



#SupportOurDrivers

Carretera
Grupo SGT se extiende a Andalucía
Pág. 10

Ferrocarril
Cefsa gana terreno en el sector de automoción
Pág. 12

Oper. Logísticos
Molinero abre la puerta a nuevas adquisiciones
Pág. 16

Marítimo
Balearia alerta del "deterioro" de Armas
Pág. 24

Toro y Betolaza afianza su salto a la logística

El grupo invertirá 3,5 millones en la adquisición de nuevos equipos y la ampliación de la capacidad operativa de su terminal multipropósito en el puerto de Bilbao Pág. 8



JAC

Vista aérea de la terminal multipropósito de Toro y Betolaza en el puerto de Bilbao.

JOSEP VICENT BOIRA
Comisionado para el Corredor Mediterráneo

“El tren debe competir en igualdad con el camión”



Josep Vicent Boira ha culminado ocho años al timón de la coordinación del Corredor Mediterráneo, donde el UIC “va a ser la gran transformación del transporte en España”. Las obras abren nuevas oportunidades a la industria, asegura.

Pág. 38

Servicios

Acuerdo entre Transporte XXI y la asociación SSC

Transporte XXI llevará cada quincena la actualidad sectorial a los responsables de transporte y logística de las empresas socias de Spanish Shippers' Council. El objetivo es construir una comunidad donde transportistas y cargadores conecten necesidades y estrategias.

Pág. 2



Informe

El Puerto de Barcelona traza su 'hoja de ruta'

La entidad portuaria de Barcelona, que preside José Alberto Carbonell, sienta las bases para garantizar capacidad suficiente para dar respuesta a las necesidades futuras de las empresas que usan el enclave con un nuevo ciclo de inversiones que inició en 2025.

Pág. 28

LA FOTO DE LA QUINCENA



CONVENIO DE COLABORACIÓN TRANSPORTE XXI Y SPANISH SHIPPERS' COUNCIL

Transporte XXI estará en la mesa de los cargadores adheridos a Spanish Shippers' Council-Transprime, gracias al acuerdo suscrito. El objetivo es construir una comunidad en la que transportistas y cargadores conecten necesidades, soluciones y estrategias. En la imagen, Javier Miranda (TXXI) y Jordi Espín (SSC).



QUÉ BIEN

Spanish Shippers' Council (SSC) y la Asociación de Cargadores de España (ACE) han dejado negro sobre blanco con el 'Manifiesto por un Transporte Marítimo Eficiente, Sostenible y Competitivo'. Las asociaciones que representan a empresas cargadoras piden a los armadores fiabilidad y continuidad de los servicios, comprometiéndose a "trabajar con los operadores marítimos para asegurar una planificación de servicios previsible".

Abogan por un marco de relación basado en "la claridad de los modelos de servicio y la transparencia en las relaciones comerciales, "buscando la colaboración que aporte certidumbre". También ponen el eje en la colaboración para "la extensión de la coordinación y la agilidad portuaria a la parte terrestre". Hacen igualmente hincapié en la innovación y la digitalización conjunta, entre otras medidas.



QUÉ MAL

Con la aplicación del ETS (*Emissions Trading System*) al transporte marítimo, Bruselas se ha pegado un tiro en el pie. Una medida pensada para descarbonizar está provocando desvíos masivos de tráfico de mercancías hacia puertos no comunitarios, encareciendo hasta cientos de miles de euros cada escala en la Unión Europea y restando competitividad a los muelles comunitarios, como ya empieza a demostrar el Observatorio que impulsa Puertos del Estado. El resultado es palmario: pérdida de conectividad, riesgo para exportaciones e importaciones y posible aumento global de emisiones si los buques simplemente cambian de ruta o se trasladan tráficos a la carretera. Los efectos colaterales del ETS ya han empezado a debilitar a los propios puertos europeos sin lograr el objetivo ambiental real.

SE MUEVEN



Rubén Aliseda

DHL Supply Chain Iberia nombra a Rubén Aliseda como su nuevo Chief Executive Officer, en sustitución de Roberto Pascual, que deja su puesto tras más de 20 años en la compañía.



José Manuel Sánchez

Palletways Iberia, red exprés de distribución de palettería, nombra a José Manuel Sánchez como nuevo director de Operaciones. Sustituye en el cargo a José Francisco Hernández.



Javier Arnedo

El presidente de Conetrans, Javier Arnedo, toma el relevo de Carmelo González al frente del Comité Nacional del Transporte por Carretera para el período 2026-2029.



Enrique Nader

La empresa tecnológica Docuten incorpora a Enrique Nader como nuevo responsable Comercial de la digitalización de la documentación de transporte.

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

Director Técnico: Jose Angel Calvo

Publicidad: Clara Bouza, Idoia Moreno
publicidad@grupoxxi.comSuscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

Edita: Industria y Comunicación SA
c. Jose María Olavarri, 6 - 2º - 9
48001 Bilbao | Tel.: 944 400 000
transporte@grupoxxi.com

Depósito Legal: BI-708-92



La marca de la
gestión forestal
responsable

EDITORIAL

La agenda verde no cabe en un enchufe

Si hacer demasiado ruido, pero con señales evidentes, Europa empieza a corregir el tono. Se ha asumido que alcanzar la neutralidad climática no puede convertirse en una carrera de carril único. En los últimos meses, el Consejo Europeo ha reiterado la necesidad de aplicar el principio de neutralidad tecnológica. La propia Comisión ha comenzado a introducir matices en el debate regulatorio, reconociendo que distintas soluciones pueden contribuir al objetivo común de descarbonización. No es un giro ideológico; es un ajuste a la realidad industrial.

Durante demasiado tiempo, la política europea ha confundido ambición climática con prescripción tecnológica. La electrificación es, sin duda, una pieza central del proceso. En determinados usos logísticos de corta distancia, su avance es imparable y necesario. Pero convertirla en única vía es desconocer la complejidad del sistema productivo y del transporte europeo. En el transporte pesado de larga distancia, en determinados usos industriales intensivos o en sectores donde el despliegue de puntos de recarga es insuficiente, la electrificación no es hoy una alternativa viable

ni competitiva. Forzar esa transición por decreto no acelera la transición; la encarece y puede erosionar la competitividad industrial.

De ahí la relevancia del principio de neutralidad tecnológica. El biometano, el hidrógeno renovable, los combustibles sintéticos o los e-fuels no son concesiones al pasado. Son herramientas complementarias que permiten reducir emisiones aprovechando infraestructuras existentes, ofreciendo soluciones transitorias y protegiendo sectores estratégicos frente a una competencia global menos exigente.

Es cierto que Bruselas ha incor-

porado algunos elementos de flexibilidad en sus propuestas, pero también es cierto que en la práctica esa flexibilidad sigue siendo limitada. Los calendarios permanecen exigentes y el diseño normativo continúa favoreciendo de forma clara una tecnología sobre otras.

Ahí reside el matiz. Europa necesita ambición climática, pero también realismo industrial. Si el objetivo es alcanzar cero emisiones netas en 2050, lo sensato no es prescribir una única solución. La electrificación es parte esencial de la respuesta. Pero la transición energética no cabe en un enchufe.



Mujeres al volante, una oportunidad

El transporte por carretera afronta su mayor desafío estructural en décadas: la falta de conductores. Más de 30.000, según fuentes sectoriales. ¡Se dice pronto! Para más inri, la edad media supera ampliamente los 50 años y el relevo generacional no llega al ritmo necesario. Es un problema conocido, repetido y diagnosticado. Lo que no siempre se reconoce es que parte de la solución está infrautilizada.

Las mujeres representan apenas un porcentaje marginal del total de conductores profesionales en España y en Europa. En algunos seg-

mentos, no alcanzan ni el 3 por ciento. En un sector que clama por talento, esa cifra no es solo una estadística: es una señal de ineficiencia estructural. Mientras se debate sobre digitalización, descarbonización o nuevas capacidades de carga, el transporte sigue sin integrar plenamente a la mitad de la población en una de sus funciones esenciales. No se trata de una cuestión simbólica ni de cuotas. Se trata de competitividad.

Las barreras son conocidas: jornadas exigentes, dificultades de conciliación, inseguridad en algunas áreas de descanso, instalacio-

nes poco adaptadas y entornos laborales históricamente masculinizados. Pero ninguna de ellas es insalvable. Lo que falta no es diagnóstico, sino políticas activas y coherentes.

Las empresas tienen responsabilidad. La Administración también. Los planes de formación subvencionada, los programas específicos de incorporación y las campañas de visibilidad no pueden quedarse en declaraciones cada 8 de marzo. Deben traducirse en incentivos reales y marcos que faciliten el acceso.

Porque el debate sobre la falta de conductores no puede limitarse

a importar profesionales o flexibilizar requisitos. La primera pregunta debería ser más sencilla: ¿se ha hecho todo lo posible por incorporar a quienes ya están aquí?

El transporte sostiene la economía. Sin camiones no hay abastecimiento, ni industria, ni comercio. Pero sin conductores, tampoco hay transporte. Y si el sector quiere garantizar su continuidad, no puede permitirse prescindir de la mitad del talento disponible.

La brecha de género no es solo una cuestión social. Es una cuestión estratégica. Y sigue siendo una oportunidad pendiente.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

La falta de mantenimiento resta competitividad a nuestro sector

Carreteras olvidadas: la invisibilidad de lo urgente

Durante años, en el sector del transporte por carretera hemos terminado por asumir con resignación el deplorable estado de nuestras vías, como si fuera un “paisaje natural” inmutable. Lo que está en juego no es solo la comodidad del conductor ni los costes de las empresas. Hablamos de seguridad y competitividad, dos conceptos que, al parecer, no vienen con un cartel luminoso que los haga visibles a los políticos.

Cada vez que llega un temporal intenso, aparece lo que todos ya “aguantábamos” con estoica paciencia: baches que se multiplican como *gremlins*, desprendimientos que parecen salidos de un guion de terror y señalización horizontal que desaparece como por arte de magia. Para un camión de 40 toneladas esto constituye un riesgo evidente y constante. Ese “escalón” en el firme con lluvia no avisa y obliga a maniobras bruscas, aumenta la probabilidad de perder el control y multiplica el riesgo de un accidente. El problema no es anecdótico. Según la DGT, el 52% de las carreteras evaluadas presen-

ta deterioros graves o muy graves y unos 34.000 kilómetros claman por actuaciones urgentes en el plazo de un año. Una radiografía de lo que sucede cuando se prefiere la pose de inauguración de nuevas infraestructuras a mantener lo que ya tenemos. Basta con recorrer la A-66, sobre todo entre Benavente y León, para constatar que esto no es un despiste aislado, sino un problema estructural y prolongado, casi histórico. Y si miramos la red autonómica y provincial o los accesos a polígonos, puertos y nodos logísticos, la cosa no mejora: es un catálogo de baches *vintage*. Resulta especialmente sangrante que, en algunos tramos, la única “mejora” durante años sean carteles que recen “tramo de concentración de accidentes” o “pavimento en mal estado”, acompañados de la inevitable obligación de que los vehículos aminoren la velocidad. Parece que, para las distintas administraciones, señalar un desastre equivale mágicamente a repararlo.

El deterioro, además, es acumulativo: lo que en su momento podía repararse con un coste moderado termina multiplicándose hasta cifras astronómicas. El año pasado, la Asociación Española de la Carretera estimó que serían necesarios 13.491 millones de euros para recuperar la red, frente a los 9.500 millones calculados en 2022. Mientras tanto, el ministerio capitaneado por Óscar Puente presume de haber destinado 7.200 millones desde 2018 y de manejar unos 1.300 millones anuales. Si hacemos cuentas, la cosa no cuadra: por mucho que el ministerio presuma de cifras y presupuestos (heredados de 2023, por cierto), los números no se alinean con la realidad de las carreteras.

España llegó a tener, junto a Alemania, una de las redes viarias más avanzadas de Europa. Hoy, la falta de mantenimiento erosiona esa ventaja y resta competitividad a nuestro sector. Como señalaba con acierto Ignacio Barrón, ingeniero y presidente de la comisión que investiga el accidente ferroviario de Adamuz: “El mantenimiento no se inaugura” y “las mercancías no votan”. Dos frases que, por sí solas, resumen bien el drama de lo invisible frente a lo mediático.

rvaldivia@astic.net

PICOS DE ORO

Es injusto que no estemos en ninguno de los órganos de representación del Ministerio

José Andrés Arribas
Gerente de Faprove

España tiene el reto de poder asegurar infraestructuras de recarga

Inma Cima
Country Manager Fastned

El hidrógeno será rentable solo si la electricidad baja de 15 euros

Josu Jon Imaz
Consejero delegado de Repsol

El alto coste de la inversión en alta velocidad ha vaciado la capacidad inversora en cercanías, el transporte de mercancías y el de media distancia

Juantxo López Uralde
Coordinador Alianza Verde

Tenemos que impulsar una red de infraestructuras que se adapte a los flujos reales actuales de nuestro país

Ramón García
Director general del CEL

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

**Gorka Zabala**

Dir. gral. de Toro y Betolaza

Toro y Betolaza sigue dando pasos en su plan de crecimiento en el puerto de Bilbao con el foco en la logística, la sostenibilidad y la innovación. El grupo invertirá 3,5 millones en nuevos equipos, al tiempo que ampliará la capacidad operativa de su terminal.

**Javier Jiménez**

CEO de Molinero Logística

Molinero Logística, que acaba de cerrar la adquisición del operador Haya Logística, se plantea seguir avanzando en la senda del crecimiento inorgánico. La firma soriana no descarta la posibilidad de incorporar alguna otra empresa en los próximos meses.

**Ursula von der Leyen**

Presidenta de la CE

El sector ya lanzó hace tiempo la voz de alarma, tras advertir que el ETS desviaría tráfico a puertos no comunitarios. El Observatorio de Puertos del Estado no deja lugar a dudas. La transición energética no tiene vuelta atrás, pero Europa no correr sola.

**Óscar Chivite**

Consejero de Navarra

CETM La Rioja ha manifestado su total rechazo y su firme oposición a la intención del Gobierno de Navarra de mantener los peajes para camiones en la autopista AP-68 a partir de su liberalización prevista en el próximo mes de octubre.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El Comité Nacional del Transporte por Carretera acaba de echar a rodar dejando fuera a actores relevantes

Una foto movida

El recién renovado Comité Nacional del Transporte por Carretera, que preside Javier Arnedo, acaba de echar a rodar. Y lo hace dejando fuera a actores relevantes tras un minucioso proceso de acreditación de la representatividad. Entre las ausencias más llamativas figuran los operadores logísticos (UNO) y los 'frigos' (Atfrie). No es una cuestión baladí. Hablamos de empresas de primer nivel, que sostienen buena parte de la actividad real del sector, con unas ventas de 16.000 millones de euros al año, lo que supone más del 40 por ciento de los ingresos del transporte de mercancías por carretera y logística en España.

El Comité es el máximo órgano de interlocución de los transportistas con la Administración y es clave ante reformas regulatorias, políticas fiscales o decisiones estratégicas. Por eso, la pregunta no es si se ha procedido de forma correcta a la hora de

verificar los listados facilitados por las asociaciones, sino si el modelo que se ha elegido es el adecuado para que la fotografía no se aleje de la realidad y sea lo más fiel posible.

La logística no es una actividad auxiliar. Es la arquitectura que organiza el transporte moderno. Los operadores coordinan flujos, gestionan almacenes, integran servicios y negocian con grandes cargadores. ¡Y qué decir del transporte frigorífico!, el gran aliado del campo español.

No se esperan cambios en el corto plazo. De hecho, las alegaciones presentadas al Ministerio de Transportes por las patronales ausentes no habían tenido respuesta al cierre de esta edición. Toca pensar a largo plazo. El Comité se revisa cada cuatro años. Un tiempo más que suficiente para que el propio sector, si realmente quiere, reflexione sobre la forma de acreditar la representatividad y evite que el órgano nazca cojo. Pero también es cierto que los modelos de representación tienden a consolidarse. Y a quienes ya están sentados en la mesa, rara vez les urge ampliarla.

En un momento en que el sector necesita interlocución eficaz y resultados tangibles, el debate no debería centrarse solo en quién ocupa las sillas del Comité Nacional, sino en la capacidad real del órgano para influir y resolver las principales demandas del sector, acostumbrado a ser el 'patito feo' de las administraciones de turno. Porque cuando los grandes problemas siguen abiertos -falta de conductores, presión normativa, incertidumbre regulatoria, transición energética, digitalización- la pregunta ya no es únicamente quién está en la mesa. La cuestión es otra bien distinta: ¿qué capacidad real tiene esa mesa para cambiar las cosas?

