumple el noveno aniversario de la votación británica a favor del 'Brexit' y el primer quinquenio de su salida efectiva.

En el encuentro entre la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, y el primer ministro, británico Keir Starmer, se ha acordado la necesidad de establecer un espacio sanitario y fitosanitario común para agilizar el movimiento de productos agroalimentarios, además de reforzar los lazos en otros ámbitos como la energía, seguridad y defensa, migración y justicia.

La fuerte vinculación comercial se refleja en que, en 2024, las exportaciones británicas de bienes y ser-

vicios al bloque comunitario ascendieron a 358.000 millones de libras (el 41 por ciento de su volumen total). Por su parte, las importaciones británicas procedentes de la UE sumaron 454.000 millones de libras (el 51 por ciento del total del Reino Unido).

En un momento de inestabilidad económica global, establecer unas pautas comunes y sólidas en las relaciones entre los principales socios comerciales es clave para garantizar la prosperidad. Las políticas de tensionar los mercados con la imposición de barreras y restricciones para favorecer unos intereses locales tienen consecuencias negativas para los países que las lanzan.

Reino Unido ya lo ha comprobado con un importante encarecimiento en el coste de vida de sus ciudadanos, así como en el pinchazo al crecimiento de su comercio exterior a partir del 'Brexit'. Todo un aviso a navegantes.

## AGENDA

4-5 de junio de 2025

**Asamblea General de Astic**  
Conferencia y Exhibición  
Parador de La Granja (Segovia)  
[www.astic.com.es](http://www.astic.com.es)

11-13 de junio de 2025

**Alacat - Madrid Air Cargo Day**  
Conferencia  
Madrid  
[www.alacat.org/](http://www.alacat.org/)  
[www.foromadcargo.org/](http://www.foromadcargo.org/)

17-19 de junio de 2025

**TOC Europe**  
Conferencia y Exhibición  
Róterdam (Países Bajos)  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

18-20 de junio de 2025

**SIL Barcelona**  
Conferencia y Exhibición  
Barcelona  
[www.silbcn.com/es/index.html](http://www.silbcn.com/es/index.html)

25-26 de junio de 2025

**Green Gas Mobility Summit 2025**  
Conferencia y Exhibición  
Madrid  
[www.gasnam.es](http://www.gasnam.es)

30 de sept.-2 de oct. de 2025

**Fruit Attraction**  
Conferencia y Exhibición  
Madrid  
[www.ifema.es](http://www.ifema.es)

7-9 de octubre de 2025

**Conxemar**  
Conferencia y Exhibición  
Vigo  
[www.conxemar.com/es/feria/](http://www.conxemar.com/es/feria/)

15-16 de octubre de 2025

**Empack y Logistics & Automation**  
Conferencia y Exhibición  
Madrid  
[www.ifema.es](http://www.ifema.es)

11-13 de noviembre de 2025

**Maritime Blue Growth**  
Conferencia y Exhibición  
Cádiz  
[www.maritimebluegrowth.com](http://www.maritimebluegrowth.com)

20-22 de mayo de 2026

**Congreso Nacional de CETM**  
Conferencia y Exhibición  
Gijón  
[www.cetm.es](http://www.cetm.es)

16-18 de junio de 2026

**Breakbulk Europe**  
Conferencia y Exhibición  
Róterdam  
[www.europe.breakbulk.com/home](http://www.europe.breakbulk.com/home)

## TRANSPORTE 4.0

Juanma Martínez



La digitalización y las tecnologías disruptivas están redefiniendo el transporte aéreo en Europa

## Aire

La digitalización y tecnologías disruptivas como la IA y el *blockchain* están redefiniendo el transporte aéreo en Europa, especialmente en países como España, donde aerolíneas y aeropuertos están adoptando soluciones innovadoras para mejorar eficiencia, sostenibilidad y experiencia del pasajero.

Los aviones, como el Airbus A350 XWB fabricado parcialmente en España, representan un gran hito tecnológico al incorporar entre otras tecnologías, multitud de sensores IoT e IA para facilitar el mantenimiento predictivo, reduciendo averías y, por consiguiente, tiempos de inactividad. Esto permite a las aerolíneas operar con mayor eficiencia y, sobre todo, y más importante, mejorando la seguridad.

La IA también está transformando la relación con los pasajeros. Se usan asistentes virtuales con inteligencia artificial para resolver dudas, gestionar reservas y personalizar la experiencia de viaje. En Europa ya se aplican algoritmos de IA para optimizar rutas de vuelo, para reducir el consumo de combustible y por ende las emisiones de CO2.

Los aeropuertos también evolucionan. En España, Aena ya ha incorporado sistemas biométricos en los aeropuertos de Madrid y Barcelona para agilizar el embarque mediante reconocimiento facial, lo que mejora la seguridad y reduce los tiempos de espera. En Europa encontramos casos de uso de IA por ejemplo para la gestión dinámica de flujos de pasajeros y recursos aeroportuarios como ocurre en el Aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol, que ha sido pionero en su uso.

En cuanto al *blockchain*, se están desarrollando soluciones para mejorar la trazabilidad y seguimiento de los equipajes, la emisión de billetes digitales y la verificación de identidad. La iniciativa ID2020 en colaboración con aerolíneas europeas, busca crear una identidad digital segura y universal utilizando también sensores biométricos, y simplificando los procesos en los aeropuertos.

En resumen, la digitalización y las tecnologías disruptivas están posicionando a Europa y España como líderes en la transformación del transporte aéreo, construyendo un sistema más ágil, seguro y orientado al futuro.

TRIBUNA LIBRE

Juan  
Díaz Cano



Los aranceles perjudican tanto a las industrias eficientes de un país como a sus propios consumidores

## Golpe de realidad

La película “El Padrino” se inicia con una serie de secuencias que relatan la boda de la hija de Vito Corleone, uno de los principales capos mafiosos de la ciudad de Nueva York. Siguiendo una antigua tradición siciliana, el día de la boda de su hija, Corleone no podía negarse a ningún favor que se le pidiera. Accediendo a ello, recibe a un viejo conocido, de profesión funerario, que le pide liquidar a dos muchachos que han maltratado a su hija. El padrino, en tono frío y distante, le dice algo así como “nunca quisiste mi amistad, tu negocio iba bien, la policía guardaba tu sueño con la ley y ahora vienes a mí y me pides que mate a los que maltrataron a tu hija”. Esta inicial aparente negativa se acaba convirtiendo en un favor que el capo accede a conceder, aunque sin llegar al extremo requerido por el funerario.

A Europa le ha ocurrido lo mismo que al pobre funerario de la película. Un golpe de realidad con motivo de la llegada de un presidente tan atípico como Trump a la Casa Blanca le ha servido para convencerse de que el policía del mundo se ha cansado de serlo, pero a diferencia de lo que ocurre en la película, Europa carece de capo a quien recurrir. Cabría oponer a la administración Trump que, a cambio de ejercer como policía del mundo, Europa ha venido aceptando desde el año 1945 absorber parte importante de la enorme deuda pública norteamericana, convertirse en un mercado cautivo y sostener el dólar como moneda de intercambio internacional. Todo ello por no hablar sobre el interesado apoyo norteamericano a Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial a través de las leyes de préstamo y arriendo que abocaron a los británicos a un papel internacional secundario a partir de 1945.

En cualquier caso, parece claro que, a partir de ahora, Europa se verá obligada a asignar fuertes partidas presupuestarias destinadas al rearme de sus ejércitos, algo que los políticos europeos no tendrán fácil de vender a sus electores.

*América grande de nuevo* fue el eslogan que llevó a Trump a ganar las elecciones; un eslogan que en ninguna nación de Europa hubiera podido funcionar porque dentro del mundo occidental lo que diferencia a Europa de Estados Unidos es la distinta concepción que se tiene respecto al concepto de

nación. Un concepto cuyo orgullo en Europa parece haberse diluido con el paso del tiempo.

Vinculado al concepto nacional surge una derivada inevitable: el arancel como arma proteccionista emocional por excelencia. Si algo nos ha enseñado la historia económica es que los aranceles perjudican tanto a las industrias eficientes de un país como a sus propios consumidores. Por el contrario, el libre comercio asegura la optimización productiva internacional incluso en favor de las naciones más pobres. En consonancia con ello, las amenazas de guerra comercial esgrimidas por Trump ya se dejan sentir en las bolsas norteamericanas donde las principales empresas observan cómo sus valores bursátiles caen a plomo. Imagino que será cuestión de tiempo que la administración estadounidense se vea obligada a dar marcha atrás en una guerra que difícilmente podrá ganar. No olvidemos que dos terceras partes de la deuda norteamericana descansa en manos chinas.

Nos quejamos de la guerra arancelaria impulsada por Estados Unidos, pero, dentro del contexto marítimo, nos olvidamos de que la imposición de ETS en los puertos europeos juega el mismo papel que un arancel. Y en esta misma línea, también parecemos olvidar que obligamos a los armadores europeos a motorizaciones ecológicas en sus barcos cuando no existen plataformas internacionales suficientes de suministro de estos combustibles y cuando el resto de los países no se comprometen a esta descarbonización.



A este lado del Atlántico, Europa, imbuida por una extraña ideología dominante en la que se mezcla de modo confuso el pacifismo, el feminismo, la defensa del medio ambiente, la integración cultural, la sociedad del bienestar, la burocracia, la economía circular y demás consignas *woke*, ha desperdiciado del sueño para comprobar cómo definitivamente ha pasado a ser un actor secundario en el contexto geopolítico mundial.

Los europeos llevamos mucho tiempo pegándonos tiros en el pie y perdiendo el tren de la competitividad. Definitivamente, la vieja idea disolvente de Unamuno (*que inventen ellos*) parece haberse apoderado de los dirigentes políticos de Europa. La pregunta que nos queda por responder es: ¿ahora, ¿qué?

Presidente de la Real Liga Naval Española

PEQUEÑO HERMANO

Javier  
Miranda Descalzo



Transporte ético, transporte sostenible

## Desperados

La llaman la Gran Depresión de la Carretera. En los últimos cuatro años, el transporte por carretera en Estados Unidos ha vivido la mayor caída de precios de su historia reciente, junto con una mortandad de empresas nunca antes vista. Los analistas calculan que en marzo de 2022 los precios en el mercado *spot* habían caído un 70% con respecto al año anterior. Solo en el último trimestre se contiene la hemorragia, y los empresarios muestran cierto optimismo para 2025.

Con la pandemia, los precios del transporte se dispararon lo que, junto al despliegue de ayudas del gobierno estadounidense y unos tipos de interés bajos, generó un *baby boom* de empresas. Pero se pasaron de frenada. Cuando el consumo de los hogares cayó con la hiperinflación de 2021 y 2022, las empresas de transporte recurrieron a recortes tajantes de costes para evitar la bancarrota. Y, como siempre, cortaron donde más duele: los salarios. Como se esperaba, el poderoso sindicato de *trucksters* se resistió, así que muchos empresarios se fueron a la frontera a ver qué entraba... Sí, como lo oyen. En el país de la democracia y de la libre empresa, los “empresarios” contrataron a inmigrantes sin papeles y sin licencia y los subieron a las cabinas, sin hablar inglés y sin haber conducido nunca un 18 ruedas. Estos *desperados* se agarraron a los volantes con todas sus fuerzas, con la promesa de un salario “decente” y alojamiento gratuito con ruedas. No puedo dejar de simpatizar con esta marea humana que busca un rayo de esperanza en el Norte, pero sin duda es un peligro para todos que una columna de gigantes de metal ruede por las carreteras sin control. Con la nueva y esquizofrénica economía mundial, la ética en el transporte viene a ocupar una silla en la cabecera de la mesa. Mi secuaz columnista Jordi Espín (Transprime) presenta el próximo día 4 de junio una jornada al respecto en Barcelona, y tendré el honor de presentarla. Menos números y más Platón hacia un transporte sostenible.

javier.miranda@grupoxxi.com

Transitarios

## Arcese impulsa su actividad logística

La compañía, cuyo nicho es el grupaje terrestre, triplica capacidad en Madrid y abrirá una plataforma en Málaga, ganando nuevos clientes, sobre todo de los sectores de moda y automoción

**Eva Mármol** | Barcelona

Arcese España, cuyo principal nicho es el grupaje terrestre, crece como operador logístico. La transitaria ha triplicado el peso de esta actividad en tres años, hasta aportar el 25 por ciento a su volumen de negocio. La filial española del Grupo Arcese no ha dejado de ganar capacidad logística durante los últimos años.

Estrenó el ejercicio 2024 pasando de los 10.244 a los casi 23.000 metros cuadrados de superficie en la plataforma que tiene en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona. Este año ha repetido patrón. Desde enero, la compañía opera en una nueva nave de 30.000 metros cuadrados en Alcalá de Henares (Madrid), el triple de la superficie que ocupaba en las anteriores instalaciones madrileñas.

No se quedará aquí. Abrirá una nueva plataforma de 2.000 metros cuadrados en Málaga, donde no está presente, este

verano. Y con ello alcanzará un total de 80.000 metros cuadrados de superficie en plataformas logísticas y de *cross-docking* en la península. Este incremento de capacidad responde “a nuevos clientes, nuevos tráficos y al crecimiento de la propia actividad”, señala José Luis Iranzo, consejero delegado de Arcese España.

La marca de lujo Loewe es uno de los principales nuevos clientes que ha incorporado para prestar labores logísticas B2B, ocupando 7.500 metros cuadrados de la plataforma de

Alcalá de Henares. Aunque Barcelona, donde tiene la sede central, sigue siendo la principal plaza, “Madrid está generando nuevas oportunidades de negocio y hemos crecido entre el 40 y el 50 por ciento en cuestión de dos años”. La futura plataforma de Málaga responde a que Arcese se ha convertido en *partner* logístico para operativa de moda B2C de Puerto Banús.

Además, ha cerrado un nuevo contrato con Iveco y CNH de logística *outbound* (entrega desde la fábrica o almacén al cliente final) de piezas de recambio desde la península a Italia y otros países europeos. Arcese también ha renovado el contrato para la planta de Renault en Valladolid, así como con Technogym, fabricante de maquinaria para gimnasios. “Estamos pendientes de cerrar más contratos nuevos, sobre todo con los sectores de automoción y moda”, añade el directivo, que son los principales para los que trabaja el operador.

El grupaje terrestre sigue siendo la principal actividad de Arcese España. Actualmente, tiene servicios diarios con doble chófer y vehículos ECO de alta seguridad desde Madrid y Barcelona con Lisboa, Oporto, Turín, Milán, Roma, París y Londres, además de conexio-

nes, con un mínimo de dos salidas semanales, con otros destinos europeos.

Arcese España registró una facturación de 55,63 millones de euros en 2023, de acuerdo con los informes económicos y financieros sectoriales que pu-



Sumará 80.000 metros cuadrados de capacidad.

### ARCESE ESPAÑA SA

 Ingresos explotación: **55,63**

 Ebitda: **2,22**

 Resultado d.i.: **1,28**

 Patrimonio neto: **2,97**

 Empleados: **254**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2023.

blica Transporte XXI. La transitaria ha incrementado más del 80 por ciento su volumen de negocio en cuatro años, entre 2020 y 2023.

El pasado ejercicio mantuvo la tendencia de los últimos años creciendo dos dígitos al tener unas ventas de 63 millones, según la compañía. Con estas cifras, cumplió antes de tiempo (casi dos años) el obje-

**Puerto de Cartagena**  
3.000 AÑOS POR DELANTE

Cartagena es nombre de mar. Motor de desarrollo e impulsor de los avances e iniciativas, el Puerto de Cartagena es una línea de vida que lo conecta todo: personas, sueños, pueblos, mercancías, ideas, cooperación, cultura... futuro.

Celebramos 3000 años de historia. No sólo por lo que fuimos, sino por todo lo que aún podemos ser.

150 años de la Constitución del Puerto

Puerto de Cartagena

Marítimo

# Algeciras revisa cómo mejorar su inspección portuaria

Aporta Consultores Estratégicos realizará un estudio para conocer los procesos realizados en Amberes, Calais, Róterdam y Sines, y poder optimizar la gestión en la dársena española

tivo de facturación recogido en el Plan Estratégico 2022-2024. Prevé cerrar este año con unas ventas de alrededor de 70 millones. Ahora, “nuestro objetivo es superar los 100 millones en 2027”. Para lograrlo, “estamos identificando oportunidades para crecer inorgánicamente”, además de orgánicamente.

Es la principal filial del grupo al margen del mercado italiano

Al margen de Italia, Arcese España se ha convertido en la principal filial del grupo italiano, que tiene 70 delegaciones en 50 países. Grupo Arcese está presente en la península con la creación de la filial española, especializada en transporte por carretera y servicios logísticos, desde 1992.

Ganó presencia en el mercado español con la constitución, el año pasado, de Ventana Serra España, dedicada al transporte aéreo y marítimo, que era una actividad residual en la península. La nueva compañía “cumple las expectativas y esperamos un crecimiento importante durante este año, que reforzaremos con profesionales”, añade José Luis Iranzo, consejero delegado también de Ventana Serra España.

**Antonio Martínez | Algeciras**

La Autoridad Portuaria de Algeciras, que preside Gerardo Landaluce, avanza en su hoja de ruta para mejorar los servicios de inspección. Junto a su plan inversor, cifrado en 10 millones de euros para dotar al enclave de una nueva nave de inspección con 18 puertas de carga y descarga en 2027, como adelantó Transporte XXI, la entidad se ha marcado como objetivo optimizar la gestión de los procesos. Para ello, ha adjudicado a Aporta Consultores Estratégicos la realización de un estudio que permita comparar los procesos e instalaciones de inspección de mercancías de importación en varios enclaves de la Unión Europea.

El puerto ha identificado los enclaves de Amberes, Calais, Róterdam y Sines como centros de inspección de referencia a la hora de poder estudiar sus procedimientos e instalaciones para trasladar a Algeciras sus mejores prácticas.

El puerto dispone de un Puesto de Control Fronterizo donde realizan sus actividades los organismos oficiales y entidades involucradas en el despacho de mercancías y, adicionalmente, cuenta con un Centro de Inspección Fronterizo, gestionado por la empresa Americold, que está habilitado para la inspección de productos de origen vegetal, exclusivamente para sus clientes.

