#SupportOurDrivers

# Transporte XXI

Carretera
**Nuppec sale de compras para ampliar su negocio**
Pág. 11

Cargadores
**Inditex acelera su revolución logística**
Pág. 18

Informe
**Transporte de contenedores en Barcelona**
Pág. 26

Suplemento
**LOGÍSTICA INTEGRAL**
La digitalización y la automatización han llegado para quedarse

Número 726 | Año XXXIV | 01 Octubre 2025 www.transportexxi.com

# Ginkgo da el salto al inmologístico

El fondo de inversión desarrollará su primer proyecto en España junto al puerto de Bilbao, con una inversión superior a los 60 millones Pág. 8

GINKGO

El terreno, adquirido a Iberdrola, abarca cerca de 60.000 m2 de superficie, de los que más de 20.000 m2 se destinarán para usos logísticos.

DAVID MARTÍNEZ
Fundador y director general de Proequity

## "Existe dificultad para tener suelo"

El director general de Proequity alerta de que hay poco suelo urbanizado disponible en las zonas tensionadas. Intentan incorporar a los inversores desde el principio de las operaciones, pero los plazos urbanísticos son "complicadísimos".
Pág. 36

Carretera

## La 'marca España' pierde peso

En las dos últimas décadas, la actividad de paquetería industrial ha ido perdiendo buena parte del sello 'marca España'. El negocio se ha visto condicionado por la sucesiva desaparición de históricas redes, así como por la venta de otras firmas patrias de referencia a grupos multinacionales.
Pág. 22

Ferrocarril

## El transporte combinado vuelve a crecer

El transporte combinado europeo logró poner fin en 2024 a dos años consecutivos de caídas en el movimiento de mercancías. Los operadores miembros de la UIRR aumentaron un 5,2 por ciento el número de envíos y un 8,4 por ciento las toneladas-kilómetro.
Pág. 40

## LA FOTO DE LA QUINCENA

### NAVINORTE INCORPORA SU CUARTO BUQUE

Navinorte, naviera del grupo asturiano G. Junquera Marítima, ya tiene operativo su nuevo buque de carga general "Sueve". Su primer embarque, en Avilés, consistió en 228 bobinas galvanizadas y en caliente, fabricadas por ArcelorMittal. Esta carga, con un total de 3.598 toneladas, fue operada por Algeposa.

## SE MUEVEN

### Carlos Folchi

El responsable de la Asociación General de Transportistas de Cataluña AGTC, Carlos Folchi, toma las riendas de Fenadismer. El nuevo presidente releva a Julio Villaescusa.

### Arantza Bárcena

Logistop incorpora a Arantza Bárcena, Ingeniera en Organización Industrial, como nueva directora para impulsar la innovación logística en España.

### José Ramón Sánchez

Inmoking, firma de consultoría y servicios inmobiliarios 360º del grupo JJ Matriz Capital, refuerza su área de *retail* con José Ramón Sánchez como director nacional de Desarrollo Terciario.

### Amaury Valicon

Geodis nombra a Amaury Valicon vicepresidente ejecutivo para Europa. Sustituirá en el cargo, a partir del 1 de noviembre, a Thomas Kraus. Valicon se unió a Geodis en 2017.

## QUÉ BIEN

El OPS (*Onshore Power Supply*) instalado en la terminal de BEST en el puerto de Barcelona ha ahorrado 2.300 toneladas de emisiones de CO2 en su primer año funcionando. La terminal del muelle Prat se convertía en la primera del Mediterráneo donde los portacontenedores se pueden enchufar a la red eléctrica mientras permanecen atracados. El OPS, que se encuentra en fase piloto, ha suministrado energía a 30 barcos, permitiendo que pararan sus motores mientras estaban en el puerto. La casi totalidad de las unidades han sido de 24.000 TEU de capacidad y sobre todo de la naviera MSC. También se han enchufado portacontenedores de la francesa CMA CGM. La duración media de las conexiones ha sido de 54 horas. Durante este año, el OPS ha suministrado casi 3,4 millones de kWh de energía completamente renovable.

## QUÉ MAL

A diferencia del año pasado, los transportistas no desesperan ante las colas en las puertas de acceso a la terminales de contenedores del puerto de Barcelona. Ahora, desesperan (y hay empresas que han desistido de enviar a sus transportistas) en la terminal ferroviaria de Morrot, ubicada en los accesos a la dársena. Se trata de la principal terminal ferroviaria de Catalunya y la única en España (hasta la fecha) con el ancho de vía internacional o estándar que conecta con Europa, al margen de las terminales interiores de la dársena. Ha sido la tormenta perfecta: el Adif ha cerrado la de Granollers sin estar todavía operativa la nueva terminal intermodal de la Llagosta, concentrándose los tráficos en la vetusta Morrot, con sistemas informáticos que no responden y maquinaria que se estropea.

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

**Director**
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

**Subdirector**: Antonio Martínez.

**Redacción**: Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.

**Colaboradores**: Etayo (Humor), Miguel Rocher, Ramón Valdivia, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Jordi Espín, Juanjo Martínez (Fotografía).

**Director Técnico**: Jose Angel Calvo.

**Publicidad**: Clara Bouza, Angélica Santana
publicidad@grupoxxi.com

**Suscripciones**: Belén Ruales
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

**Depósito Legal**: BI-708-92

FSC
www.fsc.org
MIXTO
Papel | Apoyando la silvicultura responsable
FSC® C102646

EDITORIAL

# Carreteras en ruinas, sector en riesgo

España deja una fotografía preocupante: las carreteras acumulan un déficit de inversión para su mantenimiento que asciende a 13.000 millones de euros, según la Asociación Española de la Carretera. No es un problema menor ni sectorial: la red viaria es la columna vertebral de la logística, el soporte físico por el que circula más del 90 por ciento de las mercancías en nuestro país. Si se deja a su suerte, se compromete la competitividad de toda la economía.

Frente a este panorama, la cantinela de los políticos de turno siempre es la misma: abrir el melón de la tarificación por uso. Es la receta fácil, la que permite un titular rápido y desplaza el debate hacia quién debe pagar la factura. Pero lo que se olvida, o se prefiere ocultar, es que el dinero ya existe. El Estado recauda cada año más de 10.000 millones de euros solo a través del Impuesto de Hidrocarburos, y más de 22.000 millones por el conjunto de Impuestos Especiales. Lo mínimo exigible es que una parte sustancial de esa recaudación se destine, de manera estable, a mantener la red de carreteras en condiciones. El transporte de mercancías ya paga, y mucho. Pretender que sean los camiones quienes carguen con el coste de nuevos peajes es una doble penalización que no resiste análisis. Más aún cuando la UE está imponiendo nuevas cargas económicas a través del mercado de derechos de emisiones (ETS), que encarecerán inevitablemente la actividad. Añadir peajes indiscriminados sería terminar de asfixiar a un sector esencial.

La paradoja es sangrante: mientras se multiplican los cantos de sirena a favor de la Euroviñeta, las administraciones han dejado que la inversión en conservación caiga en picado. Y lo que no se gasta en mantenimiento, se paga después multiplicado en accidentes, averías, retrasos y pérdida de competitividad. Ninguna economía sólida se construye sobre infraestructuras en mal estado. Es el momento de recuperar la sensatez. Invertir en conservación no es un lujo ni un capricho de las constructoras o de los transportistas: es la garantía de seguridad vial, de eficiencia logística y de cohesión territorial. La obligación política es cuidar esas infraestructuras. Y si un día llega el peaje, que sea equitativo, transparente y nunca a costa, otra vez, del transporte de mercancías.

# La logística, rehén de la geopolítica

El transporte y la logística, motores invisibles de la economía, se han convertido en rehenes de la geopolítica. El comercio internacional, que debería fluir al ritmo de la eficiencia, se ve condicionado por guerras, sanciones, aranceles, crisis energéticas o inestabilidad en corredores estratégicos como el mar Rojo. Que las mercancías lleguen a buen puerto depende hoy de mapas en constante cambio y decisiones que poco tienen que ver con la competitividad empresarial. España, como potencia logística y país dependiente de su comercio exterior, vive esta realidad con especial intensidad. La industria exportadora, que necesita previsibilidad y costes razonables para competir, se enfrenta a un escenario en el que cada crisis política se traduce en disrupciones logísticas, sobrecostes y pérdida de márgenes. La reciente escalada de tensiones en Oriente Medio, los aranceles dictados por Trump, o la incertidumbre sobre la política comercial europea marcan el día a día de transitarios, transportistas y operadores portuarios.

Menos mal que la capacidad para adaptarse está en el ADN del sector logístico español. Donde otros verían muros infranqueables, los profesionales españoles encuentran desvíos, alternativas y soluciones. Esa "resiliencia" que ahora se ha puesto de moda no es una novedad para el transporte: es una forma de vida. Y lo ha hecho, en demasiadas ocasiones, sin el reconocimiento público que merece.

Sin embargo, mientras se exige al transporte que se adapte a escenarios cada vez más imprevisibles, las administraciones rara vez ofrecen la estabilidad que se necesita. La política comercial europea no siempre responde a las necesidades de su tejido industrial, y la falta de coordinación internacional multiplica los problemas. Se corre el riesgo de que la logística se convierta en moneda de cambio en negociaciones que no tienen en cuenta a quienes realmente mueven la economía.

Hace falta una política que acompañe, que garantice seguridad jurídica, que potencie infraestructuras críticas y que no deje al sector solo ante el tablero geopolítico.

Porque si algo ha quedado claro en estos años convulsos es que sin logística no hay comercio, y sin comercio no hay industria. Y España no puede permitirse ese lujo.

## REVOLERA

Ramón Valdivia

Cada frontera representa para nuestras compañías transportistas una nueva caja registradora que impacta de lleno en sus costes operativos

# Europa, el laberinto de los peajes infinitos

Con la entrada en vigor del Tratado de Maastricht en 1993 nació la actual Unión Europea. Más de tres décadas después, este club de 27 miembros sigue siendo un laberinto reglamentario donde normas, políticas y sistemas conviven -o sobreviven- a base de pactos, desencuentros y alguna que otra solapada contradicción, recordándonos que la armonía europea es una obra en permanente construcción.

Uno de estos sistemas que la UE no ha logrado armonizar es el que regula los peajes. En esta Europa sin fronteras y de libre circulación, necesitamos un máster para entenderlos.

Cada país presume de su propio sistema -unos cobran por kilómetro, otros por tiempo y otros añaden un plus por CO2-. La consecuencia es un auténtico golpe al bolsillo de los operadores de transporte internacional por carretera: alrededor de 1.000 euros más al mes por camión. Y subrayo lo de "más" porque se trata un pago extra sobre algo que ya está cubierto vía los impuestos y tasas varios que las empresas de transporte por carretera ingresan en las arcas públicas de los Estados miembro.

Con el último informe de la IRU en la mano, comprobamos cómo el mapa de los peajes se va extendiendo cada vez más por la UE: en lo que va de año, hemos asistido a innumerables incrementos de precios y cambios de criterios de tarificación; desde un discreto +1,8 por ciento en Italia hasta el sonrojante +20 por ciento en Bulgaria, pasando por la creatividad de Dinamarca, que cambió su peaje por tiempo a uno digital por kilómetro. Países Bajos, Luxemburgo y Suecia se apuntan a la moda del recargo por CO2 (sumándose a una lista ya engrosada por países como Alemania, República Checa o Austria), mientras Eslovaquia estrena un +44 por ciento con IVA para los camiones más limpios (EURO VI tipo 1, ironías del "verde"). Francia, por su parte, prepara una ecotasa en Alsacia para 2027, perfecta para atrapar a quienes esquivan el peaje alemán. Todo ello con Bruselas enviando cartas a media Europa para que copie el modelo.

En 2027 a todo este galimatías de peajes y sobrecostes extraordinarios se sumará un nuevo quebradero de cabeza: el ETSII, el sistema europeo de comercio de emisiones.

Esta directiva obligará a los proveedores de combustible a comprar derechos de emisión por el CO2 generado por lo que venden, un gasto que, inevitablemente, repercutirá en las empresas de transporte. Lo paradójico es que este sector ya paga por ese mismo concepto a través de la Euroviñeta. ¿No parece más bien un doble recargo maquillado de justicia ecológica?

Cada frontera representa para nuestras compañías transportistas una nueva caja registradora que impacta de lleno en sus costes operativos. Si Europa aspira a ser un verdadero espacio de eficiencia económica, quizás ha llegado el momento de desenredar este galimatías antes de que la burocracia y los sobrecostes terminen aplastando a quienes mantienen sus mercancías en movimiento.

rvaldivia@astic.net

## PICOS DE ORO

El modelo de la estiba portuaria queda reforzado con la prórroga del V Acuerdo Marco

**Antolín Goya**
Sindicato Coordinadora

El futuro del transporte está garantizado

**Antonio Marco**
Presidente de Fetrama Alicante

El sector logístico necesita volver a poner en el centro a las personas

**Álvaro Garrido**
Global People Director Technology de HAVI

Reconocer las enfermedades profesionales de los transportistas no es un privilegio, sino justicia social

**Pedro Ortiz**
Transportes Arniella

En el ferrocarril se ha planificado mucho, pero ha faltado ejecución

**Carles Ruiz**
Presidente de FGC

Cataluña necesita la logística para conectarse al mundo

**Alicia Romero**
Consejera catalana de Economía

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

### Javier Urgoiti Martin
CEO de Saitec

Saitec, con varios proyectos en Vizcaya, Galicia y Girona, pone el foco en el Mediterráneo. La ingeniería ha solicitado al puerto de Castellón 250.000 metros cuadrados para una planta de ensamblaje de plataformas flotantes con tecnología Sath.

### Sonia Herzog
CEO de Grupo JSV

JSV Logistic sigue dando pasos en su estrategia multimodal para reducir la huella de carbono. El operador dobla la frecuencia de su servicio ferroviario semanal entre Madrid y su terminal en el puerto de Alicante con la puesta en marcha de un segundo tren.

### Álvaro González-Escalada
Dir. gral. Logista Freight

Logista Freight planea seguir reforzando su posición en el mercado. Tras la integración de El Mosca, la firma apuesta por la adquisición de empresas especializadas europeas, que aporten valor añadido y permitan diversificar su base de negocio.

### José Luis Martínez-Almeida
Alcalde de Madrid

Los transportistas se sienten maltratados por el ayuntamiento de Madrid y se preguntan si está realmente justificada "una política tan restrictiva de no permitir a vehículos que realizan la actividad de transporte de mercancías acceder a las ZBE".

LA ROSCA

Alfonso Alday

El transporte se digitalizará, se automatizará y se llenará de sensores, pero seguirá moviéndose con personas

# Relevo perdido

La atracción y retención de talento en la logística y el transporte se ha vuelto viral en plena era digital. Se habla mucho de inteligencia artificial, internet de las cosas, computación en la nube, *blockchain*... Suena moderno, incluso glamuroso. Pero conviene bajar a tierra: ese debate apenas es la espuma de la ola. Bajo la superficie, el sector arrastra un problema de más calado: la falta de relevo generacional. Y lo que es peor, nadie parece tener la receta mágica, pese a que ya existen herramientas, programas y casos de éxito.

Los datos son demoledores. Cada vez resulta más difícil encontrar conductores profesionales, carretilleros o perfiles básicos para la operativa diaria. La patronal Astic estima un déficit de 30.000 conductores profesionales en España, que podría agravarse en 2028, ante las jubilaciones previstas. Mientras tanto, los jóvenes miran para otro lado, seducidos por sectores que, al menos en apariencia, ofrecen mejores condiciones y más atractivo social. La paradoja es evidente: sin transporte, el mundo se detiene, pero el transporte no logra atraer a quienes deberían hacerlo posible en el futuro.

Hablar de "talento" está muy bien. Que si ingenieros de datos, especialistas en automatización, gestores de cadena de suministro digitalizada… Son perfiles muy importantes. Pero no se puede reducir el problema del sector a una cuestión de talento tecnológico. La urgencia es mucho más terrenal: faltan manos al volante, en el muelle y en la carretilla. Si no hay quien conduzca el camión, cargue un palé o gestione el almacén, de poco sirve tener un gemelo digital de la cadena logística.

Algo se ha debido hacer rematadamente mal para llegar hasta aquí; para que el transporte se perciba como una profesión de segunda fila. Salarios ajustados, horarios exigentes, conciliación casi imposible y escaso reconocimiento social forman un cóctel difícil de vender a las nuevas generaciones.

La solución no pasa solo por grandes planes estratégicos. Habría que empezar mucho antes, con una buena formación profesional. Dar a conocer, en dosis pequeñas, qué significa realmente este sector. Mostrar que es duro, sí, pero también apasionante. Y, sobre todo, articular herramientas y servicios que lo hagan atractivo: itinerarios formativos claros, programas de inserción, mejoras laborales y un relato distinto, que ponga en valor el papel de quienes hacen posible que cada producto llegue a su destino. Porque el transporte, se digitalizará, se automatizará y se llenará de sensores, pero seguirá moviéndose con personas.

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez

Queda poco para que el estibador deje de tratar contenedores y gestione algoritmos. Programará la coreografía de las grúas

# Mover el muelle

Este verano volví a ver *The Terminator*. Arnold seguía diciendo aquello de *I'll be back*. Todo ha cambiado desde 1984, en tiempos de Reagan. Fue épica para la ciencia ficción: nos enseñó la robotización, la pelea entre humanos y androides y el poder de la inteligencia artificial. Un proceso con el que hoy convivimos en nuestra logística. *Skynet* ya tiene cita en Valencia, Barcelona y Algeciras. Y no viene a perseguir a Sarah Connor, sino a jubilar al operario de toda la vida con grúas que no duermen, sensores que no piden bocadillo y algoritmos que no hacen huelga.

Nuestros puertos son auténticos monstruos logísticos, mueven millones de contenedores y se preparan para terminales que harán que *Blade Runner* parezca una película costumbrista. En Valencia, por ejemplo, se cocina un megamuelle donde los robots portuarios se moverán con más precisión que los *Stormtroopers* de *Star Wars*.

No contará la fuerza bruta, sino los datos. El estibador del futuro no llevará casco ni guantes, sino pantalla táctil y formación en *big data*. Queda poco para que deje de tratar contenedores y gestione algoritmos. Seguirá siendo imprescindible: tendrá que programar la coreografía de las grúas.

Incluso en Estados Unidos donde Trump juega a ser John Wayne con su *Make America Great Again*, prometiendo más empleos en los muelles a base de muros y aranceles, con un discurso que apremia a un pasado de músculos y banderas, cuando la fuerza de trabajo era símbolo de orgullo nacional. La realidad es otra: ni muros ni tarifas frenarán la automatización. Las máquinas llegan para quedarse. La única opción es reconvertir al estibador en ingeniero de datos portuarios, un profesional que entienda que cada contenedor es un paquete de información dentro de la cadena global. Y veremos estibadores distintos: reconvertidos, tecnológicos, protagonistas. Porque un puerto sin trabajadores puede ser muy eficiente, pero no tendrá alma. Lo irónico es que, en la era de los algoritmos, serán los humanos quienes enseñen a las máquinas cómo mover el muelle.

a.martinez@grupoxxi.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez

La incertidumbre es elevada si no se puede contar con plazos aproximados para "poder enchufar la luz"

# Eléctricas

En el desarrollo de nuevas infraestructuras logísticas y de transporte tienen mucho peso las exigencias burocráticas. Un sinfín de permisos, licencias y autorizaciones que acaban por convertir todo el proceso en una larga carrera de fondo. Una carrera que se acelera cuando a alguien en las Administraciones Públicas le da por tocar la tecla adecuada. Y es que las normativas pueden estar perfectamente diseñadas, pero la capacidad de agilizar la cuestión es puramente humana, lo que acaba por marcar la diferencia entre el éxito o el desastre. Aunque no siempre el escollo viene del lado público. Proyectos como la construcción de nuevas terminales intermodales o desarrollos urbanísticos para instalaciones logísticas topan también con elementos externos que provocan importantes retrasos, muchas veces sangrantes. Hay que poner el foco, especialmente, en las compañías eléctricas. Así lo denuncian *sottovoce* los impulsores de proyectos de este tipo de manera más habitual de la que fuera deseable.

El establecimiento de subestaciones eléctricas en las infraestructuras o simplemente tratar de conseguir la potencia necesaria para las conexiones en este tipo de instalaciones se convierte en una auténtica odisea. La incertidumbre es elevada si no se puede contar con plazos aproximados, o ni siquiera estimados, para "poder enchufar la luz". Todo esto sumado a una factura cuyo importe suele ser poco predecible.

La consecuencia es que son muchos los desarrollos logísticos y de transporte que se demoran significativamente por este servicio, porque "nadie aprieta a las compañías eléctricas", lamentan desde el sector. Como contrapunto, no olvidemos que, como ha denunciado la patronal logística UNO, el 83 por ciento de los nudos de la red de distribución eléctrica están saturados, lo que compromete la viabilidad de nuevas conexiones para plataformas logísticas. Una cuestión preocupante.

c.sanchez@grupoxxi.com

## COMPLEMENTARIOS

El presidente de la patronal logística UNO, **Francisco Aranda** (izquierda), y el responsable Comercial Sur de Europa de AR Racking **José Antonio Gómez,** sellan un acuerdo de colaboración con el fin de impulsar la eficiencia y la competitividad del sector.

## HORIZONTE

El sector de automoción pide a la UE retrasar la prohibición de los motores de combustión

Iñaki Eguia

# Realismo

Los CEO de Stellantis, Antonio Filosa, y del grupo Volkswagen, Oliver Blume, han coincidido en remarcar que "la prohibición de los motores de combustión para los vehículos nuevos en 2035 en la Unión Europea no es realista". En su opinión, la electrificación camina lenta debido, entre otras razones, a su elevado coste, que incentiva el envejecimiento del parque móvil.

Por su parte, el consejero delegado de MAN Truck & Bus, Alexander Vlaskamp, ha asegurado que "un camión eléctrico se puede amortizar en dos años y medio, con una energía más barata y predecible; peajes que premien la descarbonización; y cargadores de muy alta potencia".

A estos problemas de ámbito comunitario, añadimos nuestras propias circunstancias. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha reflejado que el ritmo de la electrificación en los camiones sigue siendo residual, con solo el 1,7 por ciento del mercado total. Un segmento que, desde mayo de 2024, no cuenta con ninguna ayuda a la compra del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tras el fin del programa MOVES Pesados, hace ya 17 meses.

A esta dificultad se añade el aviso dado por la Asociación de Empresas de Energía Eléctrica (Aelec) al evidenciar que el 83,4 por ciento de los nudos de la red de distribución eléctrica de España están saturados, lo que impide conectar a una nueva demanda, como la vinculada a la movilidad eléctrica.

Toca a todos tocar tierra, que China va como un cohete en electrificación. Sin tanta prohibición, y con un desarrollo de su parque móvil en el que convive el motor de combustión.

i.eguia@grupoxxi.com

## AGENDA

**7-9 de octubre de 2025**
**Conxemar**
Conferencia y Exhibición
Vigo
www.conxemar.com/es/feria/

**15-16 de octubre de 2025**
**Empack y Logistics & Automation**
Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es

**4-6 de noviembre de 2025**
**Smart City Expo World Congress**
Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.smartcityexpo.com

**11-13 de noviembre de 2025**
**Maritime Blue Growth**
Conferencia y Exhibición
Cádiz
www.maritimebluegrowth.com

**4-6 de febrero de 2026**
**Fruit Logistica**
Conferencia y Exhibición
Berlín
www.fruitlogistica.com/en/

**12 de marzo de 2026**
**Foro del Transporte de Aecoc**
Conferencia
Madrid
www.aecoc.es

**19-21 de mayo de 2026**
**TOC Europe**
Conferencia y Exhibición
Hamburgo
www.tocevents-europe.com

**20-22 de mayo de 2026**
**Congreso Nacional de CETM**
Conferencia y Exhibición
Gijón
www.cetm.es

**3-5 de junio de 2026**
**SIL Barcelona**
Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.silbcn.com/es/index.html

**16-18 de junio de 2026**
**Breakbulk Europe**
Conferencia y Exhibición
Róterdam
www.europe.breakbulk.com/home

**26-29 de abril de 2027**
**Transport Logistic**
Conferencia y Exhibición
Múnich
www.transportlogistic.de/en/trade-fair/

## TRANSPORTE 4.0

Juanma Martínez

La logística la inventaron los militares hace más de 2.000 años

# Logística militar 4.0

Hace unos días asistía a una interesantísima jornada sobre un nuevo paradigma en la concepción de los sistemas de automatización militar del Ejército del Aire y del espacio español, que son sus creadores. ¿Merece una mención en esta columna? Creo que incluso un monográfico.

Este programa tecnológico ha sido bautizado por sus creadores como BACSI Base Aérea Conectada, Sostenible e Inteligente. Con una concepción moderna y muy tecnológica, incorpora todas las nuevas y más disruptivas tecnologías, por supuesto IA, 5G de última generación, gemelos digitales, robótica avanzada o sistemas de mejora de eficiencia energética (por supuesto).

Incluye proyectos transversales como los que se ocupan de la gestión del talento en la fuerza aérea, las personas, poniendo mucho foco en la transformación de los procesos llevándolos al mundo digital con el imprescindible énfasis en la formación.

La logística la inventaron los militares hace más de 2.000 años, quizás los macedonios al mando de Alejandro Magno, los cartagineses de Aníbal o los romanos con Escipión, Julio César o Trajano. Mucho tiempo después esta pasó al ámbito civil, en España a partir del siglo XVI. Hoy, acabando el primer cuarto del siglo XXI, está dando un salto cualitativo que pasará a la historia y es gracias a PACSI en su área funcional 6 a la que han llamado "Sostenimiento 4.0", cuyo objetivo es desarrollar un sistema logístico de nueva generación, concebido como un sistema inteligente de apoyo a la decisión, y cuyas principales características sean el acceso a los datos, la conectividad y la integración digital y que afecta a las áreas de abastecimiento, mantenimiento, ingeniería, almacenamiento y transporte, por supuesto. Se basa en la utilización de tecnologías avanzadas de analítica de datos con inteligencia artificial y automatización de procesos mediante el uso de robots avanzados tanto físicos como de *software* (RPA con IA).