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez



¿Qué harán los fondos de inversión que orbitan bajo el poder político de Donald Trump a falta de navieras estadounidenses?

El ajedrez del mar

La industria naviera vive en un temblor permanente. Cada movimiento corporativo es una pequeña sacudida en los cimientos del comercio mundial. En el caso de Oriente Medio, después de la integración de Hapag-Lloyd con United Arab Shipping Company (UASC) en 2017, algo más tenía que romper el tablero. Fue el primer aviso serio de que Oriente Medio, Europa y Asia empezaban a mezclarse en una misma coctelera logística. Hoy, la historia se repite. La adquisición de ZIM por parte de Hapag-Lloyd no es solo una operación financiera. Es un mensaje en el que se mezclan religión, geopolítica, memoria y estrategia industrial,

todo embalado en contenedores de cuarenta pies.

En tiempos en los que los cargadores miran obsesivamente al Canal de Suez, esperando que se despeje, esta operación suena a una apuesta por la estabilidad. O, mejor dicho, por el control. Sobre el papel, todo es limpio: precio cerrado, integración progresiva y sinergias millonarias. Pero bajo la quilla se mueve otra corriente. Israel no renuncia a su soberanía marítima. Netanyahu mantendrá cierto poder naviero a través de una nueva compañía con flota propia, diseñada para seguir desplegando la marca ZIM como símbolo estratégico y herramienta de seguridad logística nacional. Y Hapag-Lloyd asume la gestión de la flota subcontratada, integrándola en su red, optimizando escalas, frecuencias y costes. Nada de esto habría sido posible sin el precedente de UASC, donde el grupo alemán demostró saber digerir estructuras complejas, culturas distintas y flotas dispersas.

Pero, en este ajedrez del mar, también navegan capitales invisibles. ¿Qué harán los fondos de inversión que orbitan bajo el poder político de Donald Trump a falta de navieras estadounidenses? Operaciones como las protagonizadas por Stonepeak junto a la marsellesa CMA CGM muestran que el *Yankee Power* quizá no quiera barcos, sino muelles. No quiere capitanes, sino concesiones. Dominar el puerto puede ser más rentable que dominar el mar. Eso sí, ZIM no será la última compra. No lo parece. La industria ya pelea por nuevas mareas.

a.martinez@grupoxxi.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Esta decisión es difícil que pueda estar más justificada que en el caso del proceso de descarbonización del transporte

Un giro pragmático

La Vieja Europa busca ese complicado punto de equilibrio entre su histórico papel como pilar mundial del libre comercio y la necesidad de "protegerse" de un entorno cada vez más hostil. Fue un europeo el que enunció el famoso principio de Arquímedes. 24 siglos después, la Unión Europea sigue buscando ese punto de apoyo con el que mover el mundo.

Ese ecosistema propio de mercado único interior europeo, con libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales se complementa con una amplia red de acuerdos comerciales con terceros países. Sirva como ejemplo el reciente acuerdo histórico con Mercosur. Todo ello siguiendo unos parámetros altamente exigentes en materia de sostenibilidad y Derechos Humanos. En eso hay pocas regiones del planeta que se nos acerquen.

Pero esta hoja de ruta está chocando frontalmente con la visión del actual inquilino de la Casa Blanca, que nos pone, día sí y día también, piedras en el camino. Aunque no solo se trata de Estados Unidos, también está la amenaza de una competencia cada vez más intensa por parte de China.

Recuerdo una vez más que la reacción humana más habitual en tiempos de incertidumbre es el 'giro pragmático', según lo definen los sociólogos. Esta decisión es difícil que pueda estar más justificada que en el caso del proceso de descarbonización del transporte, que tan en vilo mantiene a todo el sector. Priorizar medidas lo más pragmáticas posibles en este terreno es una decisión inteligente. El presidente de Anfac, Josep María Recasens, lo expone muy gráficamente: "Nadie duda ya de que en Europa tenemos que impulsar políticas que favorezcan el 'made in Europe'". Para el directivo, Europa "juega desarmada" en el nuevo orden global, "tecnológicamente por detrás de Asia y regulatoriamente frenada".

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Alfredo Merillas (izquierda), CEO de Elecox, especializada en instalaciones eléctricas y mantenimiento integral de grandes superficies, y **Francisco Aranda**, presidente de UNO, sellan un acuerdo para asegurar la “excelencia operativa” de las plataformas logísticas.

HORIZONTE

La Unión Europea trata de impulsar la construcción naval doméstica ante el dominio chino

Iñaki Eguía



‘Made in EU’

Tras la proclama lanzada por Donald Trump para recuperar la construcción naval estadounidense, con menos del 1 por ciento de sus buques comerciales salidos de sus astilleros, la UE también sigue la corriente para impulsar una industria marítima doméstica, con la que frenar la cada vez mayor dependencia de China, que sube a doble dígito, y ya concentra más del 56 por ciento de la producción mundial.

El proyecto de Bruselas trata de impulsar un aumento en la construcción de buques más pequeños, como transbordadores, remolcadores y barcos de investigación, entre otras medidas, como con un acceso más fácil a la financiación, de la mano del Banco Europeo de Inversiones.

La reindustrialización,

tanto del sector naval como de otros ámbitos, también requiere de una simplificación y de mayor uniformidad en la actual sobrerregulación legislativa, unos costes energéticos competitivos, con menos cargas fiscales, entre otras propuestas que expuso la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, en la reciente Cumbre Industrial Europea celebrada en Amberes.

Sin embargo, la nueva iniciativa del ‘Made in EU’, al igual que el impulso naval del gigante norteamericano, en el mejor de los casos, solo supone empezar a sentar las bases ahora, que bien llevadas podrán dar sus frutos a largo plazo. Además, Europa añade el riesgo de una deficiente implementación por primar los intereses nacionales a los comunitarios. En cualquier caso, siempre son necesarias estas actuaciones para mantener un tejido productivo que es fundamental en nuestro desarrollo económico.

AGENDA

3-5 de marzo de 2026

I Congr. Nac. del Sector Portuario

Conferencia

Valencia

www.congresosectorportuario.es

12 de marzo de 2026

Foro del Transporte de Aecoc

Conferencia

Madrid

www.aecoc.es

24-26 de marzo de 2026

Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición

São Paulo (Brasil)

www.ifema.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

9-11 de junio de 2026

Global Mobility Call

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.ifema.es

16-18 de junio de 2026

Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición

Róterdam

www.europe.breakbulk.com/home

17-18 de junio de 2026

Green Gas Mobility Summit

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.greengasmobilitysummit.com/es

6-8 de octubre de 2026

Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.ifema.es

26-29 de abril de 2027

Transport Logistic

Conferencia y Exhibición

Múnich

www.transportlogistic.de/en/trade-fair

TRANSPORTE 4.0

Juanma Martínez



La Ley de Movilidad Sostenible establece unos principios básicos muy positivos

Es obligatorio

Las formas son importantes, igual que el fondo. Si hacemos cosas que no comunicamos, malo. Si lanzamos mensajes (el relato) vacíos de contenido real, peor.

La Ley de Movilidad Sostenible (LMS), publicada en diciembre, establece unos principios básicos muy positivos. Cita bastantes veces la digitalización y crea lo que ha denominado muy acertadamente, “Espacio de Datos Integrado de Movilidad”. Este se propone como el almacén común de información que será alimentada por las administraciones públicas, empresas y operadores del transporte y todos los agentes del sector. Los datos estarán a disposición de la sociedad en general, cualquiera que sea el rol del actor interviniente.

Hay que llamar la atención sobre la cuestión de la gobernanza de los datos de movilidad como una pieza clave para garantizar la confidencialidad. Con estos datos se pretende realizar los análisis imprescindibles para tomar medidas que permitan mejorar la movilidad de las personas y las mercancías, en todos los ámbitos. Es muy interesante que ya de partida se hable de datos relativos a la oferta y la demanda de los diferentes modos y servicios de transporte y movilidad, los relativos a información financiera y costes de prestación de servicios en todos los modos, las inversiones e inventario de infraestructuras y terminales y en mantenimiento, nodos de servicios de movilidad, y los servicios que ofrecen, etc.

Al final del texto, aparece la mención (trascendental) sobre la digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se refiere a un documento regulado en la Orden FOM 2861-2012 de modo breve, claro y conciso. Lo que dice la referida LMS es que este documento deberá ser necesariamente digital a los diez meses desde la entrada en vigor de esta ley, es decir, el 3 de octubre. Toca correr porque ahora sí que es obligatorio.

TRIBUNA LIBRE

Irantzu Sedano



El Convenio LLMC debe interpretarse conforme al sentido ordinario de sus términos, sin introducir excepciones no previstas en su texto

Caso 'MSC Flaminia'

El transporte marítimo constituye un elemento esencial del comercio internacional y, al mismo tiempo, una actividad de alto riesgo, capaz de generar responsabilidades de gran magnitud económica. Para evitar que un siniestro comprometa la continuidad financiera de los operadores marítimos y paralice el comercio, el derecho marítimo internacional desarrolló mecanismos específicos de limitación de responsabilidad, entre ellos el Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo (LLMC).

Por su especial relevancia, resulta de interés la sentencia de la Corte Suprema del Reino Unido de 9 de abril de 2025, 'MSC Mediterranean Shipping Company SA v Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH & Co KG (MS "MSC Flaminia")', en la que el tribunal realiza un examen pormenorizado de diversas disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad establecidas en el Convenio LLMC de 1976.

El conflicto se remonta a julio de 2012, cuando el portacontenedores "MSC Flaminia" sufrió una devastadora explosión en alta mar debido a una carga peligrosa. El accidente causó la muerte de tres tripulantes y dejó al buque gravemente dañado, con miles de toneladas de agua contaminada y residuos tóxicos a bordo. La carga no sufrió un mejor destino, lo que hizo que se iniciaran diversos procedimientos judiciales de reclamación en el Tribunal de Distrito sur de Nueva York.

Por su parte, tras un prolongado procedimiento arbitral, la empresa fletadora, MSC, fue condenada a indemnizar al propietario del buque, Conti, por una suma cercana a los 200 millones de dólares, correspondiente a daños y gastos derivados del siniestro. MSC intentó entonces limitar su responsabilidad a unos 28 millones de libras, invocando el Convenio de 1976, LLMC.

Esta última controversia legal, que atrajo ya desde entonces a todo el sector marítimo, se centró en torno a la cuestión de quiénes tienen derecho a este "escudo" legal según el Artículo 1.2 del Convenio, que agrupa bajo la definición de "armador" no solo al propietario registral, sino también al fleta-

dor, al gestor y al operador del buque. En el lenguaje jurídico del caso, estas figuras son conocidas como "insiders" ya que comparten un interés común en la operación del buque. El Tribunal de Apelación sostuvo que la limitación de responsabilidad solo operaba frente a "outsiders" (terceros ajenos, como dueños de la carga o autoridades), sugiriendo que un fletador no podía protegerse frente a una reclamación del propietario del buque por pérdidas sufridas originalmente por el mismo. Esta interpretación introducía una diferenciación no expresamente prevista en el texto del Convenio que fue posteriormente descartada por la Corte Suprema.

En una sentencia de gran relevancia, la Corte Suprema del Reino Unido sostuvo (en línea con lo establecido por el Convenio de Viena sobre el derecho de los tratados 1969, artículos 31 a 33), que, el Convenio LLMC debe interpretarse conforme al sentido ordinario de sus términos, sin introducir excepciones no previstas en su texto.

La Corte Suprema determinó que el término "reclamaciones" que aparece en los Artículos 1.1 y 2.1 del Convenio debe entenderse sin distinguir entre quién presenta la reclamación ni contra quién se dirige. El tribunal rechazó la idea de aplicar una interpretación restrictiva al texto original simplemente porque el reclamante sea el propietario del buque. Según la Corte, si el Convenio no establece explícitamente una excepción para las disputas entre "insiders" los tribunales no deben inventarla. El Artículo 1.2 define al propietario, fletador, gestor y operador como "armadores", de igual rango, sin sugerir ningún trato diferencial entre ellos.

La sentencia también aclaró qué tipos de reclamaciones son limitables. La Corte reafirmó una doctrina ya asentada: los daños directos al buque no están sujetos a limitación. No obstante, en este caso concreto, la Corte Suprema consideró que los costes de descarga y descontaminación de la carga reclamados sí encajaban en el artículo 2.1(e) del Convenio según defendido por MSC y por lo tanto eran limitables, a pesar de que la descarga de la



mercancía fuera también necesaria para poder proceder con la reparación del buque. Se estableció así que, si una reclamación encuadra en la descripción de los supuestos de limitación previstos por el artículo 2.1, no pierde su carácter limitable por el mero hecho de que la reclamación pueda ser consecutiva a los daños sufridos por el buque.

En definitiva, la resolución de la Corte Suprema analizada contribuye a clarificar la aplicación del Convenio LLMC de 1976 al descartar la distinción entre "insiders" y "outsiders". Con ello se refuerza una aplicación uniforme de las normas de limitación de responsabilidad aplicables a todos los armadores, reforzando su papel como pilar de estabilidad comercial. Para aseguradores, armadores y operadores logísticos, la sentencia aporta previsibilidad en relación con la exposición frente a reclamaciones derivadas de siniestros marítimos, incluso cuando estas involucren al propietario, fletador, gestor u operador del buque.

PEQUEÑO HERMANO

Javier Miranda Descalzo



La toxicidad en el núcleo de la cadena de suministro se llama *blank sailing, slow steaming, shipper of choice...* Y mucho cuidado con olvidarse del conductor

Estelas tóxicas en la mar

Vengo de ofrecer una presentación en la II Conferencia Anual de Cargadores, organizada por Spanish Shippers' Council - Transprime y ACE Cargadores, con el Port de Barcelona como anfitrión. Para introducir el debate, usé una frase atribuida a Anarcarsis: "Hay tres tipos de personas, los vivos, los muertos, y los que están en el mar". Es decir, no sabemos lo que pasa en el mar... pero lo sentimos.

Lo sentimos cuando la naviera se marca un *blank sailing* para optimizar espacios en bodega, o sea, que se salta la parada cual "pesero" (minibus) mexicano que quiere adelantar al que va delante para quitarle pasajeros.

Lo sentimos cuando la naviera baja la velocidad para ahorrar combustible, y una rotación de 29 días se convierte en 86, o más. La técnica se llama *slow steaming*.

Lo sentimos cuando la naviera prefiere a un cliente que paga mejor, o paga más, sobre el pequeño importador. A eso lo llaman *shipper of choice*.

¿Se imaginan que una empresa de transporte por carretera se comportara así? ¿Que un conductor tomara decisiones unilaterales que afecten a los inventarios, los plazos de entrega, los planes de producción, los costes logísticos totales, la competitividad, los márgenes de beneficio... del cargador?

Pues no, eso no pasa. De hecho, lo que sí pasa es que decisiones unilaterales de los cargadores afectan a los escuálidos márgenes de los transportistas: tiempos de espera, pagos atrasados, coartadas para penalizar...

Por eso, yo defiendo: no a la toxicidad de la cadena que imponen las navieras, y no a las malas prácticas de cargadores hacia los transportistas. La solución se llama Certificación de Cargador Responsable. Pídanla en su Transprime más cercana.

Marítimo

Toro y Betolaza consolida su salto hacia la logística integral

El grupo invertirá 3,5 millones de euros en la adquisición de nuevos equipos y la ampliación de la capacidad operativa de su terminal multipropósito en el puerto de Bilbao

Alfonso Alday | Bilbao

Toro y Betolaza sigue dando pasos en su plan de crecimiento en el puerto de Bilbao con el foco en los servicios de valor añadido para la cadena logística, la transición energética y la innovación.

El grupo invertirá 3,5 millones de euros en la adquisición de nuevos equipos y maquinaria especializada, al tiempo que reforzará y optimizará la capacidad operativa de su terminal multipropósito. Así lo avanzó, a Transporte XXI, Gorka Zabala, director general de la compañía.

La hoja de ruta incluye la incorporación de seis nuevas carretillas elevadoras -eléctricas y de gas-, de 5 y 7 toneladas de capacidad, y dos tractores para el movimiento de 'mafis', 'cassettes' y semirremolques, cuya entrega está prevista para verano, con el objetivo de fortalecer la operativa y avanzar en la reducción de emisiones.