La Autoridad Portuaria explica que durante los periodos punta de las campañas como la agrícola de Marruecos, la de patata y cítricos de Egipto y la de cítricos de Sudáfrica y Argentina, “se están produciendo retrasos en el proceso de inspección por el elevado número de mercancías de importación que se reciben diariamente y que se traduce a su vez en una acumulación en la gestión de expedientes”.



Operaciones en el Puesto de Control Fronterizo del puerto de Bahía de Algeciras.

La comunidad portuaria y logística de Algeciras viene reclamando mejorar los procesos y las instalaciones porque “los retrasos producen un incremento en los costes del tránsito de las mercancías por el puerto y una pérdida de valor de las mismas, ocasionando que los clientes finales desvíen sus productos por otros puertos”. La Autoridad Portuaria ha identificado el desvío de una parte de los tráficos a otros puertos de Portugal y del norte de Europa.



Calle Colón, 1 - 5  
46004 VALENCIA

transporte@qualitybroker.es  
96 310 61 59



**Aseguramos tu mercancía y sus riesgos en todo el mundo**

Puedes PROBAR sin NECESIDAD de dar de alta ninguna póliza nuestro programa TRANSBROKER, que te permite hacerte tú mismo los certificados de seguro on line, sin esperas, ni trámites intermedios.



**QUALITYBROKERS**  
ASESORES DE SEGUROS

**Senda**  
Vivir seguros.



La compañía extremeña Transjama ultima ampliar durante este año su flota de camiones, con la adquisición de una decena de cabezas tractoras, así como añadir nuevos semirremolques.

Carretera

# Transjama se hace grande en Badajoz

El flotista extremeño, centrado en carga industrial, activa un centro logístico en Zafra con una superficie de 10.000 m<sup>2</sup>

## OPERADORA DE TRANSPORTES TRANSJAMA SL

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019
Ingresos explotación	15,89	+12%	+238%	14,25	10,41	6,03	4,71
Ebitda	4,00	+37%	+874%	2,91	1,48	0,62	0,41
Resultado d.i.	1,93	+30%	>999%	1,49	0,60	0,21	0,15
Patrimonio neto	4,06	+34%	+397%	3,03	1,63	1,03	0,82
Empleados	81	+16%	+305%	70	46	27	20

Millones de euros, salvo empleo.

**Iñaki Eguía** | Los Santos de Maimona Operadora de Transportes Transjama ha dado un paso decisivo para respaldar su estrategia de crecimiento continuado con los portes de carga industrial por carretera iniciados en 2005. El flotista, con sede central en Los Santos de Maimona (Badajoz), ha puesto en marcha unas instalaciones en Zafra sobre una parcela de 10.000 metros cuadrados.

El nuevo complejo, ubicado en el polígono industrial Los Caños de Zafra, ofrece espacio para el estacionamiento de su flota formada por 80 cabezas tractoras y 90 semirremolques, de los cuales 60 son bañeras basculantes, 15 plataformas extensibles y portabobinas y otras 15 tautliners.

El centro logístico dispone de una nave, con cerca de 1.000 metros cuadrados, que posibilita desarrollar actividades de carga y descarga de mercancías, así como reforzar el mantenimiento de su flota de vehículos pesados, que también incluye algunos camiones rígidos.

Esta superficie cubier- ta complementa a la que tiene en su sede central, situada en el polígono industrial Los Santos de Maimona, en un pabellón de unos 700 metros cuadrados.

La compañía familiar de transporte por carretera, gestionada por la segunda generación, también dispone en Zafra de servicios de lavadero de camio-

nes, suministro de combustible, y además, ha habilitado zonas de descanso y comedor para los conductores.

Transjama, que realiza rutas en España, Portugal, Francia y Bélgica, ofrece, desde sus inicios, servicios de transporte para el sector siderúrgico y de cargas a graneles. Durante la última década, el flotista diversificó su negocio al incorporar los portes de vidrio y cristal; alimentación animal, así como cartón y embalajes.

Junto con el desarrollo de las nuevas instalaciones de Zafra, la compañía extremeña ultima ampliar durante este año su flota de camiones,

con la adquisición de una decena de cabezas tractoras, así como añadir nuevos semirremolques.

Operadora de Transportes Transjama rozó una cifra de negocio de 15,9 millones de euros en 2023, que supera en un 11,5 por ciento la obtenida en el ejercicio anterior, y en más del triple la facturación de 2019, según el Libro Blanco de Carretera-Operadores Logísticos de Transporte XXI.

Con esta evolución, Transjama se ha colocado en el 'top 5' de flotistas de Extremadura, un ranking liderado por Transnoriega y seguido por Laso Abnormal Loads, Ribeirotrans y Logística Intermodal Europea, según se recoge en el informe económico y financiero del sector que elabora este medio todos los años.

€  
15,9

MILLONES  
ROZARON LOS  
INGRESOS DE  
TRANSJAMA EN 2023

Marítimo

# Decal entra en 'bio' en Barcelona

Proyecta instalar un nuevo brazo de carga marino para la recepción y expedición de combustibles renovables

**Eva Mármol | Barcelona**  
Decal España, especializada en hidrocarburos, entrará en el almacenamiento de combustibles renovables en la concesión que tiene en el muelle de la Energía del puerto de Barcelona. La terminal de graneles líquidos destinará parte de sus tanques actuales a esta actividad e instalará un nuevo brazo de carga marino en el atraque 32-E del muelle de la Energía para la recepción y expedición de biocombustibles. Será combustible sostenible para la aviación, SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), según recoge el anuncio del proyecto en el BOE.

La actuación también incluye la prolongación de la tubería existente desde el atraque 32C hasta el 32-E. Las obras durarán tres meses. La iniciativa responde a la necesidad de "adecuar la logística de la terminal a las nuevas demandas del mercado", lo que pasa por adaptar parte de las instalaciones actuales a la gestión de combustibles renovables.

Tiene una concesión que supera los 119.000 m<sup>2</sup>

El nuevo brazo de carga marino permitirá al operador "alcanzar los caudales de trasvase demandados", que no puede lograr con las actuales infraestructuras de carga que tiene en otros atraques. Con esta actuación, Decal España ampliará exclusivamente la variedad de los productos que almacena, "no modificando la capacidad global de almacenaje de la terminal". Eso sí, ganará capacidad de trasvase con el nuevo bra-

zo de carga marino. Y para instalarlo, el operador ha pedido a la Autoridad Portuaria la ampliación de la concesión en unos 465 metros cuadrados, teniendo actualmente más de

119.000 metros cuadrados. El proyecto estaba al cierre de esta edición en fase de información pública.

Decal es una empresa de origen italiano dedicada al almacenamiento de pro-

ductos petrolíferos, químicos y gases para terceros. Opera en el puerto de Barcelona desde hace más de 30 años. Cuenta con otra terminal en el puerto de Huelva en la península.



Operadores Logísticos

# Adeo Logistic Iberia consolida su modelo

El operador logístico, orientado a dar servicio, principalmente, a Leroy Merlin, gestiona dos grandes centros en Meco y Torija, que complementa con plataformas de proximidad

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Groupe Adeo, enseña en la que se integra Leroy Merlin, lanzó un proyecto de internalización de la actividad logística a través de la puesta en marcha de la sociedad Adeo Logistic Iberia, orientado a dar servicio, principalmente, a Leroy Merlin en su proyecto de crecimiento. Este operador logístico se puso en marcha en 2018 y siete años después su actividad se ha consolidado con éxito.

En la actualidad, Adeo Logistic Iberia opera dos grandes centros logísticos nacionales ubicados en Meco (Madrid) y Torija (Guadalajara) y complementa esta red con diferentes plataformas de proximidad, entre las que destacan por su contribución las de Barcelona, Valencia y Sevilla.

El centro logístico de Meco cuenta con 60.000 metros cuadrados y en él predomina la gestión de B2C, aunque también se encargan de gestionar B2B. Por su parte, el centro logístico de Torija dispone de 170.000 metros cuadrados y aunque predomina el B2B también se hace B2C. En estos dos grandes centros la gestión es ejecutada al 100 por cien por Adeo Logistic Iberia, mientras que en el resto de las plataformas regionales o de proximidad la gestión está externalizada parcial o totalmente.

En lo que se refiere al transporte, el operador Adeo Logistic Iberia mueve, dependiendo de la época del año, entre 350 y 550 camiones al día en todos sus flujos. Estos vehículos transportan en total 5 millones de palés al año.

La compañía da empleo a más de 800 personas distribuidas en sus centros de Meco y Torija, por lo que se ha volcado en iniciativas de desarrollo profesional y en el ámbito de Prevención de Riesgos Laborales (PRL). En este sentido, Adeo ha dedicado una inversión de 2,7 millones de euros en los tres últimos años en múltiples iniciativas, según confirma Julián Barrasa, Líder Transformación Humana Supply Chain Adeo Logistic Iberia, a Transporte XXI.

Entre ellas destacan las medidas de formación de los equipos sobre conducta segura, implantación de un código ético que facilite un entorno de seguridad psicológica o la renovación de los racks y del mobiliario. Al mismo tiempo, la compañía ha asumido la inversión en protecciones para la convivencia máquina/personas, inversión en ingravidos y soluciones para productos pesados, ventilación para las épocas de calor y vestimenta específica para invierno, entre otros.

De cara al futuro, “estamos trabajando para afrontar los retos que plantea el *ecommerce* y la dimensión de empresa plataforma”, avanza Barrasa. Al mismo tiempo, también trabajan “en los retos relativos a la necesidad de talento especializado en el sector, a través de programas de desarrollo especializados como el DEEP Supply”, matiza.

## Sostenibilidad

Adeo Logistic Iberia también impulsa diferentes iniciativas

en el ámbito de la sostenibilidad. En el caso del transporte, la compañía apuesta por la inclusión de combustibles más sostenibles, como el HVO (aceite vegetal hidrotratado), en sus camiones de carga completa y

con una reducción del 26 por ciento del CO2 en el plazo de tres años en la actividad logística, son “el uso del tren desde puerto a almacenes en los contenedores de importación y en la bajada a los puertos con des-



Imagen del centro logístico que gestiona Adeo Logistic Iberia en Torija.

## ADEO LOGISTIC IBERIA SL

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019
Ingresos explotación	47,40	+3%	+71%	46,23	38,34	28,74	27,78
Ebitda	0,33	-1%	-156%	0,34	0,19	0,15	-0,60
Resultado d.i.	0,35	+18%	-177%	0,30	0,18	0,13	-0,45
Patrimonio neto	0,20	-234%	-127%	-0,15	-0,45	-0,63	-0,75
Empleados	833	+8%	+80%	769	623	502	464

Millones de euros, salvo empleo.

grúas con transporte domiciliario. Al mismo tiempo, también cuentan con “grúas eléctricas para el reparto en la ciudad de Madrid”.

Otras medidas que les están ofreciendo buenos resultados,

tino a Canarias, la consolidación de volúmenes a través de nuestra red logística optimizando el llenado de nuestros camiones o asegurando con soluciones de mayor llenado de los camiones”, afirman desde la

5

MILLONES DE PALÉS ANUALES MUEVE ADEO, CON UNA MEDIA DE ENTRE 350 Y 550 CAMIONES AL DÍA, SEGÚN LA ÉPOCA DEL AÑO

Operadores Logísticos

# TW se fija en Estados Unidos

El operador navarro abre un almacén en Houston para atender la distribución a las tiendas de una multinacional textil en Texas y Luisiana

compañía. “También estamos incluyendo *duotrailers* en nuestros proyectos”, añaden.

A su vez, en el ámbito de sus almacenes, entre otras medidas “adquirimos la totalidad de la energía eléctrica consumida con origen 100 por cien renovable y optimizamos la gestión de los residuos”. Al mismo tiempo, “ofrecemos una segunda vida a los productos de devoluciones B2C de nuestros centros logísticos con ligeros daños en nuestro programa ‘casi perfectos’ y reutilizamos los palés gracias a la creación de un circuito de logística inversa”, subrayan.

### Reducción de emisiones

Leroy Merlin, cliente principal de Adeo Logistic Iberia, está adscrita al programa ‘Lean & Green’, la mayor plataforma europea de colaboración dirigida a reducir las emisiones asociadas a la cadena de suministro, que audita todas estas medidas. La compañía obtuvo en 2023 su primera estrella ‘Lean & Green’ en reconocimiento a sus avances en la reducción de CO2 en sus procesos logísticos. “Gracias al plan de acción realizado por los departamentos de Transporte e Impacto Positivo de Leroy Merlin España, hemos conseguido una reducción relativa de nuestras emisiones de un 26 por ciento desde nuestra adhesión en 2019”, recuerdan desde la compañía.

### Iñaki Eguía | Houston

Conforme a la planificación de expansión internacional anunciada el pasado año, Truck & Wheel Logistics se ha reforzado en Estados Unidos con la puesta en marcha de un centro en Houston.

El operador navarro ha abierto un almacén, con una superficie de 1.500 metros cuadrados, y que está localizado en una zona logística a 2,4 kilómetros del aeropuerto internacional de Houston.

Desde el nuevo centro, Truck & Wheel Logistics ofrece a una multinacional del sector textil los servicios de distribución nocturna, así como de apoyo y gestión para la apertura de tiendas en los estados de Texas y Luisiana.

El complejo de Houston se añade a su primera plataforma logística en este país norteamericano, realizada en 2023 en Ontario, para dar cobertura de almacenaje y distribución en los estados de California y Nevada.

Sin embargo, el desembarco del grupo navarro en Estados Unidos se produjo en 2018 con la puesta en marcha de una instalación en Vance (Alabama), tras desembolsar unos 24 millones de euros.

La planta de Truck & Wheel Automotive en el condado de Tuscaloosa, que dispone de una superficie de más de 11.800 metros cuadrados, se centra en la actividad de ensamblar, secuenciar y equilibrar las ruedas destinadas, principalmente, para la factoría de Mercedes-Benz, situada en sus inmediaciones.



El almacén abierto por Truck & Wheel Logistics en Houston tiene 1.500 metros cuadrados.

Truck & Wheel (TW), con sede central en Arazuri (Navarra), alcanza una superficie operativa de 23.500 metros cuadrados en Estados Unidos con sus centros en Houston, Ontario y Vance.

El grupo navarro desarrolla su actividad en nueve países, donde dispone de unos 45 almacenes, con una superficie total de 530.000 metros cuadrados, y emplea una flota de 1.100 vehículos.

LOGICOR



## RUMBO A LA EXCELENCIA

140 años facilitando tus servicios marítimos a nivel global.

En Ership Grupo contamos con más de 1 millón de m<sup>2</sup> de almacenaje y 78 grúas en más de 25 puertos en Europa.
















Operaciones ferroviarias de Traccion Rail arrastrando un convoy de contenedores.

Ferrocarril

# Traccion Rail crece en oferta ferroviaria

La compañía adquiere dos locomotoras cedidas en alquiler por Rail & Truck Strait Union para avanzar con mayor flexibilidad en sus tráficos con los puertos españoles

**Antonio Martínez** | Valencia

Traccion Rail, compañía ferroviaria de Grupo Azvi, está creciendo en su oferta dedicada al transporte de mercancías en España. La empresa acaba de adquirir dos locomotoras Euro 6000, que han sido cedidas en alquiler por Rail & Truck Strait Union, para avanzar con mayor flexibilidad en sus tráficos de contenedores que realiza en varios puertos españoles.

La compañía ferroviaria, una de las primeras en España en obtener la licencia para realizar la actividad, arrancó en 2007 su negocio de tracción, consolidando su posición como operador privado en el sector, con tráficos que conectan principalmente los puertos de Valencia, Bilbao y Algeciras con el centro de España.

Las dos nuevas máquinas, que se unen a la flota de Traccion Rail, han sido fabricadas por Stadler Rail en Valencia dentro de un pedido realizado por Alpha Trains. Esta compañía suscribió un contrato con Rail & Truck para el arrendamiento financiero (*leasing*) de



siete locomotoras eléctricas destinadas a la Autopista Ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras, un proyecto que se espera pueda arrancar en los próximos dos años.

El intercambiador permitirá el cambio automático de ancho de vía sin el transbordo de carga.

Mientras no se pone en marcha, Rail & Truck ha decidido subarrendar las tres primeras máquinas, una a Alsa Rail, como adelantó Transporte XXI, y las otras dos a Traccion Rail, con el objetivo de que las locomotoras no se queden en vía muerta.

Junto a su actividad en el transporte de contenedores, con cinco servicios regulares en la actualidad, cuatro entre el puerto de Valencia y las terminales de Coslada y Azuqueca, y uno entre Huelva y Fuenlabrada, la compañía viene dando servicio al transporte de desvíos, carriles y traviesas para las líneas de alta velocidad y tracción para el traslado de maquinaria pesada de vía en obras de construcción y mantenimiento de la Red Ferroviaria de Interés General.

Con las locomotoras Euro 6000, Traccion Rail dispondrá de mayor potencia y capacidad de carga para transportar mercancías de forma eficiente y sostenible con las ventajas de la tracción eléctrica. Estas máquinas, de seis ejes, pueden operar en líneas de ancho estándar e ibérico, bajo tres tensiones de catenarias diferentes, con velocidades de hasta 120 kilómetros a la hora.

## Interoperabilidad de la red

Junto a su apuesta por dotarse de nueva tracción, la compañía está apostando por el incremento de la interoperabilidad de la red. Y es que Azvi, en alianza con Tria, se ha adjudicado recientemente el proyecto para la construcción de un cambiador de ancho en la estación de Irún, una actuación "que marcará un nuevo hito en el transporte ferroviario de mercancías", según ha avanzado el grupo.

La construcción de este cambiador de ancho permitirá realizar simulaciones comerciales en un entorno real gracias a la tecnología EAVM (Eje de Ancho Variable de Mercancías), desarrollada por Adif en el marco de un ambicioso programa de I+D+i, en el que Azvi lleva colaborando y participando más de una década. Se trata de una prueba piloto para homologar un sistema de ejes de cambio ancho que impulsará el tráfico de mercancías por ferrocarril, reduciendo los costes y el tiempo de transporte en las zonas en las que conviven distintos anchos de vía.