Desde luego esto es música celestial para los amantes de la logística 4.0 con mayúsculas.

jmmartinezmourin@gmail.com

TRIBUNA LIBRE

Ricard
Agustín

Las mercancías a transportar aumentan día a día mientras que el número de personas que se dedican a ello decrece sin pausa...

# ¿Jaque mate a las pymes familiares del sector transporte?

El relevo generacional en el sector del transporte vive momentos difíciles en la mayoría de los países industrializados, en especial del transporte por carretera. El volumen de mercancías a transportar aumenta día a día mientras que el número de personas que se dedican a ello decrece sin pausa… El envejecimiento de los profesionales y la escasez de relevo generacional están al orden del día. En España aproximadamente 1 de cada 3 camioneros se jubilará en la próxima década, según datos de la Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas, y, a fecha de hoy, no hay suficientes jóvenes interesados en sucederlos.

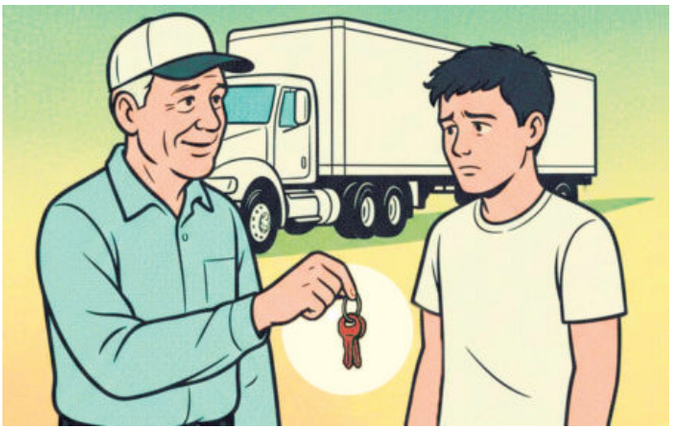
En los últimos tiempos, la ausencia de sucesores dentro de las familias que quieran continuar con el negocio familiar de sus padres ha obligado a que muchas pymes del sector tengan que cerrar, aun cuando tenían buenos resultados económicos. Las causas por las que no hay relevo son muchas y muy variadas, aunque la predominante es el hecho de que los hijos o sobrinos de los actuales profesionales del transporte no quieren dedicarse a lo mismo que sus padres o tíos. O, más bien, que se niegan a esclavizarse tanto como lo hicieron sus antecesores por un trabajo que es muy sacrificado y con muy pocas facilidades para la conciliación. A esto se suma la falta de seguridad en ruta y unos servicios básicos cada vez más escasos que restan todavía más atractivo a la profesión a pesar de ofrecer buenos sueldos.

Algunas veces es cierto que los hijos no quieren continuar con el negocio familiar porque tienen otras vocaciones y esto es algo que deberíamos respetar y apoyar. En cambio, en otras ocasiones, los padres son reticentes a traspasarles la empresa porque sienten que a sus hijos les falta formación o experiencia o los jóvenes dicen que no quieren heredarla porque aún no tienen claro su futuro y sienten que es pronto para comprometerse. En estos dos últimos casos, podríamos lograr el relevo con el apoyo adecuado. No obstante, en general, tal y como decía anteriormente, lo que más abunda son los jóvenes que no quieren repetir los pasos y sacrificios de sus progenitores.

Entonces, ¿cuál es la alternativa si no tenemos relevo? ¿Liquidamos el negocio? ¿Intentamos venderlo? Pues bien, en teoría, un negocio familiar que no tiene sucesor dentro de la familia no siempre estará condenado a tener que cerrar y hay distintas alternativas que podemos valorar según cada caso.

Por un lado, los padres o sus hijos podrían seguir como propietarios de la empresa, pero cediendo la dirección y gestión del negocio a un tercero de fuera de la familia. Es decir, la familia seguiría siendo dueña del negocio, incluso asumiendo ciertas tareas de supervisión o dirección y obteniendo un beneficio económico de ello, aunque no trabajase activamente en el día a día de la misma. En algunos casos, también existirá la opción de ceder la propiedad a los trabajadores para que sean ellos los que tomen totalmente las riendas, algo que, si bien implicará el fin de la empresa como "familiar", nos evitará parte de la pena, dado que la "empresa" sí que seguirá operando y dando servicio a los clientes y proveedores de toda la vida.

Por el otro lado, la familia también puede vender el negocio de transporte a otra empresa del sector que quiera crecer adquiriendo sus rutas, aunque siempre decimos que es distinto 'salir a buscar a alguien que nos compre' que 'que venga alguien proactivamente a comprarnos'. El riesgo de perder valor y de fuga de trabajadores ante la incertidumbre del proceso no es desdeñable y podría hacer que acabásemos malvendiendo.



Pero tampoco podemos engañaros, la falta de relevo generacional dentro de la familia, y mucho más en un sector con escasez de jóvenes que quieran de dedicar a ello, en bastantes casos sí que supondrá el fin de la empresa familiar… Por ello, otra de las alternativas es la liquidación, algo que habrá que analizar a conciencia.

Antes de tomar una decisión, os recomiendo a aquellas familias empresarias que os encontráis en esta situación que solicitéis una evaluación económica del negocio y que, llegado el caso, acudáis a un profesional que conozca bien el sector y que os pueda aconsejar. En estos casos es importante contar con una visión objetiva de la situación y no dejar que el corazón se imponga a la razón para evitar que el patrimonio familiar se resienta.

Director de Family Business Solutions y consultor de empresas familiares

PEQUEÑO HERMANO

Javier
Miranda Descalzo

¿Dónde está la fuente de competitividad del transporte español por carretera?

# 44 o 48... *It's the economy!*

Con respecto a la implantación de las 44 toneladas, considera mi compañero de columna Jordi Espín que: "Este cambio constituye un avance decisivo hacia la eficiencia y la competitividad, en un momento en que la logística se enfrenta a retos crecientes: aumento de costes operativos, exigencias de sostenibilidad y presión por optimizar recursos". Sin duda, lo es. Pero es opinión de este humilde periodista que pocos serán los llamados. Aplaudo una medida que pretende aumentar la eficiencia, pero no olvidemos que es una inversión que tendrán que asumir las empresas de transporte, y que toda inversión supone un riesgo. Para que una empresa asuma riesgos necesita dimensión y rentabilidad. Veamos...

El Libro Blanco del Transporte Terrestre que edita esta casa recoge que las empresas grandes en 2023 eran 83, y representaban un 32% de la facturación total del sector. En 2018 eran 59 y facturaban el 28%. Las medianas también han acelerado el paso en estos cinco años, y las pequeñas y microempresas han decaído. Pareciera que hay un proceso de concentración y de aumento del tamaño medio pero, ¿es suficiente? Yo diría que el sector español del transporte sigue atomizado (el 62% del negocio recae en las pymes, y nuestros datos son ciegos a la aportación de los autónomos). ¿Y qué pasa con la rentabilidad? 2%-2,3%-2,3%-2,4%-3,9%-2,9%... Es la evolución del margen de rentabilidad agregado desde 2018. El 3,9% de 2022 corresponde al año de las ayudas al gasóleo y otras.

La principal barrera para que las empresas puedan acometer inversiones en eficienca operativa es la escala, la fragmentación sectorial y la baja colaboración. Este año, y el que viene, la facturación del transporte seguirá creciendo a la par que el PIB del país, como lo ha hecho desde que empezamos a recopilar datos en 2011. Pero la rentabilidad (¡ay!) seguirá estancada, y raquítica.

javier.miranda@grupoxxi.com

Servicios

# Ginkgo da el salto al inmologístico en España

El fondo de inversión desarrollará en las inmediaciones del puerto de Bilbao su primer proyecto, con una inversión superior a los 60 millones de euros

GINKGO

**Alfonso Alday** | Bilbao

Ginkgo Advisor ha elegido el País Vasco para el desarrollo de su primer proyecto logístico en España. El fondo de inversión, especializado en la regeneración urbana sostenible de suelos contaminados o pasado industrial, hará su debut con una parcela de 60.000 metros cuadrados en las inmediaciones del puerto de Bilbao. El terreno era propiedad de la multinacional eléctrica Iberdrola y albergó durante décadas su antigua central térmica. La inversión prevista supera los 60 millones de euros, según avanzó a Transporte XXI el director de Desarrollo de Activos en Ginkgo Iberia, Juan C. Cardenal.

El proyecto, que se encuentra en sus fases iniciales, destinará más de 20.000 metros cuadrados para usos logísticos. En este espacio, el fondo contempla la construcción de diferentes plataformas, con superficies entre 4.500 y 6.000 metros cuadrados y alturas hasta 15 metros. Además, las naves dispondrán de muelles de carga y descarga, configurables en forma de espiga o perpendiculares, en función de la demanda de los futuros inquilinos, añadió Cardenal.

El terreno abarca cerca de 60.000 metros cuadrados de superficie.

GINKGO

A esta oferta logística se sumará un edificio singular: una torre de oficinas de entre ocho y diez plantas, diseñada por el arquitecto francés François Lecrerq, que añadirá 12.000 metros cuadrados de superficie terciaria al conjunto, con un espacio de "*Business Centre*" tipo 'MICE', que hasta ahora no existía en la zona del puerto.

El complejo aspira a convertirse en un referente de sostenibilidad. Tanto las naves como el edificio de oficinas se desarrollarán con certificaciones medioambientales BREEAM y el sello social AIS, que avala la accesibilidad universal.

La operación marca un hito en la estrategia del grupo en el País Vasco. Aunque Ginkgo ya ha realizado varias inversiones vinculadas al ámbito residencial en Málaga, A Coruña, Gijón, Oviedo y Oporto, el complejo vizcaíno será su estreno en el mercado inmologístico español. Se trata de una apuesta que combina la recuperación de suelos con un desarrollo terciario de última generación, en un territorio con un acusado déficit de espacios disponibles para este tipo de usos.

"El desarrollo no solo supondrá la recuperación de un espacio degradado, sino también la creación de un polo logístico moderno y de oficinas *prime*, capaz de atraer inversión y empleo a la margen izquierda", destacó el directivo de Ginkgo Iberia.

**2**
**HECTÁREAS**
DE SUPERFICIE PARA USOS LOGÍSTICOS

La historia del solar aporta una dimensión simbólica al proyecto. En abril de 2023, Ginkgo adquirió a Iberdrola las instalaciones de su antigua central térmica, un complejo de 5,9 hectáreas en desuso, situado en el municipio vizcaíno de Santurce, cerca del puerto de Bilbao. El terreno albergaba depósitos de gasóleo, grandes tubos enterrados y un antiguo vertedero industrial, elementos que están siendo retirados y tratados. De hecho, antes de finales de este año, el fondo acometerá la fase final de remediación ambiental para dejar la zona totalmente descontaminada.

La operación ha recibido un primer espaldarazo institucional tras la aprobación definitiva del nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santurce. La actuación inmologística está en fase de aprobación del plan parcial, paso previo a la concreción del proyecto de urbanización y la redacción definitiva del proyecto constructivo.

Recreación digital del desarrollo inmologístico de Ginkgo, junto al puerto de Bilbao.

El horizonte temporal es cada vez más acotado. Ginkgo estima que el proceso administrativo puede prolongarse cerca de los 12 meses, lo que situaría el inicio de las obras de urbanización en el 2026. Por lo que si se cumplen los plazos, las nuevas instalaciones podrían estar operativas en el 2027. Para la ejecución de este proyecto, el fondo cuenta con el grupo global de infraestructuras OHLA como socio operativo, Krean como ingeniería especializada y CBRE-Bovis en la faceta de consultores en logística y gestión de proyectos.

### Mercado inmologístico vasco

Aunque Madrid y Barcelona concentran más del 80 por ciento de la inversión inmologística en España, el País Vasco comienza a captar el interés de los grandes actores internacionales. Consultoras como CBRE y JLL apuntan a un "despertar" del mercado vasco, impulsado por la demanda de operadores industriales y la necesidad de espacios. "En Vizcaya hay muy pocas oportunidades de este tamaño y ubicación. El hecho de estar junto al puerto de Bilbao multiplica el atractivo de este nuevo proyecto logístico multimodal", explicaron fuentes del sector consultadas por este periódico.

> La actuación inmologística está en fase de aprobación del plan parcial

Además, los informes más recientes destacan que la combinación de suelo industrial en desuso y la proximidad a nodos de transporte convierte al País Vasco en un "laboratorio atractivo" para proyectos de regeneración urbana con uso logístico. Ginkgo se suma así a una tendencia incipiente, aunque todavía minoritaria frente al dinamismo de Madrid y Barcelona, como principales focos.

Fundado en 2010, Ginkgo Advisor gestiona fondos especializados en regeneración urbana y sostenible, con un enfoque que combina rentabilidad y transformación social. Sus inversiones se concentran en suelos con pasado industrial, próximos a grandes ciudades, donde la rehabilitación medioambiental es clave para habilitar nuevos usos.

Transporte XXI
1 OCTUBRE 2025

A.P. DE CÁDIZ

Operaciones de Boluda en la terminal intermodal de Jerez (Cádiz).

Ferrocarril

# Boluda gana dimensión en logística intermodal

## La adquisición de activos de Transfesa Logistics permite incorporar locomotoras, vagones industriales y una red de terminales en su apuesta por la sostenibilidad

**Antonio Martínez** | Valencia

Boluda Shipping, la división de transporte marítimo y logística de Boluda Corporación Marítima, ha dado un paso de gran calado en su estrategia de diversificación con la adquisición a DB Cargo de una parte de los activos ferroviarios de Transfesa Logistics. La operación convierte al grupo valenciano en un actor de primer nivel en el transporte de mercancías por ferrocarril en la península ibérica, situándose solo por detrás de Renfe Mercancías en volumen operativo, según ha explicado la compañía.

Uno de los aspectos más relevantes del acuerdo es que Boluda dejará de depender de otras empresas para la tracción de sus trenes. Todas las locomotoras que actualmente operaba Transfesa en tráficos industriales, más de una decena, pasan a manos de la compañía valenciana, junto con los vagones directamente vinculados a esas rutas en España y Portugal. La automoción, uno de los sectores más representativos para DB Cargo, queda expresamente fuera de la operación y seguirá bajo control de la matriz alemana. Este cambio dota a Boluda de una ventaja competitiva inmediata: el control directo de los costes de tracción, la flexibilidad en el diseño de servicios y una mayor capacidad para adaptar frecuencias y rutas a las necesidades de sus clientes industriales.

La operación también supone la entrada de Boluda en el negocio de la gestión de terminales ferroviarias, un segmento de alto valor estratégico en el marco de la logística intermodal. A la terminal de Jerez, donde ya realizaba operaciones, se sumarán ahora otras instalaciones de primer nivel en puntos clave como A Coruña, Gijón, Santander, Irún, Granollers, León, Valladolid, Constantí, Sagunto, Almussafes, Abroñigal (Madrid) y La Negrilla (Sevilla), en las que Transfesa realiza gestión de maniobras o explotación de terminales. Estas instalaciones, conectadas a corredores esenciales de mercancías, permiten a Boluda cerrar el círculo de la logística intermodal, integrando transporte marítimo, ferroviario y por carretera bajo una misma oferta. En la práctica, la compañía podrá ofrecer a sus clientes soluciones puerta a puerta, reduciendo tiempos de tránsito y ganando eficiencia en costes.

> Boluda capta tráficos industriales en España

Desde el punto de vista económico, la operación refuerza a Boluda como un proveedor integral de logística para la industria, capaz de competir en mejor posición en sectores donde la estabilidad de costes y la fiabilidad de los flujos son críticos. El control de activos ferroviarios propios permite al grupo ganar escala y reducir su exposición a la volatilidad de terceros operadores. En paralelo, el movimiento responde a la creciente demanda de soluciones sostenibles en el transporte de mercancías. El ferrocarril, con una huella de carbono sensiblemente inferior a la del transporte por carretera, se erige como un vector esencial en la descarbonización de las cadenas de suministro. Boluda, que ya opera 11 líneas marítimas y servicios portuarios en nueve terminales, refuerza así su posicionamiento en el mercado como socio logístico sostenible y alineado con las exigencias europeas en materia de reducción de emisiones.

La reconfiguración del negocio ferroviario en España también tiene implicaciones para Transfesa Logistics y su matriz DB Cargo. Mantendrá el transporte de automoción, uno de sus grandes nichos de actividad, y los tráficos internacionales entre la península y Europa, lo que garantiza la continuidad de su especialización en un mercado con gran peso para la industria exportadora española. En este contexto, la directora general de Transfesa, Idoia Galindo, ha subrayado que la operación "garantiza la continuidad y el crecimiento de todas las actividades que hasta ahora venía desarrollando Transfesa en España, que pasarán a estar segmentadas bajo el paraguas de dos grandes grupos empresariales: DB Cargo y Boluda Shipping". Según explicó, "los acuerdos alcanzados crean nuevas oportunidades para el desarrollo sostenible y la mejora de los servicios al cliente".

### Transformación

Con este movimiento, que se hará efectivo antes de que finalice 2025, Boluda Shipping consolida una transformación estratégica: pasar de ser un gran operador marítimo e intermodal a convertirse en un operador logístico integral en la península ibérica, con capacidad para combinar buques, trenes, camiones y terminales.

Ignacio Boluda, presidente ejecutivo de la compañía, subraya que el transporte ferroviario se ha convertido en "una pieza clave dentro de la estrategia logística intermodal y sostenible de la empresa". En su visión, el ferrocarril permitirá a Boluda impulsar corredores verdes, cadenas de suministro descarbonizadas y, en última instancia, ganar competitividad en los grandes tráficos industriales.

Carretera

# Nuppec expande su negocio

## El flotista integra a las firmas valencianas Transportes Casanova Lumbreras y Loyan-Trans para potenciar sus operaciones de carga general y frigorífico en el ámbito internacional

**A. Martínez** | Valencia

Nuppec Logística expande su negocio con la adquisición de las empresas valencianas Transportes Casanova Lumbreras, Casanova Logistic 2003 y Loyan-Trans Burriana, integrando sus infraestructuras, recursos humanos y experiencia operativa en su estructura corporativa.

"La incorporación amplía nuestra capacidad de servicio y genera nuevas oportunidades para nuestros clientes", según ha explicado la compañía.

Fuentes de la compañía han señalado a Transporte XXI que "las empresas se integrarán bajo la marca Nuppec Logística", indicando que "nuestra delegación de Valencia funcionará con un cierto nivel de independencia". La integración de estas compañías permitirá generar sinergias operativas y ampliar la capacidad de servicio, fortaleciendo la oferta de Nuppec en el ámbito internacional, potenciado su crecimiento en 3 subsectores estratégicos: temperatura controlada, rutas internaciones y almacenaje y logística. La compañía se mantendrá activa en el crecimiento de su talla empresarial, observando nuevas oportunidades de compra en el mercado.

Fundada hace 25 años de la mano de Frutinter y Cifre Cerámica, Nuppec Logística se ha consolidado como un actor clave en el transporte y la logística desde Castellón, con proyección internacional. El flotista opera como socio estratégico para diversos sectores, incluyendo la cerámica, agrícola y minera, ofreciendo soluciones completas en la cadena de suministro.

Con las adquisiciones, Nuppec dispondrá de una flota de más de 500 tractoras propias. Las adquisiciones han aportado alrededor de 80 unidades. La compañía está altamente diversificada con tractoras de última generación equipadas con semirremolques frigoríficos y frigo-lonas, vehículos con polibrazos portacontenedores de 26 toneladas, bañeras y cisternas dedicadas a los graneles y materias primas. En términos de facturación, Nuppec Logística registró 63,4 millones de euros en 2023, último año con datos disponibles en el Libro Blanco de la Carretera y Logística que edita Transporte XXI. Las compañías adquiridas, Transportes Casanova Lumbreras, especializada en carga industrial, y Loyan-Trans Burriana, especializada en transporte frigorífico, registraron ventas de 17,8 millones y 4,9 millones.

Marítimo

# A la espera del UIC para incrementar negocio

## Operadores y terminales coinciden en que los puertos atraerán más tráfico de automóviles con el Corredor Mediterráneo, lo que también acarreará retos logísticos

**Eva Mármol** | Tarragona

La cuota del tren en el transporte de vehículos ya llega a un nada despreciable 14 por ciento en España, superando el 40 por ciento en puertos como el de Barcelona y superando con creces la media del conjunto de mercancías. Una cuota que se podría incrementar significativamente con el Corredor Mediterráneo. Es decir, llegando el ancho de vía internacional (UIC) o estándar a puertos como el de Tarragona, a tenor de las expectativas que verbalizaron representantes de terminales y operadores especializados en estos flujos en la sexta edición del Rail Day, organizado por la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Operadores como DB Cargo Logistics, cuya gestión de los servicios ferroviario de automoción siguen en manos del operador alemán, o Höldmayr, ambos con servicios de portavehículos desde España, ven oportunidades en el Corredor Mediterráneo para seguir creciendo.

El ancho de vía internacional incrementará las conexiones entre España y Europa, incluida Centroeuropa, "y nos interesa porque esas fábricas centroeuropeas puedan atraer volúmenes", señaló Robert Nestler, responsable de Ventas de DB Cargo Logistics. El Corredor Mediterráneo "nos permitirá consolidar el volumen de mercado español que sacamos en exportación", añadió Sylvain Reess, director general de Höldmayr Iberia.

> Permitirá combinar trenes multicliente con flujos continentales entre fábricas
>
> **Robert Nestler**
> DB Cargo Logistics

DB Cargo, Pecovasa y o Höldmayr coincidieron en que el UIC atraerá a más compañías que fabrican en Asia para entrar por los puertos españoles para llegar al resto del mercado europeo.

El Corredor Mediterráneo "permitirá combinar fácilmente los diversos fabricante para general trenes multicliente con flujos continentales entre las fábricas de automoción. Y este es uno de los aspectos que tenemos en mente para explorar en el futuro", añadió el responsable de DB Cargo.

El incremento de los volúmenes de importaciones comportarán desafíos para los puertos en general y las terminales de vehículos en particular. Como señalaron las estibadoras Noatum y Bergé, con terminales de vehículos en puertos como el de Tarragona, la exportación de vehículos no requiere servicios técnicos adicionales y el automóvil suele ir directo de tren o el camión al barco. En cambio, la importación exige almacenaje, es decir, superficie portuaria, y puestas técnicas a punto, "convirtiéndose el puerto en una extensión de la fábrica", aseguró Artur Allende, di-

El presidente del Puerto, Santiago J. Castellà, inauguró la jornada.

A.P. DE TARRAGONA

## La tormenta perfecta

Faltan terminales y la principal de Cataluña, la de Morrot, en los accesos al puerto de Barcelona, está colapsada. Lo señalaron los usuarios, cargadores y transportistas, y lo reconoció la propia UTE que gestiona desde hace poco la terminal, que está integrada por Renfe Mercancías (60 por ciento) y Kombiverkehr (40 por ciento).

Se ha dado la tormenta perfecta: el Adif ha cerrado la terminal de Granollers sin estar funcionando la nueva plataforma intermodal de La Llagosta, que estará operativa a principios de año, concentrándose los tráficos en la vetusta Morrot, hasta la fecha, la única terminal donde llega el UIC (al margen de las interiores del puerto).

"No queríamos el cierre de Granollers y de hecho insistimos en evitarlo hasta el arranque de La Llagosta", aseguró Daniel Jähn, responsable de Tecnología e Infraestructura de Kombiverkehr. "Nadie invirtió en esta terminal (la de Morrot) en los últimos 20 años y es difícil actualizarlo todo en seis meses", añadió. Y más marejada, "el próximo cierre de la terminal de Irún también nos afectará".

El directivo de Kombiverkehr aseguró que es necesario un periodo concesional "que supere los cuatro o cinco años" para invertir en una terminal. En Alemania, "tenemos más ayudas y las concesiones son de unos 20 años".

Las ineficiencias del tren disuaden a los cargadores: "las conexiones europeas no están funcionando", señaló Rosa Prenafeta, directora del Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya. Es más, "programamos los envíos por tren. Pero, el día que vamos a cargar nos encontramos con que el operador nos dice que el convoy está lleno, que hay vías cortadas por las obras, huelga en Francia o que se ha estropeado el tren". Las autopistas ferroviarias "nos han dado nuevas esperanzas, pero tenemos que ir a Le Boulou", añadió en referencia a los servicios de VIIA.

rector general de Noatum Automotive.

Para Ceva, otro operador logístico automovilístico que trabaja en la dársena catalana y sobre todo flujos de importación, el UIC "será una gran oportunidad, pero no solo nos servirá para la importación, ya que tendremos que equilibrar los tráficos porque no podremos tener trenes llenos hacia Europa y trenes regresando vacíos", aseguró Arturo Conde, responsable de Desarrollo de Negocio en la península de Ceva.

### Equilibrio automático

Para Höldmayr, el equilibrio entre importaciones y exportaciones "será bastante automático", ya que los buques que escalen en los puertos europeos para descargar vehículos fabricados en Asia "también atraerán flujos de exportación", aseguró Sylvain Reess. Eso sí, será necesario que los puertos "tengan terminales ferroviarias cerca y con capacidad", añadió.

Carretera

# Galitrans sube con el textil

**El operador gallego, que ha trasladado sus instalaciones en Barcelona, se aproxima a los 15 millones de euros de ingresos tras crecer un 50% en el último trienio**

**Iñaki Eguia** | A Coruña

Galitrans 96 mantiene firme su apuesta por el transporte y la logística con la ropa colgada, actividad con la que encadena un trienio de sólido crecimiento. El operador gallego, que tiene al grupo Inditex como cliente referente, situó su facturación en 14,8 millones de euros, un 11,3 por ciento más que en el ejercicio anterior y un 50 por ciento más que en 2020, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

Galitrans tiene cerca de medio centenar de remolques.