En paralelo, el operador levantará un nuevo almacén de 3.500 metros cuadrados en sus instalaciones portuarias, preparado para "gestionar mayores volúmenes y ampliar su oferta de servicios de valor añadido".

La inversión se enmarca en una estrategia sustentada en la digitalización de procesos, la mejora de la trazabilidad y la eficiencia energética.

Especialización

La estrategia de crecimiento y especialización del operador se ha reforzado con la activación, a finales del pasado año, de Ean Dos Ibérica, tras la escisión parcial de Consignaciones Toro

y Betolaza. La sociedad, que ya existía con anterioridad, centrará su actividad en la logística industrial, mientras la matriz mantiene su negocio principal, sus activos estratégicos y su estructura operativa. La operación permite segmentar la oferta y especializar estructuras sin perder integración en el entorno portuario.



El mercado nos percibe cada vez más como un operador logístico integral

Gorka Zabala
Director general
Toro y Betolaza

"El mercado nos percibe cada vez más como un operador logístico integral, con una oferta consolidada en almacenamiento, gestión de inventarios, logística inversa y soluciones para *ecommerce*", remarca Zabala.

Este movimiento se suma a la creación de Tybaris, también el pasado ejercicio, para reforzar su posicionamiento en comercio exterior. Bajo la dirección de Sira Aranguren, la firma desarrolla actividades de despacho aduanero, servicios logísticos multimodales, con-

sultoría estratégica, soluciones 4PL, fiscalidad aplicada al comercio internacional y formación técnica especializada

Expansión internacional

Otro de los pilares del grupo es el tráfico ro-ro con el norte de Europa, gestionado de la mano de Finnlines, naviera del grupo Grimaldi Group a la que representa en exclusiva en Bilbao. En los últimos años, esta línea ha incrementado su capacidad hasta los 5.800 metros lineales con los nuevos buques de la 'clase Finneco', que incorporan mejoras medioambientales y reducen la huella de carbono.

La conexión con el norte de Europa se ha consolidado como uno de los ejes clave de crecimiento del tráfico rodado en el puerto de Bilbao, reforzando el

eje atlántico-báltico. La reciente línea import-export con Polonia "ya está generando nuevos tráficos y reforzando nuestra red europea".

En 2025, Toro y Betolaza movió 1,85 millones de toneladas en el puerto de Bilbao, una cifra prácticamente en línea

Operativa en la terminal multipropósito de Toro y Betolaza en Bilbao.



La compañía gestiona en el puerto de Bilbao más de 70.000 m2 de almacenes.

con el ejercicio anterior. Entre los tráficos estratégicos destacan la carga de proyectos, la siderurgia y las energías renovables -con perspectivas de creci-



miento tras el acuerdo a largo plazo alcanzado con el fabricante Haizea Bilbao-, además de mantener el liderazgo en el segmento de la industria forestal y papelera.

Resultados y capacidad

La compañía alcanzó en 2024 unos ingresos de explotación de más de 50 millones de euros, lo que supone un incremento del 20 por ciento respecto al ejercicio anterior. El aumento de la facturación, pese a la estabilidad en volúmenes, refleja el mayor peso de servicios especializados y de valor añadido. En 2025, la compañía ha superado la cifra de ingresos del año 2024, según informan desde el grupo.

La terminal multipropósito de Toro y Betolaza en el puerto de Bilbao, tras las recientes ampliaciones en el Muelle A6 y el Espigón Central, cuenta con 180.000 metros cuadrados adicionales. Entre las mejoras incorporadas en los últimos años destaca un segundo almacén de 22.500 metros cuadrados, al que se añadirá ahora una nueva nave de 3.500 metros cuadrados en el Espigón central. Además, dispone de dos rampas ro-ro con capacidad mínima de carga de 250 toneladas, lo que permite el embarque de piezas sobredimensionadas y refuerza la operativa vinculada a la naviera Finnlines.

Actualmente, la compañía gestiona ya en el puerto de Bilbao cerca de 30 hectáreas de superficie descubierta y más de 70.000 metros cuadrados de almacenes, con un calado máximo de 20 metros.



Heppner Spain tiene las instalaciones de cross-docking y la sede en la CIM Vallès.

Carretera

Heppner Spain incrementa las conexiones con Francia

La compañía, que pasa de 11 a 15 los servicios de grupaje diarios en poco más de un año con el país vecino, dobla volumen de negocio desde 2020

Eva Mármol | Barcelona

Heppner Spain (antigua Eurobeta Internacional), filial española de la francesa Heppner, ha incrementado los servicios de grupaje con Francia con una nueva conexión diaria que enlaza su centro de cross-docking en la CIM Vallès de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) con la plataforma que tiene el grupo en Saint Étienne, en el centroeste del país. El operador pasa así de 11 a 15 rutas diarias con Francia en poco más de un año.

Esta evolución responde al “crecimiento sostenido que estamos registrando, ampliando así nuestro plan de transporte para estar más cerca del cliente final”, señala Daniel Fernández, director general de Heppner Spain. Además de los servicios de grupaje con Francia, su principal actividad, la filial española del grupo crece en transporte internacional de carga completa y con otros destinos como Alemania, Benelux, países del este de Europa e Italia, “a través de nuestra red internacional”.

La compañía ha doblado prácticamente facturación en cinco años al formar parte del grupo francés. Heppner entró en el mercado español con la compra del 40 por ciento de Eurobeta Internacional en 2018, empresa con la que ya colaboraba. Culminó la operación un año después al hacerse con la totalidad de la antigua Eurobeta.

Heppner Spain ha pasado de registrar unos ingresos de 8,69 millones de euros en 2020 a los 16,90 millones en 2024, de acuerdo con los Libros Blancos del sector

de Transporte XXI y el Registro Mercantil. Cerró el pasado ejercicio superando los 20 millones, esperando “seguir creciendo de forma sostenida en 2026”, informan desde el operador. Tuvo una actividad de más de 200.000 envíos anuales en 2025.

El Grupo Heppner, empresa familiar que celebró su centenario el año pasado, registra un volumen de negocio superior a los 1.000 millones anuales, según el grupo. Además de las delegaciones en Francia y Heppner Spain, tiene filiales en los Países Bajos, Bélgica, Suiza, Hungría, Reino Unido y Senegal, cubriendo 157 países.

Gestiona una actividad anual de unos 16 millones de envíos terrestres, 27.500 toneladas de mercancías movidas en transporte intermodal (tren/barco en transporte fluvial) y unos 21.500 contenedores marítimos. El grupo francés crece tanto orgánica como vía adquisiciones. La última compra que anunció, hace año y medio, fue la empresa neerlandesa Segers International Transport. “El objetivo del grupo es seguir desarrollando la actividad tanto orgánica como inorgánicamente a través de la mejora continua del servicio”, añade el director general de Heppner Spain.



Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA, TAP, GLO, EAG, etc.

CARRETERA
 ADUANAS
 FERIAS
 AIRE
 MAR

BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA
 MADRID - SEVILLA - IRÚN
 ZARAGOZA - BILBAO - VIGO
 TENERIFE - LAS PALMAS
 TARRAGONA - OPORTO - LISBOA

Calle Ca l'Arana 15-17 - ZAL II
 08820 El Prat de Llobregat (BCN)
 Tel. +34 93 480 45 00
 Fax +34 93 480 45 01
 transnatur@bcn.transnatur.com
www.transnatur.com

COSCO SHIPPING

We Deliver Value

Carretera

Grupo SGT se extiende a Andalucía

El operador gallego, especializado en transporte de contenedores, amplía su radio de acción al puerto de Algeciras tras tomar el pasado año el control de Ematra

Iñaki Eguía | Mos

Grupo SGT, encabezado por la empresa gallega Servi Global Trans 2015 y la portuguesa Lueste & Truck, dio el pasado ejercicio un gran salto con la incorporación del transportista gaditano Ematra, según ha podido confirmar Transporte XXI.

De este modo, SGT, especializado en el transporte nacional e internacional de contenedores, amplía su cobertura al puerto de Algeciras. La incorporación de Ematra, que tiene cerca de 80 cabezas tractoras, unos 110 semirremolques y también emplea

duotrailers, permite al grupo doblar, prácticamente, su capacidad operativa, y alcanzar una flota cercana los 200 camiones.

El operador gaditano, que también integra a Ematra Logistic, dispone en

GRUPO SGT

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
Total Ingresos Explotación	15,54	+4%	+61%	15,00	15,80	11,32
Servi Global Trans 2015 SL	8,19	+9%	+336%	7,53	6,75	4,23
Ematra SL	7,35	-2%	-1%	7,47	9,05	7,08
Ematra Logistic SL	-	-	-100%	-	-	0,01
Ebitda	1,31	-14%	+110%	1,53	1,87	0,55
Resultado d.i.	0,21	-49%	+91%	0,40	0,68	-0,25
Patrimonio neto	3,77	+3%	-13%	3,65	3,22	3,37
Empleados	152	+7%	+39%	142	132	134

Millones de euros, salvo empleo.

El grupo SGT cuenta con instalaciones próximas a los puertos de Vigo y Algeciras.

el entorno portuario de Algeciras de unas instalaciones en una parcela cerrada de 8.900 metros cuadrados, en la que se levanta una nave con 1.000 metros cuadrados para taller y con otros 400 metros cuadrados de oficinas.

Ematra, constituida en 1993, obtuvo un volumen de negocio de 7,3 millones de euros en 2024, lo que supone un descenso del 1,7 por ciento res-



Imagen de un duotrailer de Ematra.

pecto al ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

La incorporación de Ematra al Grupo SGT consolida el continuo desarrollo de negocio liderado por Servi Global Trans 2015. Este transportista gallego apostó, durante la última década, por poner el núcleo de su actividad en el transporte de contenedores vinculados con los puertos de Vigo, Marín, Vilagarcía y Ferrol.

Además, su oferta de actividades también incluye los transportes especiales, frigorífico, y de mercancías con semirremolques *tautliner*, así como los servicios de almacenamiento. Para ello, el flotista gallego cuenta en sus instalaciones de Mos (Pontevedra) con una nave industrial de 4.000 metros cuadrados y una campaña de 3.000 metros cuadrados.

El operador gallego, que mueve sobre un centenar de vehículos, también amplió su mercado geográfico en 2021 con su expansión a Portugal a través de la constitución de la sociedad Lueste & Truck, con la que realiza portes de mercancías con origen o destino en los



80

**CAMIONES
GESTIONA EL
TRANSPORTISTA
DE ALGECIRAS
EMATRA**

Carretera

Valle del Oja sigue al alza

El flotista riojano, que superó los 18,6 millones de ingresos en 2024, mantiene un ritmo de crecimiento dinámico impulsado por la industria alimentaria



Iñaki Eguía | Logroño
Transportes Valle del Oja continúa en la senda de crecimiento a doble dígito en su facturación con una operativa centrada, principalmente, en el acarreo de suministros para el sector productivo de alimentación, y complementada por otras cargas industriales.

El flotista riojano generó un volumen de ingresos de 18,6 millones de euros en 2024, un 13,5 por ciento más que en el año anterior, y un 52,6 por ciento por encima del obtenidos de su facturación en 2019, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

Transportes Valle del Oja dedica su actividad troncal al acarreo, a través de semirremolques de piso móvil, de productos hortícolas, como guisantes, judías verdes, patatas, zanahorias, brócolis y coliflor.

En su cartera de clientes del sector agroalimentario sobresalen el Grupo Virto y Congela-

dos de Navarra. La compañía de transporte, que este año celebra el 30 aniversario de su constitución por parte de Carlos Díez y José María Torres, también emplea una treintena de bañeras de acero para sus cargas con chatarras y otros residuos industriales.

por 107 cabezas tractoras y 150 semirremolques, que continuamente renueva y amplía, dentro de su plan de modernización. Así, la empresa, con sede en una parcela de 15.000 metros cuadrados de superficie en Santo Domingo de la Calzada, recibirá, durante este ejer-



Transportes Valle del Oja emplea 107 cabezas tractoras y 150 semirremolques.

puertos de Leixoes y Oporto.

Servi Global Trans 2015, cuyo origen en el transporte de mercancías por carretera se remonta a 2002, obtuvo una facturación de 8,1 millones de euros en 2024, un 8,7 por ciento más que en el ejercicio anterior, en el que cuadruplicó los ingresos que registró en 2019, según el Registro Mercantil.

Las rutas de Transportes Valle del Oja cubren La Rioja y las comunidades autónomas limítrofes, así como en el sur de Francia, como destino internacional. Para esta operativa, cuenta con una flota formada

ciento, 20 nuevas cabezas tractoras de Scania, así como unos 40 pisos móviles, fabricados por Alitrailer y por Granalu. Unas adquisiciones que suponen añadir media docena de conjuntos a sus activos móviles.

GLOBAL MBLTY CALL

Sustainable Mobility
World Congress & Expo

**Connecting the
sustainable mobility
ecosystem.**

09-11 Jun 2026

Sponsored by:

In cooperation with:

I want to exhibit



GRUPO ALONSO

Ferrocarril

Cefsa gana terreno en automoción

La filial ferroviaria de Grupo Alonso continúa sumando servicios en el transporte de vehículos en España con nuevos tráficos para Ceva Logistics y Groupe CAT

A. Martínez | Valencia

Compañía Europea Ferroviaria (Cefsa) avanza en el sector de la tracción ferroviaria sumando servicios en la logística de automoción en España. El operador ferroviario, participado mayoritariamente por Grupo Alonso, acelera su expansión gracias a nuevos tráficos para operadores logísticos como Ceva Logistics y Groupe CAT.

En apenas dos años, ha pasado de cubrir servicios

intermodales de contenedores a convertirse en un proveedor solicitado para la tracción de trenes de automóviles, un segmento históricamente dominado por grandes actores como Transfesa o Renfe Mercancías.

El último hito se produjo el pasado mes de enero con la salida desde la factoría de Volkswagen en Landaben (Navarra) del primer tren hacia el puerto de Santander cargado en pla-

taformas 'Laaers' de Groupe CAT, traccionado por la filial de Alonso. Este servicio refuerza su papel como socio ferroviario en tráficos de automoción y marca su incorporación a un corredor que estaba dominado hasta ahora por Transfesa.

Desde mediados de 2025, la compañía ha remolcado trenes de vehículos con plataformas adaptadas al ancho ibérico, acelerando el despliegue con la llegada en octubre de 2025 de la segunda composición de CAT, cargada desde Barcelona con Renault y Dacia hacia El Salobral. Desde la compañía, que dirige Gregorio Urdillo, se subraya que estos servicios exigen "máxima fiabilidad y coordinación logística", claves para ganar terreno en un mercado altamente competitivo.

El salto cualitativo en automoción se produjo en junio de 2025, cuando Cefsa estrenó un servicio entre el puerto de Tarragona y Ciempozuelos para Ceva Logistics, tráfico previamente cubierto por Renfe con Pecovasa. Ese tren

Cefsa dispone de un parque móvil de una treintena de locomotoras.

fue remolcado por una locomotora 269 recién incorporada a la flota, reflejando el refuerzo material que acompaña al crecimiento comercial.

Gestión integral

Con base en Madrid, Cefsa dispone de una treintena de locomotoras y 81 vagones dobles de última generación. Su modelo comercial integra el parque móvil, personal de conducción, coordinación con terminales y gestión de surcos, monitorizados en tiempo real para ofrecer trazabilidad a los clientes.

El gran punto de inflexión corporativo llegó en febrero de 2025, cuando Grupo Alonso adquirió una participación mayoritaria, reforzando su "Plan Logístico Global" orientado a conectar los principales puntos del tráfico marítimo mediante tren y plataformas intermodales. El grupo es consciente de los desafíos del sector, afectados por obras que "reducen capacidad y elevan costes", y defiende ampliar incentivos para que el ferrocarril gane

Carretera

Villart optimiza operativa con la IA

La compañía, cuya principal actividad es el transporte internacional de carga completa, incorpora el HVO, llegando a trabajar para algunos clientes exclusivamente con este biocombustible

Eva Mármol | Barcelona

Villart Logistic, cuya principal actividad es el transporte internacional de carga completa, está apostando por incorporar herramientas de inteligencia artificial (IA) en toda su estructura. La compañía ha extendido la IA a la operativa, a la parte comercial y a la administrativa. “Estamos viendo resultados y seguiremos invirtiendo en nuevas herramientas de IA porque ganamos eficiencia y hay retorno”, señala Pedro Vargas, director general de Villart. La compañía ultima un nuevo plan de inversiones en IA, tanto de herramientas ya existentes en el mercado como otras que desarrollará *ex profeso* para su actividad.