El eje de ancho variable para material rodante de mercancías resuelve el problema de la existencia de redes con distintos anchos de vía, al permitir el cambio automático de ancho de vía del vagón sin necesidad de transbordar la carga o intercambiar los ejes de distinto ancho en la composición.

Azvi  
construirá  
en Irún un  
cambiador  
de ancho

Marítimo

# Molgas suma el *bunkering* de BioGNL

La compañía extenderá a los principales puertos españoles el suministro de este combustible que distribuye desde sus plantas de Huelva y Barcelona tras iniciar en Sagunto su primera operación marítima para la naviera UECC

**A. Martínez | Valencia**  
Molgas Energy Group extenderá en los próximos meses a los principales puertos españoles el suministro de BioGNL, un bio-combustible que se obtiene mediante el procesamiento de residuos orgánicos, desechos orgánicos domésticos e industriales, el estiércol y los lodos de depuradora.

## Primera operación

El operador realizó el pasado 2 de mayo la primera operación de *bunkering* marítimo con este tipo de combustible en el puerto de Sagunto para la naviera UECC, con la escala del buque "Freesia Leader", según ha confirmado Transporte XXI en fuentes del enclave.

Este buque, propulsado únicamente por GNL, es un *car-carrier* con capacidad para 7.000 CEU que se dedica al transporte de vehículos terminados para Toyota, compañía japonesa que dispone de su propio centro logístico en la segunda dársena del recinto portuario valenciano.

das en Huelva y Barcelona. Junto a este primer *bunkering* marítimo, en las últimas semanas, Molgas ha realizado varios suministros de este combustible

para flotas terrestres como Transnugon, Eutrac y Alsa.

Desde el pasado mes de marzo, el operador viene ofreciendo la distribución

de bioGNL a cualquier estación de servicio de España en su apuesta por energía sostenible y la descarbonización con combustibles limpios.

**Puerto Bahía de Algeciras**  
**Comprometidos con el Verde**  
**Está en manos de todos**

**Compromisos Sociales**

- CS 2: Integración Puerto - Ciudad
- CS 8: Salud y bienestar social
- CS 11: Gestión del talento
- CS 12: Reducción de desigualdades

**Compromisos Económicos**

- CS 1: Gobernanza sostenible
- CS 5: Puerto innovador y sostenible
- CS 9: Divulgación y transparencia

**Compromisos Ambientales**

- CS 3: Transición energética e infraestructuras sostenibles
- CS 4: Ecosistemas y biodiversidad
- CS 6: Calidad ambiental
- CS 7: Economía circular y contratación verde
- CS 10: Cambio climático

Compromisos alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la **Agenda 2030 de la ONU**

**Puerto de Algeciras**  
Estrategia Verde  
Comprometidos con el Verde

**Puerto de Algeciras**  
www.apba.es/medio-ambiente

7.000

UNIDADES  
LLEVABA UECC EN  
EL BUQUE CON  
ENERGÍA BIOGNL

El combustible para la escala del buque de la naviera UECC fue distribuido desde Barcelona por vía terrestre con dos camiones cisterna, que permitieron el avituallamiento de este nuevo producto que está disponible desde el pasado mes de marzo en las plantas de la compañía ubica-



TDN estará completamente integrada con Kuehne+Nagel para optimizar las operaciones y ofrecer mayor valor añadido a los clientes.

Transitarios

# Kuehne+Nagel compra TDN

La multinacional logística suiza fortalece su red de grupaje en España con la integración del transportista perteneciente a la familia del empresario gallego Fernández Somoza, expropietario de Transportes Azkar

Iñaki Eguía | Madrid

Kuehne+Nagel ha anunciado el acuerdo para adquirir Transporte y Distribución Nacional (TDN), compañía controlada por la familia del empresario gallego Fernández Somoza -expropietario de Transportes Azkar- a través de su sociedad de cartera Carteson. La multinacional logística suiza da un gran paso para reforzar su negocio en España, donde lidera el sector transitario, con unas ventas próximas a los 558 millones de euros en 2023.

La compra de TDN representa "una operación estratégica para for-

talecer significativamente la red europea de grupaje de Kuehne+Nagel", según destaca la multinacional en un comunicado.

El acuerdo de compra incluye a las empresas TDN, TDN Alicante, TDN Sevilla, TDN Logística y TDN Flota, estas dos últimas constituidas en 2023 y 2022, respectivamente.

## 45 terminales

TDN, que gestionó más de un millón de envíos en 2024, dispone de 45 terminales, que suman una superficie de 180.000 metros cuadrados, y una flota de más de 700 vehículos dentro de su red de socios. A tra-

vés de estos activos ofrece más de 200 rutas diarias que enlazan toda España, así como Baleares, Canarias y Portugal.

La transacción, que espera completarse en las próximas semanas, "generará ganancias de inmediato y complementará plenamente el negocio actual de logística por carretera de Kuehne+Nagel", reseña la nota.

"Con la red de grupaje por carretera en España de TDN, combinada con la nuestra actual, estaremos mejor preparados para atender a los clientes europeos con plazos de entrega competitivos y una mayor frecuencia de salidas

hacia y desde la península ibérica", afirmó Hansjörg Rodi, vicepresidente ejecutivo de Logística por Carretera de Kuehne+Nagel.

Por su parte, Susana Fernández Paradelo, presidenta de TDN, aseguró que "con Kuehne+Nagel esperamos ofrecer a nuestra base de clientes soluciones logísticas más integrales y crear nuevas oportunidades de desarrollo profesional para nuestros equipos".

TDN, con una trayectoria iniciada en 1983 en el transporte de paquetería industrial, fue adquirida en 2017 por Belén y Susana Fernández Paradelo, hijas de Luis Fernández Somoza, el que fuera anterior pro-

## EMPRESAS IMPLICADAS EN LA OPERACIÓN

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2019
<b>Total Ingr. explotac.</b>	<b>651,30</b>	<b>-22%</b>	<b>+12%</b>	<b>835,33</b>	<b>696,13</b>	<b>583,82</b>
Kuehne & Nagel SA	557,98	-25%	+10%	746,10	622,23	507,63
TDN SA	78,79	+5%	+24%	75,25	62,32	8,88
TDN Alicante SA	s.d.	-	-	9,71	7,85	63,47
TDN Sevilla SA	4,83	+13%	+26%	4,26	3,73	3,84
Ebitda	21,33	-39%	+305%	34,92	29,11	5,27
Resultado d.i.	14,58	-42%	<-999%	25,03	20,13	-0,80
Patrimonio neto	28,87	-20%	+31%	35,86	32,58	22,00
Empleados	2.739	+0%	-3%	2.728	2.683	2.816

Millones de euros, salvo empleo.



Imagen de un vehículo eléctrico de TDN.

pietario de Transportes Azkar hasta su venta al grupo alemán Dachser en 2012.

El operador TDN ha simplificado su estructura societaria con las absorciones, a partir de 2019, de TDN España, TDN León, TDN Zaragoza, TDN Cantabria, TDN Lugo y TDN Segovia Ávila. Además, TDN Sevilla integró, durante el pasado año, a las empresas TDN Cádiz y TDN Huelva.

TDN, cabecera del grupo de transporte, generó un negocio de 78,7 millones de euros en 2023, lo que supone un crecimiento del 5 por ciento con respecto al año anterior, según se recoge en la edición 2025 del suplemento especial "¿Quién manda en el transporte y la logística en España?", que publica anualmente Transporte XXI.

Ferrocarril

# VIA se posiciona en el eje atlántico

Explotará la terminal de Brittany Ferries en Mouguerre (Francia), una de las dos cabeceras de su autopista ferroviaria

**A. Alday | Mouguerre**  
VIA Connect, entidad gestora de las terminales de VIA, operador de transporte intermodal del grupo Rail Logistic Europe (SNCF), extiende su red a la fachada atlántica, según ha podido saber Transporte XXI de fuentes de toda solvencia. La compañía explotará el nodo logístico de la naviera Brittany Ferries en Mouguerre, en el sudoeste de Francia, junto a la frontera española. Esta instalación es una de las dos cabeceras de la autopista ferroviaria de la naviera entre el puerto de Cherburgo y Bayona, que ha iniciado ya la cuenta atrás para su puesta de largo tras varios retrasos por obras en el trazado. La infraestructura estará equipada con tecnología Modalohr, sistema de referencia para el cambio modal carretera-ferrocarril.

Este periódico se ha puesto en contacto con responsables de Brittany Ferries y VIA, que han declinado hacer comentarios o aportar más detalles sobre el proyecto.

Cuenta atrás para el inicio de la autopista ferroviaria

La nueva terminal permitirá ampliar la actual oferta de autopistas ferroviarias de VIA. El grupo transportó el pasado año 140.000 unidades, con un crecimiento del 20 por ciento con respecto a 2023, de acuerdo con las cifras facilitadas por el operador de transporte intermodal.

El estreno de la autopista ferroviaria de Brittany Ferries, un recorrido de cerca de 1.000 kilómetros, que

en el futuro contempla estirarse hasta Vitoria, es inminente. La autopista ferroviaria arrancará con la circulación de trenes tres días a la semana en cada dirección, para ampliarse

posteriormente hasta los cinco días, si bien este extremo no ha podido confirmar este periódico. En su configuración máxima, los trenes constarán de hasta 21 vagones capaces de car-

gar 42 semirremolques y tendrán una longitud de unos 750 metros. La línea contribuirá a reforzar la descarbonización del transporte entre España, Francia, Reino Unido e Irlanda.

**LOGISTICS & AUTOMATION**  
The future of intralogistics technology

**REGÍSTRATE GRATIS ONLINE**  
CÓDIGO: TTXI

**15 & 16 OCTUBRE 2025 - IFEMA**

**Logistic & Industrial Build**

**Únete al evento inmologístico del año**

**REGÍSTRATE GRATIS ONLINE**  
CÓDIGO: TTXI

[www.logisticsautomationmadrid.com](http://www.logisticsautomationmadrid.com) · [www.logisticindustrialbuildmadrid.com](http://www.logisticindustrialbuildmadrid.com)

by EASYFAIRS

Marítimo

# Las Palmas impulsa a Opcsa como *hub* del Atlántico

El puerto mejorará la seguridad del atraque de los megabuques instalando nuevas defensas, suministradas por Prosertek, en el Muelle Cristóbal Colón de la terminal, que recibirá dos nuevas grúas *MalaccaMax* en 2026

**Antonio Martínez** | Valencia  
Puertos de Las Palmas continúa apostando en su estrategia inversora por facilitar la llegada de nuevos tráficos al enclave canario. Su gran apuesta es el impulso de la terminal Opcsa, bajo el liderazgo del grupo naviero MSC, como su principal instalación dedicada al tránsito internacional. La instalación viene destacando como el *hub* atlántico de los servicios regulares que transcurren entre el norte de Europa y Extremo Oriente, a través del cabo de Buena Esperanza.

En su compromiso inversor, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que preside Beatriz Calzada, ha formalizado un contrato con el proveedor Prosertek para el suministro de defensas para la adecuación del Muelle Cristóbal Colón a los atraques de nuevos buques de grandes esloras y mayor tonelaje en la terminal de Opcsa.

El contrato, por un importe de 1,1 millones de euros, supondrá la sustitución de los equipos de protección actuales y la instalación de 38 defensas



A.P. DE LAS PALMAS

Un buque de MSC operando en el Muelle Cristóbal Colón del puerto de Las Palmas.

adecuadas a buques de la clase *Megamax 24*, con 23.756 TEU de capacidad, que son los portacontenedores en servicio más grandes que actualmente operan en los principales puertos mundiales. El plazo de ejecución es de siete meses.

La terminal de Opcsa está protegida de los oleajes por el Dique Reina Sofía, pero el factor principal que considera el puerto para la mejora de la seguridad y estabilidad de los bu-

ques es el dimensionamiento de bolardos y defensas frente al viento, permitiendo así asegurar la operativa de los barcos. Opcsa puso en funcionamiento

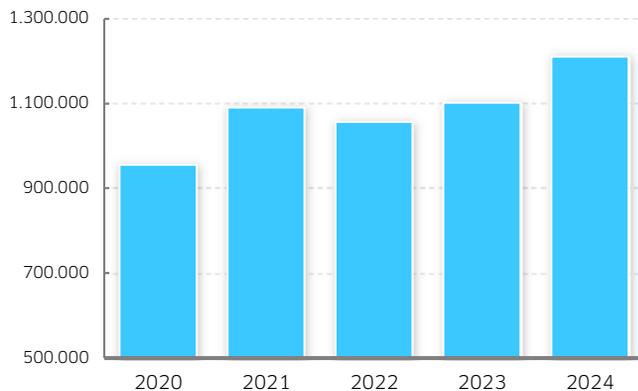
durante el pasado ejercicio en la zona de maniobras del Muelle Cristóbal Colón dos grúas portacontenedores del tipo *MalaccaMax* de 25 filas de alcance, muelle que se está especializando en el atraque de grandes buques con más de 300 metros de eslora.

A ellas se unirán otras dos grúas en los próximos meses. El objetivo de la instalación es disponer de otras dos unidades en 2026, que ya han sido encargadas por la empresa estibadora a la empresa china ZPMC.

Y es que la terminal, propiedad de MSC a través de su filial TIL, tiene previsto realizar una inversión de 47 millones de euros para reforzar sus equipos de manutención, mejorando así sus servicios a los megabuques. Las dos cabrias supondrán un

## CRECIMIENTO PROGRESIVO

El puerto de Las Palmas ha venido registrando una progresión en sus tráficos de contenedores gracias a la renovada apuesta de MSC por el enclave grancanario.



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Datos en TEU.



La terminal de Opcsa, una garantía para la conectividad interoceánica del puerto de Las Palmas.

desembolso de 22,5 millones de euros, mientras que la adquisición de ocho RTG tendrá un coste de 24,7 millones de euros, según ha avanzado la compañía estibadora.

Opcsa prevé superar en 2025 un volumen de un millón de TEU, consolidando su papel como centro de transbordo internacional en el Arco Atlántico. La compañía cerró 2024 con un tráfico de 894.000 TEU, aproximadamente el 75 por ciento de la actividad de La Luz, que terminó el año con 1,2 millones. La instalación atendió durante el pasado ejercicio un total de 752 escalas y 573.000 movimientos, acercándose al nivel de actividad que registraba la empresa antes de la crisis de 2008.

### Revitalización

El puerto venía apagando sus movimientos en los últimos años ante el crecimiento de la actividad del enclave luso de Sines, donde MSC dispone de su terminal, capitalizando muchos de los volúmenes que circulan por el Atlántico.

La crisis del mar Rojo ha revitalizado la actividad en el enclave canario que cerró el primer trimestre de 2025 con un crecimiento en el tráfico de contenedores del 7,74 por ciento y un flujo de 326.391 TEU.



A.P. DE LAS PALMAS

### Carretera

# Pañalon, más concentración

El grupo avanza en su estrategia de crecimiento al reforzar su actividad de transporte de líquidos alimentarios a granel con la integración de la madrileña Transportes Lara en su filial Felix Food Logistic, que pasa a consolidar una flota de 350 cisternas

### Carlos Sánchez | Villarrobledo

Pañalon, con sede central en Villarrobledo (Albacete), continúa avanzando en su estrategia de crecimiento a través de la apuesta por la concentración empresarial. El grupo acaba de concretar la fusión e integración de Transportes Lara en su filial Felix Food Logistic, lo que refuerza su actividad de transporte de líquidos alimentarios a granel. Desde el 1 de junio, Felix Food Logistic asumirá todos los medios y recursos, así como los acuerdos y compromisos comerciales de Transportes Lara, cuya plantilla al completo se integrará al nuevo proyecto con José Manuel Lara como director general.

La operación consolida a Felix Food Logistic como uno de los grandes operadores europeos en este nicho de mercado, al gestionar una flota con más de 350 cisternas alimentarias y mantener presencia operativa y comercial en toda Europa.

Transportes Lara, compañía de capital familiar fundada en 1971 y con sede central en Alcobendas (Madrid), alcanzó unos ingresos de explotación de 15,39 millones de euros en 2023 (+4,7 por ciento). La compañía, que alcanzó un Ebitda de 2,07 millones en 2023, dispone de un patrimonio neto de 5,98 millones y da empleo a un centenar de personas, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

Por su parte, Felix Food Logistic cerró 2023 con unos ingresos de explotación de 18,01 millones de euros. Con la suma de los ingresos de Transportes Lara, la filial del grupo Pañalon superaría los 33,40 millones de euros en 2023.

Desde Pañalon ponen el foco en las sinergias operativas y comerciales de la operación, en un contexto en el que "los clientes demandan compañías sólidas, con suficiente tamaño y envergadura, pero a su vez con estructuras de gestión flexibles y dinámicas". Al mismo tiempo, inciden en que "este es un gran paso en el proceso de consolidación y crecimiento que requiere y necesita el sector del transporte en general, y las especialidades en particular".

### Tamaño del grupo

El grupo Pañalon alcanzó unos ingresos de explotación de cerca de 240 millones de euros en 2023, según el Libro Blanco de Transportes XXI, tras las sucesivas opera-

### GRUPO PAÑALON + TRANSPORTES LARA

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2019
<b>Total Ingr. explotación</b>	<b>255,04</b>	<b>+4%</b>	<b>+14%</b>	<b>245,64</b>	<b>209,81</b>	<b>223,08</b>
Grupo Pañalon	239,65	+4%	+14%	230,95	196,86	209,50
Transportes Lara SA	15,39	+5%	+13%	14,69	12,96	13,58
Ebitda	23,39	+18%	+79%	19,81	11,33	13,10
Resultado d.i.	11,22	+34%	>999%	8,35	1,46	0,96
Patrimonio neto	68,33	+6%	+20%	64,63	58,98	56,79
Empleados	1.054	+4%	-9%	1.016	882	1.154

Millones de euros, salvo empleo.

ciones de integración que ha ido asumiendo en el marco del proceso de concentración que impulsa desde hace unos años.