Para seguir avanzando en este desarrollo, Galitrans ha trasladado su delegación en Barcelona. La nueva nave, ubicada en el polígono industrial Can Volard, en Parets del Vallès, ofrece una superficie total de 5.211 metros cuadrados, además de 12 muelles de carga y un patio frontal. La empresa de servicios inmobiliarios Forcadell ha asesorado a Galitrans en esta operación de traslado de su plataforma a la segunda corona logística de Barcelona, donde dispone de un rápido acceso a la autopista AP-7.

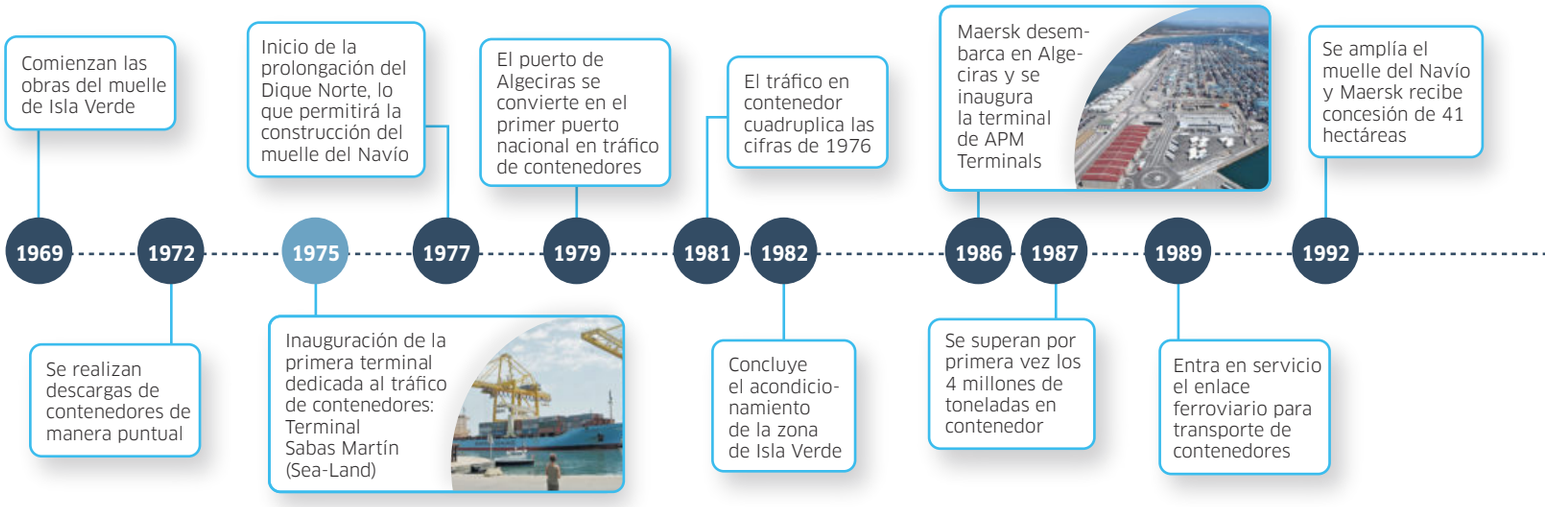
La nueva delegación en Cataluña se suma a las instalaciones centrales que Galitrans tiene en el Centro Logístico de Transportes de Culleredo (A Coruña), donde gestiona una superficie próxima a los 12.000 metros cuadrados.

Además, en el polígono empresarial coruñés de Laracha, el operador gallego, fundado en 1996, pero cuyo origen se remonta a 1970 como franquiciado de Cave, cuenta con otro terreno de unos 4.000 metros cuadrados con una nave de 800 metros cuadrados.

Galitrans emplea cerca de medio centenar de semirremolques, así como 25 camiones, entre cabezas tractores y vehículos rígidos. Esta flota está equipada con sistemas de rodillos retráctiles instalados en el suelo de las plataformas para facilitar la operativa con la carga aérea.

## EL PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS, LA GRAN PUERTA LOGÍSTICA DEL SUR DE EUROPA

El enclave andaluz, consolidado como líder en tráfico total del sistema portuario español, es uno de los cuatro principales puertos europeos tras los gigantes Róterdam, Amberes y Hamburgo. La dársena celebra en 2025




Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras.

Marítimo

# Algeciras, de pionero a referente en el Mediterráneo

**El puerto del Estrecho encara los desafíos de un mercado global competitivo con la ampliación de su 'joya', la terminal semiautomatizada de TTIA, que aumentará la capacidad del enclave en 1,2 millones de TEU**

**Antonio Martínez** | Algeciras

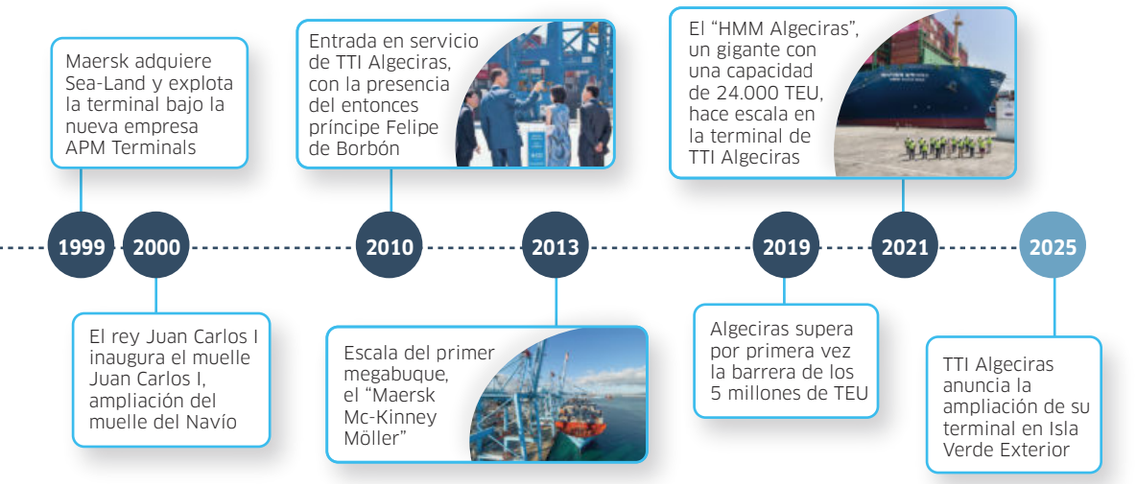
La historia de Algeciras y de los puertos españoles en el tráfico de contenedores es, en buena medida, un relato contemporáneo de la modernización de la logística marítima en Europa. En la década de los setenta, los primeros contenedores llegaron a España de forma incipiente, pero fue en 1975 cuando se produjo el punto de inflexión: la inauguración de la primera terminal dedicada exclusivamente al tráfico de contenedores, con 55.000 metros cuadrados, permitió que Algeciras liderara el ranking nacional en apenas cuatro años. Desde entonces, el puerto ha gestionado más de 70 millones de contenedores, equivalentes a 110,9 millones de TEU, recibido 83.397 buques portacontenedores y movido 1.314 millones de toneladas de mercancías. Su capacidad de adaptación ha convertido a España en uno de los sistemas portuarios más eficientes de Europa.

**110,9**
**MILLONES DE TEU**
MOVIÓ ALGECIRAS EN 50 AÑOS

El crecimiento de Algeciras ha sido sostenido y constante. Desde 2013 mantiene cifras superiores a los 50 millones de toneladas anuales, alcanzando un máximo histórico de 65,5 millones en 2020. Fue el primero en superar los 100 millones de toneladas de tráfico total en 2016, consolidando su papel como puerto de transbordo estratégico entre Europa, África y Asia. Infraestructuras como el muelle Juan Carlos I, donde se asienta la instalación de APM Terminals Algeciras y la terminal semiautomatizada de TTI Algeciras, inaugurada en 2010, han permitido atender a los buques más grandes del mundo, con capacidad superior a los 24.000 TEU, y mover cerca de 18 millones de TEU desde su apertura.

El puerto de Algeciras no solo ha sido pionero en tamaño y capacidad, sino también en innovación tecnológica y modelos de gestión. La terminal TTIA, de carácter semiautomático y modelo *common user*, permite operar con múltiples navieras, consolidando la flexibilidad y eficiencia de la logística portuaria. Esta filosofía ha sido clave para atraer inversiones y alianzas estratégicas con gigantes del transporte marítimo como HMM, la principal naviera de Corea del Sur y octava del mundo, que proyecta ampliar su flota hasta 1,55 millones de TEU en 2030 y alcanzar cero emisiones netas en 2045. Junto a la surcoreana, el puerto ha

los 50 años del inicio de las primeras operaciones en el segmento del tráfico de contenedores, su gran especialidad.




atraído las líneas de CMA CGM con presencia en 177 países y 650 buques, fidelizando a Maersk y Hapag-Lloyd, que han desplegado su alianza 'Gemini'. Gracias a estas conexiones, mantiene enlaces directos con los principales mercados de Asia, Europa y América.

### Entorno de fuerte competencia

El contexto regional añade otra dimensión estratégica. El puerto marroquí de Tánger Med 2 ha crecido de forma meteórica, cerrando 2024 con un récord de 10,24 millones de TEU, un incremento del 18,8 por ciento respecto al año anterior. Con capacidad instalada para superar los 9 millones de TEU anuales y planes de expansión a más de 12 millones, se consolida como un *hub* complementario y competidor directo de Algeciras, aparte de lo que va a suponer el funcionamiento de Nador West Med, con nuevas terminales en liza. El Estrecho se va a ver potenciado como un corredor crítico del comercio marítimo internacional, garantizando continuidad operativa en un contexto donde otros puertos europeos sufren congestión o cierres de rutas.

Durante los primeros siete meses de 2025, Algeciras movió 2,7 millones de TEU, un ligero descenso del 2,9 por ciento respecto al mismo periodo de 2024, aunque con un repunte del 6,6 por ciento en julio. Las exportaciones crecieron un 6,8 por ciento, con especial dinamismo en aceite de oliva, acero y productos químicos. Maersk confirma que, a pesar del aumento estacional de volúmenes, la actividad se mantiene dentro de la normalidad gracias a planes de contingencia y ajustes operativos, garantizando tiempos de escala eficientes y reforzando la resiliencia del puerto.

> TTI Algeciras invertirá 150 millones en su ampliación

El futuro de Algeciras pasa por nuevas inversiones y ampliaciones. TTI Algeciras presentó recientemente un proyecto de expansión sobre la Fase B de Isla Verde Exterior, que añade 160.000 metros cuadrados a los 300.000 actuales. La inversión, de 150 millones de euros, permitirá incrementar medio millón de TEU la capacidad de manipulación para 2028 y otros 700.000 TEU en una segunda fase, extendiendo además la concesión hasta 2065. Según Alonso Luque, consejero delegado de TTI Algeciras, la ampliación, pendiente de aprobar por la Autoridad Portuaria, asegura "la capacidad física adicional que necesita la terminal, permite atender buques de mayor tamaño y responder a nuevas oportunidades de servicio manteniendo flexibilidad y eficiencia".

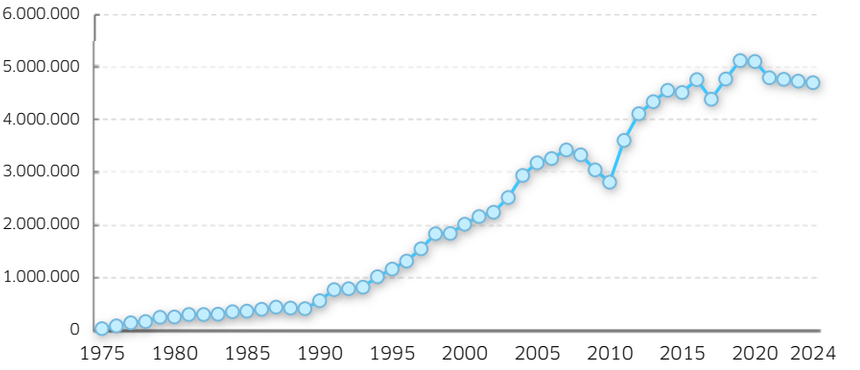
Cinco décadas después del primer contenedor en Algeciras, los retos del enclave español se centran en sostenibilidad, automatización, electrificación de muelles, uso de hidrógeno verde y control digital de flujos logísticos. La mejora de las infraestructuras ferroviarias hacia el centro peninsular y la adaptación a las normativas medioambientales europeas son pasos necesarios para consolidar la competitividad de Algeciras frente a la transformación energética y la reconfiguración geopolítica.

La trayectoria de Algeciras demuestra que la inversión constante, la innovación tecnológica y las alianzas estratégicas con navieras globales permiten mantener la eficiencia operativa y la resiliencia frente a crisis globales, como los cierres parciales del canal de Suez o las fluctuaciones del tráfico internacional. La combinación de experiencia, infraestructura y planificación posiciona al puerto como un actor decisivo en el comercio marítimo mundial y le permite proyectar su liderazgo durante los próximos 50 años, garantizando que el estrecho de Gibraltar siga siendo un eje vital para las cadenas logísticas globales.

Imagen aérea del Puerto de Algeciras.

## ALGECIRAS REFORZÓ SU CONECTIVIDAD CON LA CRISIS DEL MAR ROJO

El puerto del Estrecho ha afianzado su papel estratégico en el Mediterráneo incrementando la capacidad desplegada por las navieras, gracias a que es uno de los *hubs* interoceánicos que utilizan los consorcios 'Gemini' y 'Ocean Alliance'.




Datos en TEU. Fuente: Puertos del Estado.

Marítimo

# Respaldo financiero para la terminal norte

## El Puerto de Valencia disparará su deuda a máximos históricos para financiar el muelle de la nueva instalación automatizada de MSC, con un plan inversor que supera los 670 millones de euros hasta 2027

BOLUDA

El cajonero "Kugira" produce los cajones del atraque.

**Antonio Martínez** | Valencia

La estrategia inversora del Puerto de Valencia ha entrado en una fase de máximo apalancamiento financiero para viabilizar la construcción de la nueva terminal norte de contenedores de MSC, una de las mayores infraestructuras portuarias en marcha en el Mediterráneo.

Según el Programa de Actuación Plurianual aprobado por Puertos del Estado, al que ha tenido acceso Transporte XXI, la Autoridad Portuaria elevará su deuda a largo plazo con entidades de crédito hasta los 746,3 millones de euros en 2028, el nivel más alto de su historia, triplicando los 221,9 millones de 2023. Esta evolución refleja el impacto directo de las obras de la terminal, que añadirán cinco millones de TEU de capacidad y permitirán superar los 13 millones de contenedores anuales, consolidando su posición como *hub* de referencia en el Mediterráneo occidental.

El endeudamiento se intensificará desde 2025, con una emisión de 160 millones de euros, seguida de otras operaciones de 202 y 140 millones en 2026 y 2027, respectivamente. Con esta financiación se afrontará una cartera de inversiones superior a 670 millones de euros en tres años, con un pico de 284,7 millones en 2026.

Buena parte de estos recursos se destinarán a la construcción del muelle principal de más de dos kilómetros, explanadas de 126 hectáreas, muelles auxiliares y accesos ferroviarios y viarios que forman parte del proyecto de MSC, cuya primera fase supone una inversión de 591 millones. El objetivo es disponer de un kilómetro de muelle operativo en menos de 24 meses, de forma que los primeros atraques puedan estar disponibles en 2027 y los megabuques de más de 24.000 TEU comiencen a operar en 2028.

La magnitud del proyecto se refleja también en el despliegue de medios constructivos sin precedentes. El cajonero Kugira, el mayor dique flotante de Europa, llegó al puerto de Valencia el pasado mes de julio procedente de Cádiz y desde entonces trabaja intensamente en la fabricación de los enormes cajones de hormigón que conformarán los muelles de la nueva terminal.

Propiedad de Acciona, esta plataforma es capaz de producir estructuras de más de 20.000 toneladas, y su presencia marca el inicio de la fase más compleja de las obras, lideradas por Acciona, la valenciana Bertolín y la belga Jan de Nul, responsable de las labores de dragado. La llegada del Kugira, escoltado por varios remolcadores de Boluda, simbolizó el arranque de una etapa crucial del puerto, en la que se ejecutarán las obras marítimas más ambiciosas acometidas en España.

**126**
**HECTÁREAS** SE GANARÁN AL MAR CON LA TERMINAL NORTE

El esfuerzo financiero se completa con la reactivación de la captación de financiación externa. El consejo de administración del puerto, presidido por Mar Chao, aprobó en julio de 2025 un proceso para captar hasta 102,5 millones en nuevos préstamos a largo plazo, casi el doble de la operación que se intentó en 2024 y no llegó a cerrarse. Las entidades participantes podrán presentar ofertas desde 30 millones, con contratos vigentes hasta 2045, un periodo de carencia hasta 2029 y amortización a partir de 2030. Con ello, la Autoridad Portuaria retoma la firma de operaciones bancarias, interrumpida desde 2007, cuando se cerraron los últimos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones y el ICO.

### Márgenes positivos

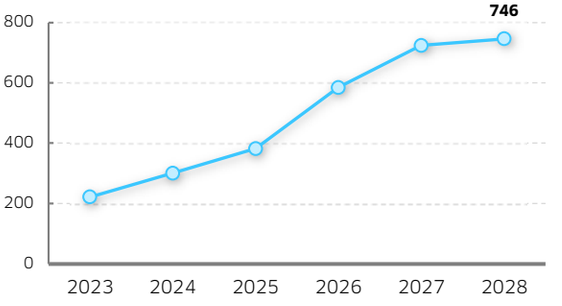
Aunque la presión de la deuda alcanzará cotas históricas, la Autoridad Portuaria prevé mantener márgenes positivos en sus cuentas operativas, con un resultado de explotación superior a 35 millones en 2028. El plan financiero se apoya además en más de 90 millones en subvenciones europeas y contempla un calendario de amortizaciones que se inicia en 2028 con una primera devolución de más de 31 millones. Este colchón, unido a una política activa de tesorería y control de capital circulante, busca garantizar la sostenibilidad financiera del enclave a medio y largo plazo.

El esfuerzo presupuestario es interpretado por Puertos del Estado como una apuesta decidida por la modernización del puerto y su posicionamiento estratégico en el tráfico de contenedores. Sin embargo, los niveles de endeudamiento marcarán un punto de inflexión en la gestión financiera de la entidad, obligando a una estricta planificación de los próximos ejercicios.

Con el respaldo financiero asegurado, Valencia afronta el reto de ejecutar la mayor obra portuaria de España y de reforzar su papel como gran puerta de entrada del comercio mundial al sur de Europa.

### CRECIMIENTO DE LA DEUDA A LARGO PLAZO

La financiación de las obras de la terminal norte supondrá elevar el apalancamiento a cifras históricas, por encima de 600 millones de euros.




Datos en millones de euros. Fuente: Puertos del Estado.

Carretera

# Arveloz se consolida en Andalucía

El operador abre una nave para el mantenimiento de su flota en Jaén a los tres años de implantarse en Sevilla

**Iñaki Eguia** | Jaén

Arveloz Logística mantiene su apuesta por el transporte nacional, que tiene a la comunidad autónoma de Andalucía como uno de sus principales destinos.

El operador de transporte por carretera, con sede en Aranda de Duero (Burgos), ha puesto en marcha en Andújar (Jaén) una nave destinada al mantenimiento de su flota de vehículos pesados, que cuenta con una superficie de 1.000 metros cuadrados.

El nuevo taller de la compañía burgalesa dispone de los equipos técnicos para los cambios de neumáticos y de frenos, así como para diversos trabajos de carrocería del parque de camiones.

La apertura de las instalaciones jienenses se produce tres años después de que Arveloz Logística se estableciera en el polígono industrial Carretera de la Isla en Dos Hermanas (Sevilla), como base inicial para una quincena de camiones de su flota.

Arveloz Logística elevó sus ventas un 6,5% en 2023

El operador, con unas instalaciones centrales de 2.000 metros cuadrados en el polígono industrial Allendeduero, localizadas en Aranda de Duero, sigue reforzando su flota, para situarla este año en unas 55 cabezas tractoras y más de 60 semirremolques.

El transportista burgalés ultima la incorporación de dos nuevos conjuntos euromodulares que se sumarán al primero, puesto en marcha durante el pasado año. También en la misma dirección hacia la sostenibilidad, Arveloz Logística está impulsando la utilización de combustible renovable HVO (aceite vegetal hidrotratado).

El operador burgalés ha experimentado en los últimos años un crecimiento sostenido que le ha llevado a prácticamente duplicar sus ventas desde 2019, ejercicio previo a la pandemia. En 2023, Arveloz Logística alcanzó unos ingresos de 5,8 millones de euros, lo que supone un aumento del 6,5 por ciento, según el Libro Blanco de la Carretera y Logística que elabora Transporte XXI.

Operaciones de la filial Tempe.

Cargadores

# Inditex acelera su revolución logística

**La multinacional textil ejecuta un plan de 900 millones de euros para ampliar su capacidad de distribución global, con Sagunto como nueva pieza clave en su engranaje**

**Antonio Martínez** | Valencia

Inditex ha situado al área industrial de Sagunto como uno de los enclaves más estratégicos en el despliegue de su plan de transformación logística. La multinacional gallega, que está ejecutando un programa de inversiones en este aspecto de más de 900 millones de euros, ha convertido a su filial Tempe en protagonista de una de las operaciones más relevantes en el mediterráneo. La compañía de calzado y complementos está levantando una gran plataforma en Parc Sagunt I sobre una parcela de 279.380 metros cuadrados, adquirida hace seis años por 31 millones de euros, con la que busca triplicar su capacidad operativa y reforzar la red global de distribución del grupo.

El centro de Sagunto está concebido para convertirse en un *hub* de referencia en la distribución de calzado y accesorios para todas las enseñas de Inditex: Zara, Massimo Dutti, Pull&Bear, Bershka, Stradivarius y Oysho. La infraestructura, que se suma a la existente en Elche, no sustituirá a esta, sino que complementará la actividad, optimizando rutas, reduciendo tiempos de tránsito y mejorando la segregación por categorías de producto. En paralelo, Tempe estudia la adquisición de nuevos terrenos en el mismo enclave para desarrollar una segunda plataforma de unos 300.000 metros cuadrados, descartando de momento otras alternativas como Cheste, que no convencen a la dirección del grupo.

> Inditex quiere crecer con más espacios en Sagunto

La apuesta coincide con un cambio relevante en Parc Sagunt II. Espais Econòmics Empresarials solicitó a Volkswagen levantar la reserva sobre una parcela de un millón de metros cuadrados que permanecía bloqueada para la automovilística. La compañía alemana no ha puesto impedimentos y la decisión abre una oportunidad estratégica para Inditex y otras firmas interesadas en instalarse en este enclave logístico. La parcela, denominada IN1, saldrá a la venta por un precio mínimo de 160 millones de euros, dividida en cuatro lotes para facilitar la entrada de distintos operadores. El mayor de ellos cuenta con 388.377 metros cuadrados y un precio de salida de 62,1 millones, mientras que el resto de lotes oscilan entre los 14 y los 61 millones, siempre en operaciones al contado.

Para Inditex, la posibilidad de ampliar su posición en Sagunto encaja con su modelo de integración vertical, basado en una red de plataformas logísticas que abastecen en menos de 48 horas a cualquier punto del mundo. En la actualidad, más de 9.800 personas trabajan directamente en logística dentro de la compañía, lo que supone alrededor del 6 por ciento de una plantilla global de 162.000 empleados. Los centros son nodos neurálgicos, capaces de dar servicio simultáneo tanto a la red de tiendas físicas como a los pedidos *online*, con inventario unificado despachando desde la ubicación más próxima al cliente.

El crecimiento sostenido de Inditex, que en 2024 alcanzó ventas de 38.632 millones de euros, exige una infraestructura logística cada vez más sofisticada. La compañía ha reforzado *hubs* estratégicos en España y Países Bajos, con proyectos como el nuevo centro de Zara en Zaragoza o la ampliación de Lelystad, que se suman a Arteixo como sede central logística y creativa. La plataforma de Tempe en Sagunto, junto a la prevista para Bershka en la Comunidad Valenciana, consolida el papel del territorio como uno de los principales polos de distribución textil del sur de Europa.

> El 6% de la plantilla de Inditex trabaja en logística

El diseño de las nuevas instalaciones responde a criterios de sostenibilidad y digitalización. El centro de Sagunto integrará automatización inteligente, sistemas de energía fotovoltaica, reciclaje de agua, trazabilidad digital y soluciones de economía circular, alineadas con la estrategia de descarbonización del grupo. La ubicación permite conexiones con el puerto de Valencia y la red ferroviaria, con vistas a integrarse en futuros corredores sin emisiones.

## Sostenibilidad y eficiencia

Inditex ha demostrado que la sostenibilidad se ha convertido en un motor de eficiencia. Entre 2018 y 2024, mientras las ventas crecieron un 47 por ciento, consiguió reducir un 5 por ciento sus emisiones totales de $CO_2$, y un 88 por ciento en las operaciones propias. El grupo ha impulsado un plan de transformación de la cadena de suministro que alcanzó a 1,8 millones de trabajadores en 2024, con más de 6.600 fábricas auditadas y 6.500 proveedores movilizados en la mejora de procesos, gestión del agua, residuos y sustancias químicas. El engranaje logístico de Inditex funciona en sincronía absoluta, operando seis días a la semana en doble turno.

El sistema permite reposición constante en tiendas físicas y despacho simultáneo de pedidos *online*, garantizando tiempos de entrega ajustados. Sagunto se perfila como un enclave de gran valor, para absorber la demanda creciente, sino también para probar nuevas fórmulas de distribución sostenible en última milla.

Ferrocarril

# Ineco modernizará el control ferroviario del puerto de Valencia

El encargo permitirá unificar los sistemas de mando y señalización para aumentar la capacidad operativa de la red interna, por la que pasan 90 trenes semanales

**A. Martínez** | Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia ha dado un paso clave en la modernización de su infraestructura ferroviaria. El organismo que preside Mar Chao ha encomendado a Ineco, sociedad mercantil estatal especializada en ingeniería y economía del transporte, la realización de un estudio integral que siente las bases para la implantación de un sistema de control, mando y señalización (CMS) en las redes ferroviarias de los puertos de Valencia y Sagunto.