Villart es usuaria habitual de la autopista ferroviaria entre Le Boulou (Francia), junto a la frontera española, y Luxemburgo, así como de los servicios de *short sea shipping* desde el puerto de Barcelona. El peso intermodal en su actividad es estable, “no porque no queramos crecer en intermodalidad, sino porque nuestros clientes nos piden más otro tipo de energía

de propulsión, sobre todo HVO, en sus programas de ahorro de emisiones”. Los clientes que se subieron al tren no han bajado, “pero los crecimientos los derivan hacia la carretera utilizando energías alternativas”. Y así sortean los dos principales problemas del transporte ferroviario, “las limitaciones de capa-

Villart, que tiene la sede central en Balaguer (Lleida), hace la operativa logística a través de Vimer Logistic, controlada por la compañía. Vimer ha ampliado nicho de actividad incorporando los productos químicos al habilitar un espacio de su plataforma como instalaciones APQ (Almacenamiento de Productos Químicos). “Detectamos una oportunidad y está dando resultado, sobre todo aumentando el margen del beneficio”. Vimer cuenta con una plataforma de 6.000 metros cuadrados en Parets del Vallès (Barcelona).

Villart opera con unos 210 vehículos, entre flota propia y proveedores integrados. Sus principales mercados son Francia, Italia, Alemania, Benelux y Reino Unido. Trabaja sobre todo para los sectores de alimentación procesada y paletiza-



La compañía tiene la sede central en Balaguer (Lleida).

cuota de mercado. En este sentido, Cefsa ha recibido 1,47 millones de euros del programa de ‘ecoincentivos’ del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un importe correspondiente al 30 por ciento del coste total del transporte ferroviario acreditado para impulsar un transporte más sostenible, reforzando su compromiso con la eficiencia y la reducción de emisiones.

1,47

MILLONES DE EUROS HA RECIBIDO EN ‘ECOINCENTIVOS’ DE TRANSPORTES

Con nuevos contratos en automoción, presencia creciente en corredores portuarios y el respaldo industrial de Grupo Alonso, Cefsa se posiciona como uno de los operadores emergentes del mercado ferroviario español.

por falta de *slots* y falta de puntualidad”, añade el directivo.

La compañía ha incorporado a la rutina los trayectos con HVO, contando con clientes para los que utiliza exclusivamente este biocombustible.

da, productos de higiene y limpieza, productos químicos y petroquímicos. Realiza una media de 120 viajes diarios. Registró un volumen de negocio de 25,88 millones de euros en 2024, según el Registro Mercantil.

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
Flota dotada con más de 200 vehículos equipados con sistema GPS

686TLP SANTURCE CONTENEDORES Y CARGA GENERAL
Muelle A2, Edificio Zubia, Planta Baja. 48980 Santurtzi (Bizkaia)
+34 944 489 771 · contenedor@686tlp.com · multimodal@686tlp.com

686TLP MADRID CONTENEDOR
Pol. Ind. Los Olivos, c/ La Estrategia S/N. 28021 Madrid
+34 915 282 922 · oscar.suarez@686tlp.com · javier@686tlp.com

686VOLTRANS VOLQUETES Y BASCULANTES
Muelle A2, Edificio Zubia, Planta Baja. 48980 Santurtzi (Bizkaia)
+34 946 620 456 · fernando@voltrans.es

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
LLEIDA
MADRID
SEVILLA
TARRAGONA
VALENCIA

salvatlogística
www.salvatlogistica.com

eco.radis

Marítimo

Travesía a la industrialización

Los puertos de Castellón, A Coruña y Canarias se posicionan como los grandes impulsores de la eólica marina con 212 millones de euros en ayudas en juego para atraer inversiones privadas

Antonio Martínez | Valencia
La travesía a la industrialización portuaria ya no es un discurso estratégico, sino una competición abierta entre enclaves del sistema portuario estatal. El Puerto de Castellón ha activado su dársena sur como pieza central de un plan inversor público-privado de 740 millones de euros hasta 2029, pero el movimiento trasciende al Mediterráneo y conecta con el Atlántico, el Cantábrico y Canarias al calor de las ayudas del programa PORT-EOLMAR del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

El enclave castellanense quiere jugar en la primera división industrial del Mediterráneo. Con casi tres kilómetros de línea de atraque proyectados y nueve nuevos muelles en la dársena sur, el objetivo es claro: convertirse en base logística y de ensamblaje para la eólica marina flotante. “Tenemos una gran oportunidad con los fondos IDAE; vamos a ver si hay otros puertos que presentan algo tan contundente como nuestro proyecto”, asegura Manuel García, director general del puerto. “Sin puertos no puede haber eólica marina”.

La primera convocatoria de PORT-EOLMAR moviliza 212 millones de euros, con una preasignación de 82 millones para la zona mediterránea, 100 millones para la subregión del golfo de Vizcaya y 30 millones para Canarias. Las ayudas, en régimen de concurrencia com-

petitiva y a fondo perdido, alcanzarán el 100 por ciento del coste subvencionable, siempre que exista un compromiso privado equivalente al importe solicitado.

Ahí emerge uno de los principales nudos del sector. Desde la Asociación Empresarial Eólica se advierte que el desarrollo sigue “estancado”. “Tenemos el marco regulatorio, pero no hay subastas convocadas; no hay visibilidad de cuándo ni dónde arrancarán los proyectos”, señalan fuentes sectoriales. La industria reclama acompañar la infraestructura portuaria con un calendario estable de potencia a suabastar.

En Castellón, el músculo financiero previsto, 200 millones públicos y 540 privados, se apoya en proyectos como el muelle de Costa, con 167,8 millones de inversión, y en la captación de operadores industriales. La ingeniería

vasca Saitec, a través de su filial Med Float, que ya lleva invertidos más de 50 millones en eólica flotante, ha solicitado 27,4 hectáreas para ensamblar plataformas flotantes de hormigón con tecnología SATH.

La estrategia no es aislada. En el Atlántico, el Puerto de A Coruña aspira a convertir Punta Langosteira en polo industrial *offshore*. Ocho compañías, entre ellas Navantia, Acciona, Ferrovial, la propia Saitec, Esteyco, Amper, Gri Renewable y Cobra, han solicitado suelo para fabricar y ensamblar componentes destinados a aerogene-

€
212
MILLONES
DE FONDOS SE
JUEGAN LOS
PUERTOS

La ingeniería vasca Saitec es una de las grandes impulsoras de la eólica flotante en España.



radores marinos. Hay reservados 600.000 metros cuadrados en el puerto exterior, por lo que el enclave concurrirá a la convocatoria del IDAE con el aval de proyectos industriales en tramitación, uno de los criterios con mayor ponderación en la evaluación.

Y en Canarias, tanto Las Palmas como Tenerife, bien posicionados, tienen proyectos de suelo en marcha para atraer nuevos proyectos en los enclaves insulares, donde la industrialización ya lleva años en marcha en el sector de las plataformas petrolíferas, la industria auxiliar y el sector eólico.

El diseño del programa exige infraestructuras con al menos 300 metros de línea de atraque, 15 metros de calado y 15 hectáreas de explanada, 10 en Canarias, además de compromisos concesionales privados equivalentes a la ayuda solicitada. Se prima el grado de madurez ambiental y técnica, la capacidad logística por encima de mínimos y la solidez del proyecto industrial asociado. También se contemplan proyectos “multi-puerto”, que permitan articular cadenas de valor entre distintos enclaves bajo una misma iniciativa industrial.

El riesgo, admiten fuentes

Carretera

Noa Cargo y Aspa Belartza amplían su capacidad logística

El grupo guipuzcoano, especializado en el transporte por carretera de bobinas de acero, gestiona un total de 3.600 m² de almacenes en Andoáin y Países Bajos, y más de 50 camiones

Iñaki Eguia | Andoáin

Las empresas Noa Cargo y Aspa Belartza Logística, del grupo Noa Cargo, que están especializados en el acarreo de bobinas de acero, han trasladado, durante las últimas semanas, sus sedes sociales al polígono industrial Aranaztegi de Andoáin. En este emplazamiento del municipio guipuzcoano disponen de una superficie de 2.200 metros cuadrados de naves y otros 2.500 metros cuadrados de campa para estacionar su parque de vehículos pesados.

Los dos operadores, que también tienen una nave de 1.400 metros cuadrados cerca de Róterdam, proyectan reforzar el negocio de almacenamiento para una cartera de clientes diversificada en sectores vinculados con las industrias de automoción, máquina herramienta, o de alimentación animal, entre otros. Para este desarrollo logístico están incorporando la manipulación de palés, entre otras labores con las que incrementar el valor en el grupaje de sus envíos procedentes de su delegación en Países Bajos.

La actividad de Noa Cargo y Aspa Belartza Logística mueve más de medio centenar de cabezas tractoras y unos 57 semirremolques, una gran parte de ellos equipados para el acarreo de bobinas de acero para la industria de automoción. La flota del grupo guipuzcoano ha crecido con la incorporación de una docena de conjuntos durante los dos últimos años.

Cerca del 80 por ciento de sus rutas son internacionales, con destino a Países Bajos, Alemania y Bélgica. Además, otra quinceana de camiones centra sus recorridos regulares en Madrid, Valencia o Barcelona.

Con el objetivo de mejorar el seguimiento en tiempo real de las mercancías, Noa Cargo ha incorporado la solución de gestión de flota de Movildata. Su implantación permite la localización al instante de los vehículos pesados, proporcionando a los clientes información precisa sobre la ubicación y llegada de las mercancías.

Además, el nuevo sistema automatiza la descarga de datos del tacógrafo, refuerza control de la flota en caso de incidentes o robos, mejora la planificación del tráfico para reducir los tiempos de inactividad, y proporciona un mayor control de rutas y costos en el transporte por carretera.

Noa Cargo y Aspa Belartza Logística gestionan más de medio centenar de vehículos.



Noa Cargo, creada en 2015, generó un volumen de negocio de 5,8 millones de euros en 2024, un 27,3 por ciento menos que un año antes. Por su parte, Aspa Belartza Logística, constituida en 2008, obtuvo unos ingresos próximos a los 3 millones de euros en el mismo ejercicio, un 21,8 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

del sector, es construir infraestructuras sin mercado inmediato si no se concreta un calendario de subastas comparable al francés. "Existe el riesgo de tener espacios portuarios disponibles, pero sin inversiones privadas ejecutadas", advierten.

Mientras tanto, los puertos aceleran un cambio de paradigma: pasar del tráfico de graneles a la manufactura energética. Castellón prevé poner en explotación la nueva superficie a finales de 2028, mientras A Coruña ordena suelo y perfila parcelas, en Canarias se explora el encaje de la eólica marina en sus muelles.

SATEC



Molinero dispone de una flota integrada por más de 500 cabezas tractoras y 570 semirremolques frigoríficos, mono y multitemperatura.

Operadores Logísticos

Molinero abre la puerta a nuevas compras

Después de sumar sinergias para logística del frío de última milla con la adquisición de Haya Logística, el operador se prepara para avanzar en la senda del crecimiento inorgánico a corto plazo

Carlos Sánchez | Iñaki Eguía

Molinero Logística permanece atenta a la posibilidad de nuevas operaciones que impulsen su crecimiento inorgánico en el corto plazo, una vez que acaba de cerrar la adquisición del operador logístico Haya Logística.

“No descartamos la posibilidad de incorporar en los próximos meses alguna otra empresa que reúna las cualidades para el desarrollo de nuestras actividades”, confiesa a Transporte XXI el consejero delegado de Molinero Logística, Javier Jiménez Omeñaca.

La operación de compra de Haya Lo-

40

DUOTRAILERS OPERA ACTUALMENTE MOLINERO LOGÍSTICA, QUE SUMARÁ UNA DECENA MÁS EN 2026

gística aporta sinergias muy valoradas por el máximo responsable de Molinero Logística, al “complementar la carga completa, los multirrepartos, la distribución en línea y un sistema de distribución capilar bien dimensionado”. Esto permite “aportar al mercado soluciones globales a clientes de todos los perímetros y dimensiones”, matiza.

Haya Logística es un operador logístico “con filosofía de dar servicios logísticos de última milla”, resalta Jiménez. La compañía pone el foco en la trazabilidad de frío, las entregas y el cumplimiento de los tiempos de trán-

sito más ajustados. La intención del grupo Molinero pasa por mantener la marca Haya Logística. “Tiene su propia identidad y sus propios recursos para seguir viva por sí misma”, subraya Jiménez.

El operador logístico recién adquirido está acometiendo un proceso de expansión para afianzarse en las principales ciudades, conforme con su objetivo de disponer una cobertura en toda España para la distribución capilar de productos congelados y refrigerados. La firma, con sede central en Madrid, dispone de nueve plataformas logísticas propias desde las que da cobertura a todo el territorio nacional. En su sede central del Centro de Transportes de Madrid cuenta con una nave logística de 10.000 metros cuadrados, a las que se suman delegaciones propias en Alicante, Sevilla, Málaga, Almería, Guarrromán (Jaén), Barcelona y Ólvega (Soria).

A estas delegaciones se acaba de sumar un nuevo centro en Vigo, cerca de su aeropuerto. La mayor parte son instalaciones de entre 1.500 y 3.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje y dotadas de cámaras frigoríficas. El operador también

HAYA LOGÍSTICA

dispone de una red de colaboradores repartida por más de una docena de emplazamientos en la península.

Capacidad logística

Molinero Logística, por su parte, gestiona a través de Fri-Ólvega, unas instalaciones logísticas en Ólvega (Soria) de cerca de 70.000 metros cuadrados de almacenamiento frigorífico, con capacidad para 480.000 metros cúbicos y 80.000 palés a -28 grados centígrados. La plataforma dispone de 22 muelles de entrada y salida de mercancía con capacidad para gestionar la operativa de más de 200 camiones al día.

El grupo también posee una base de 30.000 metros cuadrados en Arnedo (La Rioja), así como una parcela de 10.000 metros cuadrados de superficie en la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza).

El operador soriano gestiona una flota integrada por más de 500 cabezas tractoras y 570 semirremolques frigoríficos, mono y multitemperatura. Además, cuenta con 40 *duotrailers* y maneja una previsión de alcanzar durante este ejercicio el medio centenar. Esta apuesta de la compañía se inició hace siete años con la incorporación de 24 megacamiones, que han ido siendo reemplazados con la llegada de los *duotrailers*.

El grupo Molinero generó un volumen de ingresos de 81,47 millones de euros en 2024, un 0,7 por ciento más que en el ejercicio anterior. Esos ingre-

Gestiona 100.000 m² dedicados a logística del frío

Operaciones de la naviera suiza MSC en la terminal de Noatum del Puerto de Málaga.



Marítimo

MSC aumenta sus escalas en el puerto de Málaga

La terminal de Noatum en el enclave suma conectividad internacional con una nueva línea regular de la naviera suiza entre el norte de Europa, Grecia y Turquía

A. Martínez | Málaga

La naviera suiza Mediterranean Shipping Company (MSC) ha puesto en marcha una línea regular que conecta el norte de Europa con Grecia y Turquía, con escalas en la terminal de Noatum de Málaga.

El servicio articula una rotación que enlaza los puertos de Liverpool, Londres y Amberes, antes de descender hacia la península ibérica con escalas en Sines y Málaga. Desde el Mediterráneo occidental, la línea conecta con el *hub* de Gioia Tauro para continuar hacia el Mediterráneo oriental, con escalas en El Pireo y Tesalónica, y en los puertos turcos de Izmir, Gebze y Tekirdag, desde donde el servicio emprende el retorno hacia el norte de Europa. Esta estructura permite optimizar tiempos de tránsito y mejorar la resiliencia operativa incluso en escenarios de congestión, unido a una mayor fiabilidad para los cargadores, indican desde la naviera suiza.

La incorporación de Málaga a esta rotación supone un nuevo paso en la apuesta de MSC por el enclave andaluz, donde la naviera lleva más de 18 meses in-

crementando de forma sostenida su actividad. La mejora de la conectividad con el Reino Unido, Grecia y Turquía resulta especialmente relevante para los tráficos de exportación, en un contexto en el que la fiabilidad del calendario se ha convertido en un factor crítico, especialmente para cargas perecederas.