El penúltimo movimiento en este proceso de concentración fue la adquisición en el presente año 2025 de la Unidad de Negocio de Transporte de Cotrato, sociedad resultante de la reciente transformación en sociedad limitada de la histórica Cooperativa de Transporte de Tomelloso.

Felix Food Logistics se hizo con el negocio y la actividad de transporte alimentario de Cotrato, incorporando una flota de 15 cisternas. Mientras, otra de las filiales del grupo Pañalon, Transportes Santos, adquirió el negocio y la actividad de transporte químico e industrial de Cotrato, que cuenta con una flota de 25 cisternas.



**40 AÑOS**

## transkal

Software by **ADUR**

ERP para la logística  
y el transporte de mercancías

- TRANSPORTE TERRESTRE
- TRANSITARIOS
- AGENTES MARÍTIMOS
- ALMACENES
- TERMINALES PORTUARIAS Y FERROVIARIAS

(+34) 943 371 849  
info@adur.com  
www.adur.com



A.P. DE VALENCIA

Cargadores

# ArcelorMittal reactiva su terminal de Sagunto

La empresa siderúrgica adjudica a Bergé la logística marítima en su concesión del Muelle Sur del enclave que vuelve a su titularidad tras haber estado suspendida 35 años

**Antonio Martínez** | Valencia  
ArcelorMittal ha reactivado su terminal del puerto de Sagunto tras haber alcanzado un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Valencia para utilizar el Muelle Sur del enclave como instalación particular. La concesión ha vuelto a su titulari-

dad tras haber estado suspendida durante 35 años, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes portuarias.

El actual Muelle Sur fue construido por Altos Hornos del Mediterráneo (AHM) en 1977, bajo una concesión de 50 años, expedida por la Dirección

General de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Con posterioridad, en mayo de 1989, el denominado entonces Puerto Autónomo de Valencia ratificó la concesión a favor de Siderúrgica del Mediterráneo, heredera de AHM, hoy ArcelorMittal España, con la otorgación de 165.000 metros cuadrados en el Muelle Sur de la primera dársena del Puerto de Sagunto, con destino al desarrollo de actividades de recepción de materias primas para la factoría de su propiedad, ubicada junto al enclave, y de expedición de productos fabricados procedentes de la misma, por los 39 años restantes a la concesión inicial.

Sin embargo, la concesión fue suspendida en 1990, al ponerse en marcha la terminal integral automatizada, que ha venido explotando el operador Noatum, bajo la extinta sociedad Temarsa que iba a introducir una modernización en las condiciones de explotación del enclave, en una apuesta directa de la Autoridad Portuaria, que incluso llegó a ser accionista de la compañía. Posterior-

Tráficos de bobinas en el Muelle Sur del Puerto de Sagunto.

mente, Temarsa sería adquirida por Dragados.

En 2015, ante la finalización de la concesión de Noatum, ArcelorMittal hizo un primer intento de rescatar la concesión, pero la siderúrgica llegó, con la mediación de la Autoridad Portuaria, a un acuerdo de explotación del Muelle Sur por el que el puerto prorrogaba en diez años la concesión de Noatum hasta marzo de 2025, manteniendo asimismo los derechos concesionales de la empresa siderúrgica.

## Recuperación

Diez años después, ante el fin del plazo, el Puerto de Valencia, ante idéntica petición de la siderúrgica, alcanzó un acuerdo para que ArcelorMittal recuperara desde el 13 de marzo de 2025 una superficie de 71.260 metros cuadrados de concesión, por 34 años, dos meses y 18 días, salvo los derechos particulares y sin perjuicio de terceros, han explicado a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Con la reactivación de la terminal particular, la siderúrgica ha variado de proveedor logís-

Marítimo

# Vía libre a la alianza de Noatum, Algeposa y Boluda

La UTE dispondrá de una terminal polivalente en la segunda dársena del Puerto de Sagunto, bajo una inversión global de 50 millones de euros, con una concesión de 40 años

tico para la estiba de sus tráficos, eligiendo a Bergé Marítima. Esta empresa ya ha situado dos grúas móviles en el enclave para dar servicio desde su filial Bergé Marítima Sagunto, constituida el pasado 4 de febrero, según han confirmado fuentes del enclave.

ArcelorMittal moviliza un millón de toneladas/año

De esta forma, la estibadora, en la que ha entrado el fondo AP Moller Capital, accionista de referencia de Maersk, sumará las operaciones de ArcelorMittal a las que venía realizando para otras siderúrgicas como ThyssenKrupp-Galmed. Bergé Marítima Sagunto fue autorizada recientemente por el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia para la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías en terminal polivalente en Sagunto.

La actividad de ArcelorMittal en el Muelle Sur viene suponiendo un tráfico anual en el entorno del millón de toneladas, a la que suma más de medio millón de toneladas de otras empresas siderúrgicas en los muelles centro y sur.

Fuentes sectoriales han confirmado a Transporte XXI que el compromiso contractual entre Bergé Marítima y ArcelorMittal es de larga duración, con el objetivo de "mantener la seguridad, polivalencia y flexibilidad de las operaciones", matizan desde el enclave.

**A. Martínez | Valencia**

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia ha aprobado el otorgamiento de una concesión administrativa para la ocupación de bienes de dominio público en el puerto de Sagunto con destino a la construcción y explotación de una terminal pública polivalente en el Muelle Centro 2, a favor la unión temporal de empresas (UTE) formada por Noatum Terminals, Inversiones Algeposa y Boluda Lines. El plazo otorgado para esta concesión es de 40 años.

El puerto ha explicado, en un comunicado, que el ámbito espacial de esta terminal polivalente, sin incluir lámina de agua, asciende a 252.115 metros cuadrados de terrenos para explanada, zona de maniobra, parcela correspondiente a la instalación de almacenamiento y terminal ferroviaria.

La UTE construirá una terminal marítima polivalente, cuya principal actividad será la manipulación de mercancías, destinada a atender preferentemente carga general, y la explotación de una terminal

ferroviaria de mercancías, abierta al tráfico comercial general, según señala el enclave. La terminal ferroviaria, adyacente a la explanada de la terminal polivalente, es de 25.811 metros cuadrados. La UTE de Noatum, Algeposa y Boluda (NAB) deberá prestar servicio ferroviario a todos los usuarios del puerto.

La UTE supondrá una inversión global de 50,49 millones de euros. El compromiso de la UTE con el puerto es destinar 25 millones de euros a la obra civil, 0,62 millones de euros en el proyecto de obra civil y 24,8 millones de euros a la adquisición de equipamiento.

El compromiso de tráfico marítimo mínimo es un millón de to-



La terminal polivalente atenderá tráficos de carga general y operará flujos ferroviarios.

A.P. DE VALENCIA

Esta terminal vendrá a sustituir a la actual superficie que ocupa Noatum en la primera dársena del puerto de Sagunto. La concesión, que terminaba en marzo de 2025, fue ampliada recientemente en 42 meses, plazo que se tardaría, aproximadamente en poner en servicio la nueva polivalente.

La futura terminal, con un muelle de 509 metros de longitud máxima y un calado de 16 me-

netras desde su primer año de actividad y 12.000 toneladas por vía ferroviaria, que pasarían a ser de 25.000 toneladas desde el segundo año de actividad.

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDE A LA NOTICIA COMPLETA EN LA WEB



**DEPOT REAL BENLLOCH S.A.**  
OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL  
SUPPLY CHAIN INTEGRATION  
realbenlloch.com  
DEPOT REAL BENLLOCH, S.A. | Av. Alacant, 10 - 46460 - Silla (Valencia) | T 963 670 888

**ar-racking**  
SOLUCIONES DE ALMACENAJE  
**ESTANTERÍAS INDUSTRIALES PARA TODO TIPO DE CARGA**  
info@ar-racking.com  
in y f



La terminal intermodal de La Boella tendrá su gemela en PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo.

Marítimo

# A punto de caramelo para la carga general

El puerto de Tarragona espera encontrar un hueco entre los imanes que son Barcelona y Valencia para estos tráficos con la terminal interior en el Corredor del Henares conectada a su gemela de La Boella, la ZAL y la llegada del UIC

**Eva Mármol** | Tarragona

La carga general ha sido tradicionalmente el punto flaco y objeto del deseo del puerto de Tarragona, teniendo un peso aproximadamente del 5 por ciento sobre el tráfico global y no llegando a los 15.000 TEU anualmente en la actualidad. Una situación comprensible teniendo en cuenta que el enclave catalán está situado a caballo entre los imanes que son los puertos de Barcelona y Valencia para estos flujos. Y una situación que puede empezar a cambiar, este es el objetivo de la Autoridad Portuaria, a partir de 2026.

El salto en carga general irá a bordo de la intermodalidad. De cumplirse las previsiones de los responsables portuarios, el próximo año será cuando empiecen a circular los primeros trenes entre la terminal de La Boella, ubicada en el interior del puerto y ya operativa, y PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, el primer puerto seco de la dársena, que estará ubicado en el Corredor del Henares y cuya construcción culmina este septiembre.

El próximo año también será cuando finalice la construcción de los accesos terrestres a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto y cuando “se concrete el tipo y el número de implantaciones”, ase-

gura Genoveva Climent, directora Comercial y Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria. Finalmente, será igualmente el año (con permiso del Adif) de la llegada del ancho de vía estándar o internacional (UIC) a Tarragona.

“Todos los proyectos estratégicos de la Autoridad Portuaria, como la terminal de Guadalajara-Marchamalo, la terminal de la Boella o la ZAL, persiguen un objetivo común, incrementar los tráficos portuarios, especialmente en carga general”, señala Santiago J. Castellà, presidente de la Autoridad Portuaria. “Tenemos que aprovechar las oportunidades que nos brinda el hecho de encontrarnos físicamente entre dos puertos con una alta demanda y también en zonas urbanas con congestión, como es el caso de Barcelona y Valencia, para atraer oportunidades de negocio”, añade el responsable portuario.

PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, con una inversión cofinanciada con fondos europeos de 28 millones de euros, tendrá capacidad para gestionar has-

ta 100.000 contenedores anuales y operar trenes de 750 metros de longitud. Su modelo de gestión está por decidir. Eso sí, “tenemos claro que vamos a explorar colaboraciones con el puerto de Barcelona, pero también con el de Bilbao, para que Guadalajara-Marchamalo, junto con la terminal de La Boella sean un motor de transformación logística de todo el noreste de la península”, señala Genoveva Climent. La terminal interior está “despertando el interés de operadores privados” por su ubicación, “cerca de la conurbación de Madrid, pero fuera de la zona con más saturación de tráficos” y por “la conectividad con el Corredor Mediterráneo y, por extensión, con toda Europa”, añade la directora Comercial y Desarrollo de Negocio.

Y es que la terminal interior conectará con La Boella, ubicada en el muelle de Galicia, que mueve actualmente sobre todo vehículos nuevos y carga convencional. El modelo de gestión de la terminal de La Boella, con capacidad para unos 30.000 contenedores anuales, también está por decidir al dejar de interesar a la *joint venture* CTC. “Sigue abierta la posibilidad de crear sinergias” entre la futura terminal multipropósito, que ocupará el espacio liberado por DP World al recuperar la concesión la Autoridad Portuaria, y la cercana La Boella.

La Autoridad Portuaria ha recibido más de 40 propuestas de empresas interesadas en implantarse en la ZAL, que cuenta con 92 hectáreas de superficie. Para Genoveva Climent, “hay que tener en cuenta que son unos terrenos únicos en Cataluña, son nuestra joya de la corona, así que es nuestra obligación buscar las propuestas que mejor encajen no solo con la visión del puerto, sino con la visión de reindustrialización y de sostenibilidad de la zona de Tarragona y del conjunto de Cataluña”.

En cuanto, a la llegada del UIC, el Ministerio de Transportes sacó recientemente a licitación, por 907.500 euros, la redacción del estudio informativo de los nuevos accesos ferroviarios a la dársena. El Puerto tiene los deberes hechos en la parte interna, “está preparado desde hace 10 años” para el UIC. El enclave cuenta con 46 kilómetros de vías, de los que 10,3 son en ancho mixto (ibérico e UIC).

Una vez estas infraestructuras sean una realidad, la Autoridad Portuaria calcula un tráfico de entre 12 y 14 trenes diarios (en ambos sentidos) y llegar a las entre 3.100 y 3.600 circulaciones anuales. El pasado ejercicio cerró con 1.762 circulaciones. Con la actividad generada por las empresas implantadas en la ZAL, los análisis portuarios apuntan a un incremento del tráfico marítimo de entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas al año, lo que supone un crecimiento de entre el 8 y el 14 por ciento de los flujos actuales.



Exploraremos colaboraciones con los puertos de Barcelona y Bilbao

**Santiago J. Castellà**  
Pte. Autoridad Portuaria

Transitarios

# Envío x Envío se sitúa en el País Vasco

La transitaria digital barcelonesa Exe Global Forwarders abre en Irún su primera delegación

**Iñaki Eguia | Irún**

EXE Global Forwarders avanza en su expansión como empresa transitaria digital especializada en ofrecer servicios de grupaje terrestre con Europa. El operador barcelonés, fundado en 2020, y que comercializa sus servicios con la marca comercial Envío x Envío, ha puesto en marcha en el municipio fronterizo de Irún su primera delegación, que tiene como director al consultor Carlos Zubialde. Esta expansión de EXE Global Forwarders, en cuya planificación se contempla disponer de instalaciones para almacenamiento en la comarca guipuzcoana, tiene entre sus objetivos potenciar el grupaje y optimizar sus servicios de transporte directos.

## 120 salidas diarias

La transitaria barcelonesa ofrece, a través de su interconexión con más de 60 agentes, 120 salidas diarias desde España y Portugal con Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, Austria, Suiza, Polonia y Rumanía.

Dentro de este desarrollo, Envío x Envío ha alcanzado, durante los últimos meses, acuerdos de colaboración con diversas empresas de transporte como la polaca Transbed & Strada; la belga Gheeraert Transport; o la suiza Marchese Spedition.

La compañía cuenta con una flota de 48 camiones y 10.000 metros cuadrados de almacenes, de los cuales 3.000 se sitúan en dos naves en Barcelona (situadas en la ZAL del Puerto de Barcelona y en CIM Vallès) y los 7.000 metros cuadrados restantes se distribuyen en cuatro centros localizados en Rumanía.

Envío x Envío ha desarrollado una plataforma online que, empleando in-

teligencia artificial (IA), facilita en tiempo real la cotización de la oferta del transporte internacional terrestre y la contratación de cualquier flete de grupaje. EXE Global Forwarders,

que proyecta establecer delegaciones en Valencia, Madrid y Oporto (Portugal), fue seleccionado en 2024 para el programa de aceleración Logistics 4.0 Incubator, desarrollado por el

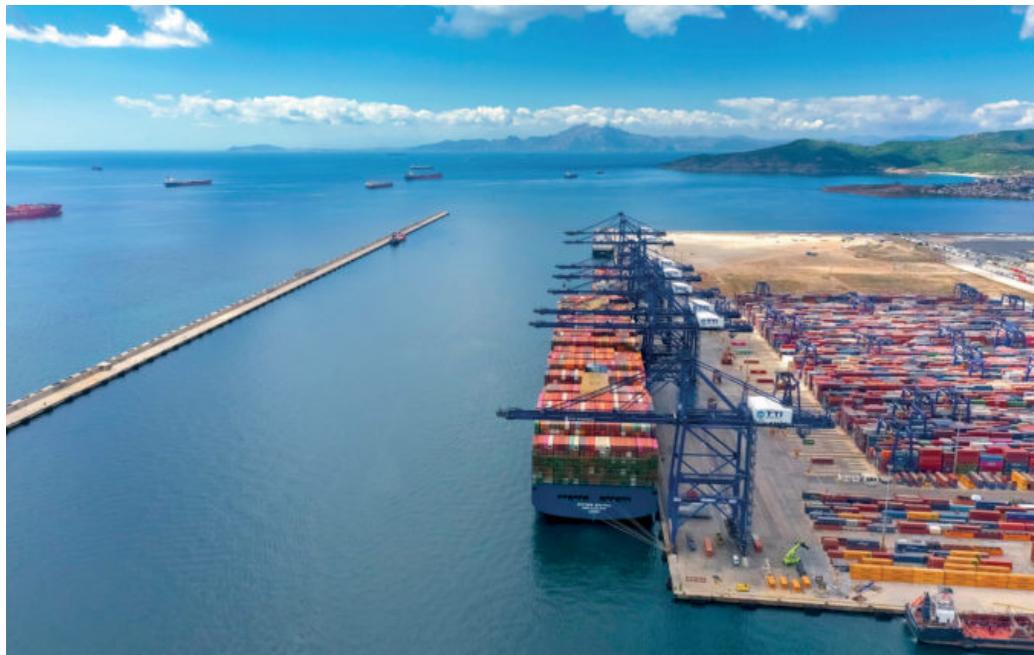
Consorti de la Zona Franca de Barcelona. La transitaria superó unas ventas de 925.000 euros en 2023, casi un 25 por ciento más que en el año anterior, según el Registro Mercantil.

**fruit attraction**  
Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas

**3** días que harán crecer tu negocio.

**30 Sep-02 Oct**  
**2025**  
ifema.es

FEPEX IFEMA MADRID



TTI ALGECIRAS

El Puerto de Algeciras tiene pendiente la ampliación de Isla Verde Exterior, una inversión de 250 millones de euros.

Marítimo

## Congestión en el Estrecho

La instalación de TTI Algeciras alcanza “un nivel insostenible”, con ocupaciones superiores al 90%, ante “la falta de control efectivo sobre los flujos de carga” por parte de las navieras

**Antonio Martínez | Algeciras**

Las terminales del Estrecho están soportando un importante estrés en sus operaciones de transbordo, fruto del cambio en los servicios de las alianzas navieras, así como en el desvío de flujos asiáticos a Europa. La pérdida de regularidad de los buques que no están llegando en su calendario previsto está inflando el nivel de ocupación de las instalaciones. A los problemas existentes en Tánger Med, principal *hub* de transbordo en la zona, con importantes demoras, se suman los puertos españoles de Algeciras y Málaga, donde los operadores alertan de importantes retrasos operativos y niveles de congestión preocupantes.