El contrato, formalizado bajo la figura de encargo a medio propio, asciende a 445.486 euros (IVA no incluido) y se desarrollará a lo largo de los próximos 24 meses.

El objetivo del estudio es doble: por un lado, analizar en detalle la situación actual de ambas redes ferroviarias, que suman más de 25 kilómetros de vías en el caso de Valencia y un futuro desarrollo en Sagunto; por otro, elaborar una propuesta técnica y económica que permita homogeneizar los diferentes sistemas de enclavamientos y señalización existentes y dar paso a un CMS de nueva generación.

Actualmente, la gestión ferroviaria en los muelles valencianos se realiza de manera manual, mediante comunicaciones telefónicas, accionamientos manuales y comprobaciones visuales. Este procedimiento, heredado de décadas de ampliaciones y reformas, se traduce en un mosaico de tecnologías que incluyen hasta cuatro tipologías distintas de mecanismos de cambio de aguja. Según el documento, esta fragmentación dificulta el mantenimiento, incrementa costes y limita la capacidad de crecimiento del tráfico.

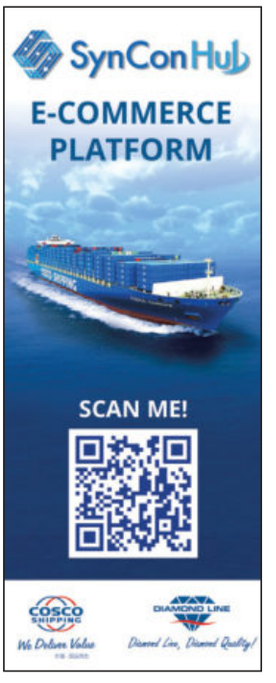
La apuesta por el ferrocarril es, sin embargo, una de las prioridades del enclave. En 2025 se operan 90 trenes semanales, lo que representa más del 8 por ciento de cuota ferroviaria en el transporte terrestre de mercancías del puerto, cifra que asciende hasta el 18 por ciento en los tráficos con Madrid. Se trata de porcentajes muy superiores a la media nacional, donde la cuota del ferrocarril apenas alcanza el 4 por ciento.

> El 8% del tráfico terrestre está utilizando el ferrocarril

El estudio que desarrollará Ineco incluirá el análisis de las instalaciones actuales en ambos puertos, el replanteo de desvíos, canalizaciones, sistemas de suministro energético y comunicaciones, así como la identificación de interferencias con la red de Adif y las nuevas obras en marcha, como la terminal norte o la playa de vías de Parc Sagunt. Además, se evaluarán distintas alternativas tecnológicas para el CMS, se definirá una implantación por fases y se redactarán los pliegos de prescripciones técnicas necesarios para licitar los proyectos constructivos en Valencia y Sagunto.

Entre las ventajas esperadas con la implantación de un CMS destacan la mejora de la seguridad, al garantizar que los recorridos ferroviarios se realicen sin margen de error humano; la optimización de la operatividad, mediante la gestión automática de surcos y circulaciones; y la reducción de costes de mantenimiento, gracias a la estandarización de equipos y proveedores.

Operaciones en la terminal de CSP Spain en el puerto de Valencia.



Transporte XXI
1 OCTUBRE 2025

Vista de flota e instalaciones del grupo Logista.

Carretera

# Logista Freight evoluciona su modelo logístico

**Tras la integración de El Mosca, que refuerza su posición en carga completa a temperatura controlada, marítimo y aéreo, el grupo contempla la adquisición de empresas especializadas europeas**

**Carlos Sánchez** | Madrid

Logista Freight, filial del grupo Logista especializada en transporte de largo recorrido, sigue avanzando en la evolución de su modelo logístico. La compañía completó hace un año la adquisición de la totalidad del capital de El Mosca, operación que realizó de forma gradual tras la compra inicial del 60 por ciento de la empresa transportista murciana en 2022.

"El proceso de integración de El Mosca en Logista nos está permitiendo reforzar nuestra posición como uno de los principales operadores logísticos en el sur de Europa, especialmente en el transporte de carga completa a temperatura controlada", confirma a Transporte XXI el director general de Logista Freight & El Mosca, Álvaro González-Escalada.

A través de esta operación, "estamos ampliando nuestras capacidades en transporte marítimo y aéreo, optimizando rutas y generando sinergias operativas que contribuyen a mejorar nuestra eficiencia y el servicio al cliente", resalta. En este sentido, "la integración progresiva también impulsa nuestra evolución hacia un modelo logístico más internacional, multimodal y sostenible", subraya González-Escalada.

Cuestionado sobre la posibilidad de seguir creciendo vía adquisiciones en el negocio del transporte de largo recorrido, el director general de Logistica Freight se muestra rotundo: "sí, el grupo contempla nuevas operaciones de crecimiento inorgánico, especialmente en mercados europeos donde nuestra presencia aún es limitada". En esta línea, "la estrategia incluye la adquisición de empresas especializadas que aporten valor añadido y permitan escalar operaciones mediante sinergias logísticas y diversificar nuestra base de negocio", reconoce.

Paralelamente, la compañía sigue reforzando su flota, que entre Logista Freight y El Mosca supera los 2.500 vehículos, "incluyendo unidades de última generación, que incorporan tecnología avanzada para mejorar la eficiencia y reducir emisiones", señala el directivo. La firma tiene como objetivo "continuar renovando y ampliando la flota con vehículos que sean más sostenibles, eficientes y adaptados a las nuevas exigencias del mercado".

**Álvaro González-Escalada**
Dir. gral. Logista Freight & El Mosca

> La aprobación de las 44 toneladas representa una oportunidad para mejorar la eficiencia operativa

De hecho, "la fortaleza financiera del grupo es una ventaja a la hora de poder invertir en nuevo equipamiento que acompañe a los objetivos de crecimiento de los próximos años", destaca González-Escalada. La firma está incorporando vehículos eléctricos y nuevos modelos de remolques frigoríficos multitemperatura, que permiten un control térmico de alta precisión y una reducción significativa de emisiones.

Logista Freight opera con vehículos euromodulares y está adaptando su flota para incorporar nuevas unidades de *duotrailers*. Además, "la aprobación de las 44 toneladas representa una oportunidad para mejorar la eficiencia operativa". En este sentido, el operador está adaptando sus vehículos y procesos para aprovechar esta nueva normativa, especialmente en corredores logísticos clave.

## Tecnología

En el ámbito de la digitalización, "Logista Freight está apostando por soluciones tecnológicas propias que mejoran la seguridad, la eficiencia operativa y la experiencia del conductor". Entre ellas, destaca un sistema de intervención remota que permite actuar ante desvíos de ruta o paradas no autorizadas, garantizando la seguridad de la mercancía y del conductor.

Al mismo tiempo, han implementado remolques multi-

LOGISTA

temperatura con control térmico de alta precisión y trabajan continuamente en la optimización de rutas para reducir kilómetros en vacío y emisiones. También están llevando a cabo iniciativas que integren la inteligencia artificial y automatización en procesos logísticos clave.

A su vez, en el terreno de la sostenibilidad, el plan estratégico ESG 2024-2026 de la compañía contempla objetivos ambiciosos, como realizar el 90 por ciento de los kilómetros con vehículos sostenibles en 2026. "Apostamos por el uso de biocombustibles, vehículos eléctricos y configuraciones euromodulares como los *duotrailers*", recuerda el directivo. Además, "se han instalado cargadores y paneles solares en nuestras bases logísticas, y se promueve activamente el transporte intermodal", matiza González-Escalada.

Carretera

# Jesús Vela se suma al HVO

El transportista cántabro participa en la iniciativa Blueway Transport de Saint-Gobain Pam para el traslado de tuberías empleando el biocombustible de segunda generación

**Iñaki Eguia** | Piélagos

Jesús Vela se ha añadido a la corriente que apuesta por el biocombustible HVO (aceite vegetal hidrotratado) para reducir las emisiones de CO2 en su operativa de transporte de mercancías por carretera. Así, el flotista, englobado dentro del grupo cántabro Vela Logística, participa en la estrategia de descarbonización planificada por su cliente Saint-Gobain Pam España.

Esta filial de la multinacional, que tiene una fábrica en Santander de tuberías de fundición dúctil, fomenta la utilización de los biocombustibles de segunda generación (HVO), a través de la iniciativa Blueway Transport.

Entre los primeros servicios de Jesús Vela empleando el HVO se encuentra el suministro de más de cinco kilómetros de tuberías para un ramal de abastecimiento de agua en Calasparra (Murcia).

El transportista también ha empleado dicho biocombustible, elaborado con residuos, para acarrear el material de 12 kilómetros de conducciones hidráulicas entre Lazagurria y Viana (Navarra), obra acometida por Excavaciones Fermín Osés.

Con Blueway Transport, Saint-Gobain Pam busca reducir su propia huella de carbono y ayudar a sus clientes en el mismo empeño, otorgando un certificado en el que se especifica las toneladas de CO2 no emitidas y el porcentaje de emisiones reducido, en comparación a la utilización de transportes con combustible tradicional.

Grupo Vela, que gestiona una flota con más de 60 camiones, comenzó su actividad en 1987 con la empresa de transportes nacional e internacional de mercancías Jesús Vela. En 1989 integró a la compañía Jesvefe, centrada en la logística integral e intermodal, así como en el mantenimiento industrial de hornos refractarios.

> En 2023, el grupo alcanzó unas ventas 14,7 millones

Además, en 2009 adquirió Transportes Bárcena y Bárcena Transportes Químicos, especializadas en la carga de mercancía peligrosa, y que tiene en su cartera de clientes a Solvay, Acideka, Tradebe, Kemira o Kem One.

El operador dispone en el municipio de Renedo de Piélagos de una nave de 4.000 metros cuadrados, una parcela de 26.000 metros cuadrados para almacenamiento exterior, así como otro terreno de 10.000 metros cuadrados.

Jesús Vela apuesta por el HVO para reducir emisiones de CO2.

El grupo cántabro obtuvo una cifra de negocio de 14,7 millones de euros en 2023, un 2 por ciento menos que en el ejercicio anterior, según datos del Registro Mercantil. Los flotistas Jesús Vela y Transportes Bárcena generan la mayor parte de los ingresos, con cinco millones de euros de facturación cada una de estas dos sociedades.

Carretera

# La ‘marca España’ pierde peso

A la sucesión de desapariciones de redes especializadas de paquetería industrial de capital nacional se suma la progresiva venta de firmas históricas, lo que está mudando la faz del negocio

**Carlos Sánchez** | Madrid

En las dos últimas décadas, la paquetería industrial ha ido perdiendo buena parte del sello ‘marca España’ que le había caracterizado históricamente. El negocio se ha visto condicionado por la desaparición de históricas redes especializadas, así como la venta de otras firmas patrias de referencia a poderosos grupos multinacionales.

La fuerte crisis económica que dio inicio en 2008 y la correspondiente caída del consumo y de la actividad, fue el primer detonante entre las causas que fuentes del sector citan como las principales para provocar tamaña erosión en este tipo de redes nacionales especializadas.

También se ha sumado una soterrada guerra de precios, la falta de músculo financiero que suele ser intrínseca a las compañías familiares, así como el auge del comercio electrónico, que ha hecho que se solapen en mayor medida el B2B y el B2C y se requieran redes de distribución más potentes.

## TDN

El último movimiento ha sido la reciente adquisición de Transporte y Distribución Nacional (TDN), que estaba en manos de la familia Fernández Somoza, por parte de Kuehne+Nagel. La multinacional suiza refuerza su negocio en España, donde ya lidera el sector transitario con unas ventas próximas a los 558 millones de euros, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

La operación ha sido tachada de estratégica por Kuehne+Nagel, que fortalece así su red europea de grupaje. TDN, que gestionó más de un millón de envíos en 2024, dispone de 45 centros propios que suman conjuntamente más de 180.000 metros cuadrados, así como una flota integrada por más de 700 vehículos dentro de su red. La firma ofrece más de 200 rutas diarias por toda España y Portugal. Kuehne+Nagel considera que la operación le permitirá ofrecer plazos más competitivos y una mayor frecuencia de salidas hacia y desde España.

TDN inició su trayectoria en 1983 y fue adquirida en 2017 por Belén y Susana Fernández Paradela, hijas de Luis Fernández Somoza, empresario histórico del sector. El grupo español generó un negocio de 78,79 millones de euros en 2023, lo que supuso un crecimiento del 5 por ciento, según el Libro Blanco de Transporte XXI.

## UN SECTOR MÁS INTERNACIONALIZADO

El TOP 20 de empresas de carga fraccionada en España está, actualmente, liderado por dos grandes grupos multinacionales: XPO y Dachser.

| | 2023 | %23/22 | %23/19 | 2022 |
|---|---|---|---|---|
| XPO Transport Solutions Spain SL | 515,55 | +1% | +18% | 510,01 |
| Dachser Spain SA | 454,59 | +3% | +31% | 443,35 |
| Transportes Calsina y Carré SL | 212,13 | +25% | +103% | 169,06 |
| Redur SL | 172,05 | +7% | - | 160,28 |
| Lozano Transportes SA | 165,63 | +7% | +52% | 155,35 |
| DHL Freight Spain SL | 149,66 | +12% | +72% | 133,17 |
| Grupo Transaher SL | 114,42 | +11% | +34% | 103,11 |
| Sertrans Catalunya SA | 107,97 | -9% | +10% | 118,68 |
| Servicios Empresariales Ader SA | 89,89 | +5% | +51% | 85,81 |
| Operador de Transportes Transnoriega SL | 88,06 | +30% | +212% | 67,73 |
| Vigón Oeste SA | 86,63 | +3% | +16% | 84,25 |
| Hnos Sesé Asensio SL | 85,16 | +0% | +5% | 84,94 |
| TDN SA | 78,79 | +5% | +24% | 75,25 |
| Transaher Central de Liquidaciones SL | 61,85 | +3% | +26% | 60,20 |
| Transdina Cargo XXI SL | 54,70 | +3% | - | 53,04 |
| Cave Bilbaínos Logística España SL | 52,45 | +4% | +19% | 50,53 |
| Someva SL | 52,03 | +6% | +37% | 49,29 |
| Palletways Iberia SL | 47,66 | - | +29% | s.d. |
| Ontime Plataforma Sur SL | 42,69 | +28% | +57% | 33,35 |
| Duvenbeck Logistica SL | 41,61 | +34% | +185% | 31,15 |

Fuente: Libros Blancos de Transporte XXI

## Azkar

Se da la circunstancia de que Luis Fernández Somoza ya protagonizó una operación similar a finales de 2012, con la venta de la totalidad de Transportes Azkar al grupo alemán Dachser, que ya formaba parte de su accionariado desde 2008 con una participación del 10 por ciento.

Azkar, con orígenes en la década de los 60 del pasado siglo y que superaba los 300 millones de euros de facturación en el momento de la venta, desapareció definitivamente como marca en 2017, después de que culminara el proceso de integración iniciado en 2013. A partir de ese momento, la compañía opera en España con el nombre de Dachser Spain y es una de las firmas punteras del negocio de carga fraccionada de nuestro país, con 454,59 millones de euros de ingresos en 2023 (ver cuadro).

**100**

**MILLONES EN VENTAS ANUALES** ES EL ENTORNO EN EL QUE SE MOVÍAN OCHOA, BUYTRAGO Y SOUTO ANTES DEL CIERRE

Buytrago tenía su principal centro de operaciones en Getafe.

## Ochoa

Al margen de las ventas de compañías nacionales del sector a multinacionales, hay que sumar los cierres acaecidos en la última década de compañías familiares históricas. El primer bombazo negativo vino de la mano de Transportes Ochoa.

A principios de 2013, la firma no lograba superar el concurso de acreedores y casi nueve meses después de iniciar este proceso echaba el cierre con un pasivo de 75,5 millones de euros. La compañía, con unas pérdidas de 2 millones de euros mensuales, según recogía el informe concursal, acabó por tirar la toalla y, de común acuerdo con los administradores concursales, no presentó una propuesta de convenio, al descartarse cualquier viso de viabilidad para seguir compitiendo en el mercado.

Transportes Ochoa había alcanzado unas ventas de 91,64 millones de euros en 2010, después de una caída del 21,3 por ciento en el período 2006-2010. En el momento

Imagen de las antiguas instalaciones de Transportes Souto en Cataluña.

del cierre, la compañía formaba parte del podio del negocio de la paquetería industrial en España, tan solo por detrás de Azkar y de DHL. En los años previos a su clausura, Transportes Ochoa había realizado un esfuerzo inversor de 120 millones de euros en infraestructuras y nuevas instalaciones, con el objetivo de consolidar y desarrollar su red de transporte y logística.

### Buytrago

Apenas un año después de la desaparición de Transportes Ochoa, otra de las firmas con más tradición en el sector, Transportes Buytrago, enfilaba el mismo destino. La sociedad matriz del grupo, Transportes Buytrago Andalucía, junto a cuatro de sus filiales, presentaron preconcurso de acreedores en el mes de marzo de 2014, "con la finalidad de poder renegociar los créditos con los acreedores en el plazo previsto en la Ley Concursal y preservar los derechos de los trabajadores", según anunciaban en un comunicado.

Escasas fechas después, Transportes Buytrago cesaba su actividad y ponía sobre la mesa un expediente de regulación de empleo (ERE) de extinción para la totalidad de su plantilla, integrada por 800 trabajadores. El principal desencadenante del cese de actividad se vinculó al fracaso de las negociaciones que mantenía el equipo directivo de Buytrago con un grupo logístico internacional para la compra de la empresa. Este grupo era GLS, según acreditaba una sentencia posterior de la propia Audiencia Nacional. Otra alternativa hubiera pasado por la firma de un acuerdo de colaboración para el trasvase de tráficos internacionales y domésticos similar al que Buytrago había desarrollado con Geodis en sus dos últimos ejercicios en activo y que el grupo francés optó por no renovar.

El citado acuerdo establecía que la paquetera española se encargaba de la distribución de la carga de la gala en España, mientras que Geodis hacía lo propio con los envíos de Buytrago con destino a la UE. Esta alianza dio vida en su momento a la española, acuciada desde el inicio de la crisis por el fuerte descenso de actividad en el mercado interior. El grupo Buytrago alcanzó unas ventas de 94,99 millones de euros al cierre de 2012.

### Souto

La última desaparición de una empresa histórica de la paquetería industrial en nuestro país la protagonizó Transportes Martínez Souto, que repitió cuatro años después, paso por paso, el episodio vivido con el cierre de Buytrago. La compañía familiar también cesó abruptamente sus operaciones por motivos económicos, después de que fracasasen las negociaciones para el aterrizaje de un fondo inversor. Souto presentó concurso de acreedores ante los Juzgados de lo Mercantil, así como un ERE de extinción para la totalidad de su plantilla, compuesta por cerca de 700 trabajadores.

La compañía acumulaba en el momento del cierre una elevada deuda con entidades financieras, derivada en gran parte de su plan quinquenal de renovación de red que concluyó en 2017 y que tuvo que ser refinanciado. La medida se complementó con la elaboración de un plan de negocio por parte de una importante consultora internacional, si bien la situación se complicó de tal manera en los meses siguientes que acabó culminando en el cese de operaciones y el cierre de la empresa.

Al cierre de la compañía, Transportes Martínez Souto contaba con 43 delegaciones propias, que sumaban conjuntamente más de 120.000 metros cuadrados. De ese total, 41 delegaciones estaban ubicadas en España y dos más en Portugal. La empresa fue constituida en 1985 y estaba presidida por Jesús Martínez Souto.

La sociedad alcanzó una cifra de negocio de 81,08 millones de euros en 2016. Respecto a 2008, cuando se inició la crisis económica que tanto afectó al segmento de la paquetería industrial, la caída en la facturación se situó en el 10,6 por ciento.

### Duco

Aunque de menos relevancia y tradición que las anteriores, otra compañía que se vio también obligada a cesar actividad a finales de 2012 fue Transportes Duco. La firma, con sede en Santiago de Compostela, estaba especializada en paquetería y paletería industrial y alcanzó unas ventas de 26,5 millones de euros en 2010. La falta de financiación es la causa principal que desencadenó el cierre de esta compañía, según trascendió en su día.

Ochoa había realizado un esfuerzo inversor de 120 millones de euros en nuevas instalaciones.

### CRONOLOGÍA

**2012. Dachser compra Transportes Azkar,** el principal operador en el mercado de la carga fraccionada en España en aquellos momentos.

**2013. Transporte Ochoa no logra superar el concurso de acreedores** presentado unos meses antes y acaba por echar el cierre. Ochoa era el tercer operador de paquetería industrial en España en esas fechas.

**2014. Transportes Buytrago echa el cierre** tras el fracaso de las negociaciones que mantenía la compañía para su venta a un grupo multinacional.

**2018. Transportes Martínez Souto** repite, paso por paso, el proceso de cierre cuatro años antes de Buytrago, acuciada por su elevada deuda con entidades financieras.

**2025. El gigante suizo Kuehne+Nagel** cierra la **compra** a la familia Fernández Somoza de la totalidad del accionariado de **Transporte y Distribución Nacional (TDN)**.

## El mercado actual

Tras la desaparición de algunos de los principales actores del negocio de la carga fraccionada en el pasado, este mercado sigue, no obstante, contando con empresas de peso de capital cien por cien español, que compiten diariamente contra las multinacionales. Entre esas empresas encontramos a Calsina y Carré, Redur, Transaher y Sertrans, entre otras. Todas ellas, con una oferta de servicio mucho más diversificada de lo que ocurría con las redes especializadas en paquetería industrial que han ido desapareciendo, que tenían en esta falta de diversificación su talón de Aquiles. De todos modos, la cifra de ventas en el momento del cierre de Ochoa, Buytrago y Souto, todas ellas entre los 80 y los 100 millones de euros anuales, les seguiría situando cómodamente en el TOP 10 de la especialidad en España. XPO y Dachser Spain son los principales dominadores de este mercado, en el que también participa DHL, que tomó el control de la histórica Transportes La Guipuzcoana en 2002, y al que se unirá con fuerza Kuehne+Nagel, tras la integración de TDN.

Vista de las instalaciones del grupo Toro y Betolaza en Bilbao.

Marítimo

# Toro y Betolaza aumenta sus servicios logísticos

**El operador constituye la sociedad Tybaris para aportar a sus clientes soluciones a medida de gestión aduanera que impulsen la expansión internacional**

**Iñaki Eguia** | Bilbao

El grupo Toro y Betolaza ha ampliado sus capacidades como operador logístico integral tras poner en marcha la sociedad Tybaris Comercio Exterior y Aduanas, con sede en sus instalaciones centrales en Bilbao.

Toro y Betolaza ya anunció, el pasado mes de marzo, que "centraba su foco en la expansión de sus servicios logísticos, donde realiza una oferta consolidada en almacenamiento, gestión de inventarios, cadena de suministro inversa y soluciones para *ecommerce*", según subrayó a Transporte XXI Gorka Zabala, managing director del operador portuario.

Con esta misma apuesta por el crecimiento e integración de los servicios logísticos, el grupo ha creado la empresa Tybaris, "que inicia su andadura con la vocación de convertirse en un aliado estratégico de importadores, exportadores y operadores para la gestión integral de sus actividades de comercio exterior y aduanera", según informó el grupo a través de un comunicado.

Entre las principales áreas de la nueva sociedad están sus actividades de despacho aduanero; servicios logísticos multimodales; consultoría y asesoramiento estratégico; soluciones 4PL; fiscalidad aplicada al comercio internacional; o formación técnica especializada.

La propuesta de valor de la nueva sociedad "se centra en la optimización de procesos, el cumplimiento normativo y la adaptación a los retos de los mercados globales, garantizando una gestión segura y personalizada", según recoge la misma nota.

La nueva apuesta empresarial de Tybaris tiene a Sira Aranguren Lozano como su CEO. Licenciada en Filosofía y Ciencias de la Educación por la Universidad de Deusto, posee además los títulos de agente de aduanas, y de operador de transporte nacional e internacional de mercancías, entre otras acreditaciones.

En su trayectoria laboral, Sira Aranguren ha sido directora general de Sergusa, del grupo Bergé. Además ha compaginado su labor directiva con la de profesora y formadora en la Universidad de Cantabria, la Universidad Complutense de Madrid, Icade-IME, Incotrans, Cámaras de Comercio y el Colegio Vasco de Economistas.

**Sira Aranguren**
CEO de Tybaris

> Tybaris se posiciona como un aliado para impulsar la exportación

Tybaris cuenta con el respaldo de Toro y Betolaza, operador que cerró 2024 con un crecimiento del tráfico del 33,4 por ciento, hasta alcanzar los 2 millones de toneladas manejadas en el puerto de Bilbao. Este avance estuvo impulsado, en gran parte, por el fuerte desempeño de los graneles industriales, que aumentaron un 41,7 por ciento, y de la mercancía general, que progresó un 29,6 por ciento.

Entre sus tráficos estratégicos, destacan la carga de proyectos, la siderurgia y las energías renovables, con una gran proyección de crecimiento gracias al acuerdo a largo plazo alcanzado con el fabricante Haizea Bilbao. Otro eje clave de expansión es la carga rodada con el norte de Europa, que la compañía gestiona de la mano de Finnlines, naviera del grupo Grimaldi a la que representa en exclusiva en el puerto de Bilbao.

La previsión para este año de Toro y Betolaza, que dispone de más de 300.000 metros cuadrados en el puerto de Bilbao, es continuar esta tendencia ascendente de los tráficos, apoyada en una estrategia que combina inversiones en infraestructuras, diversificación de servicios, con la logística en primer plano, y la innovación.

Para ello, el operador, que también está presente en los puertos de Avilés, Gijón y Pasaia, gestiona un desembolso superior a los 12 millones de euros destinados a la mejora de instalaciones, equipamiento, tecnología y digitalización.

El desarrollo de Tybaris se produce en un contexto de creciente actividad de Toro y Betolaza que también se extiende a sus plataformas logísticas en Madrid.