El refuerzo de servicios llega en un momento histórico para Málaga. Por segundo año consecutivo, es el puerto de mayor creci-

miento de España en mercancías, con un tráfico total de 5,6 millones de toneladas, lo que supone 24,3 por ciento más y un récord histórico. El dinamismo se observa en la progresión del contenedor, con 355.401 TEU, lo que supuso un aumento del 64 por ciento.

Este avance se ha apoyado en una mejora de más del 30 por ciento de la conectividad internacional, gracias a nuevas líneas que enlazan el Puerto de Málaga con Europa, África, Norteamérica y Asia.

El Puerto de Málaga avanza en conectividad interoceánica



El grupo Molinero generó un volumen de ingresos de 81,47 millones de euros en 2024, un 0,7 por ciento más que en el ejercicio anterior. Esos ingre-

Haya Logística opera una flota de un centenar de unidades y dispone de nuevas naves logísticas.



Carretera

Dupessey potencia el tráfico doméstico

La filial del grupo francés, cuya principal actividad ha sido tradicionalmente la operativa internacional, cubre todo el territorio nacional al incorporar el sur peninsular en 2025



La compañía cuenta con 110 remolques al sumar 37 unidades en 2025.

Eva Mármol | Barcelona
Dupessey Ibérica, cuya principal actividad ha sido tradicionalmente el transporte internacional de carga completa, está creciendo en flujos nacionales. Un avance que ha comportado que el peso de la operativa doméstica se acercara a la cuota del 50 por ciento el año pasado. La filial del Grupo Dupessey sigue así la estrategia de la matriz francesa de potenciar los tráficos domésticos en el sur de Europa, es decir, de sus filiales española, que abarca Portugal, e italiana.

“La parte de desarrollo la estamos haciendo en transporte nacional, tanto de carga fraccionada como completa, sobre todo esta última, además de seguir creciendo en internacional”, señala Marc Belda, di-

rector general de Dupessey Ibérica. Esta evolución se debe, en parte, a que la compañía ya cubre todo el territorio nacional al extender su operativa al sur peninsular el año pasado.

30
MILLONES
DE FACTURACIÓN
PREVÉ EN 2030

Otra actividad en la que crece es el transporte dedicado, en el que entró hace dos años con una flota de 10 vehículos para un cliente. “Ahora estamos entre los 15 y los 20 vehículos. Es una actividad que quere-

mos seguir potenciando”, añade el directivo.

En labores logísticas, que desarrolla a través de Dupessey Logística Ibérica, la compañía captó, por primera vez, clientes directos para servicios logísticos, no aportados por el transporte por carretera, el año pasado. A ello, “ha contribuido contar con un *software* de gestión logística que antes no teníamos”. Dupessey Logística tiene una plataforma de 3.000 metros cuadrados de superficie en Pallejà (Barcelona), donde están las instalaciones centrales del grupo en España. Además, cuenta con oficinas comerciales en Parla (Madrid) y Oporto (Portugal).

En materia medioambiental, la compañía sigue apostando por el HVO co-

mo combustible alternativo, en línea con la estrategia del grupo: “Estamos acompañando a nuestros clientes, que cada vez son más sensibles a la huella ambiental y cada vez hacemos más viajes tanto nacionales como internacionales con HVO”.

Ayuda a la utilización del biocombustible que la mayor parte de sus clientes, alrededor del 90 por ciento, sean directos, es decir, cargadores dispuestos a pagar más por el HVO. Dupessey Ibérica cuenta con una cartera diversificada “tanto de sectores como de clientes para que ninguno llegue a representar más del 10 por ciento de nuestra facturación”.

El operador registra una actividad media de alrededor de 3.000 viajes men-



Tenemos una
cartera
diversificada de
sectores y de
clientes

Marc Belda
Director general

Marítimo

Noatum avanza en Sagunto

Su terminal polivalente incorpora una nueva grúa móvil Liebherr para ampliar la capacidad operativa de la instalación ubicada en la primera dársena del enclave

Antonio Martínez | Valencia

Noatum Ports ha incorporado en su terminal polivalente de Sagunto una nueva grúa móvil Liebherr LHM 550, en el marco de su estrategia de mejora continua y modernización de equipos, según ha avanzado el grupo en un comunicado. Con un alcance de 54 metros y capacidad de elevación de 154 toneladas, esta grúa “permitirá optimizar operaciones de carga general, granel y contenedores, aportando mayor flexibilidad, eficiencia y seguridad”.

Esta inversión refuerza la presencia de Noatum en la primera dársena del puerto de Sagunto con una política inversora sostenida en la última década en la modernización de su terminal. Entre estas inversiones destacan dos grúas móviles, cintas transportadoras para granel, *spreaders* para contenedores de distintas dimensiones, *reach stackers* y tractores para transporte horizontal, sumando un total superior a los 10 millones de euros.

Noatum Terminal Sagunto, bajo control de AD Ports Group, obtuvo en 2025 una prórroga de 42 meses para su concesión en la primera dársena, asegurando su operativa hasta septiembre de 2028 en una superficie de 123.205 metros cuadrados. Esta extensión llega tras una concesión inicial de 25 años, que arrancó en abril de 1990, y una primera prórroga de 10 años concedida en 2015, cuando la compañía había demostrado su capacidad de inversión y modernización,

con proyectos que no estaban previstos en la concesión original y que superaron los 23 millones de euros.

Por su parte, Noatum forma parte de la UTE adjudicataria de la futura terminal polivalente en la segunda dársena del puerto,

junto a Boluda Lines y Algeposa. Esta nueva instalación contará con una superficie de 252.115 metros cuadrados con un muelle de 509 metros de longitud máxima y calado de 16 metros. La inversión total asciende a 50,49 millones de euros, de los cuales 25 millones se destinarán a obra ci-

vil, 24,8 millones a equipamiento y 0,62 millones al proyecto de obra civil.

La instalación, que dispondrá de una terminal ferroviaria asociada, de 25.811 metros cuadrados, permitirá un flujo inicial de 12.000 toneladas anuales por vía ferroviaria, que se elevará hasta 25.000 toneladas desde el segundo año, mientras que el tráfico marítimo mínimo comprometido es de un millón de toneladas desde su primer año de actividad.

Imagen de la nueva grúa móvil adquirida por Noatum Ports para su terminal de Sagunto.



NOATUM PORTS

DUPESEY IBÉRICA

sualmente. En la actualidad, cuenta con una flota de 110 remolques tras la última ampliación al sumar 37 unidades más en 2025. No tiene tractoras propias operando con autónomos dedicados.

Dupessey Ibérica registró unas ventas de 21,41 millones de euros en 2024, según el Registro Mercantil. Alcanzó una facturación similar el pasado ejercicio, prevé acercarse a los 25 millones en 2026 y su plan de desarrollo contempla llegar a los 30 millones en 2030, avanzan desde el operador.

Dupessey Ibérica, creada en 2012, es la primera filial por volumen de negocio de las tres que tiene el grupo francés, que lleva más de medio siglo en el mercado. Constituyó la filial logística en 2018.

La terminal dispone de concesión hasta el año 2028

La nueva terminal sustituirá gradualmente las instalaciones de Noatum en la primera dársena, en la que se podrán absorber los tráficos de Boluda Lines que realiza en Valencia, así como los de Noatum y Algeposa, consolidando así la alianza comercial entre las tres compañías y fortaleciendo la posición estratégica del puerto.

atlantic canarias

Tenerife
+34 922 622 560
atlantictfe@atlantic-canarias.com

Gran Canaria
+34 928 229 162
atlanticlpa@atlantic-canarias.com

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
MARÍTIMO • AÉREO • ADUANAS • LOGÍSTICA

www.atlantic-canarias.com

Ferrocarril

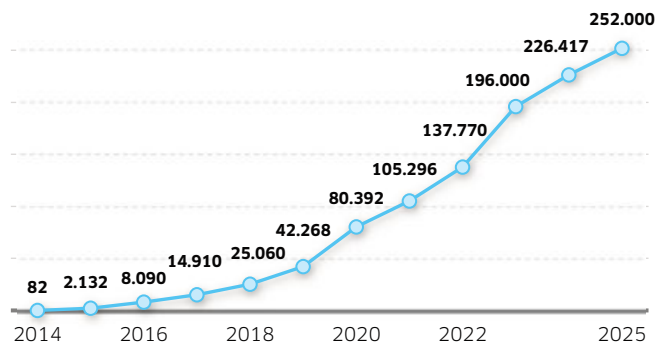
La moderna Ruta de la Seda prospera

La conexión ferroviaria entre Yiwu y Europa, parte de cuya mercancía llega hasta Madrid, superó los 252.000 TEU transportados en 2025, multiplicando por seis sus volúmenes respecto a 2019

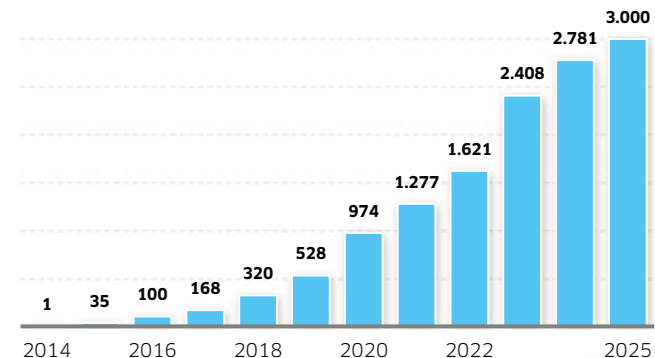
CRECIMIENTO SOSTENIDO EN TRÁFICOS

La ruta intercontinental que conecta la ciudad china de Yiwu con Europa ha experimentado un incremento constante en cifra de TEU y número de trenes operados.

TEU



NÚMERO DE TRENES



Fuente: Yixinou. Nota: Año 2025, estimaciones.

Carlos Sánchez | Madrid

La ruta ferroviaria de mercancías entre la ciudad china de Yiwu y Europa, operada por la compañía Yixinou (YXE), sigue haciendo camino al andar, consolidándose como una de las más sólidas de la nueva Ruta de la Seda.

Este corredor ferroviario transcontinental, que tiene a la terminal intermodal de Madrid-Abroñigal como uno de sus destinos finales, registró un tráfico de 252.000 TEU en 2025, según estimaciones, puesto que al cierre de esta edición no se habían hecho públicos los datos oficiales. Esta cifra representaría un crecimiento cercano al 11 por ciento. La conexión ha logrado sextuplicar los volúmenes de contenedores operados desde el último ejercicio previo a la pandemia (ver cuadro).

Lógicamente, el crecimiento en los volúmenes también se traslada al movimiento de trenes, que en el citado corredor superó las 3.000 conexiones el ejercicio pasado, lo que supuso un incremento por encima del 7 por ciento.

El corredor ferroviario entre Yiwu y Europa ha optimizado su competitividad desde su puesta en marcha en 2014, con una mejora de los tiempos de tránsito y unos precios más competitivos, según señalan fuentes del sector. Además, los tráficos ferroviarios de la moderna ruta de la seda se han visto influenciados en los últimos años por cuestiones geopolíticas.

Las futuras rutas marítimas del Ártico suponen una amenaza para la Ruta de la Seda

Positivamente, por un lado, en el caso de los cortes en la navegación por el canal de Suez y el mar Rojo, lo que ha provocado rutas mucho más largas para las navieras, así como incrementos puntuales de los fletes marítimos.

Por el lado negativo, la geopolítica ha complicado la ruta de la seda, al verse afectada por conflictos como el de la invasión de Rusia a Ucrania.

Por su parte, la conexión entre Yiwu y Madrid sigue sin ser estrictamente directa, como ha venido reflejando este periódico a lo largo de estos años. En la inmensa mayoría de los casos, salvo operaciones muy puntuales, los tráficos realizan un transbordo en Alemania. En concreto, los contenedores que se mueven desde y hacia España por este corredor acaban

realizando un trasvase en Duisburgo (Alemania), a través de las líneas que opera Kombiverkehr.

Actualmente, la conexión mantiene un tráfico consolidado entre Madrid y Yiwu que fluctúa en el entorno de los 15 a 20 contenedores semanales, según fuentes del sector. En los tráficos de exportación desde España en la ruta Madrid-Yiwu el producto estrella es el vino. Además, se transportan productos de alimentación, aceite de oliva, productos químicos, piezas y componentes de automoción, principalmente. Por su parte, en los tráficos de importación Yiwu-Madrid, destacan los productos de bazar, productos de primera necesidad, cerámica, textil, electrodomésticos, motos y patinetes eléctricos, entre otros.

Más allá de la ruta entre Yiwu y Europa, también operan otras con-



TRENES OPERADOS ENTRE YIWU Y EUROPA EN 2025



Infografía del recorrido de la línea Yiwu-Madrid, operativa desde 2014.

xiones ferroviarias de carga con distintos orígenes y destinos en China. El año pasado se transportaron un total de 3,17 millones de TEU en toda la red de trenes de carga entre China y Europa, incluyendo conexiones con Asia Central, lo que representó un incremento anual del 7,6 por ciento, según datos oficiales de EU-Rail.

Tendencias

La principal preocupación para el futuro de la moderna ruta de la seda se centra en las restricciones, según un reciente informe de la consultora *Mordor Intelligence*.

En el corto plazo, el foco está puesto en la congestión en los cruces transfronterizos durante el trayecto. No hay que olvidar que la ruta se extiende a lo largo de más de 13.000 kilómetros y atraviesa ocho países asiáticos y europeos (China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia y España).

A medio plazo, el corredor se verá amenazado por las tensiones geopolíticas y sanciones en rutas específicas. Más a largo plazo, la amenaza viene por el lado de los costes de ruptura del ancho de vía en Asia Central o la competencia de las nuevas rutas marítimas del Ártico.

La moderna Ruta de la Seda está también influenciada por la aceleración del comercio electrónico, lo que está propiciando un desplazamiento gradual hacia mercancías de mayor valor y menos peso, por lo que los ingresos por TEU han aumentado, según refleja el informe.

Las previsiones de *Mordor Intelligence* señalan que el tamaño del mercado del transporte de mercancías en el corredor ferroviario entre China y Europa en 2026 alcanzará los 15.452 millones de euros, con una proyección de alcanzar los 30.000 millones en 2031.



Un buque de la naviera ONE operando en la terminal TTI Algeciras.

Marítimo

La Premier Alliance se abre paso en España

El consorcio integrado por las navieras HMM, ONE y Yang Ming actualiza sus servicios entre Asia y Europa con escalas clave en Algeciras, Valencia y Barcelona

A. Martínez | Valencia

Las navieras que forman parte de la *Premier Alliance*, Ocean Network Express (ONE), Hyundai Merchant Marine (HMM) y Yang Ming, han confirmado la configuración de su red de servicios Este-Oeste a partir del próximo mes de abril. La alianza marítima, que se consolida como uno de los grandes actores en las rutas entre Asia y Europa, ha actualizado su oferta con el objetivo de mejorar la conectividad y reforzar la fiabilidad de sus enlaces comerciales.

Las tres compañías coinciden en definir esta nueva estructura como una "red mejorada", diseñada para ofrecer mayores garantías operativas en un escenario global en el que la estabilidad de las cadenas logísticas se ha convertido en una prioridad para cargadores y operadores. En sus comunicados, ONE subraya que continuará siguiendo de cerca la evolución del contexto marítimo internacional, mientras que HMM y Yang Ming también recalcan que mantendrán un seguimiento constante de la situación en las principales áreas de navegación.

Dentro de este nuevo despliegue, los puertos españoles de Algeciras, Valencia y Barcelona vuelven a ocupar un papel destacado como escalas estratégicas en los servicios que conectan los principales *hubs* asiáticos con Europa. En el caso del Mediterráneo occidental, Valencia y Barcelona figuran en varias rotaciones clave, entre ellas los servicios MS2 (Mediterra-

La red mejora su posición en los puertos españoles

nean Pacific South 2), MD4 (Mediterráneo 4) y MD5 (Mediterráneo 5). Estas rutas enlazan enclaves portuarios de Asia oriental y sudeste asiático con recintos mediterráneos, consolidando a ambos puertos como puntos esenciales para el tráfico de contenedores y la distribución regional.

La presencia simultánea de Valencia y Barcelona en distintas rotaciones refuerza su posición como nodos logísticos de referencia en

el Mediterráneo, en un momento en el que las alianzas navieras están redibujando sus redes globales para adaptarse a las nuevas condiciones del comercio internacional.

Por su parte, Algeciras mantiene su peso específico como gran *hub* del sur de Europa en las conexiones de largo recorrido entre el Lejano Oriente y el norte del continente. El enclave está integrado en el servicio FE3 (Far East-Europe 3), que enlaza puertos como Qingdao, Ningbo, Yantian y Singapur con Algeciras y otros destinos europeos como Felixstowe, Hamburgo y Amberes.