En el caso de Algeciras, la instalación de Total Terminal International Algeciras (TTI Algeciras) ha detallado el escenario a sus clientes en una carta a la que ha tenido acceso Transporte XXI. La empresa indica que “la congestión en el patio de nuestra terminal ha alcanzado un nivel insostenible”, superando el 90 por ciento “de forma constante” y con una tendencia que “continúa empeorando”.

La estibadora explica que Algeciras como *hub* de transbordo “debe ofrecer la fluidez que se espera de una instalación diseñada para conectar rutas regionales y globales”, un objetivo que está actualmente comprometido al haberse detectado “un

cambio significativo en la composición del patio, siendo ahora la carga llena el principal factor de congestión”.

Desde TTI Algeciras se señala que “el problema radica en la descarga semanal de mercancía que no encuentra acomodo en sus buques de conexión”. Y la estibadora advierte que las causas principales de esta situación vienen de la pérdida de regularidad de la mayoría de servicios, con escasas excepciones, así como que los buques que escalan en Algeciras vienen “sin capacidad suficiente para cargar, lo que genera un *stock* creciente de llenos en el patio y un efecto bola de nieve que impacta directamente en la fluidez”.

La compañía viene teniendo un contacto continuo con las navieras para solucionar esta situación, indicando que, pese a ello, “no estamos viendo un control efectivo sobre los flujos de carga”. En atención a esto, la terminal está valorando la aplicación de medidas de

contingencia “para proteger la operación y recuperar la fluidez que debe caracterizar a un *hub* de transbordo”. La compañía señala que “el buen funcionamiento de las cadenas logísticas depende de nuestra capacidad conjunta para garantizar que el *hub* cumpla su propósito esencial, un transbordo ágil y fiable” en la zona del Estrecho.

De hecho, la consultora Linerlytica señala a la zona portuaria del Estrecho como una de las más congestionadas del planeta. En su último informe, indica que es la sexta con mayor concentración de buques en espera de operación por detrás de los puertos chinos de Shanghái, Ningbo, Singapur y Qingdao, y los del norte de Europa, Hamburgo, Bremerhaven y Amberes-Zeebrugge.

### Necesidad de ampliación

Fuentes de la comunidad portuaria de la dársena andaluza confirman el estado de congestión que “se palpa a diario porque la instalación se nos ha quedado pequeña ante la magnitud de tráfico que vienen pasando por el Estrecho”. Una situación que se podría solucionar en el futuro si se pone en marcha la fase B de ampliación de la terminal. El presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, avanzó a principios del ejercicio que esperaba una solución a corto plazo sobre este tema, indicando que se estaba trabajando en el diseño y tamaño de la terminal de Isla Verde Exterior junto con HMM y CMA CGM, bajo el reto de viabilizar 250 millones de inversión, tras un año de estabilidad de tráfico.

Los operadores consultados indican que lo que está pasando en el enclave de Algeciras empieza a ser común en otros puertos europeos, porque “el mercado global cada vez es más complejo y caótico, incrementando los niveles de incertidumbre y produciendo cambios en las tarifas a medi-



A.P. DE ALGECIRAS

Operaciones en la terminal de TTI Algeciras.

da que los transportistas trasladan su capacidad desde los principales puertos asiáticos a las rutas estadounidenses, y luego a los servicios europeos que experimentan un aumento en la demanda, pero una disminución en las tarifas”.

Ferrocarril

# Railsider crece en el eje atlántico

Prevé expandir su participación en operaciones de transbordo ferroviario y reexpedición de material rodante en Irún

**Alfonso Alday | Irún**  
 Railsider Atlántico, integrada por el grupo Algeposa (51 por ciento) y Renfe Mercancías (49 por ciento), impulsa su actividad con el desarrollo de nuevos proyectos. El operador prevé expandir su participación en operaciones de transbordo ferroviario y reexpedición de material rodante, incluyendo coches de viajeros y locomotoras, para los principales fabricantes ferroviarios nacionales en proceso de expansión internacional.

Esta estrategia ya se ha puesto en marcha con la reciente ejecución de operaciones de transbordo ferroviario y cambio de bogíes. Entre las actuaciones más destacadas figura el transbordo de una bateadora ferroviaria Plasser de 80 toneladas, que fue trasladada de ancho internacional UIC a un camión de transporte especial. Igualmente, reali-



RAILSIDER ATLÁNTICO

registrado un importante avance en el volumen de UTI manipuladas gracias a la incorporación de nuevos tráficos de mercancías por ferrocarril desde finales del pasado año. En concreto, destaca la llegada de seis

lotes semanales de contenedores intermodales del operador logístico alemán Kombiverkehr, que "ha supuesto un hito para la plataforma de transporte combinado". De este modo, consolida la terminal de

Operaciones de transbordo de una bateadora ferroviaria Plasser de 80 toneladas.

Hendaya como "punto clave en la logística ferroviaria transfronteriza entre Francia, Alemania y otros mercados europeos". A este flujo se ha sumado el reciente inicio del tráfico de cajas móviles del grupo Vigneron, con cuatro lotes semanales adicionales. Ambos servicios complementan los flujos históricos que Railsider France gestiona desde hace años para empresas del sector químico como Kemone y Forwardis.

Railsider, la división ferroviaria de Algeposa Grupo, mueve cerca de 3,5 millones de toneladas anuales, posicionándose como uno de los actores clave del transporte ferroviario de mercancías en la península.

Railsider mueve al año cerca de 3,5 millones de toneladas

zó el cambio de bogíes en una bateadora ferroviaria Rover de 56 toneladas. Esta actuación, en colaboración con Aprojects, consistió en retirar los bogíes de ancho internacional UIC y colocar bogíes de ancho ibérico, permitiendo la continuidad de la circulación por la infraestructura ferroviaria de la península.

Además de los avances en Irún, el operador también ha reforzado su actividad internacional a través de su participada Railsider France en la terminal intermodal de Hendaya (Francia), junto a la frontera española. Esta plataforma ha

## Los Clasificados del Transporte

### CANARIAS

TRANSITARIOS



**ATLANTIC CANARIAS SA**  
 Santa Cruz de Tenerife  
 Anatolio Fuentes García, 16  
 Polígono Industrial Costasur  
 Tel. 922 62 25 60 / Fax: 922 62 34 81  
 atlanticcfe@atlantic-canarias.com  
 www.atlantic-canarias.com

TRANSITARIOS



**ATLANTIC CANARIAS SA**  
 Las Palmas  
 Secretario Artiles, 44 - 1º E  
 35007 Las Palmas de Gran Canaria  
 Tel. 928 22 91 62 / Fax: 928 27 27 80  
 atlanticlpa@atlantic-canarias.com  
 www.atlantic-canarias.com

### CATALUÑA

MUDANZAS



**TRALLERO INTERNATIONAL**  
 Mudanzas Internacionales/Guardamuebles  
 Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur  
 Tel.: 93 421 75 00  
 www.trallero.com  
 08908 L'Hospitalet de Llobregat



### GALICIA

CONSIGNATARIOS



**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**  
 Tel. Marín: 902 23 88 57  
 Tel. Ferrol: 902 20 01 02  
 Tel. 986 44 76 01/ Fax: 986 43 14 30-Vigo  
 ferrol@ptmar.com / www.ptmar.com  
 Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-San Ciprián-Ribadeo-Cariño

ESTIBADORES



**PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**  
 Muelle Comercial, s/n - Ferrol  
 Tel. 981 35 82 72 / Fax: 981 35 34 16  
 ferrol@ptmar.com / www.ptmar.com  
 Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-Ribadeo-Cariño

### PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



**686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS SCOOP**  
 Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao  
 Edificio Ex TMB  
 Tel.: 944 835 204  
 E-mail: convencional@686tp.com  
 48980 Santurtzi (Bizkaia)



Ferrocarril

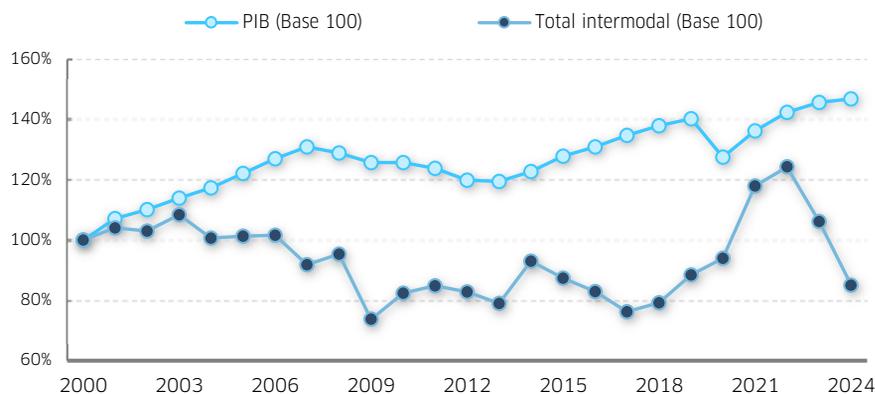
# El intermodal terrestre desfallece

El tráfico en toneladas-kilómetro se sitúa 14,89 puntos por debajo de la base 100 de principios de siglo y se distancia en 61,80 puntos en relación con la evolución del PIB español

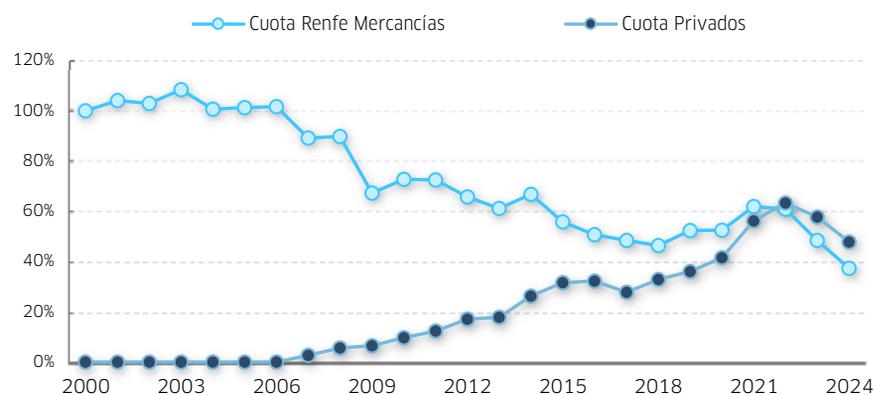
## EL 'ÍNDICE UOTC' RETRATA UNA SITUACIÓN PREOCUPANTE

La brecha entre las evoluciones del tráfico intermodal, en toneladas-kilómetro, y del Producto Interior Bruto (PIB) sigue ensanchándose, mientras los privados le comen terreno a Renfe Mercancías aunque sin engordar el volumen total.

### EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO DEL PIB Y EL TRÁFICO INTERMODAL TERRESTRE



### EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE RENFE Y LOS PRIVADOS SOBRE EL TOTAL INTERMODAL



Datos al cierre del primer trimestre de cada año. Evolución PIB y tráfico en tn-km. Fuente: UOTC. Elaboración: TXXI.

**Carlos Sánchez** | Madrid  
El intermodal terrestre nacional no levanta cabeza y sigue evidenciando un amplio desajuste con respecto a la evolución del Producto Interior Bruto (PIB) en España en los últimos 24 años. Así lo recoge la última actualización del 'Índice UOTC', correspondiente al cierre del pasado ejercicio 2024, al que ha tenido acceso Transporte XXI (ver gráficos).

La Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) viene elaborando desde hace años este índice, que demuestra cómo el transporte intermodal terrestre mantiene la negativa tendencia de irse alejando del crecimiento del PIB. Los tráficoes son medidos en toneladas-kilómetro, que reflejan más claramente la actividad global de transporte en un país.

El estudio constata que el volumen de toneladas-kilómetro del negocio ferroviario en España al cierre de 2024 se situaba 14,89 puntos porcentuales por debajo de la base 100 establecida a principios de siglo. Mientras, el PIB español había crecido 46,91 puntos al cierre de 2024 en relación con la base 100 de comienzos de siglo. En la práctica, el PIB ha seguido creciendo, mientras que el intermodal terrestre ha ido perdiendo terreno.

El 'índice UOTC' pone de manifiesto también que, desde el tercer trimestre de 2022, cuando el intermodal terrestre se situó 25,17 puntos por encima de la base 100 de principios del siglo XXI, su tendencia a la baja es persistente. De esta manera, acumula la friolera de nueve trimestres, es decir, más de dos años seguidos, cayendo en picado hasta cerrar el pasado año en los mencionados 14,89 puntos por debajo de la base 100 del año 2000. La caída acumulada del tráfico en este período se sitúa en el 32 por ciento.

Entre las causas que han provocado este retroceso, desde UOTC ponen el foco en el descenso acelerado del transporte total, tanto por parte de Renfe Mercancías como de las empresas ferroviarias alternativas. Al mismo tiempo, se constata una bajada del tráfico general debido a las interrupciones causadas por obras y actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria.

### Cae el tráfico

Además, el índice pone sobre la mesa que la pérdida de cuota de Renfe Mercancías se ha producido en beneficio de los operadores alternativos, si bien ello tampoco ha supuesto una mejora global del volumen transportado.

En esta línea, la suma del tráfico actual de la filial de mercancías de Renfe y el conjunto de empresas ferroviarias es "inferior al que alcanzaba la actividad intermodal de Renfe Mercancías en el año 2000 y está muy por debajo del nivel

más alto, que se logró en 2004 a pesar de contar entonces con infraestructuras más limitadas", señalan desde la asociación.

En enero de 2022, UOTC ya advirtió de que los incrementos tarifarios autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible provocarían la pérdida de 500.000 toneladas de mercancías. "Al final, el impacto fue aún más severo y comenzó a notarse a partir de mediados de ese mismo año", matizan desde UOTC.

El 'índice UOTC' recoge también de manera eviden-



# 32%

**DE CAÍDA ACUMULADA DEL TRÁFICO INTERMODAL TERRESTRE EN ESPAÑA DESDE 2022**

te el vuelco en los tráficos ferroviarios, con las empresas ferroviarias competidoras de Renfe Mercancías sobrepasando a la pública en sus volúmenes conjuntos.

La elaboración del índice se realiza en base a los datos estimados de los tráficos hasta que se van con-

firmando o ajustando. También el Instituto Nacional de Estadística (INE) va ajustando los datos del PIB sobre los ya publicados provisionalmente, por lo que pueden existir diferencias con los índices anteriores, advierten desde la patronal UOTC.



ADIF

La iniciativa 'Mercancías 30' pretende duplicar la cuota modal del ferrocarril.

## Agencia de Intermodalidad

La alarmante situación del intermodal terrestre en España, que se pone de manifiesto en el 'índice UOTC', contrasta con las pretensiones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, reflejadas en su iniciativa 'Mercancías 30', de incrementar la cuota del ferrocarril de mercancías en España desde el 4 por ciento actual hasta el 10 por ciento en 2030.

En este sentido, Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC y consejero en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT), donde coordina la Comisión de Intermodalidad, afirma que "es manifiesta la desatención de la Administración en este ámbito". En esta línea, "más allá de canalizar los fondos europeos, no se ha articulado ninguna política efectiva", manifiesta.

Por este motivo, desde UOTC vuelven a reclamar la creación con urgencia de una Agencia de Intermodalidad. Este organismo, enmarcado dentro del Ministerio, "permitiría coordinar políticas, optimizar recursos e impulsar el uso eficiente del ferrocarril en combinación con otros modos de transporte", subrayan.

Servicios

# El frío amplía su huella logística en Valencia

Los operadores empiezan a situar inmuebles en el norte de la provincia, un nicho en expansión que ya suma un *stock* de 214.113 metros cuadrados.

**Antonio Martínez | Valencia**

El sector de la inmologística frigorífica en Valencia superó el hito de más de 200.000 metros cuadrados dedicados a esta actividad durante 2024, apuntando a un crecimiento notable en la presente campaña con nuevos almacenes dedicados.

Al cierre de 2024, las naves logísticas dedicadas a la logística frigorífica sumaban un *stock* de 214.113 metros cuadrados, con un incremento de superficie del 8 por ciento, un punto porcentual más que el crecimiento del conjunto del sector inmologístico en Valencia que ganó un 7 por ciento más de espacio, hasta los 4,9 millones de metros cuadrados construidos, según los datos de la consultora Triangel Real Estate Management.

En los dos últimos años, el negocio frigorífico ha abierto una red de almacenes en nuevas zonas de desarrollo de la provincia. Hasta 2022, existía una fuerte concentración en el eje sur de la provincia, que hoy agrupa el 70 por ciento de los inmuebles, si bien a par-

tir de 2023, el sector empezó a expandirse en el eje norte de la provincia. Actualmente, la zona norte suma algo más del 10 por ciento del *stock* total construido, con 25.026 metros cuadrados de naves en las localidades de Onda (Castellón), Sagunto y San Antonio de Benagéber.

La evolución del tamaño de nave avanza hacia un formato de mayor espacio, hacia plataformas superiores a los 10.000 metros cuadrados. Las naves actuales están en una media de 7.650 metros cuadrados.

Al cierre del ejercicio 2024, en la provincia de Valencia había 28 plataformas logísticas dedicadas a tráficos frigoríficos en la provincia. En los últimos años, el sector se ha expandido con las aperturas de naves de Caliche, Montfrisa, Olano, AZA, Chovi, Innova Logic, Cofares, Servicom y Primafrio. En breve, se prevén nuevas incorporaciones al *stock* en la Alacuás y Ribarroja, así como en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia, donde Medlog ha arrancado las obras.

En Valencia hay 28 plataformas dedicadas a logística del frío

JOSÉ ALBERTO CARBONELL  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona

# “Esta vez sí se van a cumplir los plazos”

El puerto de Barcelona encara la nueva ampliación hacia el sur con tres retos, los pendientes accesos terrestres, “ya encauzados”, la compatibilidad de las futuras grúas con el aeropuerto, “acabando las últimas simulaciones”, y la necesidad de más calado, “presentado el expediente” para la DIA del dragado, señala José Alberto Carbonell, presidente de la entidad.