La *consellera* de Hacienda y Economía (segunda por la izquierda) cortando la cinta con el resto de autoridades y responsables de DHL Express.

Aéreo

# El Prat, más *hub* con DHL

**La integradora potenciará Barcelona como puente para la carga exprés entre Asia, Europa y América al ganar capacidad con la nueva terminal, que multiplica por siete el volumen de procesamiento de paquetes**

**Eva Mármol** | Barcelona

DHL Express potenciará el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat como *hub* para flujos procedentes de Europa y de Asia con destino al continente americano al ganar capacidad con la nueva terminal que ha inaugurado en la instalación aeroportuaria.

La integradora, segunda en actividad carguera de El Prat, consolida mercancías en Barcelona procedentes del propio mercado catalán, español y del resto de Europa, así como flujos con origen en Asia, a través de su propia red y de otras aerolíneas, con destino a América. Actualmente, utiliza diariamente seis conexiones de pasajeros de terceros con Estados Unidos y Sudamérica.

Con la nueva terminal, que multiplica por siete el volumen de procesamiento de paquetes de su anterior ubicación en El Prat, "incrementaremos las mercancías que nos llegan con salida al continente americano y que no podíamos por falta de capacidad", señala Tomás Holgado, director general de Aviación de DHL Express España, a Transporte XXI.

No solo aumentará volúmenes, "también podremos llegar a más destinos en el continente americano", añade Miguel del Río, director de Operaciones de Aviación de DHL Express España. Es más, la compañía ampliará su actividad desde El Prat, donde opera desde 1995, a tráficos procedentes de Asia con destino al mercado europeo, lo que no hacía hasta la fecha por falta de capacidad.

En cuanto a conexiones propias, DHL opera actualmente 10 vuelos diarios desde El Prat con Leipzg (Alemania), su *hub* en Europa, y otros destinos europeos. Prevé incrementar la operativa incorporando dos nuevos vuelos a su red. Y uno de ellos podría ser con el norte de África: DHL está trabajando para recuperar la conexión directa entre El Prat y Argelia que tuvo que desviar hacia Francia a raíz de la ruptura de las relaciones del país magrebí con España.

**80**
**MILLONES**
HA INVERTIDO LA COMPAÑÍA EN LA INSTALACIÓN

DHL Express ha invertido 80 millones de euros en las nuevas instalaciones. La terminal tiene capacidad para procesar más de 20.000 paquetes por hora. El *hub,* en primera línea de la terminal de carga con acceso a las pistas, dispone de 22 posiciones de carga y nueve de descarga de contenedores aéreos, así como de 24 muelles para camiones y cuatro *fingers* desde los que operan 120 furgonetas.

La nueva nave, que ocupa una parcela de 29.000 metros cuadrados, "responde a la evolución del mercado con una visión a largo plazo, estando diseñada para absorber el crecimiento previsto en los próximos 20 años, adaptándose a los cambios en los flujos de mercancías sin interrumpir las operaciones", señaló Mike Parra, director general de DHL Express Europa, en la inauguración. La integradora estrena la instalación ocupando aproximadamente la mitad de su capacidad.

DHL tiene unos 20.000 clientes en España, de los que 4.000 operan desde Cataluña, la mayoría pymes "a las que acompañamos en su expansión internacional", añadió Miguel Borrás, director general de DHL Express España. Nuestro país "juega un rol estratégico en la red global de DHL Express gracias a su infraestructura logística avanzada y a su ubicación geográfica, inigualable como puente entre Europa, África y, muy especialmente, América Latina", aseguró Jesús Sánchez, vicepresidente senior de *Hubs* de DHL Express Europa.

DHL Express España tiene tres *hubs* en los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Vitoria con conexión con la red internacional de la compañía, además de seis *gateways* o conexiones nacionales en Alicante, Palma de Mallorca, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia y Canarias. Opera en el mercado español con 16 aviones propios que realizan más de 40 vuelos diarios y mueve mercancías en 26 rutas de terceros operadores. Movió 159.237 toneladas en la red de Aena en 2024.

# Se las prometían mejor en el sector

Ha sido un buen inicio del año, aunque el segundo semestre ha traído ralentización, no saliendo el camión inmune a la inestabilidad global

**Eva Mármol** | Barcelona

Las empresas de transporte terrestre de contenedores que operan habitualmente en el puerto de Barcelona se las prometían mejores a principios de año después de puntas de actividad de no dar abasto en 2024. Y de hecho, la primera parte del año ha sido buena creciendo por encima de los volúmenes del ejercicio anterior, según señalan la mayoría de los profesionales consultados por este periódico.

Sin embargo el segundo semestre ha traído una ralentización de la actividad, lejos del *boom* del verano de 2024. Hay coincidencia: el camión que opera en los muelles no ha salido inmune de la inestabilidad del comercio internacional provocada por los aranceles de Trump y la situación geopolítica mundial.

"Nuestras empresas en general han tenido más actividad que el año pasado, pero hay cierta ralentización a partir de junio", señala Óscar González, presidente de ATEC, la principal patronal del transporte con 60 empresas asociadas que suman alrededor de la mitad de la flota que opera habitualmente en el puerto de Barcelona. "Los aranceles y las guerras no han favorecido el comercio internacional, notándolo nuestras empresas". En cuanto a las previsiones al cierre de este ejercicio, "el año pasado fue más fuerte de lo normal, mientras que este año será un poco más flojo", añade el presidente de la patronal.

> El sector viene de un ejercicio que fue excepcional

"Estamos viviendo días de mucho, víspera de nada", resume Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci, que agrupa a pymes y autónomos. A su juicio, "vamos haciendo, pero por debajo de la actividad del año pasado".

Las empresas contratan a más o menos autónomos en función de su actividad. Y por lo tanto, este colectivo es un buen termómetro para pulsar la situación: "Preveíamos un año mejor que el pasado y no está siendo mal año respecto a otros ejercicios, pero por debajo de las expectativas que teníamos", señala Jorge Fernández, presidente de Sintraport, la principal asociación de autónomos que opera en la dársena.

"Estamos registrando una actividad similar a la del año pasado, aunque no hemos tenido en agosto la avalancha que registramos en 2024", señala uno de los empresarios consultados. "Estamos igual más o menos", confirman desde otra empresa.

Lógicamente, la situación no es homogénea entre las empresas que operan habitualmente en la dársena: "Registramos alrededor de un 10 por ciento más de actividad, un crecimiento con el que esperamos cerrar 2025", asegura una compañía. Coincide en una evolución similar otro de los encuestados. "Veníamos de trabajar al 120 por ciento y ahora estamos al 100 por 100 por la afectación de los aranceles de Trump", añade un tercer operador.

> La mayor actividad se refleja en la facturación y en la rentabilidad

Una mayor actividad se refleja "en más rentabilidad y más facturación", asegura esta fuente. Quedan lejos los años de lo que tanto se ha llegado a quejar el colectivo, es decir, de los precios por los suelos. A raíz de los acuerdos que pusieron fin a las protestas del sector a finales de 2022, "los clientes se han dado cuenta de la importancia del transporte y que hay que pagar bien a los profesionales", señala el presidente de ATEC.

Además, "la empresa de transporte es más rentable por la falta de conductores al no haber una sobreoferta y estar más equilibrada la oferta y la demanda". Eso sí, "seguimos teniendo el problema de que las tarifas no suben tan rápido como los costes". Además, "sigue habiendo clientes que intentan apretar al bajar el volumen de faena", añade Óscar González. Lo confirma uno de los empresarios consultados: "Los precios se mantienen, aunque hay transitarias que han empezado a presionar a la baja".

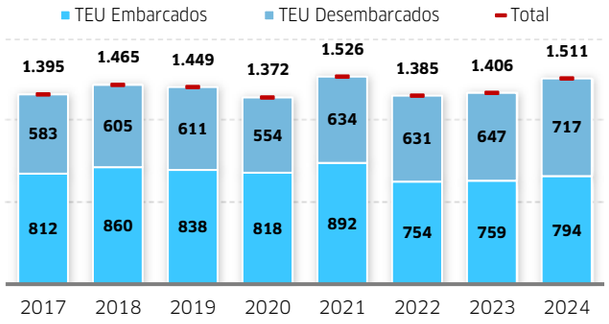
Para Ametraci, "sigue habiendo mucha competencia desleal. No se compite en calidad de servicio, se compite en quitar un cliente bajando precios", afirma el presidente de esta asociación.

Los autónomos han notado la mejora en esta importante cuestión: "Podemos subir precios gracias a las cláusulas de los acuerdos (de finales de 2022)", señala el presidente de Sintraport. Hay coincidencia absoluta en que los impagos han desaparecido del lado

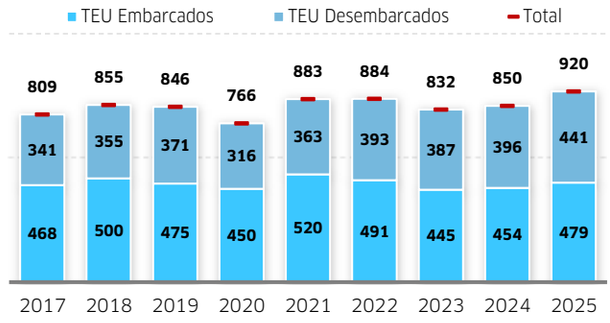
## TIRÓN DE LAS IMPORTACIONES

Los contenedores llenos (sin incluir el transbordo) han crecido el 8,2%, hasta julio. Las importaciones han aumentado casi el doble (+11,3%) que las exportaciones (+5,5%).

**AÑO COMPLETO**




**ENERO-JULIO**




En miles de TEU. Tráfico de contenedores llenos, no incluido el transbordo.
Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

La mayoría de los consultados no han tenido más carga de trabajo por las incidencias en la red ferroviaria.

tierra de los muelles y que se ha acortado el plazo del periodo de cobro.

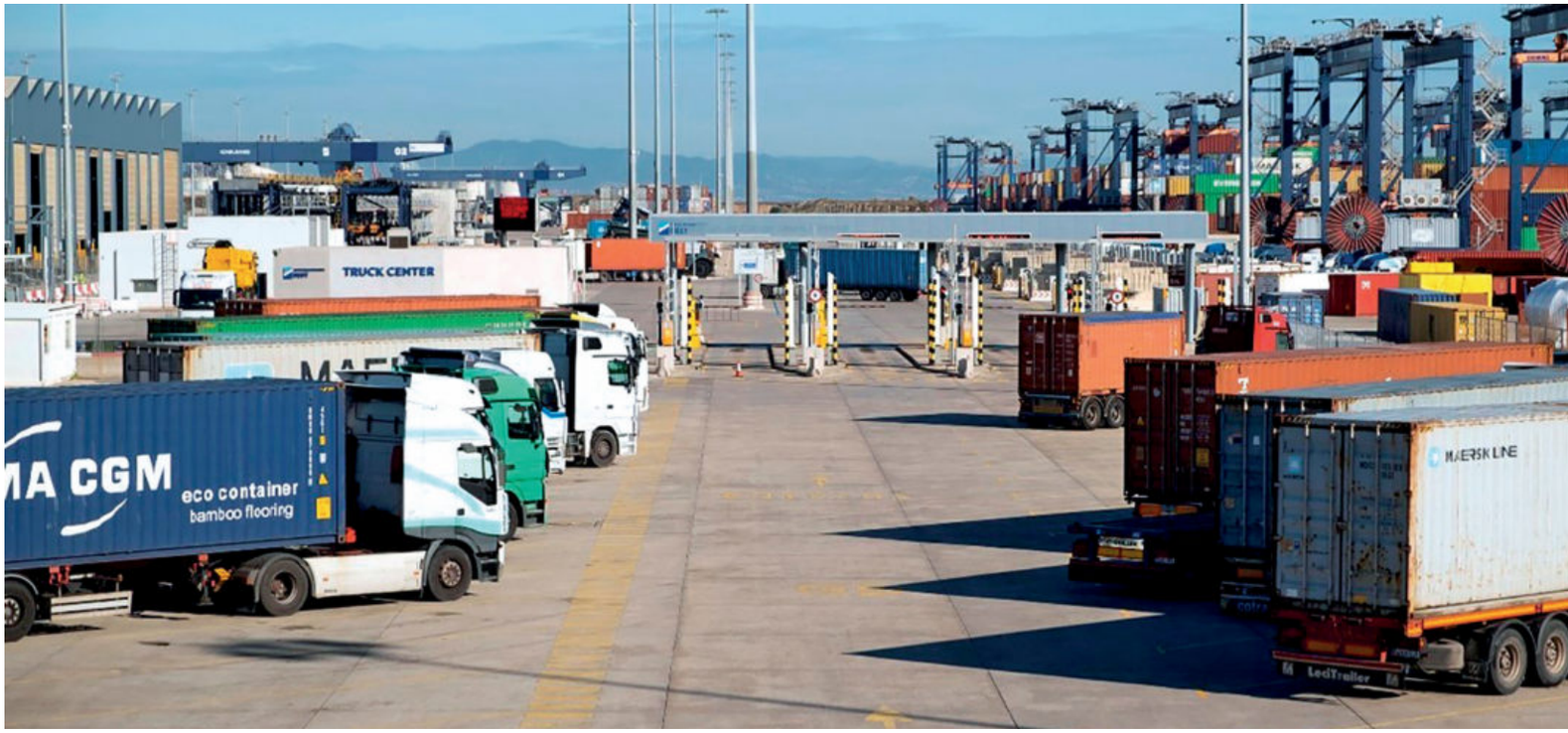
La mayoría de los consultados han optado por los vehículos Euro VI a la hora de renovar flota más que por los duales alimentados por GNL y diésel: "Nuestros socios apuestan sobre todo por vehículos tradicionales, ya que todavía no hay la tecnología que pueda cubrir nuestras necesidades", señala el presidente de ATEC. Lo confirma una de las empresas consultadas, "hemos culminado la renovación de nuestra flota sustituyendo las unidades que nos quedaban Euro IV y Euro V por la Euro VI". "No nos hemos planteado utilizar ni el eléctrico ni el GNL porque no son válidos para nuestro oficio", añade otro operador. Y los empresarios que los utilizan están desengañados: "Una cuarta parte de nuestra flota son vehículos duales, pero los clientes ni lo aprecian ni lo pagan", asegura una de la fuentes.

El transportista autónomo se mueve en el mercado de segunda mano para renovar flota ya que "tenemos camiones que hacen pocos kilómetros al año y no resulta rentable un vehículo nuevo", señala el presidente de Sintraport. Ante la regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), los socios de esta asociación "están renovando flota con etiqueta ambiental verde, logrando que más del 70 por ciento de nuestros vehículos ya la tengan". Es más, "casi solo quedan con etiqueta ambiental amarilla los vehículos de socios que se van a jubilar pronto y no les sale a cuenta".

En cuanto a la relación con los clientes, nada nuevo bajo el sol: "Las navieras quieren comerse todo el pastel y es casi imposible que cedan a nuestros clientes (transitarios) la operativa de importación", aseguran desde una compañía. "Las transitarias pagan mejor precio que las navieras". Aunque, estas últimas "aseguran más volúmenes con los *tenders* y permiten utilizar al transportista el mismo contenedor de la importación para la exportación". En cambio, "no podemos reutilizar el contenedor trabajando para las transitarias", añade la fuente.

> La apuesta es el Euro VI más que vehículos duales

La mayoría de las empresas encuestadas no se han beneficiado de las incidencias en la red ferroviaria por las obras en el Corredor Mediterráneo. Algunos socios de ATEC "sí han hecho más transporte por carretera", señala Óscar González, en referencia a trayectos de media y larga distancia al centro y norte peninsular donde hay servicios ferroviarios desde el puerto.



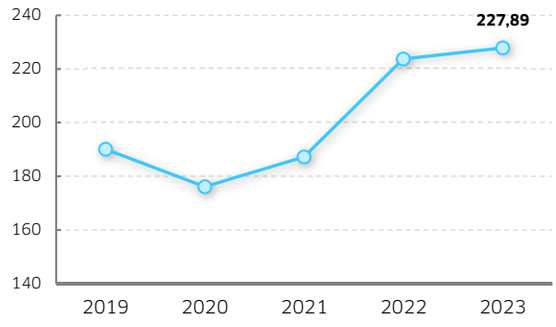

El transporte de contenedores del puerto de Barcelona creció frente al retroceso del conjunto de este subsector.

# Quitando el pie del acelerador

## El sector avanza un 2% después de venir de un crecimiento de doble dígito

### CASI UN 30% MÁS EN CUATRO AÑOS

El sector acumula un crecimiento del 29,4% en cuatro años, dos de ellos en pandemia. Y ello debido, sobre todo,z a la buena cosecha de 2022.




En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

**Eva Mármol** | Barcelona

El transporte terrestre de contenedores que opera habitualmente en el puerto de Barcelona quitó el pie del acelerador en el año 2023, de acuerdo con el análisis realizado por Transporte XXI.

El sector quedó lejos del incremento de doble dígito que registró en el ejercicio precedente. El conjunto de las 56 empresas analizadas tuvieron unas ventas de 228 millones de euros en 2023. Este volumen de negocio supone un crecimiento del 2 por ciento en relación a 2022. Ello contrasta con la evolución del ejercicio precedente, que el sector saldó con un avance cercano al 20 por ciento (19,5 por ciento). Eso sí, el incremento fue de dos dígitos (+19,9 por ciento) en comparación con los 190 millones de euros facturados en 2019.

La evolución en el lado tierra estuvo en línea con la que tuvo el lado mar. El tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) en la dársena catalana creció el 1,5 por ciento en 2023, hasta los 1,40 millones de TEU, quedando por debajo (-2,9 por ciento) de la actividad prepandemia, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria.

El crecimiento del sector estuvo por encima del registrado en el conjunto del transporte por carretera que opera en España, cuyas ventas apenas aumentaron el 1 por ciento (+24,5 por ciento respecto a 2019), hasta sumar 28.865 millones de euros, de acuerdo con el Libro Blanco del sector que elabora Transporte XXI.

Además, su evolución contrasta con la media del conjunto del transporte de contenedores que trabaja en el sistema portuario español. Este subsector, con 212 empresas, sumó un volumen de negocio de 947 millones y un retroceso del 6,6 por ciento en el ejercicio analizado.

Las empresas que operan en el puerto de Barcelona suponen el 26,4 por ciento de este subsector y aportan el 24,1 por ciento a las ventas totales.

De las 56 empresas incluidas en el informe, 15 compañías registraron resultado negativo, es decir, el 26,7 por ciento del global, cuota que quedó casi a la mitad, en el 14,3 por ciento, en el informe publicado el año pasado.

Un total de 1.141 puestos de trabajo generaron las 56 empresas incluidas en el análisis, lo que da una media de 20,3 trabajadores por compañía. Este recuento no incluye a los autónomos que contratan las empresas.

El volumen de negocio medio por operador ronda, aproximadamente, los cuatro millones de euros, un registro similar al registrado en el año anterior.

### EL PODIO

**Transportes Portuarios** lidera la clasificación con un volumen de negocio de **62,38 millones de euros** en 2023. Esta cifra, supone el **27,4 por ciento** del negocio globa, que roza los 228 millones de euros.

A considerable distancia, se sitúa, en segundo lugar, **Butransa,** con una facturación de **29,44 millones ,** seguida por **Luchana Logística,** que tuvo unas ventas de **12,49 millones.**

## RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE BARCELONA

| RK | EMPRESA | AÑO CONSTITUCIÓN | VENTAS 2023 | %23/22 | %23/19 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | Resultado | Patrimonio | Empleo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Transportes Portuarios SA | 1963 | 62,38 | - | +30% | s.d. | s.d. | s.d. | 47,84 | 3,58 | 17,59 | 203 |
| 2 | Butransa SA | 1981 | 29,44 | -16% | +28% | 35,05 | 25,74 | 22,46 | 23,03 | 0,52 | 3,76 | 82 |
| 3 | Luchana Logística SA | 2007 | 12,49 | -9% | -4% | 13,70 | 10,96 | 10,53 | 13,05 | 0,10 | 1,77 | 108 |
| 4 | Newport Logistic and Trading 2018 SL | 2018 | 11,68 | +48% | +937% | 7,90 | 4,06 | 1,65 | 1,13 | 0,17 | 0,55 | 11 |
| 5 | Transalliance Ibérica SA | 1999 | 8,86 | +8% | -7% | 8,23 | 7,18 | 7,02 | 9,56 | 0,28 | 0,08 | 15 |
| 6 | Laren 2000 SL | 1999 | s.d. | - | - | 8,53 | 6,04 | 4,68 | 4,73 | 0,01 | 0,58 | 26 |
| 7 | Transportes Pejo SA | 1983 | 6,04 | -8% | +21% | 6,53 | 4,78 | 4,13 | 5,01 | 0,10 | 1,08 | 31 |
| 8 | Rem Transports SL | 1988 | s.d. | - | - | 5,75 | 4,87 | 4,80 | 5,21 | 0,31 | 0,27 | 37 |
| 9 | Mare Combinato SL | 2003 | s.d. | - | - | s.d. | 5,38 | 4,72 | 4,31 | 0,05 | 0,96 | 39 |
| 10 | Transegea Vallés SL | 2003 | 5,30 | +1% | +37% | 5,26 | 3,62 | 3,74 | 3,86 | 0,07 | 0,90 | 42 |
| 11 | J Mestre SA | 1966 | 4,68 | -20% | -6% | 5,86 | 4,22 | 4,67 | 4,99 | 0,28 | 6,10 | 39 |
| 12 | Transporte Multimodal Logística y Servicios SL | 2014 | 4,19 | -16% | +38% | 5,01 | 4,04 | 3,48 | 3,04 | 0,05 | 0,47 | 31 |
| 13 | Celmar Trans SL | 1994 | 4,00 | +0% | +31% | 4,00 | 3,37 | 2,99 | 3,07 | 0,12 | 1,83 | 13 |
| 14 | Osgón Servicios para el Transportista SL | 2006 | 3,86 | -14% | +24% | 4,47 | 3,69 | 2,82 | 3,12 | 0,23 | 0,63 | 22 |
| 15 | Multilink SA | 1989 | s.d. | - | - | s.d. | 3,75 | 4,17 | 4,17 | -0,11 | 0,31 | 10 |
| 16 | Transportes Ricardo Martínez SA | 1984 | 3,72 | -5% | +12% | 3,90 | 3,47 | 2,95 | 3,33 | 0,00 | 0,73 | 27 |
| 17 | Fransitrans SA | 1989 | s.d. | - | - | 3,21 | 2,55 | 2,39 | 2,99 | 0,04 | 0,33 | 40 |
| 18 | Automociones Portuarias SL | 1983 | 3,11 | -19% | +9% | 3,86 | 3,42 | 3,28 | 2,87 | -0,08 | 0,52 | 29 |
| 19 | Hermanos Vialcanet SL | 2003 | 2,86 | -6% | +276% | 3,06 | 2,03 | 1,40 | 0,76 | 0,01 | 0,26 | 2 |
| 20 | Transportes Cid Camarasa SL | 1995 | s.d. | - | - | 2,85 | 2,26 | 1,97 | 1,88 | 0,31 | 1,69 | 19 |
| 21 | Rubetrans Logistics SL | 2019 | 2,45 | +7% | - | 2,29 | 1,73 | 1,05 | 0 | 0,01 | 0,28 | 12 |
| 22 | Transbern SL | 1982 | 2,30 | -0% | +41% | 2,31 | 1,86 | 1,70 | 1,63 | 0,01 | 0,37 | 13 |
| 23 | Trafic Tainer SL | 1994 | 2,07 | +6% | +32% | 1,95 | 1,82 | 1,57 | 1,57 | 0,07 | 0,31 | 22 |
| 24 | Transcra SL | 1990 | 2,02 | -3% | +90% | 2,09 | 1,86 | 1,51 | 1,07 | 0,07 | 0,66 | 18 |
| 25 | Transmar Logística CTC SL | 2016 | 1,73 | -15% | +8% | 2,04 | 1,39 | 1,19 | 1,60 | 0,01 | 0,17 | 17 |
| 26 | Càrrega i Transport de Contenidors SL | 2013 | 1,69 | -25% | +3% | 2,26 | 1,57 | 1,40 | 1,64 | 0,01 | 0,04 | 8 |
| 27 | Traginers Grup Barceloní SL | 2000 | 1,52 | -10% | -21% | 1,68 | 1,61 | 1,41 | 1,92 | 0,10 | 0,34 | 13 |
| 28 | Cont Europ Logística SL | 2005 | 1,44 | -30% | -21% | 2,06 | 1,90 | 1,55 | 1,81 | -0,16 | 0,11 | 18 |
| 29 | Whiteportbcn SL | 2020 | 1,42 | +14% | - | 1,25 | 0,05 | 0 | 0 | 0,07 | 0,30 | 14 |
| 30 | Transportes Carlos Herrera Boada SL | 1994 | 1,39 | -23% | -23% | 1,80 | 1,81 | 2,00 | 1,81 | -0,15 | 0,36 | 11 |
| 31 | Transmeva 2022 SL | 2022 | 1,36 | +408% | - | 0,27 | 0 | 0 | 0 | 0,01 | 0,08 | 6 |
| 32 | Servi Port Transporte de Contenedores SL | 2005 | 1,27 | -41% | -30% | 2,15 | 2,06 | 1,65 | 1,82 | -0,01 | 0,02 | 13 |
| 33 | Transports i Logistica Berrio SL | 1990 | 1,16 | +39% | +42% | 0,84 | 0,66 | 0,78 | 0,82 | 0,05 | 0,18 | 12 |
| 34 | Contenedores del Puerto Germán Ocampos SL | 1999 | 1,16 | -19% | -9% | 1,43 | 1,17 | 1,03 | 1,27 | 0,02 | 0,45 | 10 |
| 35 | HG Trucks Barcelona SL | 2015 | 1,09 | -2% | +9% | 1,11 | 0,99 | 0,75 | 1,00 | 0,01 | 0,14 | 13 |
| 36 | LG C Badalona Transportes SL | 2010 | s.d. | - | - | 1,06 | 0,96 | 0,93 | 0,91 | 0,05 | 0,17 | 12 |
| 37 | Transportes Especiales Minguito SL | 2012 | 1,05 | -3% | -7% | 1,08 | 0,96 | 0,87 | 1,12 | -0,03 | 0,02 | 14 |
| 38 | Egardimo SL | 2001 | 1,01 | +3% | +1% | 0,97 | 0,79 | 0,97 | 1,00 | 0,00 | 0,44 | 11 |
| 39 | Servi Port Intermodal SL | 2008 | 0,92 | -21% | -26% | 1,16 | 0,86 | 0,75 | 1,24 | 0,01 | 0,53 | 10 |
| 40 | Santos y Santos Garraf SL | 2010 | 0,91 | +16% | -53% | 0,78 | 1,96 | 2,29 | 1,92 | 0,01 | 0,37 | 18 |
| 41 | Dojitrans SL | 1996 | 0,81 | -8% | -9% | 0,87 | 0,78 | 0,77 | 0,89 | -0,02 | 0,02 | 6 |
| 42 | Inland Transport Logistics Services SL | 2017 | s.d. | - | - | 0,76 | 0,59 | 0,68 | 0,84 | 0,00 | 0,09 | - |
| 43 | Península Balear Cargo SL | 1998 | 0,71 | -11% | -66% | 0,80 | 0,72 | 1,52 | 2,11 | -0,01 | 0,45 | 8 |
| 44 | Bada Transportes y Servicios de Logística Agrupados SL | 2009 | s.d. | - | - | s.d. | 0,63 | 0,47 | 0,50 | -0,05 | 0,05 | 7 |
| 45 | Rodríguez Sagrera Transportes SL | 1998 | s.d. | - | - | 0,59 | 0,46 | 0,47 | 0,66 | 0,01 | 0,03 | - |
| 46 | Transportes Félix Hermanos SL | 1975 | 0,49 | -41% | -23% | 0,82 | 0,63 | 0,49 | 0,63 | -0,04 | 0,07 | 7 |
| 47 | Trans Frigo Sant Andreu SL | 1996 | 0,48 | +1% | -15% | 0,47 | 0,45 | 0,48 | 0,56 | 0,00 | 0,09 | 2 |
| 48 | Trans Rull SL | 1989 | 0,45 | +6% | +52% | 0,42 | 0,30 | 0,16 | 0,29 | 0,04 | 0,08 | 5 |
| 49 | Hisgutrans SL | 2000 | 0,41 | +7% | +147% | 0,38 | 0,22 | 0,13 | 0,17 | 0,02 | 0,09 | 4 |
| 50 | Sealandsky SL | 2013 | s.d. | - | - | s.d. | 0,40 | 0,41 | 0,45 | 0,00 | 0,08 | 3 |
| 51 | Movitainer SL | 2000 | 0,36 | -38% | -25% | 0,58 | 0,45 | 0,76 | 0,48 | -0,02 | 0,06 | 1 |
| 52 | Transportes Juan Rivero SL | 1997 | 0,25 | -20% | -13% | 0,32 | 0,27 | 0,22 | 0,29 | -0,03 | -0,02 | 3 |
| 53 | Anfetrans SL | 1991 | s.d. | - | - | 0,14 | 0,12 | 0,13 | 0,15 | -0,01 | 0,08 | 1 |
| | Otras empresas con datos (3) | | 0,29 | -21% | -8% | 0,37 | 0,32 | 0,25 | 0,32 | 0,01 | 0,18 | 3 |
| | Empresas extinguidas o inactivas en 2023 (8) | | - | -100% | -100% | 1,40 | 1,53 | 4,03 | 9,60 | - | - | - |
| | **TOTAL EMPRESAS DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA** | | **227,89** | **+2%** | **+20%** | **223,71** | **187,15** | **176,11** | **190,03** | **5,99** | **47,42** | **1.141** |