Además de los servicios principales Asia-Europa, *Premier Alliance* también incluye a los tres puertos españoles dentro de otras rotaciones complementarias. Algeciras, Valencia y Barcelona figuran en el servicio IOM de ONE (Indian Ocean - Mediterranean), mientras que HMM los integra en su servicio FIM (Far East-India-Mediterranean), ampliando así las conexiones no solo con Asia oriental, sino también con el subcontinente indio y el Mediterráneo.



Marítimo

Salto de escala

El Puerto de Valencia endurece las exigencias de productividad, control y digitalización en las terminales para viabilizar el impacto operativo que supondrá la futura instalación de MSC en la ampliación norte

Imagen de la actual terminal dedicada de MSC en la ampliación sur del Puerto de Valencia.

Antonio Martínez | Valencia
La Autoridad Portuaria de Valencia ha dado un giro profundo al modelo de funcionamiento de sus terminales de contenedores con la revisión del Referencial de Calidad de Servicio para el Tráfico de Contenedores. Se trata de la primera gran actualización desde noviembre de 2012 y supone un cambio sustancial en la forma en que se regulan, supervisan y condicionan las operaciones portuarias. Si el texto anterior nació en un contexto marcado por una menor presión regulatoria, una digitalización incipiente y un enfoque centrado casi exclusivamente en la productividad física, el nuevo documento responde a un escenario dominado por la automatización, la trazabilidad, la seguridad internacional y el control permanente de los procesos.

Su aprobación por el consejo de administración, que pre-

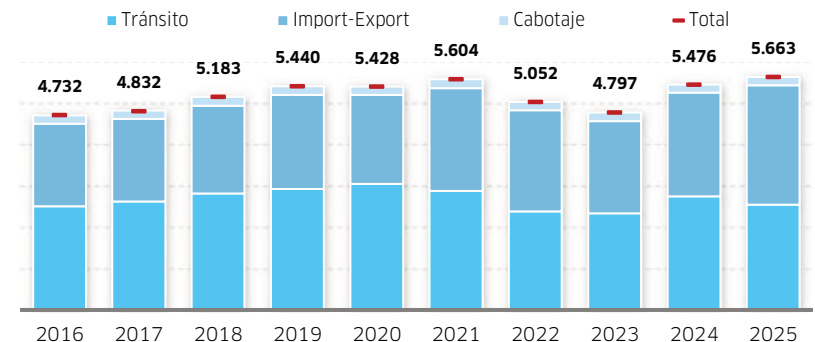
side Mar Chao, marca un punto de inflexión en la forma en que se mide, supervisa y exige la productividad de las terminales.

En un contexto de creciente competencia entre puertos del Mediterráneo y con la futura Terminal Norte de TIL, bajo el entramado del grupo naviero MSC, en el horizonte, el nuevo marco normativo actúa como una herramienta para preparar al sistema portuario valenciano para un salto de escala sin precedentes.

El anterior referencial fijaba objetivos claros: limitar a 45 minutos el paso de los camiones, garantizar entre 18 y 22 contenedores por hora según el volumen de tráfico y acreditar una rotación suficiente para evitar colapsos en los accesos y asegurar rotaciones suficientes para poder crecer. Con la actualización, se mantienen esos umbrales como referencia, pe-

CRECIMIENTO IMPORT-EXPORT GRACIAS A LA CONECTIVIDAD

El desarrollo de los volúmenes de tránsito internacional, fruto de la gran evolución de los flujos de la naviera MSC, principal cliente del puerto de Valencia, tiene su lógico traslado en el comercio exterior.



Datos en miles de TEU, incluye Valencia y Sagunto. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

ro se añade una exigencia decisiva: registrar cada fase de la operativa, compartir datos con la Autoridad Portuaria y justificar cualquier desviación. La gestión se apoya ahora en información en tiempo real y en

plataformas interoperables que permiten detectar cuellos de botella y anticipar incidencias. El rendimiento deja de ser una fotografía puntual para convertirse en película continua, bajo supervisión permanente.

Concebida como una de las mayores instalaciones del Mediterráneo, la puesta en marcha de la Terminal Norte exigirá niveles de coordinación y eficiencia muy superiores, así como una inversión en la accesibilidad tanto viaria como ferroviaria. El referencial actúa como un mecanismo preventivo: fija las reglas antes de que el incremento masivo de tráfico ponga a prueba la estructura actual, mientras el puerto prepara un plan para potenciar la intermodalidad.

La gestión de los accesos va a adquirir una dimensión estratégica

De ahí que la gestión de los accesos adquiera una dimensión estratégica. Aunque el límite de 45 minutos para camiones se mantiene, ahora debe documentarse el flujo real y la capacidad de absorción del tráfico terrestre. Con más megabuques y operaciones intermodales, cualquier desajuste puede traducirse en congestión y pérdida de competitividad frente a otros puertos.

Cualificación del personal

El puerto también vincula directamente la formación de las plantillas con la eficiencia operativa. Ahora se exigirán planes formativos cuantificados y seguimiento de horas en un entorno más automatizado, con grúas semiautónomas y sistemas avanzados de gestión. La productividad dependerá tanto de la tecnología como de la cualificación del personal.

El enclave impulsa una transformación del concepto de productividad portuaria. Ya no se trata solo de cuántos contenedores se mueven, sino de cómo, cuándo y con qué grado de control se hace, así como de la tecnología que permitirá una mayor absorción. Con la llegada de la Terminal Norte, el puerto entrará en una nueva fase: "el reto no es solo crecer, sino hacerlo con precisión industrial, coordinación digital y disciplina operativa sostenida en el tiempo", indican desde la Autoridad Portuaria.

Servicios

El proyecto 'Puerta del Noroeste' quema etapas

La ampliación del Centro de Transportes de Benavente estará lista en 2027, mientras se perfilan instrumentos que agilicen la comercialización de las parcelas para uso logístico

Carlos Sánchez | Benavente

El Centro de Transportes y Logística de Benavente (CTLB) se encuentra ubicado en un punto de cruce clave en las carreteras españolas, en pleno noroeste de la península ibérica, lo que le ha convertido en referencia para el establecimiento de las principales empresas de paquetería. Su situación actual muestra un nivel de ocupación muy elevado, por lo que la puesta en marcha de una ampliación parece estratégica.

En ese contexto entra en juego el proyecto 'Puerta del Noroeste', que inició sus obras de urbanización el pasado mes de octubre y que se espera que estén terminadas a principios de 2027, si se cumplen los plazos establecidos. Durante el periodo de obras, está previsto que las parcelas se vayan comercializando, según reconoce a Transporte XXI Fernando Pérez Aguado, gerente del Centro de Transportes de Benavente y presidente de la Red Cylog. "Tenemos que desarrollar instrumentos de comercialización que agilicen la venta de las parcelas", matiza.

Inversión

La inversión total estimada asciende a 12,59 millones de euros, de los cuales la Junta, a través del Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE), aporta 5,9 millones, es decir, el 46,8 por ciento del coste, mientras que la Diputación y el Ayuntamiento aportan cada uno el 26,6 por ciento restante, con más de 3,3 millones de euros, respectivamente. La empresa adjudicataria de las obras es Contratas y Obras San Gregorio.

El proyecto 'Puerta del Noroeste' en Benavente cuenta con 589.200 metros cuadrados de superficie total. La zona destinada a suelo privado dispondrá de una superficie de 359.380 metros cuadrados, lo que representa el 60,90 por ciento sobre el total, de los que 305.055 metros cuadrados corresponderán a logística, es decir, el 51,77 por ciento sobre el total del proyecto, con una edificabilidad de 198.285 metros cuadrados.

'Puerta del Noroeste' viene a complementar las actuales instalaciones del CTLB, que cuenta con más de 212.000 metros cuadrados desarrollados, con cerca de 36.000 metros cuadrados de naves industriales, 2.200 metros cuadrados de oficinas, zonas de carga y servicios, locales comerciales y un Centro de Negocios que alberga un recinto ferial de 2.000 metros cuadrados, auditorio para 250 personas y aulas de formación.

CTLB completará su oferta para el sector logístico con la puesta en marcha del proyecto 'Puerta del Noroeste'.



A ello se suman servicios clave para el sector como estación de servicio, lavadero, báscula de gran tonelaje, aparcamiento seguro para vehículos pesados integrado en la red estatal, hotel de cuatro estrellas, restaurante y zonas de descanso. El Centro de Transportes y Logística de Benavente inició sus operaciones en 1993.

TRALLERO
mudanzas desde 1919

MUDANZAS LOCALES • MUDANZAS NACIONALES • MUDANZAS INTERNACIONALES
GUARDAMUEBLES • TRASLADO DE OFICINAS

Barcelona Madrid
info@trallero.com madrid@trallero.com
+34 934 217 500 +34 916 562 961

trallero.com

Marítimo

Baleària alerta del “deterioro creciente” de Armas

La naviera valenciana expresa su preocupación ante el retraso burocrático para ejecutar la opción de compra por la compañía canaria, tras cerrar 2025 con unas ventas de 801 millones de euros, los mejores resultados de su historia

Antonio Martínez | Dénia

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, ha expresado su “preocupación y expectación” ante el retraso en la autorización administrativa para culminar la compra de la naviera canaria Armas Trasmediterránea pendiente de aprobación por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Utor explicó que la operación fue prenotificada en junio del pasado año y que, tras el intercambio de información con el regulador, la decisión ha pasado a segunda fase, cuando, según defendió, “humildemente debería haberse aprobado en primera”. La compañía asegura mantener el máximo respeto hacia la CNMC y sus tiempos, evitando rebatir públicamente el proceso, pero advierte de que la dilación está agravando la situación de la empresa.

Según Utor, la naviera objeto de compra arrastraba ya una trayectoria negativa que continúa deteriorándose “cada minuto que pasa”, lo que complica su posición en el mercado y puede generar un escenario de difícil reversión. “Los tiempos de la economía no siempre coinciden con los tiempos de la administración”, subrayó.

Operación clave

La incertidumbre afecta, además, a unos 1.500 puestos de trabajo, lo que ha generado inquietud entre los sindicatos mayoritarios y organizaciones empresariales. Utor señaló que existe un “cierto clamor” en Canarias ante la prolongación del proceso, dada la relevancia estratégica del transporte marítimo para la conectividad del archipiélago, muy dependiente de los enlaces con la península.

El presidente de Baleària insistió en que la operación es clave para garantizar la estabilidad del servicio y la competitividad del territorio, y confió en que la resolución llegue en un plazo razonable para evitar “daños irreparables” en una actividad considerada esencial para la economía y el abastecimiento de las islas.

Utor reconoció que la compañía que pretende adquirir en Canarias arrastra un deterioro operativo y financiero significativo, con pérdida de cuota de mercado y problemas de liquidez, lo que obligará a afrontar un importante esfuerzo inversor y de saneamiento.

Explicó que la naviera ha ido desprendiéndose de activos en los últimos años para obtener liquidez y que ha tenido dificultades para mantener determinados servicios, como alguna línea en Las Palmas. La compañía ha reducido flota y ha operado en un contexto adverso, con caída de facturación y pérdida de competitividad frente a sus rivales.

Utor subrayó que Baleària, con unas ventas de 801 millones de euros en 2025, ha realizado un análisis detallado para cuantificar el impacto económico del deterioro y evaluar los recursos necesarios para recuperar la posición de la empresa. “Habrá que invertir en una zona que está deteriorada para reforzarla y devolverle fortaleza”, apuntó.

Baleària elevará su deuda hasta 1.000 millones de euros

En este contexto, defendió la prudencia financiera mantenida por Baleària. La naviera ha priorizado la reducción de deuda y el refuerzo de caja frente al reparto de dividendos, con el objetivo de afrontar las inversiones previstas y la eventual integración de la compañía canaria. Parte de los beneficios se destinarán a nuevas inversiones y otra parte a fortalecer el balance para asumir la operación. Con el encaje de Armas, Baleària elevará su endeudamiento hasta los 1.000 millones de euros, desde los 650 millones actuales a los que va a integrar un crédito de 215 millones de euros.

A preguntas de Transporte XXI, Utor de-

fendió que la oferta presentada por la compañía para adquirir los activos de Armas se basa exclusivamente en el valor real de los buques y equipos, tras el fuerte deterioro financiero acumulado por la naviera canaria en los últimos años.

Utor recordó que Armas ha registrado pérdidas operativas durante los cinco últimos ejercicios y ha soportado una elevada carga financiera, con más de 400 millones de euros destinados al pago de intereses para sostener su liquidez, lo que ha deriva-



Pilar Boix,
Adolfo Utor,
Georges
Bassoul, y
Guillermo Utor.

do en sucesivos cambios de propiedad y en una situación que calificó como “ejemplo de modelo fallido por exceso de endeudamiento”.

En este contexto, explicó que la propuesta de Baleària, centrada en ocho barcos construidos a partir de 2005, se situó por debajo del valor contable de los activos, pero fue superior a otras ofertas presentadas, como la capitaneada por Boluda. Subrayó además que los buques constituyen la principal garantía de la operación y que el ob-

jetivo es reforzar la conectividad desde Canarias con un proyecto industrial sólido.

Utor rechazó que la entrada de Baleària haya provocado un retroceso en volúmenes y aseguró que la compañía ha crecido en líneas como Huelva, aunque reconoció que ha tenido que renunciar a algunos servicios con “todo el dolor del alma” para priorizar la viabilidad global del proyecto.

Respecto a la posibilidad de implantar servicios diarios la ruta entre península y Canarias, evitó adelantar decisiones hasta que la operación esté cerrada, pero admitió que existe margen de mejora. Según explicó, actualmente hay capacidad suficiente en el mercado, con salidas incluso múltiples en un mismo día, aunque la logística terrestre no siempre está preparada para absorber cambios rápidos de operador.

Utor recordó que la experiencia demuestra que la implantación de nuevas líneas requiere tiempo y masa crítica, como ocurrió en la conexión con Huelva, que generó pérdidas relevantes en su primer año antes de consolidarse.

En definitiva, el presidente de Baleària sostuvo que la eventual integración de los activos de Armas permitiría recuperar crecimiento y eficiencia en el transporte marítimo canario, con especial potencial en el segmento

La oferta por Armas se basa en el valor real de buques y equipos

Adolfo Utor
Pdte. Baleària

ro-ro, si bien insistió en que cualquier decisión estratégica dependerá de que la operación obtenga las autorizaciones necesarias y pueda ejecutarse en condiciones viables.

“Nuestra entrada en Cádiz no es una buena noticia para Boluda”, indicó a preguntas de este periódico, porque “cuando entró con el servicio diario fue un boom, pero se ha ido deshinchando”.

ESCANEA
EL CÓDIGO QR
Y ACCEDA
A LA NOTICIA
COMPLETA
EN LA WEB



T
FLASH

Marítimo

Hapag-Lloyd adquiere la naviera israelí ZIM

La industria marítima acaba de dar un paso decisivo hacia una de las mayores operaciones corporativas de los últimos años. Hapag-Lloyd ha firmado un acuerdo con ZIM Integrated Shipping Services, décima naviera mundial de transporte de contenedores, para adquirir el 100 por cien de sus acciones por un precio de 29,5 euros por título en efectivo. La transacción, valorada en más de 3.374 millones de euros, consolidará aún más el peso del grupo alemán en el mercado global.

Operadores Logísticos

Rhenus se alía con Guttrans en Asturias

Rhenus ha reforzado su estrategia de crecimiento en Asturias integrando una nueva cobertura local, de la mano del grupo Guttrans, con el objetivo de mejorar la consistencia del servicio en la región y optimizar las conexiones por carretera con Europa para las empresas del Principado. “Guttrans que cuenta con más de 15.000 metros cuadrados de almacenes en el polígono Asipo de Llanera, proporciona a Rhenus una base de distribución sólida en Asturias, respaldada por 21 cabezas tractoras, vehículos de reparto y una red regional de mensajería”, revela el comunicado del operador germano.

Marítimo

El puerto de Avilés impulsa la intermodalidad

La Autoridad Portuaria de Avilés está consolidando las operativas intermodales a través de la utilización por parte de ArcelorMittal del trazado de vías en el muelle de Valliniello. Así, en enero se han realizado 43 maniobras de circulación en tren de productos siderúrgicos. La previsión es alcanzar durante el primer semestre un total de 153 maniobras para trasladar al menos, la mitad de los desbastes de acero de la factoría de ArcelorMittal en Avilés por ferrocarril.