Eva Mármol | Barcelona

## ► ¿Cómo evolucionan los tráficos en el puerto de Barcelona en estos momentos de incertidumbre?

Empezamos el año con tráficos flojos en toneladas. Se han ido recuperando desde febrero. El tráfico local, el flujo de comercio exterior, ha sido positivo en los primeros cuatro meses. Cerrado abril, hay un crecimiento del 16 por ciento en contenedores llenos de importación y por encima del 10 por ciento en las exportaciones. Se nota el crecimiento de nuestro *hinterland*.

## ► ¿Los tráficos han acusado los vaivenes arancelarios provocados por Estados Unidos?

Ha habido numerosos episodios desde enero. El último episodio (al cierre de esta edición), la reducción temporal de los aranceles entre China y Estados Unidos, ha sido una gran noticia para el mercado, ya que no solo afecta a es-

tos dos países. El acuerdo ha tranquilizado el comercio exterior.

## ► Antes de este acuerdo, ¿Barcelona ha notado un aumento de las importaciones chinas ante el cierre del mercado estadounidense por los aranceles?

Nosotros no lo hemos notado. Lo han notado los puertos sobre todo del norte de Europa que han tenido, incluso, una cierta congestión.

## ► ¿Barcelona sigue beneficiándose del desvío de tráficos por el cabo de Buena Esperanza?

Ya no. Los flujos se han vuelto a resituarse. De hecho, ha desaparecido una parte del transbordo que aumentó por el cierre del canal de Suez.

## ► ¿El puerto está más preparado para cuellos de botella como los generados hace un año por el desvío de tráficos ante el cierre del canal?

Tomamos medidas como la ordenanza de preferencia de atraque al tráfico lo-

cal. Tenemos más capacidad: hay siete bloques automatizados más en BEST y hay tres grúas más que entrarán en servicio en APMT. Además, BEST ha encargado otras dos nuevas grúas. El puerto se prepara para afrontar los retos futuros como puede ser la reapertura del canal de Suez. Y esperamos que llegue cuanto antes mejor porque la reducción del *transit time* es automáticamente un beneficio directo a nuestros clientes, como fue un perjuicio automático cuando se cerró.

## ► ¿Barcelona ha mejorado, perdido o se ha quedado igual en conectividad con las nuevas alianzas navieras?

Se ha quedado sensiblemente igual. Hemos hecho un análisis de todos los servicios anunciados alianza por alianza comparando con la situación anterior y el número de servicios es similar, especialmente nuestro tráfico principal, que es con Extremo Oriente, que que-

da con el mismo número.

► **¿Qué previsiones de tráfico baraja al cierre de este ejercicio?**

A pesar de que estamos ligeramente por debajo (-1,6 por ciento) en toneladas, cerraremos en positivo teniendo en cuenta la tendencia de los meses que llevamos. En el caso de los contenedores, el tráfico local, importación y exportación, cerrará en positivo claramente. La previsión es cerrar en negativo en tráfico global de contenedores por el transbordo. Recuperamos los volúmenes habituales de transbordo antes del cierre del canal de Suez.

► **¿Esta vez sí se cumplirán los plazos para los nuevos accesos terrestres, ferroviarios y viarios, inicio obras en 2027 y finalización en 2032?**

Estoy firmemente convencido de que esta vez se cumplirán. No es una cuestión de fe, es de realidad. En estos momentos, se están redactando los proyectos de construcción de la obra más compleja, los accesos ferroviarios. Este es el paso previo a la licitación. Cada mes, hay una reunión técnica en la que participa la Autoridad Portuaria de Barcelona que constata la evolución de la redacción del proyecto, y no hay ninguna razón para no dudar de que acabará a tiempo. Una vez acabado, habrá la licitación. Cuando se retrasan los proyectos de licitación es porque no hay un compromiso presupuestario, pero el compromiso presupuestario lo firmamos en noviembre. Se van a cumplir los plazos esta vez. Nunca habíamos llegado tan lejos. Y no solo eso, muchas veces ponemos el foco en las infraestructuras, pero las mismas hay que gestionarlas bien.

► **¿Qué hace Autoridad Portuaria para esta gestión?**

Estamos dando pasos en paralelo para la gestión propia de toda la red ferroviaria, la presente y la futura, a través del CTC, un centro de tráfico centralizado. Será como la torre de control del tráfico portuario, pero en lugar de barcos, lo haremos con los trenes. Esperamos obtener los permisos de la Agencia de Seguridad Ferroviaria este verano para ponerlo en marcha. El CTC conllevará procesos de automatización que nos permitirá incrementar la capacidad para hacer trenes. Hacemos con el CTC un trabajo adicional para que la red que entrará con los nuevos accesos pueda ser gestionada de forma competitiva.

► **¿En cuánto se podrá incrementar la cuota del tren con los nuevos accesos?**

Habíamos llegado a una cuota del 16 por ciento en contenedores. Ahora, estamos en el 10 por ciento por las afectaciones de las obras en el Corredor Mediterráneo y en los apartaderos en la línea con Zaragoza. Cuando finalicen, confiamos en recuperar la cuota del 16 por ciento rápidamente. El ob-



**José Alberto Carbonell** (Barcelona, 1964), es ingeniero de **Caminos, Canales y Puertos** por la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

El año **1991** inició su trayectoria profesional en la **Autoridad Portuaria de Barcelona**, ocupando diversas responsabilidades hasta que fue nombrado **director de la Autoridad Portuaria** en 2009.

En el transcurso de su etapa como director, ha sido partícipe del proceso de transformación y modernización del puerto,

Ocupa la **presidencia** del organismo público desde octubre de **2024**.

jetivo es romper la barrera del 20 por ciento a medio plazo y lograr el 30 por ciento a más largo plazo.

► **¿Barcelona ha perdido oportunidades por no contar con unos accesos que deberían haber estado listos a la par que la puesta en marcha de BEST (2012)?**

No hemos perdido oportunidades, pero sí hemos perdido competitividad. No poder dar a los clientes el servicio que se requiere afecta a la competitividad. No hemos perdido trenes, pero se hacen más caros.

► **¿Cómo está la operación de entrada de TIL (MSC) con el 50 por ciento en BEST?**

La operación está todavía sujeta a aprobación por parte de nosotros y de las autoridades de la competencia europeas, que todavía no lo han dado. Hoy, BEST sigue siendo una sociedad 100 por cien de Hutchison Ports.

► **¿Qué afectación puede tener para el puerto de Barcelona si el consorcio liderado por MSC se hace finalmente con Hutchison Ports?**

Si la operación se formaliza, será un paso adelante para mejorar la conectividad. Nuestra obligación como puerto será cuidar de que la naturaleza pública de BEST se mantenga. De hecho, TIL tiene muchas terminales en el mundo con numerosos clientes. Y si se formaliza la adquisición, tendrá todavía más clientes en más terminales.

► **¿Barcelona tendrá los principales muelles electrificados en 2030?**

Tendremos los muelles electrificados para los principales tráfico, cruceros, ferris y contenedores. No nos olvidaremos del resto de tráfico en las siguientes fases del plan Nexigen.

► **¿Por qué es pionero el plan Nexigen?**

No es pionero por instalar OPS. Nexigen tiene una virtud, que es su alcance. Su alcance es completo en un puerto muy diversificado. Y esas son las características principales que lo hacen único. Se acomete por fases, se acomete por sectores. La decisión de llevar adelante un proyecto tan global es pionero, salvo en puertos californianos.

► **¿En qué posición está el puerto de Barcelona en iniciativas innovadoras para avanzar hacia el smart port?**

Un hecho significativo es la creación de la Fundación BCN Port Innovation. No conozco otra realidad, que no quiere decir que no la haya, que sea capaz de aglutinar a numerosos actores de la comunidad portuaria para desarrollar iniciativas en el marco de la innovación.

Hay acciones para promocionar la innovación, algo que nosotros llevamos haciendo desde hace años. Decidimos dar un salto más, que fue impulsar la creación de la Fundación, que tiene carácter privado, para innovar directamente, no solo para promocionarla. La Fundación tiene cada vez más infraestructura, más proyectos y más participantes de la comunidad portuaria. Proyectos sobre seguridad, eficiencia o generación de biodiversidad, entre otros. Eso es tangibilidad.

► **¿Cómo se prepara Barcelona para los combustibles alternativos?**

Trabajamos en distintos proyectos para la producción de combustibles alternativos que deberían formalizarse durante este año 2025. Son dos proyectos para combustibles marinos alternativos

y un tercero es una planta de producción y suministro de hidrógeno para camiones. No podemos pretender liderar la descarbonización del puerto de no ser capaces de suministrar combustibles alternativos al sector marítimo. No es suficiente conseguir que la actividad portuaria sea neutra en emisiones. Los barcos que atraquen también tienen que ser más sostenibles, es decir, que utilicen combustibles alternativos. Y solo vendrán si somos capaces de garantizar su abastecimiento.

► **Uno de los proyectos más ambiciosos es continuar la ampliación hacia el sur con el futuro muelle Catalunya, que con-**

**centrará la actividad de contenedores, ¿en qué punto está el proyecto?**

Para que el muelle Catalunya pueda licitarse, el Puerto de Barcelona tiene que resolver tres retos. El primero, los nuevos accesos terrestres, que están encauzados. No podemos incrementar la actividad en la parte sur sin los nuevos accesos. El segundo reto es que sea compatible la altura de las grúas del futuro concesionario con el aeropuerto, se amplíe o no. Trabajamos intensamente con los organismos aeronáuticos para que sean compatibles y estamos en el buen camino. Se están acabando de realizar las últimas simulaciones. Calculamos que en cuatro o cinco meses tendremos el visto bueno.

► **¿Habrá limitaciones?**

Limitaciones habrá, ya que el aeropuerto está al lado. Pero, las limitaciones no afectarán a la competitividad del puerto. No habrá barcos que no puedan entrar o tengan que ser preparados pre-



Esperamos cuanto antes la apertura del canal de Suez ya que la reducción del *transit time* es un beneficio automático a nuestros clientes

El plan Nexigen es único porque su alcance es completo en un puerto muy diversificado

(viene de la página 29)

viamente. Nuestra obsesión es que los barcos puedan cargarse y descargarse en las mismas condiciones que no teniendo el aeropuerto al lado. Las grúas deberán ser de una forma y a un coste mayor, lo que habrá que asumir como ha pasado con BEST.

#### ► ¿Y el tercer reto?

El calado marítimo. Ya necesitamos más calado. No podemos construir el muelle Catalunya de no tener la autorización del Ministerio de Medio Ambiente para hacer un muelle de la profundidad que necesitamos. Tras el periodo de consultas con las distintas administraciones e instituciones, hemos enviado el expediente para la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) al Ministerio de Medio Ambiente. Afortunadamente, el expediente ha ido a Madrid bastante limpio. Es decir, con los informes favorables de aquellas administraciones e instituciones cuya valoración es crítica. La DIA nos permitirá dragar y, por lo tanto, construir el muelle. Cuando la tengamos, procederemos a licitar el proyecto constructivo y el concurso público para la explotación de la terminal.

#### ► ¿Barajan un calendario?

Confiamos en tener la DIA a principios de 2026, pero es más un deseo que una previsión.

#### ► ¿Barcelona tiene actualmente problemas de espacio para seguir creciendo?

Todos los puertos tienen problemas de espacio. No estamos perdiendo oportunidades por falta de espacio. Actualmente, hay dificultades para ofrecer el espacio que necesita el tráfico de importación de vehículos. El 80 por ciento de todos los vehículos eléctricos chinos que entran en España lo hacen por Barcelona. Se están habilitando espacios en zonas que no son propias de coches. El coche chino es muy competitivo a pesar de los aranceles europeos. Por ello, se construirá la nueva terminal de vehículos que contará con un silo automatizado.

#### ► ¿Qué importancia tiene para el puerto que la ZAL, que está con el cartel de 'completa', se siga extendiendo en zona aeroportuaria?

La oferta que hemos hecho para la primera parcela para uso logístico que Aena ha sacado a concurso demuestra la

importancia que tiene para Cilsa (sociedad gestora del la ZAL) y para el puerto. Disponer de espacio para uso logístico es un elemento crítico. El suelo logístico es un bien de interés general, al menos el portuario. Atrae a grandes operadores que ayudan a mejorar la conectividad, lo que también beneficia el pequeño o mediano exportador

o proyecto, sea público o privado. No abogo por una liberalización. Pero, hay numerosos trámites cuyo valor es muy reducido y el consumo de tiempo es muy elevado. Además, se somete a la empresa privada a la imprevisibilidad. La Generalitat de Catalunya está poniendo el foco en simplificar la tramitación administrativa.



PUERTO DE BARCELONA

**»»**  
Tenemos un sistema homogéneo para realidades que son heterogéneas

e importador. Para nosotros, es tan crucial que hemos intentado hacer la mejor oferta.

#### ► Ha salido la primera pastilla, ¿estarán interesados en la siguientes que puedan salir?

Ni tanto que estaríamos interesados. Esperamos que en el futuro Aena saque a concurso más parcelas y más grandes.

#### ► ¿Barcelona seguirá siendo el primer puerto peninsular por valor de las mercancías?

Trabajamos para ello. Pero, no le demos tanto peso a las estadísticas. Barcelona tiene que ser quien mejor sirva a sus clientes y que los clientes sean cada vez más.

#### ► ¿Las autoridades portuarias deberían tener más autonomía de gestión?

Sí. Tenemos un sistema homogéneo para realidades heterogéneas. Y eso no se adapta bien, no ayuda a las necesidades del puerto de Barcelona.

#### ► ¿Hay demasiada burocracia para poner en marcha una obra portuaria?

Sí. Y, además, se ha incrementado mucho. Y no solo es por parte de Puertos del Estado. La Administración tendría que hacer un replanteamiento sobre el valor que aportan todos los trámites que son necesarios para cualquier ac-

#### ► ¿La presidencia de los puertos tendrían que ocuparla profesionales?

Para cualquier puesto de trabajo, son necesarias una serie de habilidades. Muchas veces los técnicos, de donde yo procedo, no tienen las habilidades para ser presidente de un puerto. Por lo tanto, no podemos decir que el presidente del puerto tiene que ser un técnico. El puesto es diferente. Yo he sido director, ahora, soy presidente, y el puesto es claramente diferente. No debe haber condicionantes ni en un sentido ni en otro.

#### ► ¿Qué opina de la rotación de presidentes que ha habido durante los últimos años al frente del puerto?

Creo que cambios tan seguidos no son buenos para ninguna institución o empresa pública. No obstante, he tenido la fortuna de contar con unos excelentes jefes o excelentes antecesores, que han confiado en el equipo. Y, por lo tanto, no ha habido cambios significativos en los últimos años.

#### ► ¿Cómo valora el papel del anterior presidente de Puertos del Estado?

Álvaro Rodríguez Dapena ha sido un profesional al lado del puerto de Barcelona, ayudando a cumplir nuestros objetivos.



José M. Quijano, Ovidio de la Roza, José A. Santano, Carmelo González, Alberto Ramírez y Pedro Alfonso.

Política

# Carmelo González lidera la nueva etapa en CETM

El nuevo presidente aboga por “devolver la sensación de pertenencia y orgullo” y señala a la falta de conductores como “el reto mayúsculo al que nos enfrentamos”

**Carlos Sánchez | Madrid**

Carmelo González toma el relevo de Ovidio de la Roza al frente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). Así lo confirmó la Asamblea General Electoral de la patronal celebrada en Madrid. González lidera una nueva etapa de cuatro años en CETM en la que aboga por “devolver la sensación de pertenencia y orgullo” y señala a la falta de conductores como “el reto mayúsculo al que nos enfrentamos”.

El nuevo presidente de CETM expuso su “reconocimiento a Ovidio por su entrega y liderazgo” durante la década que ha estado al frente de la patronal. Un período en el que “ha fortalecido nuestra identidad y cohesión como colectivo”, añadió. En este contexto, “asumo el cargo con mucha humildad y emoción, plenamente consciente de la responsabilidad”, reconoció.

González recaló que su objetivo es “poner en el lugar que le corresponde a este sector”,

para lo que se refirió a una serie de pilares fundamentales en esta estrategia, como son la defensa con firmeza de los intereses del transporte, la lucha por una regulación justa, el impulso de la profesionalización del sector, la apuesta por la innovación, así como “focalizarnos en nuestras bases”. Y es que “CETM representa a miles de empresas, pymes y autónomos”, recordó.

“Queremos un sector del transporte justo, moderno y respetado”

**Ovidio de la Roza**  
Expresidente de CETM

El presidente subrayó su apuesta por el diálogo y que el sector quiere ser parte de la solución, por lo que reclamó a la Administración “no solo que nos escuche, sino que nos acompañe en el camino”. Para González, “es preciso que el Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible sea nuestro altavoz”.

En el capítulo de asuntos urgentes, el nuevo presidente de CETM puso el foco en la falta de profesionales, principalmente conductores, en el sector. En este contexto, lamentó que en el grupo de trabajo del Comité Nacional de Transporte por Ca-

rrretera y el Ministerio “no terminamos de avanzar”. González reclamó mejoras en la Formación Profesional, ayudas públicas para la obtención del carné, eliminar trabas burocráticas para conductores de fuera de la UE, así como el impulso de áreas de descanso seguras y dignas para los conductores.

El presidente electo de CETM también hizo referencia a la fiscalidad del transporte, que demanda “un marco regulatorio estable y previsible”, teniendo en cuenta que “el sector aporta más de 20.000 millones de euros en impuestos a las arcas del Estado”. También hizo referencia al compromiso de la Administración con el sector para no implantar nuevas medidas como la tarificación por uso, la subida de impuestos en el gasóleo, entre otras.

González señaló la dificultad que tiene el sector para trasladar los precios a los clientes, por lo que es importante impulsar la Ley de Contrato de Transporte. También reclamó una normativa armonizada en Europa y que se implante el documento de control electrónico “sin esperar más”. Al mismo tiempo, insistió en la necesidad de un proceso de descarboniza-

más de 10 años al frente de esta casa, ha llegado el momento de dar un paso al lado, porque atrás nunca”, subrayó.

De la Roza destacó “los avances significativos” que ha experimentado el sector en estos últimos años, como la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor, la limitación de la contratación abusiva, el establecimiento de manera obligatoria de la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible, la Ley de Morosidad o la acción directa, entre otros.