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI, a partir de los informes depositados por las empresas en los registros mercantiles.
Se incluyen en el informe aquellas empresas de las que sabemos que operan en el Puerto de Barcelona, que tienen sede social en la provincia de Barcelona y cuya actividad principal es el transporte por carretera.
Para los interanuales, los años sin datos disponibles ('s.d.') usamos el dato de ventas inmediatamente anterior de la empresa. Filtramos aquellas empresas que llevan más de dos años sin presentar cuentas.

# Ahora, ya sí

## El transporte espera la llegada de los pendientes nuevos accesos terrestres a la dársena ante la colapsada Ronda Litoral

**Eva Mármol** | Barcelona

El transporte por carretera que opera habitualmente en el puerto de Barcelona espera (y ha llegado a desesperar) como agua de mayo los pendientes accesos terrestres a la dársena catalana, en este caso viarios, ante la frecuentemente colapsada Ronda Litoral. Esta vez sí es verdad de la buena. Todas las administraciones afectadas firmaron, a finales del año pasado, el convenio que garantiza la financiación de la pendiente infraestructura.

Los accesos terrestres, viarios y ferroviarios, suponen una inversión de 730,16 millones de euros, de los que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible financia 263,82 millones, Adif aporta 266,34 millones y la Autoridad Portuaria de Barcelona corre a cargo de los restantes 200 millones. Las partidas están distribuidas en ocho anualidades, entre 2025 y 2032. El grueso de la inversión es en los años 2028 (121 millones de euros), 2029 (150 millones), 2030 (150 millones) y 2031 (140 millones), según recoge el convenio.

**98,5**
**MILLONES,** EL PRESUPUESTO ESTIMADO DE LOS ACCESOS VIARIOS

La pasada primavera, el Ministerio de Transportes constituyó la comisión de seguimiento del convenio de financiación que firmaron el propio Ministerio, el Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria. El objetivo de la comisión es "llevar a cabo el seguimiento, asesoramiento, coordinación y control para la consecución de los objetivos incluidos en el convenio de financiación de los nuevos accesos".

Una prueba más de que está vez sí es la buena es que está en fase de redacción el proyecto del tramo entre el enlace de Cornellà y el punto kilométrico 0,510 del eje principal de la futura autovía B-21 del nuevo acceso viario al puerto. Esta actuación, adjudicada por 2,3 millones de euros (IVA incluido), consiste en la ampliación de la calzada de la autovía A-2, dotándola al menos de un carril más en cada sentido, entre otras medidas.

> Se desviarán servicios afectados para acelerar obras

No obstante, del análisis del proyecto básico y de la realización de un nuevo estudio de tráfico "podrían derivarse necesidades adicionales, en particular para el diseño de la confluencia-bifurcación del nuevo acceso al puerto en conjunción con los enlaces de Cornellà y L'Hospitalet", señala el comunicado del Ministerio de Transportes. El nuevo acceso viario tiene un presupuesto global estimado de 98,5 millones de euros.

Paralelamente a esta actuación, se están redactando los proyectos de construcción de los accesos, tanto ferroviarios como viarios, que el Adif adjudicó, por 9,32 millones de euros, el año pasado. Al menos, la mitad del nuevo acceso viario discurrirá en viaducto. En cuanto al ferroviario, contará con dos túneles, de 3,2 kilómetros en total.

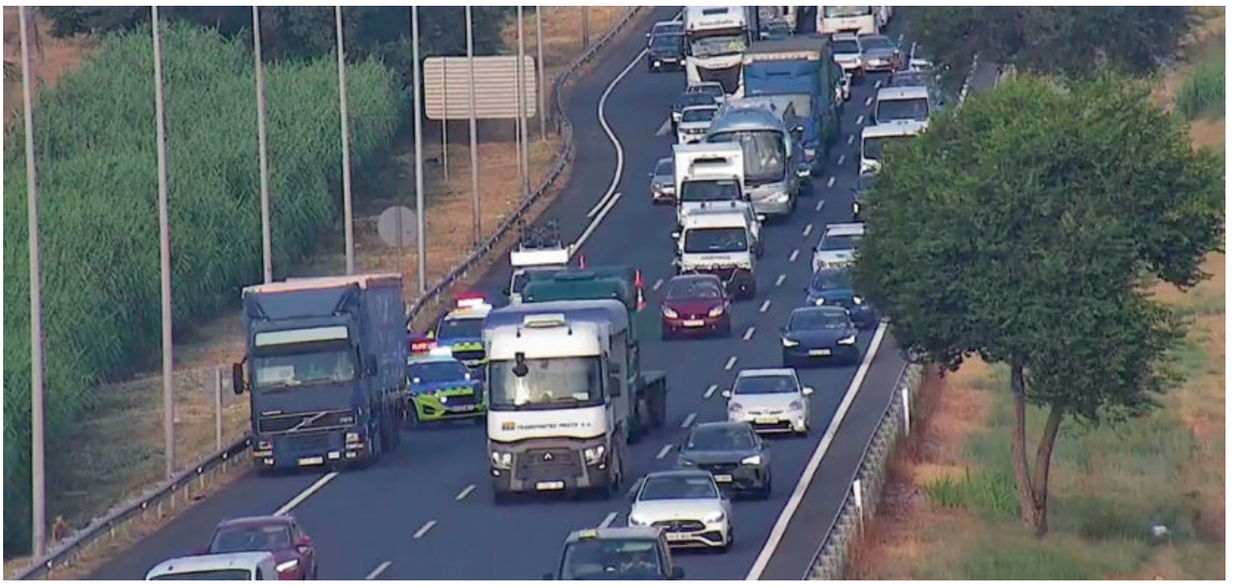
Para llevar a cabo las obras, es necesario desviar los servicios afectados que están situados junto al cauce del río Llobregat, como la electricidad o el suministro de gas, una actuación que se lleva a cabo entre este año y el próximo, según anunciaron la Autoridad Portuaria y la Generalitat a principios de año.

Son unas intervenciones que "suelen ser la clave para acelerar o atrasar una obra. De este modo, cuando adjudicamos la obra principal, ya podamos empezar con la cimentación porque los servicios estarán desviados", aseguró José Alberto Carbonell, presidente de la Autoridad Portuaria.

### DOS PROYECTOS EN REDACCIÓN

Está en redacción (zona de actuación) la ampliación de un tramo que conectará con el nuevo acceso viario y los proyectos de construcción (Adif) de los accesos viarios y ferroviarios.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



Ronda Litoral de acceso al puerto.

# La falta de conductores, en el podio de los males

El déficit de aparcamientos en el interior del puerto o en zonas próximas trae también de cabeza al sector, que ha desesperado menos en los accesos a las terminales

**Eva Mármol** | Barcelona

La falta de conductores sigue ocupando el podio, y con diferencia, de las preocupaciones del sector. Todos los consultados por Transporte XXI, asociaciones y empresarios, señalan el déficit de profesionales como uno de los principales retos, sino el que más, al que se enfrentan.

Hace unos años, "ampliar la flota dependía del poder adquisitivo. Ahora, primero buscas el chófer y después compras el vehículo", señala Óscar González, presidente de la patronal ATEC. "El pasado mes de agosto ha habido entre un 10 y un 15 por ciento de la flota de nuestros socios parada porque no han encontrado sustitutos por las vacaciones de sus chóferes". Hay empresas que han llegado a tener "el 25 por ciento de la flota parada", añade Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci.

Han dejado de existir chóferes sustitutos por un periodo corto de tiempo, sean unas vacaciones o una baja: "Nosotros tenemos tres camiones parados de una flota de 14 porque nuestros chóferes están de baja y no encontramos relevo", asegura un empresario.

El problema es doble, hay déficit de profesionales del volante y de profesionales con experiencia. "Para nosotros, es más la falta de conductores que sepan que la falta de conductores", señala una de las empresas consultadas. "Contratamos a profesionales de fuera del puerto que no saben como funciona y les cuesta adaptarse", añade el presidente de ATEC.

Hay también coincidencia en que no es suficientemente ágil la contratación de conductores de terceros países. Y ante la falta de experiencia, las asociaciones que representan al sector "estamos pidiendo a la Autoridad Portuaria que organice cursos de formación y prevención a los conductores para evitar accidentes en la terminales", señala Óscar González. La iniciativa "ha sido acogida favorablemente, pero falta por concretarse".

El sector pide aparcamientos en las proximidades al puerto.

En la contratación de conductores extranjeros, las empresas de transporte que operan en el puerto de Barcelona se enfrentan a otro problema que no tienen los colegas de otras provincias, la carestía de los pisos (de alquiler o compra) en la capital catalana y el área metropolitana. "Los precios están tan inflados que ni ofreciéndoles mil euros más se quedan y prefieren ir a trabajar a otros sitios de Cataluña o de España", asegura otro de los consultados.

En el caso de los autónomos, ven las orejas al lobo: "Nosotros encontramos recambio a los socios que se jubilan. El problema es que los que entran suelen ser mayores. Y llegará un momento en que no habrá relevo, con lo que el problema lo tendremos dentro de 5 o 10 años", señala Jorge Fernández, presidente de Sintraport.

La falta de aparcamientos dentro del recinto portuario o en las proximidades es otro problema que trae de cabeza al sector: "Faltan zonas para aparcar y servicios para los transportistas", señala el presidente de Ametraci. "Nos piden que compremos camiones más eficientes y, después, tenemos que hacer 50 o más kilómetros sin sentido para dejar el vehículo porque no tenemos donde aparcar en la zona del puerto cuando son camiones que operan exclusivamente allí", añade el presidente de ATEC.

## Más fluidez en las puertas

Los transportistas siguen esperando para acceder a las terminales, pero no desesperan a diferencia del año pasado. Sin duda, ha influido la caída del transbordo al reubicarse los tráficos tras el *boom* de este tipo de flujos por el desvío de los buques por el cabo de Buena Esperanza ante el conflicto del mar Rojo. También ha ayudado la nueva ordenanza de preferencia de atraque para los buques con más carga local, pero no ha sido el único factor.

"No ha sido un año como el pasado caracterizado por las colas", señala el presidente de ATEC. "Las nuevas alianzas (navieras) han comportado cambios en las terminales, lo que ha ayudado a reducir la congestión", añade el presidente de Ametraci.

"Sí ha bajado la congestión, aunque tenemos puntualmente problemas en BEST porque ha aumentado la capacidad" en el muelle con más bloques semiautomáticos, pero "sigue teniendo las mismas puertas de acceso", señala uno de los empresarios. Eso sí, "nos consta que tienen voluntad de solucionarlo y añadir más puertas", añade esta fuente.

HUPAC

Combi Connect, integrada por Hupac (80 por ciento) y TPNova (20 por ciento), prepara la terminal para comenzar a operar.

# La Llagosta, operativa en 2026

La terminal de carga intermodal, que suma una superficie de 12 hectáreas, ya cuenta con dos grúas pórtico instaladas y está finalizando la construcción de los apartaderos y los edificios de oficinas

**Eva Mármol** | Barcelona

La terminal intermodal de La Llagosta (Barcelona), uno de los siete nodos logísticos prioritarios de la península fijados por el Adif, estará completamente operativa a principios de 2026. Los trenes empezarán a circular en periodo de pruebas antes de finalizar el año por la instalación, que ha sido bautizada como Combi Connect por la UTE que se hizo con la terminal, liderada por el operador intermodal suizo Hupac (80 por ciento) y con la participacion del local TPNova (20 por ciento). Así lo anunciaron el pasado mes de junio sus promotores durante el acto de presentación del proyecto.

La terminal ya cuenta con dos grúas pórtico de cara a iniciar la operaciones, cuya instalación anunció públicamente, a principios de septiembre, Hupac. Además, Combi Connect está finalizando la construcción de los apartaderos y el edificio de oficinas. El objetivo es que la Llagosta "sea un *hub* de primer nivel", señaló Raúl Maestro, director general de Transportes Portuarios, empresa a la que pertenece TPNova. El nodo logístico multimodal, que tendrá ancho de vía ibérico e internacional, suma una superficie de 12 hectáreas.

**20**
**TRENES**
ES LA CAPACIDAD QUE TENDRÁ DE OPERAR AL DÍA

De acuerdo con el proyecto presentado en su día por el Adif, incluye una terminal de carga intermodal de 85.200 metros cuadrados, a la que está vinculada el uso de cuatro vías de 750 metros para la prestación de servicios de manipulación de UTI y una vía para la carga y descarga de automóviles, así como cinco vías de recepción y expedición también para trenes de 750 metros. La terminal "está pensada para ser autopista ferroviaria", aseguró Raúl Maestro, que hizo hincapié en que será "una terminal neutral".

Contará con un almacén de 2.000 metros cuadrados para la consolidación y desconsolidación y servicios como despacho aduanero o reparación y preparación de UTI, entre otros, además de un edificio de oficinas. La instalación tendrá capacidad para operar hasta 20 trenes diariamente y un total de 130.000 UTI anualmente. La terminal de La Llagosta será "un *hub* de unión del ancho ibérico e internacional" que servirá para el transbordo de mercancías "del camión al tren" y de "tren a tren", añadió Raúl Maestro.

El objetivo de la iniciativa es convertir La Llagosta en una plataforma multimodal para que sea la puerta de entrada de los tráficos europeos para su reexpedición, tanto en ancho ibérico para el interior peninsular como en internacional o estándar al ser una pieza del Corredor Mediterráneo.

La instalación forma parte del nodo intermodal Barcelona, junto con el complejo Can Tunis-ZAL Prat, estando incluida en la iniciativa del Ministerio de Transportes 'Mercancías 30'. La inversión global supera los 100 millones de euros. Esta actuación cuenta con financiación europea a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

### También para el corto radio

La terminal de La Llagosta no solo tendrá potencial para captar tráficos internacionales. Ubicada en el área metropolitana de Barcelona y con conexiones con las autopistas AP-7 y la AP-2, puede resultar igualmente atractiva para el camión de corto radio que opera en el puerto de Barcelona. El objetivo de la Autoridad Portuaria es que también ayude a descongestionar los accesos viarios a la dársena.

La oferta liderada por el operador intermodal suizo se impuso a la UTE formada por Renfe Mercancías (50 por ciento), Kombiverkehr (25 por ciento) y Duisburger Hafen (25 por ciento) y a la que presentó en solitario VIIA al concurso convocado por el Adif.

Somos parte del cambio.
Un hub SMART en continua evolución
Conectado
Eficiente
Sostenible
Transparente
Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat

Carretera

# Atfrie quiere reforzar la voz empresarial del frío en el Comité Nacional

**La patronal reclama sanciones a Transportes por el intercambio de palés y urge a los cargadores mejorar las condiciones de carga y descarga, porque "no todo se soluciona subiendo sueldos"**

**Antonio Martínez** | Valencia

La Asociación Española de Empresarios de Transporte bajo Temperatura Dirigida (Atfrie) ha anunciado la presentación de 23.000 tarjetas para la renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, un salto cualitativo respecto a las 8.000 que aportó en el anterior proceso. Así lo confirmó su presidente, José María Arnedo, durante la inauguración del VIII Congreso Nacional de Transporte Frigorífico, celebrado recientemente en El Puig (Valencia). El encuentro, que congregó a más de 500 profesionales del transporte y la logística del frío, se consolida como el gran foro bienal del sector. La cita coincide con el inicio de la campaña citrícola y hortofrutícola, y reunió a operadores, cargadores, fabricantes y representantes institucionales con el objetivo de debatir los retos de una actividad estratégica.

> Atfrie presenta 23.000 tarjetas al Comité Nacional

La jornada arrancó con la celebración de la 48 Asamblea General de Atfrie y Transfrigoroute España, donde Arnedo defendió la legitimidad de la asociación para ocupar un lugar destacado en el nuevo Comité Nacional: "Con 23.000 tarjetas tendremos un potencial suficiente para estar por derecho propio. Somos la asociación más representativa del transporte frigorífico", afirmó.

El presidente de Atfrie puso en valor la participación activa de la patronal en los órganos de diálogo social a través de figuras como Pedro Conejero, Carlos Donat y Juan José Arnedo. También destacó la colaboración con los sindicatos UGT y Comisiones Obreras para erradicar prácticas como la carga y descarga por parte de los conductores, y el uso del sistema de intercambio de palés, aún común en rutas internacionales, especialmente en países como Francia, Alemania o Reino Unido.

El congreso muestra la unidad del sector frigorífico.

Arnedo denunció que muchos cargadores siguen incumpliendo la ley española, que prohíbe estas prácticas, y subrayó que el maltrato laboral desincentiva la entrada de nuevos conductores en el sector. "Sin conductores no somos nada", advirtió, apuntando también a que el uso extendido de dobles conductores complica el mercado laboral. Sobre la digitalización del CMR electrónico, obligatorio desde enero de 2026 por mandato europeo, señaló la resistencia de los clientes a su implantación: "No sé qué más podemos hacer".

Carlos Donat, presidente de Transfrigoroute España, reafirmó el compromiso del sector con la descarbonización, aunque reconoció las dificultades técnicas que afronta la industria frigorífica para adaptarse a las exigentes normativas. Donat avanzó que la próxima asamblea de Transfrigoroute se celebrará los días 16 y 17 de octubre en Múnich.

En la apertura del congreso, Arnedo hizo un llamamiento a la unidad del sector con el lema del mismo: "Nada sin transporte. Sin transporte no hay nada". Arnedo reclamó mayor visibilidad para el transporte, recordando que, a pesar de su papel esencial, "nadie nos ve".

Por su parte, Carmelo González, presidente del Comité Nacional de Transporte y de la CETM, puso en contexto los avances normativos logrados en los últimos años, como la prohibición de la carga y descarga, la ley de morosidad, la indexación del combustible o las ayudas al sector. No obstante, advirtió que aún hay trabajo por hacer, especialmente en la armonización legislativa europea y en la adaptación de los

# Los ‘frigos’ necesitan 15.000 conductores para ser flexibles

Junta directiva de Atfrie con Carmelo González.

procesos de descarbonización, para los que pidió mayor flexibilidad.

González pidió flexibilidad normativa en el proceso de descarbonización y electrificación de flotas. Confirmó que el CMR electrónico no estará operativo en enero como se preveía y criticó la entrada de Plataforma en el Comité sin cumplir requisitos de representatividad. “No estamos en contra de la electrificación, pero las eléctricas tardan dos años en ponernos un punto de recarga, y no sabemos los costes reales del futuro”, subrayó. También alertó sobre la indefinición europea en materia de transporte intermodal y reclamó una mejor regulación fuera de España para garantizar una competencia más justa.

> El sector continúa alertando de del impacto de los palés

Por su parte, Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie, abordó con dureza el problema del intercambio de palés, destacando sus efectos negativos: sobrecarga física, falta de higiene y trazabilidad, impacto ambiental, inseguridad y barreras para las conductoras.

Cerró la sesión Miguel Pereira, asesor laboral de CETM, quien alertó sobre la difícil aplicación en el transporte de la futura normativa de registro de jornada y reducción de jornada laboral, por sus costes y complicaciones operativas.

El Huerto de Santa María, en El Puig, fue escenario del congreso y punto de encon el reparto del último monográfico de Transporte XXI dedicado al sector.

En los pasillos y mesas redondas, los empresarios trataron, en la mayoría de las conversaciones, la problemática del déficit de conductores en España para hacer frente con flexibilidad sus operaciones en los próximos años. La cifra oscila entre 8.000 y 15.000 conductores, “algo que podríamos solucionar si se eliminara el doble conductor”, explicaba a Transporte XXI José Esteban Conesa, presidente de Primafrio, el principal transportista frigorífico de España.

En la actualidad, alrededor de 25.000 conductores trabajan para las empresas españolas dedicadas al transporte frigorífico. Los empresarios reclaman sanciones por el intercambio de palés y que los cargadores mejoren las condiciones de carga y descarga, porque “no todo se soluciona subiendo sueldos” al personal de conducción, que “eso sí necesita un mayor reconocimiento”. Nadie lo niega, pero “solo es parte de la solución”.

Y es que la escasez de conductores fue un tema destacado, a la vez que el futuro convenio colectivo para el sector del frío. Los empresarios coincidieron en que, para hacer atractiva la profesión, es necesario mejorar los salarios y las condiciones laborales. A pesar de que muchos conductores extranjeros están cubriendo vacantes, Esteban Sánchez, vicepresidente de Atfrie subrayó que los jóvenes españoles no están dispuestos a entrar en el sector debido a la falta de conciliación familiar. Por su parte, José Antonio Rubio de Primafrio, instó a una mayor colaboración con los cargadores para abordar la escasez de conductores.

> El sector pide un convenio propio para ganar atractivo

Por su parte, Pierre García, funcionario del Ministerio de Trabajo francés, destacó que el 84 por ciento de las empresas necesitan conductores, y que el 38 por ciento de los conductores tiene más de 50 años. Roberto Parrillo, expresidente de ETF, señaló que los accidentes más comunes en el sector son por caídas y problemas músculo-esqueléticos, durante la carga y descarga.

## Convenio

A preguntas de Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie, Francisco Vegas, de Comisiones Obreras, abogó por un convenio colectivo específico para el transporte frigorífico, aunque advirtió que la legislación actual complica su implementación. Diego Buenestado, de UGT, sugirió un convenio de “mínimos” para igualar los costes laborales y evitar que la variabilidad del coste del personal sea un factor de competencia.

Por su parte, Juan José Arnedo, vocal de Atfrie, pidió una regulación económica más fuerte y apoyo al Comité Nacional del Transporte para frenar la competencia desleal. Juan José Gil, secretario general de Fenadismer, propuso digitalizar el sector con el CMR electrónico en 2026 y denunció los bajos salarios de los conductores. Ovidio de la Roza, expresidente de CETM, valoró los logros del Comité Nacional, aunque criticó su escasa aplicación. Y Carlos García, secretario general de FVET, señaló que la normativa actual limita la operatividad.

Una de las mesas redondas celebradas en el congreso de Atfrie.

Transporte XXI
1 OCTUBRE 2025

DAVID MARTÍNEZ
Fundador y director general de Proequity

# "Existe dificultad para tener disponibilidad de suelo logístico"

El fundador y director general de Proequity alerta de que hay muy poco suelo urbanizado disponible en el sector inmologístico en las zonas tensionadas. David Martínez señala que su compañía está intentando incorporar a los fondos de inversión desde el principio de las operaciones, con la compra de suelo bruto, si bien reconoce que los plazos de desarrollo urbanístico son "complicadísimos".