Morgantane Transporte y Logística renueva sus camiones con Renault Trucks.

Carretera

Morgantane actualiza flota

El operador gallego, que gestiona cerca de un centenar de camiones, incorpora seis nuevas unidades de Renault Trucks

Iñaki Eguia | Ourense
Morgantane Transporte y Logística ha incorporado en las últimas semanas seis nuevas cabezas tractoras del modelo Renault Trucks T High. El operador, con sede en Vilamartín de Valdeorras (Ourense), encuadra la adquisición dentro de su permanente apuesta de renovación de su flota.

Morgantane, que gestiona cerca de un centenar de trailers, desarrolla su operativa de transporte por carretera de carga general para una diversificada cartera de clientes, que incluye entre otros sectores a automoción, siderúrgico o pizarra.

El transportista gallego, fundado en 2005 pero cuyo origen se remonta hace unos 50 años, realiza portes, principalmente, en rutas nacionales, que se complementan con una aportación cercana al 30 por ciento de envíos internacionales.

Para dicha operativa, Morgantane emplea semi-remolques *tautliners*, así como plataformas de piso móvil y chatarreras.

La compañía familiar dispone en el municipio de Vilamartín de Valdeorras de una parcela de unos 10.000 metros cuadrados de superficie con una nave de 3.000 metros cuadrados, destinada a taller de mantenimiento de los vehículos pesados, así como para sus oficinas administrativas.

Morgantane Transporte y Logística ha mantenido, durante el último cuatrienio, un creciente desarrollo de su volumen de negocio, rozando los seis millones de euros en 2023, casi un 10 por ciento más que en el ejercicio anterior, así como un 73,6 por ciento más que en el año pandémico de 2020, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

MORGANTANE TRANSPORTES Y LOGÍSTICA SL

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
Ingresos explotación	5,94	+10%	+30%	5,41	4,58	3,42
Ebitda	0,88	+87%	+228%	0,47	0,33	0,40
Resultado d.i.	0,39	+64%	>999%	0,24	0,01	0,09
Patrimonio neto	1,38	+39%	+110%	0,99	0,76	0,75
Empleados	37	+0%	-5%	37	37	37

Millones de euros, salvo empleo.

Marítimo

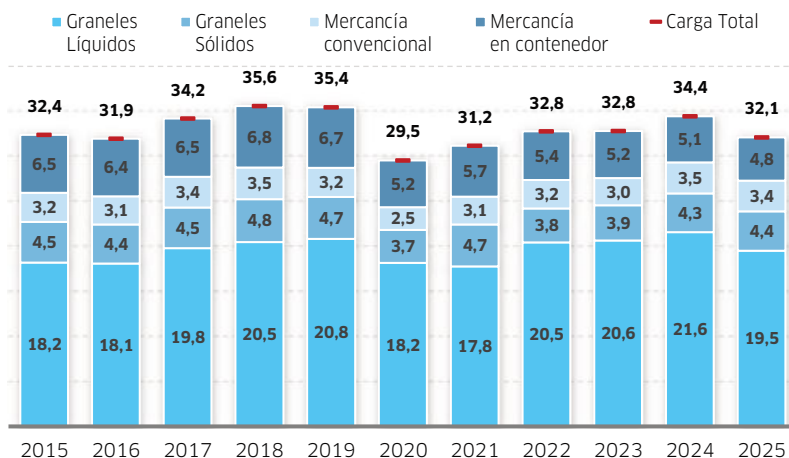
Puerto de Bilbao acelera su transformación

La entidad triplica la inversión prevista para 2026, con el foco en conectividad, descarbonización, infraestructuras y digitalización, ejes que marcarán el futuro de la dársena

'EFECTO PETRONOR'

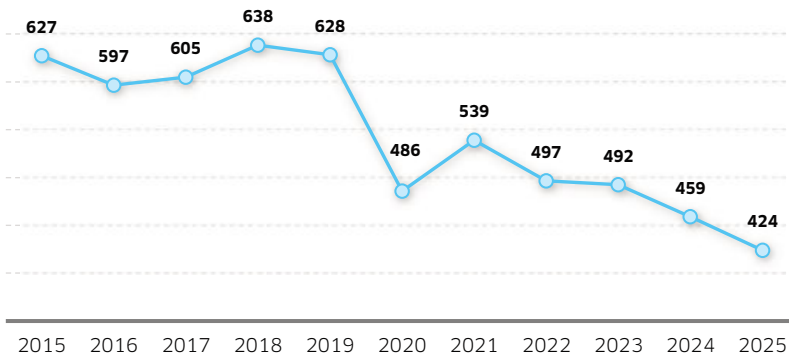
La caída del tráfico, de no haber estado condicionado el ejercicio por la parada técnica de la refinería, se habría situado en el 0,5%, en línea con el descenso del 0,2% del conjunto de los puertos españoles.

EVOLUCION DEL TRÁFICO POR SU FORMA DE PRESENTACIÓN



Datos en millones de toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

EVOLUCION DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES



Datos en miles de TEU. Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

Alfonso Alday | Bilbao

En un ejercicio marcado por las tensiones geopolíticas y arancelarias, la Autoridad Portuaria de Bilbao presentó el balance de 2025 con la vista puesta más en el futuro que en el retrovisor.

El descenso del 6,8 por ciento en el tráfico, condicionado en gran medida por la parada técnica de Petronor, no ha alterado la hoja de ruta estratégica de la entidad. Su presidente, Iván Jiménez, calificó 2026 como un "año clave para mejorar la competitividad y llegar a nuevos mercados". El organismo portuario prevé triplicar la inversión para este año, hasta 110,9 millones, en un escenario de transición energética, nuevas exigencias regulatorias y competencia creciente entre enclaves del Arco Atlántico.

Proyectos clave

El grueso de las actuaciones se concentrará en áreas como la conectividad, la descarbonización, el desarrollo de nueva superficie portuaria y un plan de transformación digital, ámbitos que comenzarán a ofrecer resultados visibles este año.

Iván Jiménez calificó 2026 como "un año clave"

La principal actuación en materia de infraestructuras es la segunda fase del Espigón Central, la última gran ampliación del puerto de Bilbao, que generará más de un kilómetro de nueva línea de atraque y cerca de 310.000 metros cuadrados adicionales de superficie operativa. La conclusión de las obras, adjudicadas por un importe superior a los 55 millones, está prevista en el primer trimestre de 2027.

En paralelo, la entidad portuaria acelera el desarrollo de

su Plan de Transición Energética. En el segundo trimestre de este año entrará en funcionamiento la primera fase de electrificación de muelles (OPS) en el A5, con dos puntos de conexión para tráficos ro-ro. A ello se suman nuevas actuaciones para extender el despliegue OPS a otros muelles, incluyendo los cruceros. Las obras de esta nueva fase, adjudicadas por 50,1 millones, finalizarán el próximo año. La entidad portuaria también impulsará la producción renovable asociada al despliegue OPS. En este sentido, adjudicó por 11,49 millones

y un plazo de 18 meses las obras de instalación fotovoltaica en diques y aparcamientos. Al mismo tiempo, está previsto acometer este año las obras de instalación fotovoltaica en cubiertas de tinglados con un presupuesto de 2,9 millones.

La modernización tecnológica completa el eje estratégico. Como ya avanzó este periódico, el Plan de Transformación Digital contempla una inversión superior a 18 millones hasta 2030 para reforzar la seguridad,

110,9

MILLONES DE EUROS, LA INVERSIÓN PREVISTA EN 2026



Antonio Aiz, Iván Jiménez y Andima Ormaetxe.

la automatización de procesos y la eficiencia logística, con proyectos vinculados a inteligencia artificial, sistemas de información y conectividad.

Situación económica saneada

Desde el punto de vista financiero, la Autoridad Portuaria mantiene una situación saneada, con una cifra de negocio de 77 millones de euros y un Ebit-

da de 35,2 millones, lo que le permite sostener el esfuerzo inversor y mantener congeladas las tasas portuarias.

EE.UU. dispara su crecimiento

Más allá de la inversión, el ejercicio deja también una lectura geopolítica relevante. Estados Unidos se ha convertido en el primer proveedor de gas natural del puerto, al pasar de representar el 15 por ciento del total en 2024 al 49 por ciento en 2025. Las importaciones procedentes de ese país crecieron un 228 por ciento, desplazando a Rusia, que reduce su peso hasta el 48 por ciento. En términos globales, el mercado estadounidense registró un in-

EE.UU., primer proveedor de gas natural del puerto

crecimiento del 40 por ciento en los intercambios, impulsado fundamentalmente por el aumento de las importaciones. En este contexto, el reciente inicio de dos servicios directos en contenedor, de la mano de la naviera MSC, uno con Canadá y otro con la costa oeste de Sudamérica, refuerza la conexión con el mercado americano.

A ello se unen nuevas conexiones con Europa, como la de la naviera Finlines, filial del Grupo Grimaldi, que ha añadido escala con el puerto polaco de Gdynia, o WEC Lines, que ha renovado su servicio para mercancía en contenedor con Reino Unido e Irlanda, con la entrada de un segundo buque.

En el apartado de conectividad, la Autoridad Portuaria destacó el arranque de la Variante Sur Ferroviaria, un proyecto largamente reclamado por la comunidad logístico-portuaria de Bilbao. En 2025 se registraron 3.800 circulaciones de trenes, una media de 10,5 al día. La cuota del contenedor por ferrocarril se mantiene en el 26 por ciento.



Imagen de la nave que tiene LK Trailer en la Zona Franca de Santander para almacenar mercancía en régimen aduanero.

Carretera

LK Trailer sube el listón

El transportista cántabro entra en la Zona Franca de Santander con una nave de 1.000 m² para albergar mercancía general en régimen aduanero

Iñaki Eguía | Santander

El transportista Ele Ka Trailer, que opera con la marca comercial LK Trailer, ha ampliado su capacidad operativa de servicios logísticos con la incorporación de una nave de 1.000 metros cuadrados situada en la Zona Franca de Santander.

La instalación del operador enclavada en la dársena de Santander, que emplea la enseña comercial LoKargo, posibilita el almacenamiento de carga general en régimen aduanero, la consolidación y desconsolidación de las mercancías, *cross-docking* con el contenedor, así como de *forwarding*, entre otros servicios destinados a los cargadores, importadores y transitarios.

El almacén portuario de la compañía cántabra se añade a sus instalaciones centrales en el parque empresarial Besaya en el municipio de Reocín, donde dispone de dos naves que suman unos 760 metros cuadrados de superficie, y que están destinadas al mantenimiento de su flota pesada y para albergar mercancías de su cartera de clientes.

LK Trailer centra, principalmente, sus servicios por carretera en atender a las navieras y los operadores implantados en el puerto de Santander, como Samskip, Boluda, Noatum o Suardiaz, entre otros, para formar parte de su cadena logística de transporte intermodal.

La mercancía general que mueve el transportista atiende a sectores tan diversos como los de alimentación seca, plásticos o maquinaria, así como de otros seg-



El operador cántabro LK Trailer emplea tres *duotrailers*.

ELE KA TRAILER SL

Ingresos explotación: **2,94**

Ebitda: **0,23**

Resultado d.i.: **0,10**

Patrimonio neto: **0,10**

Empleados: **8**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2024.

mentos industriales que requieren la etiqueta ADR.

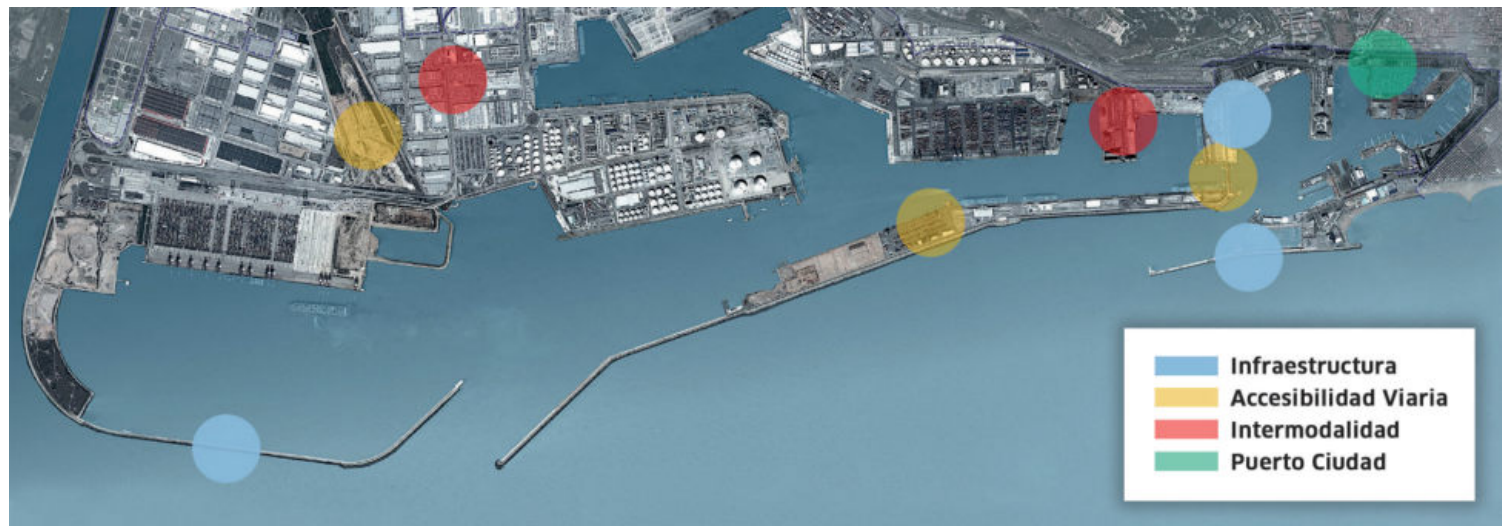
El flotista cántabro cuenta con una docena de cabezas tractoras que arrastran unos 32 semirremolques, de lona y portacontenedores, así como de tres *duotrailers* para su operativa de acarreo de carga por carretera.

Ele Ka Trailer también comparte propietario con la compañía Elkey Trailer, dedicada a la comercialización en Cantabria de remolques y semirremolques del fabricante Kogel, así como de una amplia gama de recambios para los vehículos transporte pesado de mercancías.

Ele Ka Trailer, constituida en 2016 obtuvo unos ingresos próximos a los 3 millones de euros en 2024, doblando el volumen de negocio del ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil. Por su parte, Elkey Trailer, creada en 2018, generó unas ventas de 667.000 euros en 2024, un 22,3 por ciento más que un año antes.

NUEVE GRANDES LICITACIONES

La Autoridad Portuaria sacará a licitación proyectos de infraestructura (tres), accesibilidad viaria (tres), intermodalidad (dos) y puerto ciudad (uno) en 2026.



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

El Port de Barcelona del siglo XXII se construye hoy

Lluvia de inversiones en obra pública, que comenzó en 2025 y se prolongará los próximos ejercicios, para situar al enclave catalán en la mejor situación competitiva posible

Eva Mármol | Barcelona
Port de Barcelona sienta las bases para garantizar capacidad suficiente para dar respuesta a las necesidades futuras de las empresas que utilizan el enclave con un nuevo ciclo de inversiones que inició el año pasado. Y cumplió con la hoja de ruta inversora licitando las siete grandes actuaciones previstas, por un montante total de 332,5 millones de euros, en 2025 (ver páginas siguientes).

Punto y seguido a este ciclo inversor en obra pública en 2026. La Autoridad Portuaria iniciará nuevos proyectos por un global de 338,7 millones de euros durante este ejercicio, que irá ejecutando a lo largo de los próximos años.

Del nuevo plan inversor, la partida más cuantiosa es la destinada a los nuevos accesos viarios internos, nudo Norte (fase 2A), que saldrán a concurso por 97,3 millones. El enclave

€
338,7

MILLONES
DE NUEVAS
INVERSIONES
PARA 2026

hace así los deberes para cuando lleguen los pendientes nuevos accesos (viarios y ferroviarios), dependientes del Ministerio de Transportes, a la zona de ampliación. Y mientras llegan, esta obra mejorará la movilidad interna. El gran nudo viario, que será aéreo, abarcará el actual muelle Prat y el futuro muelle Catalunya.

Otra actuación en materia viaria destacada (90 millones de euros) es el desdoblamiento del puente Porta d'Europa, actuación que está ligada a la movilidad de los turistas de los cruceros que atracan en el muelle Adossat.