El ya expresidente de CETM puso el foco también en la

defensa de una transición energética “justa y realista, en la que no solo el transportista asuma el coste” y abogó por un futuro para el sector “como pilar estratégico” de la economía, que se consolide como “sector justo, moderno y respetado”.

A su vez, el secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, que disculpó la ausencia del ministro Óscar Puente “por su reciente paternidad”, destacó que Administración y sector “somos aliados”.

Santano anunció la inminente aprobación de un Real Decreto con ayudas a la obtención de los permisos de conducir C y E, que se ampliarán a otros beneficiarios, no solo a los que estén en posesión del título de FP, tal y como ha solicitado el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC).

El secretario de Estado apostó por reforzar la sostenibilidad económica del sector, para lo que se apostará por “consolidar los avances de los últimos años a través del Plan de Inspección”, con el foco en aspectos como la morosidad o la obligatoriedad de que la carga y descarga no la realice el transportista. Al mismo tiempo, el responsable ministerial aseguró que habrá incentivos para la renovación de flotas y que se mantendrá el principio de neutralidad tecnológica.

Es preciso que el Ministerio de Transportes sea nuestro altavoz

**Carmelo González**  
Presidente de CETM

Carmelo González, en su primer discurso como presidente de CETM.



ción “realista, progresiva, justa y acompañada”, en el que prime la neutralidad tecnológica, puesto que “descarbonizar no es electrificar”.

## Relevo

Por su parte, el presidente saliente, Ovidio de la Roza, no pudo ocultar su emoción al despedirse del cargo. “Después de 50 años dedicados a las organizaciones empresariales y



TRANSPORTE XXI

Ferrocarril

Inauguración  
de la jornada.

# El ferrocarril, eje de la logística sostenible

Valencia acoge el “Keepers Summit 2025”, un evento organizado por la Unión Internacional de Propietarios de Vagones (UIP) y la española Faprove, donde expertos y operadores debatieron sobre el papel clave de las autopistas ferroviarias y la intermodalidad

**Antonio Martínez** | Valencia

Valencia se convirtió el pasado 23 de mayo en el epicentro del debate europeo sobre el futuro del transporte ferroviario con la celebración del “Keepers Summit 2025”, organizado conjuntamente por la Unión Internacional de Propietarios de Vagones (UIP) y la Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones de España (Faprove).

El evento, que reunió en el Hotel SH Palace a profesionales del sector logístico, operadores, autoridades portuarias y representantes institucionales, ha abordado los desafíos y oportunidades del transporte intermodal y la modernización del parque ferroviario europeo.

En la inauguración, Johann Feindert, presidente de UIP, explicó el alto volumen inversor que se está canalizando para el desarrollo de los corredores intermodales, con 3 billones de euros de previsión, y la necesidad de incrementar la capacidad para el desarrollo desde los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras.

Destacó la apuesta de 500 millones de euros para el desarrollo de una autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, así

como la inversión realizada por la Autoridad Portuaria de Valencia para la mejora de su red ferropuertuaria.

Por su parte, Julián Gacimartín, presidente de Faprove, tras destacar la apuesta de la UIP por celebrar el evento en Valencia, sobre todo tras el terrible desastre vi-



TRANSPORTE XXI

Mesa redonda  
sobre  
autopistas  
ferroviarias.

vido el pasado mes de octubre, recaló la apuesta de las empresas que componen la asociación por incentivar el transporte ferroviario.

La jornada revisó la propuesta española de multiplicar su cuota modal ferroviaria, que hoy apenas roza el 4 por ciento, hasta alcanzar el 10 por ciento en 2030. Para lo-

garlo, la administración está canalizando miles de millones de euros en inversiones. Solo en 2024, se licitaron más de 2.600 millones de euros para los corredores Mediterráneo y Atlántico, como explicaron los comisionados Josep Vicent Boira y José Antonio Sebastián, y se viene promoviendo una intermodalidad real que ya empieza a materializarse, como ha demostrado la inauguración de la autopista ferroviaria Madrid-Valencia.

Sebastián explicó que “estamos intentando que ambos corredores tengan el mismo volumen de inversión”, matizando que el Atlántico “es muy importante”, con 5.413 kilómetros de vías, formado por el corredor del Camino del Santiago, la Ruta de la Plata y el corredor Algeciras-Irún, “donde tenemos una dispersión geográfica con numerosas conexiones”, donde sobresale la inversión en la ‘Y’ ferroviaria vasca con 6.378 millones de euros de inversión, y el corredor entre Zaragoza y Algeciras, “que es la conexión con África”.

Entre los proyectos pendientes, Sebastián avanzó que “la Lisboa-Valencia es una línea estratégica, que está en estudio, porque hay una demanda extraordinaria de cruzar la península sin pasar por Madrid”, avanzando que “necesitamos invertir 12.000 millones hasta 2030 para completar el corredor Atlántico y vamos a esperar a Portugal y Francia a que tengan sus conexiones preparadas”.

6.378

MILLONES  
COSTARÁ LA ‘Y’  
FERROVIARIA  
VASCA

## Mediterráneo

Por su parte, Josep Vicent Boira señaló que “el ADN del corredor mediterráneo es el ancho internacional, implementado directamente o con ancho mixto”, matizando que “se está trabajando en todo el corredor desde Algeciras a Francia, y hemos roto la barrera de los 6.000 millones de euros en adjudicaciones, aunque queremos ir más rápido pero venimos de una pobre planificación, hoy está ya el 100 por ciento”.

Delimitó los puntos claves del corredor: la conexión de los puertos de Tarragona, Castellón, Sagunto y Valencia, junto a la construcción de nuevas terminales donde queremos subir el camión al tren, como son La Llagosta, La Boella, Parc Sagunt y Fuente San Luis, y, por último, la conexión de las fábricas Seat, Ford y PowerCo. “Si conseguimos unir estos tres elementos en ancho internacional el panorama del negocio internacional de mercancías cambia”, señaló Boira.



Marítimo

# El Puerto de Valencia impulsa la resiliencia logística

El Centro Español de la Logística (CEL) pone el foco en los retos y claves a las que se enfrenta el negocio desde los muelles para mantener la eficiencia del aprovisionamiento de mercancías

## A. Martínez | Valencia

En un escenario internacional marcado por la incertidumbre, la flexibilidad en la cadena de suministro se ha convertido en un factor estratégico para mantener la competitividad. Ante este contexto, el Centro Español de Logística (CEL) repasó en el Puerto de Valencia las principales claves para lograr mantener cadenas de suministros eficientes y resilientes, con sistemas capaces de ofrecer respuesta a las nuevas regulaciones, las variaciones de tarifas y rutas comerciales.

La jornada, inaugurada por Mar Chao, presidenta del Puerto de Valencia, abordó un abanico de respuestas reales ante desafíos actuales como la geopolítica, la disrupción tecnológica o la escasez de talento. En este contexto, la puesta en servicio de la terminal norte, en un plazo de tres años, se configura como un polo clave para mejorar la eficiencia del aprovisionamiento de mercancías, gracias a la intermodalidad y la sostenibilidad, impulsando la resiliencia logística.

En este sentido, Chao avanzó las líneas estratégicas en las que está trabajando el Puerto de Valencia para abordar la resiliencia de la cadena de suministro. La presidenta explicó que “estamos en un profundo proceso de transformación en Valencia con la terminal norte y la zona de actividades logísticas, relanzando concursos”, matizando que “la terminal norte es el mayor proyecto de toda la his-

toria del sector público-privado, va a ser un referente, el mayor polo ferroviario de Europa, y un gran reto en los perfiles que van a ser necesarios, donde tenemos que acertar el tiro”.

## Aliado empresarial

Chao señaló que el puerto es un aliado de las empresas y “somos una buena plataforma de distribución”, dentro del concepto de *hub* mixto que tiene el enclave que dispone de la mejor conectividad marítima del sistema portuario español.

La presidenta resaltó la conectividad ferroviaria del enclave, con más de 75 trenes semanales, avanzando que “queremos seguir creciendo porque es un modo sostenible y estamos invirtiendo en el desarrollo de

El impulso de la sostenibilidad, clave para la logística



Inauguración de la jornada del Centro Español de Logística en Valencia.

plataformas intermodales y desarrollar autopistas ferroviarias, donde hay carga suficiente para organizarlas”. Por último, explicó que el portal valencianoports se ha convertido en un instrumento de innovación orientada al cliente, bajo un criterio de sostenibilidad, junto a la apuesta por las energías renovables.

Por su parte, Pablo Boix, presidente del Centro Espa-

ñol de Logística en la Comunidad Valenciana, indicó que “no es suficiente ser eficiente en nuestra empresa, tenemos que ir a cadenas de suministros más eficientes y resilientes”.

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDA A LA NOTICIA COMPLETA ONLINE



# OEA

## Operadores Económicos Autorizados

### Empresas de Servicios a las Empresas

- ✓ Menor número de controles físicos y documentales
- ✓ Prioridad en los controles
- ✓ Reducción de la garantía del IVA
- ✓ Notificación previa de los controles físicos
- ✓ Despacho centralizado
- ✓ Elección del lugar de la inspección

### Transporte Internacional de Mercancías

La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.



**SALVAT LOGÍSTICA SA**  
Atlantic, 102-110  
Zona de Actividades Logísticas (ZAL)  
08040 Barcelona  
Tel. 932 638 900  
E-mail: comercial@salvatlogistica.com  
[www.salvatlogistica.com](http://www.salvatlogistica.com)

**NUESTROS SERVICIOS**

- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Almacenes aduaneros



**AIRPHARM SLU**  
c. Margarita Nelken, 4-6  
Prologis Park San Fernando  
28830 San Fernando de Henares  
Tel. 917 482 980  
E-mail: airpharm@airpharm.com  
[www.airpharm.com](http://www.airpharm.com)

**NUESTROS SERVICIOS**

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Outsourcing
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Seguros
- ✓ Proyectos llave en mano

Eventos

# La carga de proyecto saca músculo en Breakbulk Europe

La delegación española, encabezada por una veintena autoridades portuarias, junto con numerosos operadores, muestra su potencial para el *project cargo* durante su participación en la vigésima edición de la feria internacional, celebrada en Róterdam

**Transporte XXI | Róterdam**  
La vigésima edición de Breakbulk Europe volvió a reflejar el dinamismo de la cadena logística especializada en la carga convencional y de *project cargo*, al reunir a más de 600 expositores y 11.000 visitantes en Róterdam. Una amplia representación española, con 40

Responsables de Altius, del grupo Davila, en Breakbulk 2025.

villa, Tarragona, Valencia y Vigo. También, el Puerto de Bilbao junto con más de 30 empresas de Uniport, su comunidad logística portuaria, estuvieron presentes en el certamen de Róterdam para mostrar una oferta multimodal, que genera el 10 por ciento de los tráficos del puerto vasco. Así, la entidad portuaria, que preside Ricardo Barkala, registró en 2024 “cerca de 3,5 millones de toneladas de mercancía convencional, con un crecimiento del 15 por ciento”, según apuntaron desde Uniport.

Más de 600 expositores participaron en el certamen

El objetivo de los puertos españoles en Breakbulk Europe 2025 ha sido poner en valor su capacidad para manipular y transportar cualquier tipo de mercancía y destino mundial. Además, promocionaron su posicionamiento como *hubs* especializados en el almacenamiento, ensamble y transporte de componentes para proyectos eólicos, sobre todo *off-shore*, y para ofrecer soluciones logísticas e interconexiones con las redes de transporte transeuropeas.

Los puertos españoles movieron un total de 557,78 mi-

llones de toneladas en 2024, su segundo mejor registro. De dicho volumen, 85,5 millones de toneladas correspondieron a mercancía general convencional y 263,7 millones de toneladas fueron de graneles líquidos y sólidos.

Junto con la presencia portuaria en Breakbulk Europe 2025, entre los operadores con



Consignaciones Toro y Betolaza estuvo en Breakbulk.

*stands* propios en la feria se encontraban Erhardt Logistics, Kaleido Logistics, Noatum Projects Logistics, Multitrade Spain, PTM Pérez Torres Group, Salvat Logistics Project, Translog Spain y Del Corona & Scardigli Spain.



El equipo de Suardiaz Group en la reciente edición de la feria de carga de proyecto.



Zaldesa promocionó en Róterdam su plataforma de Salamanca.

*stands*, participó en la reciente celebración del certamen. Puertos del Estado encabezó esta delegación junto con las Autoridades Portuarias de A Coruña, Algeciras, Almería, Avilés, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Ceuta, Gijón, Huelva, Motril, Las Palmas, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Se-



El stand de Ports of Spain reunió a una amplia representación de las entidades portuarias.

Política

# Transportes pretende acelerar la digitalización en el sector

Elena María Atance avanza, en el marco del VII Congreso Tech4Fleet, que el Ministerio prepara una línea de financiación para la implantación del Reglamento eFTI a partir de julio de 2027

**Carlos Sánchez | Madrid**

Elena María Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril, aseguró que la digitalización en el transporte y la logística “es labor de todos”, en referencia a las empresas del sector, pero también a los cargadores y a la Administración. Así lo expuso en el marco del VII Congreso Internacional de Tecnología para la Gestión de Flotas, Tech4Fleet, celebrado en Madrid.

En este contexto, Atance avanzó que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible prepara una nueva línea de financiación dirigida a ayudar a las empresas en el proceso de implantación de la nueva normativa eFTI (*electronic Freight Transport Information*) para la digitalización del transporte de mercancías, que entrará en vigor en España en julio de 2027.

Este reglamento, que incluye también la carta de porte electrónico (eCMR), establece que todos los Estados miembros de la UE estarán obligados a aceptar los datos electrónicos compartidos por las empresas a través de plataformas seguras y certificadas que cumplan con la norma eFTI.

El proceso de digitalización del transporte también tiene relación directa con la sostenibilidad, según subrayó Atance. De hecho, “estamos trabajando para que parte de los ingresos procedentes de la normativa ETS, que se empieza a aplicar al transporte por carretera en 2027, revierta en el sector”, señaló la responsable ministerial.

## Asignatura pendiente

Por su parte, José Antonio Ferreira Dapía, director de Tech4Fleet, incidió en que “la digitalización en el sector es una asignatura pendiente”. Por este motivo, considera clave apostar por “una labor apostólica de la tecnología en el sector”, al estar el negocio en España “muy atomizado”.

Javier López-Aranguren, director de Ventas Comercial Road Transport (CRT) de Moeve, apuntó que “la descarbonización

del transporte pasa por biocombustibles, movilidad eléctrica, hidrógeno verde y biogás”. En el hidrógeno, “Moeve inaugurará en septiembre u octubre de 2025 la primera hidrolinera en Sevilla, donde ya contamos con clientes con camiones que van a participar de este proyecto”, adelantó.

A su vez, Héctor Benito, director de Sostenibilidad y Proyectos de Grupo Logístico Carreras, expuso las diferentes iniciativas que ha puesto en marcha el operador logís-

Elena María Atance, directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril, inauguró Tech4Fleet.



TRANSPORTE XXI



TRANSPORTE XXI

Héctor Benito, director de Sostenibilidad y Proyectos de Grupo Logístico Carreras.

tico en este ámbito y que han permitido al grupo reducir un 35 por ciento las emisiones de CO2 desde 2016, con el objetivo de llegar al 40 por ciento en 2025.

Para Benito, “la sostenibilidad es sinónimo de innovación” y consideró fundamental “la excelencia en los procesos y la mentalidad colaborativa”.



ESCANEA EL QR Y ACCEDA A LA NOTICIA COMPLETA ONLINE



Además, también estuvieron presentes en Róterdam las navieras Suardiaz, Volans Maritime, y United Marguisa Lines, entre otros expositores.

En el transcurso de la feria se analizaron los actuales desafíos logísticos para la carga de proyecto entre los cuales se citaron la necesidad de disponer sistemas digitales armonizados para lograr permisos dentro del continente europeo o de mayor inversión en infraestructuras.

Asimismo, el periódico Transporte XXI también estuvo presente, un año más, en la vigésima edición del certamen ‘Breakbulk Europe’ con una amplia distribución de ejemplares de la edición 2025 del suplemento ‘Spanish Ports’.



Marítimo

# Alvargonzález acelera el paso en el puerto de Avilés

El grupo asturiano invierte más de 4 millones de euros en la puesta en marcha de una nueva grúa híbrida, que eleva la capacidad operativa y la sostenibilidad

TXXI | Avilés

Alvargonzález Ership sigue dando pasos firmes en su apuesta por la innovación tecnológica y la sostenibilidad. El grupo asturiano ha incorporado en el puerto de Avilés la grúa Sennebogen 895 E Hybrid, “la más grande del mercado”. El nuevo equipo, que reduce el consumo de combustible en un 33 por ciento, permitirá una “mejora muy importante en lo que es la manipulación de todo tipo de cargas”, así como “mayor control, eficiencia y seguridad durante las operativas”, destacó Celso Rodríguez, director de Ership. La inversión supera los 4 millones de euros.

La nueva grúa híbrida, con 420 toneladas de peso, tiene más de 40 metros de alcance y una capacidad de trabajo de hasta 1.000 toneladas por hora.

La tecnología de la nueva máquina también permitirá “reducir las emisiones de polvo durante manipulación de graneles, mientras que con la mercancía general habrá una menor intervención manual, gracias a los implementos automatizados, adaptables para cada carga, tipo de material y

operativa”, destacan desde el grupo a través de un comunicado.

El equipo incluye una cabina móvil, totalmente digital, que permite al gruista posicionarse directamente sobre la bodega de los buques, alcanzando una visión completa sobre la operativa, aumentando con ello la seguridad.

La máquina se añadirá a las cinco grúas móviles que tiene Alvargonzález en el puerto de Avilés, donde gestiona unos 30.000 metros cuadrados de almacenes.

La reciente inversión de Ership

se añade al refuerzo de su tráfico granelero en el puerto de Sevilla, con una nueva terminal situada en la Dársena del Cuarto, y al proyecto para aumentar su capacidad en Tarragona con una inversión de 4,17 millones de euros en una nave mecanizada. Además, el grupo español ha entrado este año en Países Bajos tras adquirir, junto con la suiza Nova Marine Carriers y su participada alemana Aug Bolten, a la estibadora Maja Stuwadoors Group, que opera en el puerto de Ámsterdam.