**Carlos Sánchez** | Madrid

**Proequity fue fundada en 2008. ¿Cómo surgió la idea de poner en marcha la compañía?**
La pusimos en marcha el equipo que llevaba suelo e inversión en el sector inmologístico en la multinacional King Sturge, que fue absorbida por JLL. Ofrecemos al mercado servicios que nos diferencian de las grandes consultoras, en los que estamos muy en contacto con el cliente.

**¿Cómo ha sido la evolución de la compañía?**
Evolucionamos en función de lo que nos va pidiendo el mercado. Hace una década una gran operación logística se situaba en unos 15.000 metros cuadrados de nave, mientras que ahora se trata de operaciones de más de 50.000 metros cuadrados, lo que precisa de grandes bolsas de suelo. Esto se ha convertido en uno de los pilares de Proequity, la gestión de suelo. Ya avanzo que existe dificultad, a corto o medio plazo, para tener disponibilidad de suelo logístico para lo que nos viene.

**¿Con qué firmas trabajan?**
Por un lado, con los propietarios, que son grandes vehículos de fondos de inversión, y por el otro, con los clientes de toda la vida, que son operadores logísticos, grandes *retailers* para sus actividades logísticas y el *ecommerce*.

**¿Cuáles son los sectores más activos?**
Si en los últimos años hemos visto el desarrollo por parte de fondos de inversión de proyectos especulativos, ha habido un cambio de tendencia hacia el 'llave en mano'. Cada vez las naves son más específicas, con el aumento de la implantación de la tecnología, automatización de procesos, silos automatizados, operativa de frío, mixta, de APQ... Además, las tendencias en sostenibilidad ya se están exigiendo en los *tender*.

C.V.

**David Martínez** cuenta con una trayectoria de **más de 20 años en el sector logístico** y posee un gran *expertise* en materia de inversión, suelo, proyección de obras y gestión de proyectos.

Inició su carrera en King Sturge, donde fue **director del Departamento de Suelo** y miembro del consejo de administración. **En 2008, fundó Proequity, compañía de la que es director general.** Ha liderado operaciones de venta de suelo e inversión con clientes como **Montepino, Panattoni, Goodman, Newdock o P3,** entre otros.

**¿Cuáles son los principales proyectos en los que trabajan?**
En Valencia hemos impulsado un proyecto con desarrollo de 150.000 metros cuadrados de naves, que ya están en fase de construcción, donde el inversor es Newdock. Además, seguimos en fase de desarrollo urbanístico del suelo del que va a ser uno de los grandes sectores industriales en los próximos años, 'Parquijote' en Seseña. Es un megaproyecto, porque son dos millones y medio de metros cuadrados netos. Al mismo tiempo, hemos desarrollado suelo para un cliente final para un suelo que será operado por Inditex en Ontígola (Toledo). Este proyecto, que es una instalación de 150.000 metros cuadrados, se encuentra en fase de desarrollo de urbanización y de ejecución de obra de edificación a la que le quedan aproximadamente tres meses.

**¿En qué fases de los distintos proyectos interviene la compañía Proequity: inversión, suelo, construcción o comercialización?**
Intervenimos en todas. El inversor suele entrar desde que el suelo está ordenado, aunque no esté urbanizado, para empezar la urbanización y la construcción de las naves. Estamos intentando meter la inversión desde antes, desde la compra de suelo bruto. Eso es difícil en España porque sabes cuando entras, pero no cuando sales, porque el urbanismo es complicadísimo. Puede llegar a tardar dos otres años en el desarrollo de suelos en Castilla-La Mancha o Valencia, mientras que en algún sector de Madrid llevamos diez años.

**¿Cuáles son las grandes cifras de Proequity desde sus orígenes?**
Hemos gestionado 8,8 millones de metros cuadrados de suelo y 2,2 millones de metros cuadrados de naves. El volumen total de inversión asesorado alcanza los 2.200 millones de euros.

**¿Cuáles son las principales fortalezas del inmologístico de cara al inversor?**
Es un mercado estable, porque nos lo ha demostrado ante distintas turbulencias. En el sector logístico tienes garantizadas rentabilidades, los contratos no tienen prácticamente gestión porque son a largo plazo, no hay impagados, son cero, y es un sector que está en continuo cambio y que no es rígido.

**¿El inmologístico prolongará este momento dulce que vive?**
Hemos ido, poco a poco, absorbiendo el incremento de rentas que se necesitaba por el aumento de los costes de construcción y por las fluctuaciones en los tipos de interés, que en su día nos afectó muchísimo, porque es un sector financiero. Es un mercado muy estable y la tendencia es que continúe así e incluso que vaya a mejor.

**Proequity ha puesto en valor el papel del ferrocarril como elemento vertebrador de una nueva generación de desarrollos logísticos.**
La intermodalidad va a ser decisiva para el impulso de nuevos proyectos logísticos en España por varios motivos. Por políticas de descarbonización y por eficiencia logística. España está a la cola de Europa en transporte ferroviario de mercancías, pero esto nos pasó con el *ecommerce* y hemos visto su evolución en nuestro país. Nosotros sí que vemos un potencial. Se está empezando a invertir ahora en el ferrocarril de mercancías, en las autopistas ferroviarias y a esto se une que nuestros clientes se quejan todos de lo mismo, la falta de conductores profesionales. En este sentido, los puertos juegan un papel clave. Nosotros, por ejemplo, impulsamos sinergias con el puerto de Tarragona, que va a inaugurar en breve la terminal de Marchamalo, en la provincia de Guadalajara.

> La intermodalidad va a ser decisiva para el impulso de nuevos proyectos logísticos

**En cuanto a retos en el intermodal, ustedes identifican ejes clave, como la escasez de suelo con acceso ferroviario**

**o la necesidad de una mayor coordinación normativa y administrativa.**
El problema real que tenemos es la burocracia para desarrollar suelo. Eso se tiene que arreglar. No solo se trata de proyectos viables, sino que, además, te van a quitar camiones de la carretera. Es una cuestión clave para la sostenibilidad. Entonces, que tengamos que esperar tantos años para poder generar esto es muy negativo. Por eso los proyectos que se han impulsado son aquellos en los que han trabajado las instituciones públicas y cuando está a punto de salir es cuando entra la inversión privada. Nosotros lo que queremos es acelerar eso e intentar hacer plataformas intermodales privadas.

> Esto de que en la última milla las naves se metan en las ciudades no va a pasar

**¿El *ecommerce* lo ha cambiado todo?**
Por supuesto, el auge del *ecommerce* ha generado que en las ciudades de en torno o más de 200.000 habitantes todas las empresas de transporte tengan instalación. Prácticamente la totalidad de las empresas han tenido que cambiar sus instalaciones o aumentarlas.

**¿Cómo ve la última milla?**
Esto de que en la última milla las naves se metan en las ciudades no va a pasar, ni en locales tampoco. La última milla en Madrid, por ejemplo, es todo el eje M-40 y M-45. Eso es la última milla. Lo que sí que puedo decir en este ámbito de la última milla es que yo soy un seguidor acérrimo de los antiguos centros de transporte.

**¿Por qué?**
La mayoría de los centros de transporte que hay en España se desarrollaron con dinero público, porque en aquellos momentos no existía la inmologística de fondos de inversión, pero se necesitaban naves para el abastecimiento de las ciudades. Todos los centros de transporte están llenos. Muchos de ellos están algo obsoletos, pero están llenos porque funcionan muy bien para la distribución de las ciudades, para el flujo continuo de mercancía, y casi todos tienen aparcamiento de camiones y servicios para el transportista, entre otros servicios.

**¿Perfilan algún proyecto ahí?**
Tenemos muchas ideas de desarrollo de estos centros. Estamos intentando desarrollar centros de transporte de última generación.

**¿Preocupa la escasez de suelo para uso logístico en los principales polos?**
Hay muy poco suelo urbanizado disponible en el sector inmologístico en las zonas tensionadas como Cataluña, Madrid y Valencia. Nos hemos ido comiendo toda la "materia prima" que había y hay un problema porque cuando se desarrolla un suelo nuevo, excepto en algunas comunidades como Castilla-La Mancha y Valencia, que son más ágiles, nos está costando muchísimo y se genera una incertidumbre absoluta. Esta situación hace que los principales proyectos en la zona centro se los estén llevando Guadalajara y Toledo.

**¿En qué medida se han incrementado los costes de construcción de las naves?**
En una nave estándar, los costes de construcción estarían en 280 euros por metro cuadrado hace unos cinco años y ahora en el entorno de los 550, es decir, casi el doble.

> Estamos intentando desarrollar centros de transporte de última generación

**Y las nuevas normativas los incrementarán.**
Atemperar una nave en torno a los 24 grados costará otros 30 euros más por metro cuadrado. Por poner un ejemplo de por donde puede ir la tendencia de las grandes compañías en sus *tender* de logística. No nos queda otra que asumirlo.

**¿La sostenibilidad seguirá marcando el futuro del sector inmologístico?**
En sostenibilidad estamos yendo a certificaciones al máximo nivel y este aspecto está muy arraigado ya, porque el cliente lo exige. Ahora se está poniendo el foco también en lo social, lo que implica negociar temas de transporte del personal, áreas de esparcimiento, áreas sociales, bienestar dentro de las instalaciones... Las naves logísticas han cambiado mucho.

Marítimo

# Bilbao, epicentro de la carga de proyecto

**Project Cargo Summit reúne en la capital vizcaína, por segundo año consecutivo, al sector para analizar su adaptabilidad en un entorno cada vez más complejo**

**Iñaki Eguia** | Bilbao

El Puerto de Bilbao ha vuelto a ser el anfitrión de Project Cargo Summit 2025. Un evento que, bajo el lema "Más allá del MPP", ha congregado a más de un centenar de profesionales de la industria de la carga de proyecto para debatir sobre sus principales retos, oportunidades y transformaciones para avanzar hacia una logística eficiente y sostenible.

Mesa de CMA CGM, UECC y Bound4blue.

El presidente del puerto de Bilbao junto con Ormaetxe y el de Uniport.

El director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, aseguró que el enclave "se ha convertido en un actor clave en el sector de las energías renovables, especialmente en la fabricación, logística y exportación de componentes para energía eólica, atendiendo su creciente demanda y de las actividades con la carga fraccionada".

Además, remarcó, durante la presentación del evento, el compromiso del puerto de Bilbao por la descarbonización del sector. Así, Ormaetxe, junto con el director regional del puerto de Ámsterdam, Maurice Delattre, pusieron en valor el desarrollo de corredores marítimos verdes, a través de la colaboración entre estos dos enclaves para el suministro de hidrógeno renovable entre el País Vasco y el centro de Europa.

> Sostenibilidad, uno de los ejes del debate de Project Cargo Summit

Por su parte, David Carrascosa, director de operaciones de Saitec, incidió en las oportunidades de desarrollo portuario vinculados al segmento de los aerogeneradores marinos flotantes. La empresa vizcaína, que lanzó en 2022 su primer proyecto DemoSath desde el puerto de Bilbao, tiene planificado extender su crecimiento en los enclaves de A Coruña y Castellón.

El CEO de Erhardt Projects, Igor Muñiz, participó en un debate sobre la renovación de la flota de buques multipropósito tradicionales (MPP) y la brecha entre la demanda de carga de proyecto y la disponibilidad de buques especializados, destacando la importancia de "alinear a los transitarios y armadores en un mercado *spot* en constante transformación".

Muñiz expuso que "el mercado está cambiando rápidamente y no espera", para poner en valor el papel clave de los transitarios para transmitir las necesidades reales del mercado al sector marítimo. En esta misma línea abogó por tener una mayor participación junto con los promotores de proyectos en el diseño de las nuevas construcciones de los buques multipropósitos.

A. Ormaetxe junto con D. Carrascosa y M. Delattre.

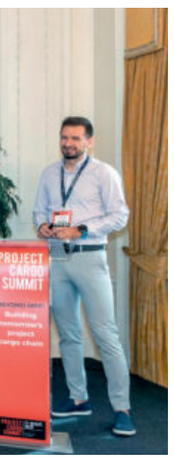
Mesa con CEO de AAL Shipping y Erhardt Projects.

También intervino Kyriacos Panayides, CEO de AAL Shipping, que destacó los desafíos de construir nuevos buques con combustibles y sistemas de propulsión más sostenibles, mientras que Peter Molloy aseveró que "la reducción anual de la flota de MPP y la ralentización de las nuevas construcciones están generando una creciente presión en el mercado".

Project Cargo Summit también abordó otras alternativas para la sostenibilidad de la industria de carga de proyecto, con el empleo nuevos combustibles como el gas natural licuado (GNL) o el metanol, o el apoyo de las baterías eléctricas y la propulsión eólica en buques portacontenedores y de carga rodada, a través del análisis de José Antonio del Río, de UECC; Gabriel Grad, de CMA CGM; y de José Miguel Bermúdez, CEO en Bound4Blue.

Esta apuesta por adaptarse a las nuevas regula-

ciones encaminadas a la descarbonización del sector marítimo se suma a los impactos provocados por la geopolítica con las actuales políticas arancelarias, guerras comerciales y conflictos bélicos, así como a la subida de costes, o de una digitalización acelerada con la inteligencia artificial.



"Una tormenta perfecta que encara con resiliencia el sector de carga de proyecto", coincidieron en este mensaje diferentes participantes de Project Cargo Summit, entre los que se encontraba la jefa de la unidad de Transporte Marítimo y Logística en la Dirección General de Movilidad y Transportes en la Comisión Europea, Annika Kroon.

Durante el evento, que también debatió sobre los retos y oportunidades en la retención del talento joven en el sector logístico, se organizó una visita a las instalaciones, en el puerto de Bilbao, de la terminal de Toro y Betolaza, para mostrar su operativa con los componentes eólicos, maquinaria industrial pesada, o con los transformadores, reactores y módulos estructurales para grandes proyectos de infraestructura y energía.

Cargadores

# Golpe logístico por la crisis del plástico

**La industria europea del plástico alerta de un colapso que amenaza con la pérdida de un millón de toneladas de capacidad de reciclado, encareciendo los costes y desplazando producción hacia terceros países**

**A. Martínez** | Madrid

La industria europea del plástico ha encendido todas las alarmas al advertir del riesgo real de colapso si no se adoptan medidas inmediatas. La crisis amenaza con un fuerte impacto logístico, tanto por la pérdida de competitividad como por la reducción de capacidad de reciclado, que se estima en cerca de un millón de toneladas a finales de 2025. Este escenario supone un incremento de la dependencia de Europa respecto a terceros países en un momento de máxima fragilidad para las cadenas de suministro globales.

El retroceso competitivo se refleja en la caída de la cuota de mercado europea, que ha pasado del 22 por ciento en 2006 al 12 por ciento actual. La industria española es la que más sufre, por la aplicación en solitario del impuesto a los envases plásticos no reutilizables, que ha generado inseguridad jurídica, sobrecostes y pérdida de demanda.

Las cifras son contundentes: más de 2.000 millones de euros menos de facturación en 2023, un 10 por ciento de descenso respecto al ejercicio anterior; incremento de más de 1.000 millones en importaciones de productos transformados; y un 40 por ciento de empresas obligadas a destinar más de 50.000 euros en costes informáticos y burocráticos, a los que se sumarán 30.000 euros adicionales en 2025.

Este panorama afecta de forma directa a la logística y a la autonomía estratégica europea, dado que los plásticos son un componente esencial en sectores como la automoción, la sanidad, la agricultura, la construcción o la distribución. La deslocalización de la producción y el aumento de importaciones desde mercados con menores exigencias medioambientales y regulatorias elevan los costes, aumentan la dependencia externa y restan eficiencia al tejido industrial y a la cadena de valor.

La patronal española Anaip, junto a 28 organizaciones europeas, reclama medidas urgentes para revertir la situación: reforzar controles aduaneros, aplicar medidas espejo a las importaciones, estimular la demanda de plásticos fabricados en la Unión Europea, incentivar fiscalmente la inversión en infraestructuras de reciclaje y garantizar un acceso a la energía en condiciones competitivas.

El sector advierte que, de no aplicarse estas medidas, se pondrán en riesgo miles de empleos, millones de euros en innovación y los objetivos de circularidad de la Unión Europea, al tiempo que se incrementará el precio de multitud de productos de consumo básico y estratégicos.

El plástico es un elemento fundamental para la logística.

Empresas de Servicios a las Empresas

OEA
Operadores Económicos Autorizados
✓ 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.

salvatlogística

**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**

NUESTROS SERVICIOS
☑ Proyectos llave en mano
☑ Transporte marítimo
☑ Transporte aéreo
☑ Transporte terrestre
☑ Fletamentos
☑ Transitarios internacionales
☑ Agentes de aduanas
☑ Operadores Logísticos
☑ Seguros
☑ Almacenes aduaneros

Airpharm

**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**

NUESTROS SERVICIOS
☑ Fletamentos
☑ Transitarios internacionales
☑ Operadores Logísticos
☑ Transporte terrestre
☑ Outsourcing
☑ Transporte marítimo
☑ Agentes de aduanas
☑ Transporte aéreo
☑ Seguros
☑ Proyectos llave en mano

Transporte XXI
1 OCTUBRE 2025

Tren de VIIA entre las terminales de Le Boulou (Francia) y Bettembourg (Luxemburgo),

Ferrocarril

# El transporte combinado europeo retoma el crecimiento

## Los operadores ferroviarios miembros de la UIRR aumentan un 5% el tráfico en 2024, pese al exceso de obras en las líneas ferroviarias

**Alfonso Alday** | Bilbao

El transporte combinado europeo logró poner fin en 2024 a dos años consecutivos de caídas en el movimiento de mercancías. Los operadores miembros de la asociación internacional UIRR, entre los que figura la española Combiberia, aumentaron un 5,2 por ciento el número de envíos (cada expedición corresponde a la capacidad de transporte de un camión completo). En términos de toneladas-kilómetro, el crecimiento fue aún mayor (+8,4 por ciento), gracias al impulso de los servicios domésticos y envíos más pesados. Además, el tráfico de contenedores, con 8 millones de TEU, registró un alza del 5,2 por ciento.

> El crecimiento del transporte combinado fue sólido
>
> **Michail Stahlhut**
> Presidente de UIRR

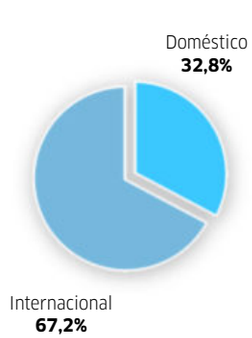
Así se recoge en el informe anual de la UIRR, que insiste en que "el transporte combinado debería convertirse en la columna vertebral del transporte terrestre de larga distancia en Europa". El presidente del consejo de administración de la asociación internacional, Michail Stahlhut, destacó que "el crecimiento del transporte combinado fue sólido, a pesar de las importantes disrupciones causadas por trabajos de mantenimiento y restauración de líneas". Con todo, se muestra "cauto". Stahlhut recordó que "pese a la reapertura del servicio del túnel de base de San Gotardo -túnel ferroviario bajo los Alpes en Suiza- y de la línea del Fréjus entre Francia

### LOS CONTENEDORES SE SUBEN AL TREN

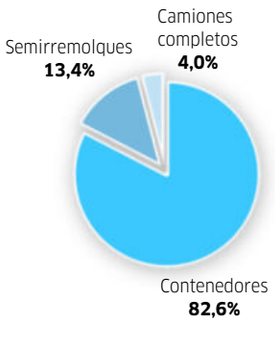
La puesta en marcha de autopistas ferroviarias es la gran apuesta de España para elevar la raquítica cuota modal del tren. En Europa, sin embargo, manda el contenedor (83%). Los semirremolques apenas alcanzan el 13%.

| | 2024 | %24/23 |
|---|---|---|
| Número de trenes | 133.996 | +5% |
| Número de envíos | 4.019.874 | +5% |
| Número de TEU | 8.039.748 | +5% |
| **TOTAL T-KM (MILES DE MILLONES)** | 67 | +8% |

**DESGLOSE DE LOS ENVÍOS**




**DESGLOSE POR TIPOS**




Fuente: UIRR.

LORRY RAIL

e Italia, las excesivas obras en la red ferroviaria de Alemania, con cierres completos de líneas, generaron pérdidas significativas de rendimiento y, en algunos casos extremos, obligaron a operadores a cerrar". Una situación a la que no escapa España, que también tiene la red "patas arriba", según advierten fuentes del sector consultadas por este periódico.

**8**

**MILLONES DE TEU**
MOVIERON EN 2024
LOS SOCIOS DE UIRR

El desglose de los envíos realizados el pasado año se repartió entre 3,32 millones de contenedores, con un peso del 83 por ciento sobre el total, 537.185 semirremolques (13 por ciento) y 205.684 camiones (4 por ciento), según el informe de UIRR.

### El doméstico se dispara

El tráfico doméstico, con una cuota de mercado del 33 por ciento, protagonizó el mayor avance, un 10,6 por ciento. El aumento se concentró principalmente en Francia y Polonia, aunque desde UIRR apuntan que los flujos domésticos deberían convertirse también en un segmento de crecimiento interesante en otros países de la UE, como Alemania, Italia, España y Suecia. Por su parte, los servicios internacionales registraron un aumento del 2,74 por ciento.

UIRR, que participa activamente en el debate público y sectorial sobre las obras de mantenimiento en las líneas ferroviarias, defiende una "infraestructura de transporte más resiliente, mejor coordinación de las obras y medidas compensatorias adecuadas, como ayudas estatales para mitigar las subidas del precio de la electricidad de tracción y las pérdidas derivadas de las obras".

Carretera

# El sector afea la ZBE de Madrid

La patronal CETM reclama una flexibilización en el calendario de renovación de flotas y la ampliación de horarios de acceso a los vehículos de transporte de mercancías en el centro de la capital

**TXXI** | Madrid

CETM-Madrid, la patronal del sector de mercancías por carretera de la Comunidad madrileña "se siente maltratada" por las políticas restrictivas del ayuntamiento de la capital en relación con las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP). A través del Comité Madrileño del Transporte, el sector ha remitido al ayuntamiento un documento en el que se pregunta si está realmente justificada "una política tan restrictiva de no permitir a vehículos que realizan la actividad de transporte de mercancías acceder a las ZBE y ZBEDEP".

Imagen de la Junta Directiva de CETM-Madrid.

El sector recuerda la escasa incidencia del transporte de mercancías en el nivel de calidad del aire. Según los datos del propio ayuntamiento madrileño, el nivel de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de "todo el tráfico rodado supone el 39,25 por ciento, por lo que la incidencia del transporte de mercancías por carretera es de tan sólo el 3,87 por ciento en el caso de vehículos con MMA hasta 3,5 toneladas, y menos aún, el 0,52 por ciento de los vehículos de más de 3,5 toneladas". Tras la aprobación y entrada en vigor de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) del ayuntamiento en 2018, se estableció un calendario de flotas de transporte para los accesos a las ZBE, que ha supuesto "un gasto para las empresas de transporte madrileñas de 1.300 millones, y no los 26 millones que se indica en el proyecto", unas cantidades que "muchas de las empresas y autónomos no han podido asumir". Ante esta situación, el sector plantea una flexibilización en el calendario de renovación de flotas y la ampliación de los horarios de acceso a los vehículos en el centro de la capital.


## 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
atlantictfe@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 Mudanzas y Guardamuebles desde 1919

**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

ESTE PUEDE SER SU ESPACIO

### GALICIA

CONSIGNATARIOS

PÉREZ TORRES MARÍTIMA

**PEREZ TORRES MARITIMA 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

**PEREZ TORRES MARITIMA 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

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

ESTE PUEDE SER SU ESPACIO

Transporte XXI
1 OCTUBRE 2025

Firma de la prórroga del V Acuerdo Marco de la estiba y la adaptación del convenio colectivo a la reciente sentencia del Tribunal Supremo.

Marítimo

# Paz social en los muelles

La patronal Anesco y los sindicatos adaptan el V Acuerdo Marco de la estiba a la reciente sentencia del Supremo, que estimó parcialmente el recurso interpuesto por Asoport, y prorrogan el documento hasta finales de 2031

**Alfonso Alday** | Madrid

La estiba arranca una nueva etapa en los puertos españoles que estará marcada por la "estabilidad en las relaciones laborales". Así coinciden en señalar representantes de la Comisión Negociadora del V Acuerdo Sectorial Estatal de la Estiba consultados por este periódico. Este grupo de trabajo, en el que participan la patronal Anesco y los sindicatos más representativos, alcanzó el pasado 17 de septiembre un doble acuerdo de gran relevancia para el sector.

Por un lado, la prórroga del V Acuerdo Marco hasta finales de 2031. Y, por otro, la adaptación del convenio colectivo a la reciente sentencia del Tribunal Supremo, que, aunque respaldó el modelo actual, anuló parcialmente seis disposiciones por considerar que imponían restricciones no justificadas o que carecían de base legal. "Cumple esencialmente con Europa, sin dejar desprotegidos a los estibadores", recogía el fallo del Alto Tribunal, que estimó parcialmente el recurso interpuesto por Asoport, patronal minoritaria del sector.

Coordinadora valora positivamente este consenso, tras reiterar que "el modelo de la estiba portuaria queda reforzado". El sindicato mayoritario de la estiba recalca que la prórroga del V Acuerdo Marco es "un paso importante que reafirma que se cuenta con un documento que aporta estabilidad en las relaciones entre las partes y, por ende, competitividad para la actividad portuaria". El coordinador general de Coordinadora, Antolín Goya, apunta que "queda demostrado que el V Acuerdo Marco es una herramienta clave del modelo de estiba, fruto de la negociación y el esfuerzo conjunto". En su opinión, "ha superado con rigor todos los trámites legales y no vulnera los criterios comunitarios". Por ello, la Comisión Negociadora ha suscrito la ampliación de la vigencia del convenio estatal seis años más, al estimar que "era necesario para consolidar el sistema y su adaptación a los convenios locales de los puertos", señalan desde Coordinadora.