Imagen de la nueva grúa que el grupo Alvargonzález ha incorporado en el puerto de Avilés.

Servicios

## La inmologística consolida cifras récord

La contratación aumentó un 34% en el primer trimestre de 2025 y la inversión superó los 400 millones

TXXI | Madrid

El mercado inmologístico cerró un primer trimestre de año con cifras récord, que apuntan a que 2025 volverá a ser un buen año para este negocio. La contratación en el mercado logístico nacional alcanzó los 710.000 metros cuadrados entre enero y marzo de este año, lo que representa un crecimiento del 34 por ciento respecto al mismo período del año anterior, según datos de CBRE.

La contratación en Madrid y zona centro alcanzó los 249.000

metros cuadrados en el primer trimestre, lo que supuso un incremento del 17 por ciento en comparación con el mismo período de 2024. Según CBRE, la alta demanda de naves XXL en ‘llave en mano’ de los últimos años limitará que se alcancen niveles récord a cierre de año por encima del millón de metros cuadrados. En el mercado logístico catalán se registró una contratación de 128.000 metros cuadrados hasta marzo, con un crecimiento del 32,7 por ciento. Desde CBRE apuntan que

la escasez de oferta en ciertas zonas está ralentizando el cierre de operaciones, si bien se espera que la absorción se mantenga estable a lo largo del año. La contratación en el resto de España superó los 330.000 metros cuadrados, con un crecimiento del 51 por ciento.

La inversión logística, por su parte, superó los 400 millones de euros en el primer trimestre, más del doble que en el mismo período del año anterior y un 4 por ciento por encima de la media de los últimos cinco años.

T

FLASH

Marítimo

### Rusa Santander afianza su actividad de remolque

La Autoridad Portuaria de Santander ha aprobado el otorgamiento de la licencia para la prestación del servicio de remolque de buques, a favor de la sociedad Rusa Santander, por un plazo de diez años. La compañía de Remolques Unidos, perteneciente al Grupo Pérez y Cía, dispone de una flota formada por cuatro embarcaciones para su actividad en el puerto de Santander. Rusa Santander obtuvo unos ingresos de 2,9 millones en 2023, un 2 por ciento más que en el ejercicio anterior, según el Libro Blanco del sector Marítimo-Portuario de Transporte XXI.

Servicios

### La Zona Franca de Barcelona acelera con su laboratorio de movilidad conectada

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona sigue avanzando en la creación de un laboratorio referente en la conducción conectada inteligente, contando la infraestructura apropiada con el objetivo de mejorar la movilidad y la seguridad vial. El polígono industrial se convirtió recientemente en un banco de pruebas para un vehículo conectado, en un entorno de tráfico real, que sirvió para realizar las comprobaciones técnicas del funcionamiento de los equipos instalados en la calle, así como la validación de la cobertura de la red 5G.

Express

### GLS Spain avanza en digitalización

GLS Spain sigue dando pasos adelante en la vía de la digitalización de sus procesos. La compañía ha incorporado una herramienta tecnológica de IA conversacional para agilizar el seguimiento de envíos en WhatsApp, mejorando la flexibilidad y sostenibilidad de la última milla. La herramienta ha sido desarrollada en colaboración con la empresa especializada en soluciones conversacionales inteligentes Aunoa.

Transitarios

## Grupo Alonso expande su red transitaria en Asia

**TXXI | Valencia**

Grupo Alonso continúa fortaleciendo su red transitaria en Asia. El holding, que preside Jorge Alonso, ha abierto la filial Alonso Forwarding Vietnam para atender la logística de este país del sudeste asiático de forma más próxima y con equipos locales.

Junto a su histórica apuesta por China, el grupo transitario ha logrado tejer, en los últimos cinco años, una estructura internacional en esta zona geográfica, con ubicaciones en los puntos más importantes. El grupo abrió filiales en Corea, en 2020, y en India y Tailandia, en 2024, a la que añade ahora la puesta en marcha de la oficina en Ho Chi Minh, en una zona muy próxima a los principales puertos y al aeropuerto in-

ternacional To Son Nhat. La compañía destaca que “la nueva ubicación ofrece una conectividad estratégica en un país con un gran potencial de crecimiento, que tiene una población de 100 millones de habitantes y una posición clave en el sudeste asiático”. En este sentido, es una de las rutas marítimas más transitadas.



GRUPO ALONSO

Carretera

## Agencia Morago incorpora su segundo *duotrailer*

**TXXI | Albacete**

Agencia Morago, miembro de Palletways Iberia en Albacete, Cuenca y Ciudad Real, incorpora un nuevo *duotrailer* para la distribución exprés de paletaría. Se trata del segundo vehículo euromodular de la compañía albaceteña tras “los buenos resultados obtenidos” con el primero, implementado hace tres años para cubrir las rutas hacia el *Hub* Sur. Ahora, este

nuevo vehículo refuerza la conexión con el *Hub* Central de Palletways Iberia, operando en la ruta Albacete-Alcalá de Henares-Albacete. La inversión forma parte de los planes de expansión de la compañía, que tiene en marcha la mejora de la plataforma de Tomelloso (Ciudad Real). Para este verano, prevé incorporar 1.000 metros cuadrados adicionales de naves y cinco nuevos muelles.



El nuevo *duotrailer* de Agencia Morago refuerza la conexión con el *Hub* Central de Palletways Iberia.

PALLETWAYS IBERIA



### DHL POTENCIA SU HUB DE BARCELONA

DHL eCommerce inaugura un nuevo sistema de clasificación automatizado de paquetería en su nave de CIM Vallès (Barcelona), con una inversión de 17 millones de euros. Esta infraestructura permite duplicar la capacidad de clasificación anterior, que ahora pasa a 17.000 paquetes/hora.

Formación

## Líderes portuarios, a clase

La UPM prepara la tercera edición del máster en Negocio Marítimo Portuario e Innovación para afrontar los retos del sector

**A. Alday | Madrid**

La tercera edición del máster en Negocio Marítimo Portuario e Innovación, que arrancará en octubre, empieza a calentar motores en un momento clave para el sector, que se enfrenta a una transformación profunda marcada por la presión regulatoria europea, el cambio climático, la transición energética y una creciente competencia internacional. En este contexto, la necesidad de talento cualificado se ha convertido en una prioridad compartida por autoridades portuarias, operadores y tecnológicas.

El programa, impulsado por la Universidad Politécnica de Madrid, se consolida tras dos años como una de las propuestas académicas más especializadas en el ámbito marítimo-portuario. Desarrollado por las Escuelas Técnicas Superiores de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de Ingenieros Navales, cuenta con el respaldo de Puertos del Estado y la colaboración activa de profesionales del sector. La formación responde a los nuevos desafíos que afectan al transporte marítimo y la actividad portuaria: digitalización, descarbonización, automatización, ciberseguridad o economía circular, señala a Transporte XXI Alberto Camarero Orive, profesor de la UPM y director del Máster. En este sentido,

añade, “el máster busca ofrecer una visión estratégica y multidisciplinar, abarcando tanto los aspectos técnicos como económicos, normativos, de planificación y de innovación”. Entre los contenidos se incluyen temas como economía marítima global, geopolítica, marcos regulatorios internacionales, estrategias de sostenibilidad, innovación tecnológica, planificación portuaria avanzada y liderazgo portuario. Todo ello con un “enfoque orientado a la práctica profesional y al desarrollo de competencias aplicadas”, apunta Camarero.

Una de las principales señas de identidad del máster es su formato semipresencial. Pero el aspecto más distintivo es el concepto de Aula de Enlace Portuario: un modelo pedagógico que traslada parte de la enseñanza a entornos reales; “enseñar puertos, en los puertos y con los puertos”. Las sesiones presenciales se celebran en puertos, terminales, centros de innovación o empresas logísticas.

El programa se desarrolla entre octubre y junio, y se completa con la entrega del Trabajo Fin de Máster en septiembre. Su estructura está organizada en áreas que dan una nueva visión al sector, compatible con la situación actual y futura del negocio y de la innovación, con especial hincapié en el liderazgo.



Hutchison Ports BEST comienza las obras de modernización de la Terminal Intermodal de Navarra.

HUTCHISON PORTS BEST

Ferrocarril

## Hutchison amplía su terminal navarra

Invertirá 10 millones en el nodo intermodal de Noáin, que triplicará su capacidad actual hasta los 42.000 m<sup>2</sup>

TXXI | Noáin

Hutchison Ports BEST continúa quemando etapas para ampliar los servicios ferroviarios en la Terminal Intermodal de Navarra (TIN), en Noáin, donde está presente desde 2012.

La filial de Hutchison Ports, que el pasado mes de septiembre logró la concesión por parte de Adif para la explotación de la instalación durante los próximos 15 años, ampliables otros cinco ejercicios más, ha iniciado las obras para la mejora y ampliación del área de la terminal con una inversión que rondará los 10 millones de euros.

“Tras varios meses trabajando en las tareas de estudio del terreno y en el proyecto constructivo, los trabajos de ampliación en Noáin han dado comienzo para casi triplicar el espacio actual de la terminal hasta los 42.000 metros cuadrados proyectados”, informa el operador a través de un comunicado.

El proyecto incluye la construcción de dos nuevas vías de 550 metros cada una con una nueva explanada de mayor superficie para la operativa ferroviaria y un ‘depot’ de contenedores. La obra estará completada antes de finales de este año, según las previsiones manejadas por el operador.

El plan de modernización también contempla la sustitución de las *reach*

*stackers* diésel actuales a otras completamente eléctricas, lo que contribuirá a descarbonizar la cadena logística de los usuarios.

El nodo logístico de Navarra conecta la terminal de contenedores de Hutchison Ports BEST del puerto de Barcelona con seis frecuencias semanales.

“Esta inversión potenciará la conectividad para los exportadores e importadores del norte de España y sur de Francia con más de 200 puertos a través del Puerto de Barcelona”, destacó Guillermo Belcastro, CEO de Hutchison Ports BEST.

El operador obtuvo el pasado año unas subvenciones públicas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por valor de 2,03 millones de euros destinadas a respaldar la inversión en la nueva terminal intermodal ferroviaria de Noáin, que en 2023 registró un movimiento de 369 trenes y la manipulación de 10.837 UTI.

El desarrollo intermodal de Hutchison Ports, que engloba los enlaces con su terminal del puerto de Barcelona desde Miranda de Ebro (Burgos), Agoncillo (La Rioja), así como con Toulouse y el puerto de Bayona, en Francia, evita la circulación de más de 25.000 transportes en camión, y reduce al menos 16.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Servicios

## UTA Edenred suma las estaciones de Shell

TXXI | Barcelona

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa y empresa perteneciente a Edenred, ha cerrado un contrato con Grupo DISA para incorporar a su oferta toda la red de la marca Shell en España. La colaboración permite a la compañía sumar un total de 272 estaciones de servicio en la península y Baleares para la adquisición de carburantes convencionales y alternativos, lubricantes y servicios como limpieza de

vehículos, entre otros. La empresa de movilidad cuenta ya con una red multimarca y multiproducto en España de 5.500 puntos.



UTA EDENRED

Transitarios

## DSV refuerza su operativa en Andorra

TXXI | Andorra

Grupo DSV ha ampliado servicios en Andorra, donde opera desde el año pasado. La transitaria ha inter-

nalizado el despacho aduanero para ofrecer servicio en ambos lados de la frontera, tanto a clientes españoles como andorranos. El operador complementa así la actividad que venía desarrollando DSV Andorra de transporte marítimo, aéreo y por carretera, dando “un paso clave en su operativa local con la activación del servicio completo de gestión aduanera, tanto en operaciones de importación como de exportación”, señala a través de una nota.



Carretera

## Jaylo logra la tercera autorización DAP

I. Eguía | Zaragoza

Jaylo ha obtenido la autorización como Depósito Aduanero Público (DAP) para su centro logístico en la Terminal Marítima de Zaragoza, abierto este año, con una superficie de 6.000 metros cuadrados. El flotista navarro pone en valor la posibilidad de “ofrecer a nuestros clientes una solu-

ción integral que combina almacenamiento aduanero, transporte intermodal y servicios logísticos de valor añadido, todo en un mismo punto”. Trans Jaylo, que emplea una flota formada por 140 cabezas tractoras y 200 semirremolques, generó una cifra de negocio de 27,3 millones de euros en el año 2023.

Transitarios

## Moldtrans abrirá centros en Madrid y Barcelona

El grupo optimizará su logística con las nuevas instalaciones

TXXI | Barcelona

El Grupo Moldtrans, que preside Carlos Moldes, abrirá nuevas plataformas logísticas este año, dentro de su estrategia de crecimiento sostenido basada en la diversificación de servicios y la expansión territorial. En concreto, pondrá en marcha un centro en Barcelona de 20.000 metros cuadrados, con una inversión de 15 millones, y otro en Torrejón de Ardoz (Madrid), de 17.000 metros cuadrados. “Estas infraestructuras permitirán mejorar los tiempos de tránsito y optimizar las operaciones logísticas, consolidando la presencia estratégica del grupo en todo el territorio nacional”, destaca el operador a través de una nota.

La actividad principal del grupo sigue centrada en el transporte terrestre, que representa el 70 por ciento de su negocio. Sin embargo, destaca el crecimiento continuo del área de Sea & Air Freight, que ya representa el 21 por ciento de la actividad, junto con el desarrollo de los servicios de transporte insular y logística integrada.

En 2024, Moldtrans impulsó su crecimiento con la incorporación de dos nuevas sociedades, Red Soluciones Logísticas Avanzadas en Guadalajara y Centrum en Canarias, además del fondo de comercio de Aries Logistic en Barcelona. Además, abrió su segundo centro logístico del grupo en Valencia, con 3.300 metros cuadrados.



Instalaciones del grupo Moldtrans en Valencia.

T

FLASH

Carretera  
**ROR apuesta por la utilización del HVO**

ROR prevé ahorrar este año 4.500 toneladas de emisiones de CO2 con el HVO. Además, optimiza la operativa y reduce la huella ambiental con una flota de 20 unidades *megatrailers* y *duotrailers*, “una combinación estratégica que permite aumentar la eficiencia en cada trayecto y reducir el número de viajes”, señalan desde ROR.

Ferrocarril  
**Comsa, vía libre para el transporte de carga por ferrocarril**

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria ha concedido a Comsa el Certificado de Seguridad Único que, junto con la Licencia de Empresa Ferroviaria, permite a la compañía prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en la Red Ferroviaria de Interés General. La concesión de este certificado permitirá el traslado de su maquinaria con “mayor eficiencia y rapidez entre los distintos trabajos en España”.

Aéreo  
**La aerolínea brasileña Azul llega a Barajas**

Azul Linhas Aéreas Brasileiras, de la mano con su GSA Mondial Airline Services, aterriza en España con cinco frecuencias semanales entre Madrid y Viracopos, y tres frecuencias semanales entre Madrid y Recife. Estas rutas ofrecen una capacidad de carga por vuelo de 15.000 kilos y 60 metros cúbicos con Viracopos, y de 8.000 kilos y 40 metros cúbicos en la conexión con Recife.



La futura red permitirá trabajar sin cables, con más de 25.000 equipos conectados.

Marítimo

## Valencia, rumbo al 5G

El contrato sale a concurso por un importe de 7,1 millones de euros

A. Martínez | Valencia

El Puerto de Valencia ha activado el proceso para dotarse de una red privada de comunicaciones 5G en un plazo de dos años. Para ello, ha abierto un concurso público para su implementación en un plazo de doce meses, bajo un importe de licitación de 7,1 millones de euros (IVA incluido). El objetivo es que la red sea una realidad en 2027.

La Autoridad Portuaria ha explicado que pese a que cuenta con una red de fibra, “fiable y de alta capacidad, es necesario disponer de una red 5G privada para contribuir a la digitalización de los pro-

cesos de negocio y adaptarse al rápido y complejo proceso de transformación en el que se encuentra inmerso el sector logístico-portuario y el transporte marítimo”.

La futura red permitirá trabajar sin cables, ni ataduras a operadores externos, con más de 25.000 equipos conectados, entre teléfonos, vehículos, cámaras de vigilancia, sensores ambientales, servicios de seguridad y drones, entre otros, según indican desde la entidad portuaria. Para el enclave “es una herramienta clave para avanzar en la transformación digital y ser un referente en Puerto 4.0”.

Servicios

## Panattoni avanza en Aragón

TDG Ibernavitas alquila una nave logística de 9.500 m2 en Plaza

TXXI | Zaragoza

Panattoni ha anunciado el alquiler a largo plazo de una nueva nave logística en Aragón a la firma especializada en soluciones energéticas TDG Ibernavitas, que proyecta optimizar soluciones de almacenamiento de energía y gestión de procesos energéticos en España desde Zaragoza.

Las instalaciones, que forman parte del complejo ‘Panattoni Park Zaragoza III’, se encuentran ubicadas en la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) y cuentan con 9.543 metros cuadrados, repartidos entre almacén, oficinas y superficie en entreplanta. La instalación tiene una altura libre de 11 metros y dispone de amplias playas de manio-

bras para camiones que van hasta los 35 metros de anchura, superando el estándar del sector.

El parque logístico ‘Panattoni Park Zaragoza III’ está compuesto por dos almacenes: un edificio de *cross-docking* de 5.000 metros cuadrados actualmente alquilado, y un segundo almacén de 19.086 metros cuadrados y 17 muelles de carga que alberga dos inquilinos, uno de los cuales será TDG Ibernavitas.

Panattoni tiene ahora mismo una disponibilidad en este parque de 9.543 metros cuadrados de almacenaje. Las instalaciones cuentan, además, con la certificación de construcción sostenible BREEM nivel Very Good, recuerdan desde el promotor inmobiliario.

# LA MEJOR INFORMACIÓN LOGÍSTICA SIEMPRE A TU ALCANCE

[www.transportexxi.com](http://www.transportexxi.com)

**GRATIS**  
PARA SUSCRIPTORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi   
company/TransporteXXI 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)