Las empresas pueden abandonar los Centros Portuarios de Empleo sin coste.

En la misma línea se ha pronunciado la patronal mayoritaria Anesco: "este consenso aporta seguridad jurídica, estabilidad y confianza a un sector estratégico para la economía nacional y consolida los principios de diálogo social y negociación colectiva, que siempre ha caracterizado nuestras relaciones laborales". La patronal de la estiba destaca que "la reunión, celebrada en la sede del SIMA en Madrid, ha permitido implementar los ajustes necesarios tras el fallo judicial, manteniendo los pilares fundamentales del sistema de relaciones laborales pactadas", lo que "refuerza la competitividad y estabilidad de los puertos".

Igualmente, la organización empresarial Asoport, que preside Joaquim Coello, valora de forma positiva la nueva redacción, al "recoger aspectos que durante años hemos venido defendiendo". En concreto, la posi-

COORDINADORA

bilidad de que las empresas puedan desvincularse de los CPE sin cargas económicas adicionales. Asoport entiende que "este marco renovado supone un avance hacia un modelo más equilibrado y ajustado a la legalidad, en beneficio tanto de las empresas como de los trabajadores del sector".

Como ya avanzó este periódico, el Alto Tribunal estimó parcialmente el recurso de Asoport. La sentencia, tras varios años de litigio, introduce cambios sustanciales en el modelo de la estiba. Entre ellos, se reduce el papel de la Comisión Paritaria, que hasta ahora ocupaba un lugar central.

> El Tribunal Supremo fijó las líneas rojas del modelo de estiba

Entre las cláusulas anuladas figura el artículo 6.3.d, que imponía a los CPE y a las empresas estibadoras la obligación de enviar cada seis meses información a la Comisión Paritaria Sectorial Estatal sobre nuevas contrataciones, así como de las posibles demandas interpuestas en reclamación de la condición de indefinido. El Supremo considera que esta obligación no tenía respaldo legal.

También se anula el artículo 6.5, que obligaba a todas las empresas estibadoras a aportar cuotas, incluso aunque no fueran socias de un CPE.

El Alto Tribunal, igualmente, puso el foco en las restricciones en la organización del trabajo; tampoco pasó el filtro del Supremo los párrafos tercero y cuarto del artículo 25, que regulaban la modalidad de contratación a tiempo parcial. Además, se anulaba parte del párrafo cuarto del artículo 26, que obligaba a las empresas a remitir informes sobre el seguimiento del periodo de prueba de los nuevos empleados a las comisiones paritarias, al considerar que invade competencias que corresponden exclusivamente al ámbito empresarial.

Por último, queda anulado el artículo 37.1.7, que establecía que, si una empresa no subrogaba a trabajadores procedentes de un CPE o extinguía sus contratos, debía abonar al CPE una cantidad equivalente a una indemnización por despido.

Desde el sector también se reclama más inversión en la mejora de carreteras.

Política

# Aumenta el déficit en mantenimiento de carreteras

La patronal de conservación de infraestructuras reclama una inversión de más de 4.000 millones anuales para poner freno a una carencia que ha venido denunciando el sector del transporte

**C. Sánchez** | Madrid

El presidente de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), Federico Soria, ha destacado la necesidad acuciante de una mayor inversión en conservación de carreteras en España.

En base a datos de la Asociación Española de la Carretera (AEC), desde ACEX recuerdan que estas infraestructuras acumulan un déficit de inversión que asciende a 13.000 millones de euros, lo que "pone en peligro el correcto funcionamiento de las carreteras y la seguridad y movilidad de los conductores", apunta Soria.

ACEX reclama una inversión anual de más de 4.000 millones de euros para la conservación de las carreteras españolas en buen estado. En este sentido, la patronal advierte que se debería destinar, al menos, 1.700 millones de euros al año a la conservación de carreteras del Estado, otros 1.700 millones a la red autonómica y 700 millones más a la red de las diputaciones provinciales. "Sólo así se aseguraría el correcto funcionamiento del sistema de transportes por carretera y la seguridad y movilidad de los usuarios", confirman desde la organización. El presidente de ACEX insiste en que "hemos heredado unas muy buenas infraestructuras que ahora se enfrentan a un serio problema de financiación, pero este no es un problema de las empresas, sino de gestión". En este sentido, "corresponde a los políticos decidir cómo se financian", subraya.

### El sector demanda mejoras

Precisamente, desde el sector del transporte se ha venido denunciando la necesidad de la mejora de las infraestructuras viarias en nuestro país. Así, el presidente de CETM y del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, recordaba recientemente que "la seguridad de las personas es lo más importante, por lo que se debe invertir en la mejora de carreteras y aparcamientos".

Eso sí, González dejaba claro que esta inversión no debería proceder de la imposición de nuevos impuestos al sector, ante los permanentes cantos de sirena reclamando la imposición de la Euroviñeta que viene protagonizando la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan). En este sentido, el presidente de la patronal CETM y el Comité Nacional lamentó que "en numerosas carreteras en todo el país, el carril de la derecha está intransitable".

Bizkaia
foru aldundia
diputación foral

JORNADA TÉCNICA
30 de octubre de 2025

ASETRABI
Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia

Conservación y optimización
de las infraestructuras viarias

Colegio de Ingenieros de Caminos de Euskadi • Juan de Ajuriaguerra, 35 (Bilbao)

ASISTENCIA GRATUITA • Imprescindible inscribirse: Tfno: 94 435 68 30 / bilbao@ciccp.es

Cargadores

# Saitec pone el foco en el Mediterráneo

Solicita 250.000 m2 al Puerto de Castellón para construir una planta de ensamblaje de plataformas flotantes con tecnología Sath, que anclará en la Costa Brava

**Vicky López** | Bilbao

Saitec Offshore Technologies ha dado un paso más para avanzar en la implantación de parques para la generación de energía eólica marina. La ingeniería tiene en marcha varios proyectos precomerciales en Vizcaya, Galicia y Girona, donde prevé anclar sus plataformas flotantes con tecnología Sath en los próximos años, para lo cual planea desplegar su fortaleza industrial en enclaves portuarios que le faciliten la fabricación de las estructuras. La última iniciativa sitúa su mirada en el mar Mediterráneo, donde prevé instalar un parque piloto precomercial con tres unidades y un potencial total de 50 MW, en 2027. Para ello, ha solicitado, a través de su filial Medfloat, la ocupación de una superficie de 24,7 hectáreas, ubicada en la dársena sur del puerto de Castellón, en régimen de concesión, con destino a la construcción y explotación de una planta de ensamblaje de plataformas eólicas de hormigón.

Los aerogeneradores marinos usarán tecnología Sath en mar abierto y aguas profundas de entre 140 y 150 metros, en Girona. En concreto, a más de 15 kilómetros del Cap de Creus, en la Costa Brava, con un potencial para suministrar energía a unos 50.000 hogares al año, señalan desde la compañía vizcaína.

Medfloat Pilot Parc supondrá la creación de una infraestructura de pruebas en la Demarcación Levantino-Baleares para la demostración y validación de la tecnología. También demostrará la viabilidad técnica, ambiental y social de futuros desarrollos de energía eólica marina flotante, y en particular de la tecnología Sath, en el Mediterráneo.

El primer prototipo de plataforma flotante de Saitec opera a tres kilómetros de la costa vizcaína desde 2023 y la ingeniería también ha solicitado espacio en el puerto exterior de A Coruña, a través de Candieira Offshore Wind, con el propósito de levantar otra planta de fabricación en Punta Langosteira, que le permita focalizarse en la zona del atlántico, en España, Portugal y el sur de Inglaterra e Irlanda.

SAITEC

El proyecto DemoSATH de 2MW opera en la costa vasca desde el verano de 2023.

Marítimo

# El Puerto de Cartagena incide en los graneles

Adjudica cerca de 50.000 m2 a Bunge Ibérica para biocombustibles y 15.700 m2 a Ership para 'agro'

**TXXI** | Cartagena

La Autoridad Portuaria de Cartagena acelera su apuesta por los graneles sólidos y líquidos con la reciente adjudicación de dos parcelas de la Zona Logística de la Ampliación de la Dársena de Escombreras.

Por un lado, Bunge Ibérica se ha hecho con una concesión de 49.753 metros cuadrados, por un plazo de 25 años. El proyecto contempla la construcción de una instalación industrial destinada a la manipulación, almacenamiento y tratamiento de graneles líquidos, principalmente aceites vegetales y productos para biocombustibles, con un tráfico mínimo de 376.000 toneladas. La concesión se produce un año después de la alianza anunciada por Bunge y Repsol en España para impulsar el suministro de combustibles renovables. Mediante este acuerdo, la compañía energética adquirió el 40 por ciento de las tres plantas industriales de Bunge Ibérica, en Cartagena, Barcelona y Bilbao.

Por otra parte, la entidad portuaria ha otorgado a Ership una superficie de 15.769 metros cuadrados, por un plazo de 40 años, para la manipulación y almacenamiento de graneles agroalimentarios, especialmente cereales, con un tráfico mínimo garantizado de 250.000 toneladas anuales. El proyecto incluye la construcción de naves de almacenamiento, tolvas ecológicas y cintas para carga y descarga con aspiración, sistemas básculas, control de accesos, así como mejoras en el acceso y urbanización.

## FLASH

Marítimo

### La IA ahorra tiempos en la gestión portuaria

La Inteligencia Artificial economiza significativamente los tiempos de trabajo en la gestión portuaria. Así lo confirma un estudio de la Asociación Española del Transporte (AET) sobre la 'Optimización de la gestión documental en el sector portuario mediante asistentes virtuales con Inteligencia Artificial', presentado recientemente. En el plano cuantitativo, el estudio permite estimar las horas invertidas en diferentes actividades relacionadas con la búsqueda y procesamiento de la información. En este sentido, las conclusiones del trabajo, liderado por In2AI, revelan que "podrían ahorrarse cerca de 300 horas de trabajo por persona y año, lo que supone el 16 por ciento de su tiempo nominal de trabajo total".

Tecnologías

### Portel navega rumbo al puerto de Tarragona

La Autoridad Portuaria de Tarragona ha adjudicado a Portel Logistic Technologies, única oferta presentada, el mantenimiento integral de los sistemas de control de accesos y el Levante sin Papeles. La actuación ha sido adjudicada por 1,15 millones (sin IVA) y un periodo de 24 meses, con posibilidad de tres prórrogas de una duración de 12 meses cada una.

Servicios

### Assek Europe automatiza la emisión de certificados de seguro

Assek Europe, aseguradora especializada exclusivamente en seguros de transporte de mercancías en el mercado español, ha lanzado un nuevo sistema automatizado para la emisión de certificados de seguro con el objetivo de facilitar la operativa de los transitarios. Diseñada para pólizas abiertas, permite que el propio transitario declare sus embarques y obtenga de forma inmediata su certificado, sin necesidad de comunicaciones vía correo electrónico.

Transitarios

# TGL continúa su expansión con nueva sede en Vigo

**TXXI** | Barcelona

Transcoma Global Logistics (TGL), la división transitaria de Transcoma Grupo Empresarial, refuerza su red con la apertura de una nueva sede en Vigo, que forma parte de su plan de expansión y consolidación en los principales nodos logísticos y portuarios de España.

TGL, con sede central en Barcelona, refuerza su capacidad operativa en el noroeste peninsular con la nueva oficina en Vigo, un enclave "elegido por su posicionamiento como *hub* logístico y portuario en el Atlántico, y su proyección en el sector pesquero, industrial y de automoción", destaca el operador a través de un comunicado.

La nueva sede en Galicia "pondrá a disposición de sus clientes una oferta, que abarca transporte marítimo, aéreo y por carretera, nacional e internacional, gestión aduanera, proyectos industriales y servicios de logística integral, y que cuenta con el respaldo de la red global de Transcoma", recoge la misma nota. La apertura se enmarca en la apuesta de TGL por la expansión territorial y la diversificación de servicios.

Marítimo

# JSI Alliance impulsa el *project cargo* en España

**TXXI** | Bilbao

JSI Alliance, grupo que integra a los operadores marítimos de carga de proyecto Jumbo Shipping, SAL Heavy Lift e Intermarine, abre oficina en Bilbao que prestará servicios de agencia marítima en España, Portugal y el norte de África. La nueva sucursal de JSI Alliance, surgida de la colaboración entre Noatum Maritime Services y SAL Heavy Lift, prestará servicio a una flota de buques multipropósito, y carga pesada que ronda las 75 unidades. La oficina de Bilbao atenderá inicialmente los mercados español, portugués y norteafricano, con planes de expandir sus actividades a Turquía y a Oriente Medio. La apertura se produce en un contexto de expansión de la flota de JSI Alliance, con la entrada en servicio de los nuevos buques del programa Orca.

Imagen del buque "121" de SAL Heavy Lift en el puerto de Ferrol, transportando monopilotes XXL.

## HAIZEA BILBAO COMPLETA CONTRATO CON IBERDROLA

El fabricante, con planta en el puerto de Bilbao, ha entregado a la multinacional eléctrica los dos últimos monopilotes XXL para el parque eólico marino East Anglia Three (Reino Unido). Este contrato, de más de 200 millones, se centró en fabricar 50 cimentaciones para aerogeneradores.

Transitarios

# JSV potencia el intermodal

El operador dobla el servicio ferroviario semanal entre Madrid y su terminal del puerto de Alicante con un segundo tren

**TXXI** | Madrid

JSV Logistic sigue dando pasos en su apuesta por las conexiones multimodales para reducir la huella de carbono. El grupo, de la mano de Athos Rail como operador, ha doblado el servicio ferroviario entre la terminal de Fuenlabrada (Madrid) y su propia instalación Hub Portuario Alicante con la puesta en marcha de un segundo tren semanal. Las salidas desde la capital son los miércoles y viernes y, desde Alicante, los martes y jueves.

El convoy circula la mayor parte del trayecto alimentado mediante corriente, a través de catenaria, lo que permite una de reducción de emisiones de hasta el 75 por ciento con respecto al camión, según destacan desde la compañía a través de un comunicado. Al contar JSV con su propia terminal en el puerto alicantino, el tren enlaza directamente con las líneas marítimas a Canarias y con Turquía. A la inversa, las mercancías que llegan al Hub Portuario Alicante procedentes de las islas o de Turquía se distribuyen al centro peninsular mediante el ferrocarril.

El nuevo servicio forma parte de la estrategia multimodal del grupo JSV, que proyecta reactivar en el último trimestre del año la conexión por tren entre Miranda de Ebro y el puerto de Alicante.

Como ya adelantó este periódico, JSV Logistic, grupo fundado por el empresario Antonio Herzog, ha incorporado a Nazca Capital como socio estratégico con el objetivo de potenciar su crecimiento internacional, consolidar su estructura multimodal y escalar su modelo de negocio vertical.

Nazca Capital, fondo español de capital privado, ha canalizado esta operación a través de su plataforma Nazca Opportunities, destinada a inversiones de entre 30 y 150 millones. Esta es su tercera entrada en el capital de compañías dedicadas al transporte y la logística.

JSV ha invertido en los últimos años más de 20 millones de euros en activos estratégicos que refuerzan su integración vertical y su independencia operativa. Entre ellos destacan la construcción de una terminal portuaria propia en el puerto de Alicante, con una inversión de 12 millones, y la terminal ferroviaria y puerto seco en Miranda de Ebro (Burgos), en la que ha destinado más de 7 millones para fomentar las conexiones intermodales y reducir la huella de carbono. En el plano marítimo, la compañía ha dado un paso clave con la reciente adquisición de un portacontenedores de última generación. El nuevo buque tiene una capacidad para más de 1.200 TEU.

KONECRANES

Imagen de las grúas de Opcsa en el Puerto de Las Palmas.

Marítimo

# Opcsa reducirá su huella ambiental

## La terminal cierra un pedido con Konecranes para poner en servicio 8 grúas híbridas de pórtico sobre neumáticos en 2026

**Transporte XXI** | Las Palmas

Operaciones Portuarias Canarias (Opcsa) ha cerrado un nuevo pedido con Konecranes para la adquisición de ocho grúas híbridas de pórtico sobre neumáticos (RTG), que se sumarán a su terminal de contenedores en el Puerto de Las Palmas a partir del segundo trimestre de 2026.

La inversión consolida la estrategia de modernización de la compañía, principal operador de terminales de contenedores en Canarias, y da continuidad al proceso iniciado en 2022, cuando incorporó seis unidades híbridas del mismo fabricante. El objetivo de la empresa es reforzar la capacidad de manipulación de contenedores y avanzar en la reducción de emisiones.

Las nuevas grúas estarán equipadas con sistemas de accionamiento híbrido, capaces de reducir de forma notable el consumo de combustible frente a las RTG diésel convencionales. Incluirán funciones inteligentes como *Truck Lift Prevention* y *Auto-Steering*, además de sistemas de extinción en salas eléctricas, paquetes de baterías y grupos electrógenos híbridos, garantizando un mayor nivel de seguridad y fiabilidad en las operaciones de patio.

"Continuamos nuestro viaje para modernizar y descarbonizar nuestras operaciones de terminal, con Konecranes como socio de confianza en este proceso", apuntó Javier Zurita Ramírez, gerente de proyectos de Opcsa, quien destacó la fiabilidad demostrada por las grúas adquiridas hace tres años.

Por parte del fabricante, Darryn Scheepers, director de ventas de EMEA de Konecranes Port Solutions, subrayó que el contrato es reflejo de "una relación sólida" y de la capacidad de la compañía para atender las necesidades de sus clientes, un modelo que esperan replicar en otras terminales.

### Sostenibilidad

La operación se enmarca en el programa Ecolifting de Konecranes, que promueve soluciones sostenibles para la manipulación de materiales, desde motores diésel optimizados hasta flotas híbridas y totalmente electrificadas. La compañía busca reducir la huella de carbono de sus clientes y potenciar la circularidad en la industria portuaria.

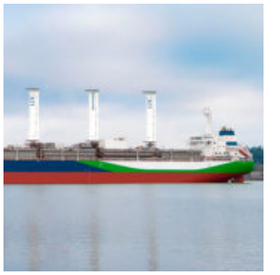
Opcsa prevé superar en 2025 un volumen de un millón de TEU, consolidando su papel como centro de transbordo internacional en el Arco Atlántico. La compañía cerró 2024 con un tráfico de 894.000 TEU, aproximadamente el 75 por ciento de la actividad de La Luz, que terminó con 1,2 millones.

Marítimo

# La propulsión eólica gana enteros

**TXXI** | S.C. de Bezana

Bound4blue, con sede en Santa Cruz de Bezana (Cantabria), ha dado un paso más para acelerar y simplificar la adopción de su sistema de velas de succión eSail. La compañía ha logrado la validación por parte de Lloyd's Register de su metodología *Pwind*, que representa el cálculo de la matriz de fuerza que genera a través la propulsión eólica. Este hito posibilita deducir la potencia del motor en los cálculos del Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes y del índice de Eficiencia Energética de Diseño, según la normativa de la OMI.



Carretera

# Palibex amplía su cobertura en Alicante

**TXXI** | Alicante

La empresa alicantina European Express, especializada en transporte nacional e internacional de paletería y paquetería, se ha unido a la red Palibex con el objetivo de reforzar su presencia en el transporte urgente de palés y abrir nuevas oportunidades de crecimiento en el sector logístico. La compañía European Express, que ofrece servicios de transporte terrestre en toda la península ibérica, dispone de más de 6.000 metros cuadrados para almacenaje y gestión logística integral, y cuenta con una flota de vehículos diversificada.

Servicios

# Redevco impulsa su crecimiento en logística

**TXXI** | Ámsterdam

Redevco, gestor inmobiliario privado, se ha hecho con Roebuck, firma especializada en inversión y gestión de activos logísticos, con aproximadamente 1.000 millones de euros en activos bajo gestión en Reino Unido y Europa continental. Esta adquisición representa un paso estratégico en la evolución de Redevco, al fortalecer su presencia en el sector logístico y diversificar aún más su plataforma paneuropea, destacan desde Redevco a través de una nota. Roebuck aporta más de 15 años de experiencia en el sector, abarcando toda la cadena logística, desde la primera hasta la última milla.

Marítimo

# Bergé eleva su capacidad en el puerto de Pasaia

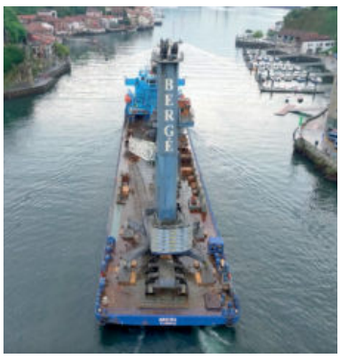
Su filial Sobrinos de Manuel Cámara renueva dos grúas

**TXXI** | Pasaia

Sobrinos de Manuel Cámara, filial de Bergé Infraestructuras y Servicios Logísticos, incrementará hasta un 46 por ciento su potencial de manejo de mercancías en el puerto de Pasaia tras recibir dos grúas móviles. Con estos activos, el operador portuario Bergé, que tiene a A.P. Moller Capital como principal accionista, "aumentará en versatilidad y añadirá hasta 40 toneladas más su capacidad media con respecto a las anteriores grúas que empleaba en la dársena guipuzcoana", según destaca la compañía a través de un comunicado.

La mejora operativa de Sobrinos de Manuel Cámara se produce tras lograr, a finales de 2022, una concesión, por un plazo de 30 años, de 28.788 metros cuadrados en el muelle de Lezo-1, desde el bolardo 9 hasta el bolardo 30, más la parcela de la antigua central térmica para la explotación de una terminal polivalente. La Autoridad Portuaria de Pasaia estableció para dicha concesión un tráfico mínimo de 380.000 toneladas anuales, de las cuales unas 220.000 toneladas son de mercancía general y las otras 160.000 toneladas de graneles.

La filial de Bergé también se hizo, un año antes, con la explotación de cuatro almacenes en la zona de La Herrera, que suman en total cerca de 7.000 metros cuadrados de superficie, y que son utilizados para graneles agroalimentarios.




BERGÉ

Llegada de los equipos al puerto de Pasaia.

## FLASH

Servicios

### Panattoni Iberia amplía su cartera de clientes

Panattoni Iberia ha ampliado su cartera de clientes. Se trata de Lookiero Outfittery Group, especializada en la venta de moda por suscripción, que amplía su red de plataformas con una nave en Panattoni Park Miranda de Ebro. La compañía ha alquilado unas instalaciones de 13.946 metros cuadrados de superficie para almacén, 16 muelles de carga y descarga y una rampa de acceso a nivel, además de 450 metros cuadrados para oficinas.

Carretera

### Primafrio renueva la certificación IFS Logistics

Primafrio, líder en transporte frigorífico por carretera, ha renovado la certificación IFS Logistics tras superar la auditoría de SGS United Kingdom. El alcance del certificado incluye las áreas de especialización de la compañía: el transporte y organización del transporte por carretera de productos alimenticios, tanto a temperatura ambiente como controlada, así como el almacenamiento temporal en plataformas de frutas y verduras.

Express

### GLS Spain impulsa la internacionalización

GLS Spain presenta el documento 'Claves para impulsar tu negocio en nuevos mercados', que ofrece una visión integral de las tendencias, desafíos y soluciones para empresas que desean expandirse en el exterior.

Las cintas transportadoras reducirán la presencia de camiones.

Marítimo

# Inversiones en Tarragona

Ership y Noatum construirán dos cintas transportadoras de cereales

**TXXI** | Tarragona

Ership, con una inversión de 10 millones de euros, y Noatum, con cuatro millones, construirán y explotarán dos sistemas de cintas transportadoras de cereales en los muelles de Aragón y Castilla-Sur, respectivamente, del puerto de Tarragona. La instalación de este tipo de transporte horizontal de sólidos optimizará las operativas de descarga y el almacenamiento de los tráficos agroalimentarios desde los barcos hasta los almacenes, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. El sistema de transporte horizontal reducirá la presencia de camiones, lo que se traducirá en una disminución de las emisiones de $CO_2$. El último consejo de administración de la Autoridad Portuaria adjudicó a Ership y a Noatum, que ya operan en la dársena catalana, los dos concursos para la prestación de servicios de transporte horizontal de sólidos.

Ello "no comporta el otorgamiento de la concesión, que sigue su procedimiento legal oportuno, sino únicamente el paso previo de adjudicación en el concurso", puntualiza el comunicado de la entidad portuaria. Ambas concesiones son por un periodo de 40 años

Express

# Packlink se alía con Temu

Ofrece opciones de entrega a comercios *online* de todos los tamaños

**TXXI** | Madrid

Packlink, plataforma tecnológica de envíos de paquetería para negocios de comercio electrónico, con sede en España, ha sellado una alianza con Temu, gigante chino del *ecommerce*, que tiene presencia en más de 90 países. El acuerdo contempla que los vendedores de Temu en Europa tendrán acceso a las soluciones automatizadas de Packlink para sus operaciones de envío, accediendo a tarifas de envío con descuento, automatización de reglas de envío, seguimiento de entregas y gestión de facturas desde una única plataforma.

Esta automatización les permitirá gestionar más pedidos en menos tiempo, lo que se traduce en un aumento de las ventas *online* y en la mejora de la experiencia de compra, según detallan desde la compañía. Desde el año pasado, Temu ha incorporado a vendedores europeos a su plataforma en numerosos mercados. La compañía prevé que hasta un 80 por ciento de sus ventas en Europa provendrán con el tiempo de negocios locales y de la gestión logística a nivel local.

Packlink ofrece soluciones de gestión de envío de paquetes para comercio electrónico con los principales transportistas. La compañía colabora con plataformas y marketplaces de comercio electrónico para ofrecer una selección de opciones de entrega a comercios online de todos los tamaños.

LA MEJOR INFORMACIÓN
LOGÍSTICA
SIEMPRE A TU ALCANCE
www.transportexxi.com
GRATIS
PARA SUSCRIPTORES
SÍGUENOS:
@TransporteXxi
company/TransporteXXI
INFÓRMATE:
(+34) 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com