En obras de infraestructura, la iniciativa con más volumen inversor (56 millones) es la nueva fase (recintos, fase 2) de uno de los pilares del puerto del futuro, el muelle Catalunya, que concentrará la actividad de contenedores.

En intermodalidad, des-

tacan los 18 millones dedicados a una nueva terminal ferroviaria en el muelle Contradic. Esta infraestructura cuenta con una conexión en ancho métrico, en

desuso desde que la terminal de ICL se trasladó al muelle Álvarez de la Campa, y un ramal en ancho ibérico, que da servicio a los graneles sólidos. Con-



El desdoblamiento del puente Port d'Europa, una de las actuaciones.

tradic tendrá una nueva terminal de dos vías de carga/descarga en ancho mixto (ibérico e internacional) para dar servicio tanto a los graneles sólidos como a los futuros tráfic de *short sea shipping* previstos en esta infraestructura.

Otra actuación en intermodalidad serán los 5,8 millones de euros consignados para ampliar la capacidad ferroviaria interna (tramo 2) de la dársena a la espera de los nuevos accesos terrestres pendientes. Se trata de una inversión más modesta que otras actuaciones, pero que “nos permitirá llegar a una situa-

para su adaptación a la emergencia climática.

Además, la Autoridad Portuaria destinará una partida de 3,5 millones de euros a obras de urbanización de la terminal G de cruceros, donde empezará a operar Catalonia Cruise Terminal G, *joint venture* formada por Royal Caribbean y Cruise Terminals International, en 2027. Finalmente, hay una partida de 2,1 millones para la construcción del *port cen-*

Contradic
contará con
una nueva
terminal

ter que forma parte de la rehabilitación del edificio del Portal de la Pau.

El nuevo ciclo inversor “es un salto importante. Fue un hecho el año pasado, será un hecho este año y durará durante años para situar al puerto de Barcelona en la mejor situación competitiva posible”, añadió José Alberto Carbonell.

Port de Barcelona tiene músculo financiero para afrontar esta lluvia de inversiones. Cerró el pasado

ejercicio con un incremento del 3 por ciento de la cifra neta de negocio, hasta los 206 millones. El *cash flow* alcanzó los 114 millones (+1 por ciento), mientras que redujo el endeudamiento bancario en 18 millones, quedando en los 88 millones, con un ratio sobre los fondos propios del 4 por ciento. Ello unido a un saldo en tesorería de 365 millones, sitúan a la dársena en “una situación financiera saneada”.

El gran nudo
viario dará
continuidad a
los accesos

ción de fiabilidad y productividad hasta que estén hechos los nuevos accesos (ferroviarios)”, señaló recientemente José Alberto Carbonell, presidente de la Autoridad Portuaria.

Completan las principales actuaciones previstas durante este ejercicio la remodelación del muelle PONENT Nord (26 millones) y el refuerzo del dique de la bocana Nord (40 millones)



Cumpliendo los compromisos

Port de Barcelona licitó las tres grandes obras de infraestructura previstas en 2025: los nuevos atraque en el muelle de la Energía, última fase de Adossat y primera fase del muelle Catalunya

Eva Mármol | Barcelona

Tres grandes obras de infraestructura incluidas en el nuevo ciclo inversor abierto por el Port de Barcelona en 2025 se llevaron la cabeza del león sumando actuaciones por un montante de 278 millones de euros de los 332,5 millones consignados. Y entre las mismas, la partida más importante ha sido la destinada a la construcción de tres nuevos atraques en el muelle de la Energía, que Port de Barcelona licitó por 123,9 millones (IVA excluido) y que estaba a punto de adjudicar al cierre de esta edición.

La actuación consiste en la construcción de los atraques 34C, 34D y 34E, situados a continuación del ya existente, así como la mejora de este último. La nueva infraestructura permitirá ganar capacidad para los graneles líquidos, pudiendo atracar los buques más grandes, además de especializar los muelles, que actualmente son multiproducto.

Los graneles líquidos ganarán capacidad

Los tres nuevos atraques concentrarán los tráfico de combustibles fósiles y también estarán preparados para acoger los futuros nuevos combustibles, mientras los siete muelles actuales, que serán remodelados, se dedicarán a productos químicos y graneles alimentarios. Los atraques estarán habilitados para la recepción de buques de graneles líquidos con un tamaño variable, que oscila desde cargueros pequeños con una eslora total de unos

€
278

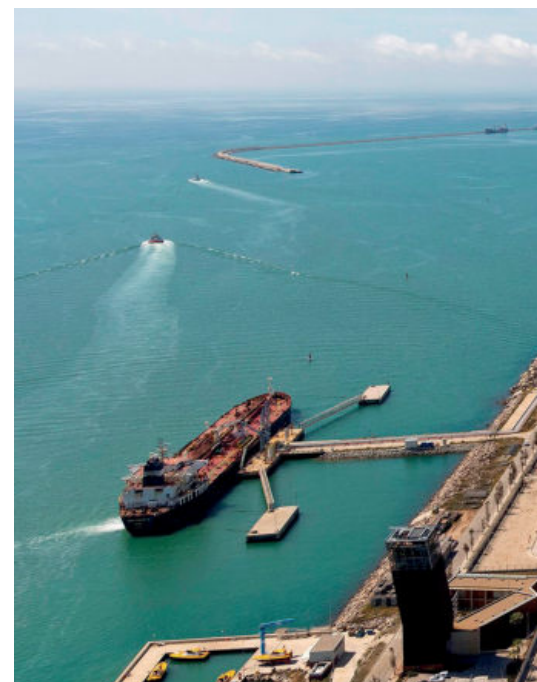
MILLONES

SE LLEVAN LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA LICITADAS EN 2025

100 metros y un desplazamiento de unas 10.000 toneladas, hasta los buques tipo *afamax/suezmax*, con una eslora total de unos 275 metros y un desplazamiento de unas 90.000 toneladas.

Otra infraestructura destacada y pieza clave del puerto del futuro es el muelle Catalunya. La Autoridad Portuaria adjudicó, hace un año, por 72,35 millones de euros, la mota de los recintos de la nueva infraestructura. Se trata de la primera actuación de las obras pendientes que harán posible la reordenación de la actividad portuaria en la zona sur, concentrando todo el movimiento de contenedores en este lugar, donde ya opera BEST.

Esta actuación, con un plazo de ejecución de 27 meses, consiste en la



la dársena Prat, con una profundidad de hasta 16 metros. En el mismo, se depositarán estos materiales de dragado con un volumen total de relleno de casi 6,3 millones metros cúbicos, lo que permitirá anticipar explanadas para el futuro muelle Catalunya.



La actividad de contenedores quedará concentrada en la zona sur.

construcción de una mota marítima de rompeolas, que conformará el primer recinto donde se depositarán los materiales procedentes del dragado de las dársenas portuarias, del canal de navegación y otras obras en curso.

El rompeolas delimitará un recinto de 44,7 hectáreas entre el dique Sur y

La obra también incluye la habilitación de una explanada dedicada a recoger y gestionar el material de la obra. Port de Barcelona ha licitado y adjudicado la obra una vez emitido el informe favorable a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de los futuros recintos por parte del Ministerio para

PUERTO DE BARCELONA



además de estar dedicado al tráfico rodado.

Los trabajos consisten en la construcción de tres muelles, uno de 12 metros de calado y otros dos de 8,5 metros, incluyendo la cimentación, el muro, la superestructura y los equipamientos portuarios. Además, el proyecto contempla la superestructura que enlazará los nuevos muelles con los de la última fase de la ampliación del muelle Adossat. Las obras tienen un periodo de ejecución de 51 meses.

Más capacidad ro-pax

La nueva terminal “mejorará la capacidad operativa del puerto para el tráfico ro-pax, concentrando cuatro puntos de atraque en el muelle Adossat”, destaca un comunicado de la Autoridad Portuaria. Esta terminal se sumará a las instalaciones especializadas en estos tráficos de Terminal Ferry de Barcelona y Grimaldi Terminal Barcelona, ambas pertenecientes al Grupo Grimaldi.

El plan de inversiones de 2025 incluye una partida de seis millones de euros en obra de superestructura. Se trata de la terminal G del muelle Adossat, que explotará Catalonia Cruise Terminal G, joint venture formada por Royal Caribbean y Cruise Terminals International, adjudicada también. Estará operativa en la primavera de 2027.

la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Para este ejercicio, hay consignada una segunda fase por 56 millones de euros.

La tercera obra de infraestructura del plan de inversiones de 2025 es la cuarta y última fase del muelle Ados-

sat. La pasada primavera, Port de Barcelona adjudicó, por 54,67 millones de euros, los tres nuevos muelles donde irá la futura terminal ro-pax. Esta actuación supone, a su vez, culminar la construcción del muelle Adossat, que concentrará la actividad de cruceros,

El muelle de la Energía ganará tres nuevos atraques.



WE MOVE
THE FUTURE

HQ: Ronda del Port, 437 Barcelona, 08039 Spain



Depot Container Services

accumulates more than 30 years of Experience

Depot Container Services provides safe, efficient container repair, storage and handling to optimize logistics and available space.

MORE THAN A PROVIDER: YOUR STRATEGIC DEPOT PARTNER.

Efficiency + innovation + sustainability to keep cargo flowing.



[depotcontainerservices.com](https://www.depotcontainerservices.com)

Barcelona (Port) | Tarragona | Constantí | Esparreguera
El Palmar | Algeciras | Riba Roja

✉ customerservice@bcndepot.com ☎ +34 93 289 62 30

SEIS TERMINALES INCLUIDAS EN EL PDU

El nudo ferroviario incluye cuatro nuevas terminales, una de ellas, en ejecución (Nou Llobregat), y dos instalaciones ya existentes.



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

El futuro viaja en tren

La Autoridad Portuaria adjudica obras del nudo ferroviario, Terminal Logística Intermodal, ligado al nuevo acceso sur ferroviario

Eva Mármol | Barcelona

Los pendientes accesos ferroviarios al puerto de Barcelona no tienen sentido sin el nuevo nudo ferroviario ni a la inversa, el nudo ferroviario no tiene sentido sin los nuevos accesos. Este último proyecto ya está encarrilado y el nudo ferroviario también lo está con la aprobación del Plan Director Urbanístico (PDU) de la Terminal Logística Intermodal, por parte de la Comisión de Territorio de Cataluña, el pasado noviembre.

Aunque el nombre es en singular, Terminal Logística Inter-

modal incluye cuatro terminales: una autopista ferroviaria o *ferroustage*, una terminal de carga/descarga, con cuatro vías, una tercera de expedición/recepción, con ocho vías, y la cuarta denominada Nou Llobregat, con cinco vías de expedición/recepción, todas en ancho mixto, ibérico e internacional o estándar.

El nudo ferroviario en la zona de ampliación se complementa con dos instalaciones ya operativas, la terminal ferroviaria en la concesión de BEST y la denominada terminal C (vías

de expedición/recepción).

La construcción de las cuatro terminales requerirá una inversión de unos 265 millones de euros, a cargo, sobre todo, de las arcas portuarias. De esta cifra, 70 millones corresponden a la terminal Nou Llobregat, 150 millones van destinados a las otras tres terminales y 45 millones serán obras complementarias que darán servicio a toda la infraestructura.

Precisamente, una de las actuaciones importantes incluidas en el plan de inversiones de 2025 de la Autoridad Portuaria y adjudicada está relacionada con la terminal Nou Llobregat, que el Port licitó por unos 18 millones de euros.

Se trata de la ejecución de las actuaciones necesarias para la implantación del futuro anillo ferroviario correspondiente a la primera fase de la terminal Nou Llobregat que permitirán conectar la infraestructura ferroviaria de la dársena con el nuevo acceso sur ferroviario, que tiene que construir el Mi-

nisterio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Otra actuación que siguió avanzando el pasado ejercicio, como no podía ser de otra forma, es el ambicioso plan de electrificación de muelles, el denominado Nexigen.

30,5 millones

El plan de inversiones 2025 incluyó dos actuaciones por un montante global presupuestado de 30,5 millones de euros del Nexigen. Ya está adjudicada la construcción y puesta en funcionamiento del primer sistema *Onshore Power Supply* (OPS) para cruceros, que se instalará en la terminal H del muelle Adossat, concesionada a MSC Cruceros y operativa desde principios de 2025. El contrato ha seguido el formato 'llave en mano' utilizado en los dos OPS actualmente en funcionamiento en la dársena, incluyendo la redacción del proyecto, su construcción, la puesta en marcha y mantenimiento del sistema durante los prime-

ros dos años, “de forma que se agiliza todo el proceso”, señalan desde la entidad portuaria.

La segunda actuación, pendiente de adjudicar al cierre de esta edición, es la nueva infraestructura eléctrica de media tensión (25kV) para el suministro de energía al muelle Adossat. Se trata de una pieza clave del Nexigen para suministrar energía limpia a los buques, que pueden permanecer con los motores auxiliares parados mientras están atracados. El proyecto incluirá un doble sistema de líneas de suministro de electricidad en media tensión permitiendo, por una parte, facilitar más energía a las diferentes empresas y concesiones instaladas en el muelle, y, por la otra, el suministro de electricidad a las futuras conexiones OPS.

El puerto de Barcelona cuenta actualmente con dos OPS, uno instalado en la terminal de BEST en el muelle Prat, el primero operativo en una terminal de contenedores del sur de Europa, y otro en Terminal Ferry de Barcelona (Grimaldi) en el muelle Sant Bertran.

Y cabalga en la innovación

No hay futuro sin innovación, algo que tiene claro el Port de Barcelona desde hace tiempo, como lo reflejan sus planes directores. Y una apuesta innovadora es el BlueTechPort, complejo de 25.700 metros cuadrados de superficie destinado a la economía azul, cuya construcción ya ha comenzado en los tinglados del muelle Sant Bertran. La actuación supone una inversión de 52,34 millones de euros financiada por el World Trade Center Barcelona (WTCB), sociedad participada mayoritariamente por el Port, que gestiona el complejo inmobiliario ubicado en el muelle Barcelona.

El BlueTechPort, cuyo objetivo es acelerar la innovación en el sector marítimo y portuario, acogerá *startups*, *scaleups*, aceleradoras e instituciones y organismos internacionales vinculados a la actividad de la economía azul. Este nuevo polo innovador llevará en la práctica el concepto del Port de Barcelona como *sandbox*, potenciando el espacio de pruebas que ya ofrece actualmente a las empresas: “acceso a 50 metros lineales del muelle Barcelona Nord para experimentar y probar sus prototipos antes de sacarlos al mercado”, destacan desde la Autoridad Portuaria. BlueTechPort es junto con la Fundació BCN Port Innovation

“la principal herramienta del Port de Barcelona para impulsar la innovación en la comunidad portuaria y crear sinergias con el resto del ecosistema innovador barcelonés e internacional”, añaden.

Superficie logística

El suelo logístico es una herramienta estratégica para que se establezcan nuevas empresas y captar más tráfico como lo demuestra la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, pionera en su día del sistema portuario español. Con el cartel colgado de ‘completo’ en las dos fases de la ZAL, de ahí la importancia de que Cilsa, la sociedad gestora de la plataforma logística, se haya hecho con la primera parcela para usos logísticos en terrenos del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que sacó a concurso Aena.

El gestor aeroportuario ha adjudicado el derecho real de superficie, es decir, ha cedido a Cilsa los terrenos. La parcela ocupa 49.783 metros cuadrados. La superficie máxima edificable para usos logísticos y oficinas vinculadas es de 32.000 metros cuadrados con una altura máxima de 17,5 metros, ampliable hasta los 24 metros. Cilsa ya ha licitado las primeras obras.

BlueTechPort y la Fundació, las principales herramientas



Cleaning
Container
Stop Barcelona



Tel: +34 93 144 00 60 • www.cleanbcn.com • customer@cleanbcn.com



The First One Stop Shop for Tanks in Barcelona Port
We Clean, Heat and Repair Tanks

Los privados también apuestan

Barcelona será más *hub* con la tercera terminal de vehículos, la nueva concesión de BIT para tráficos de café o la ampliación de Elian para graneles, sin olvidar los desarrollos de Grimaldi que unifica sus dos instalaciones

Eva Mármol | Barcelona

Los operadores privados también apuestan por un futuro ligado al puerto de Barcelona. Son relaciones ya existentes que se estrechan, como las de Elian, BIT (Barcelona International Terminal) o Grimaldi, y relaciones que comienzan, como la de Car Operators Spain.

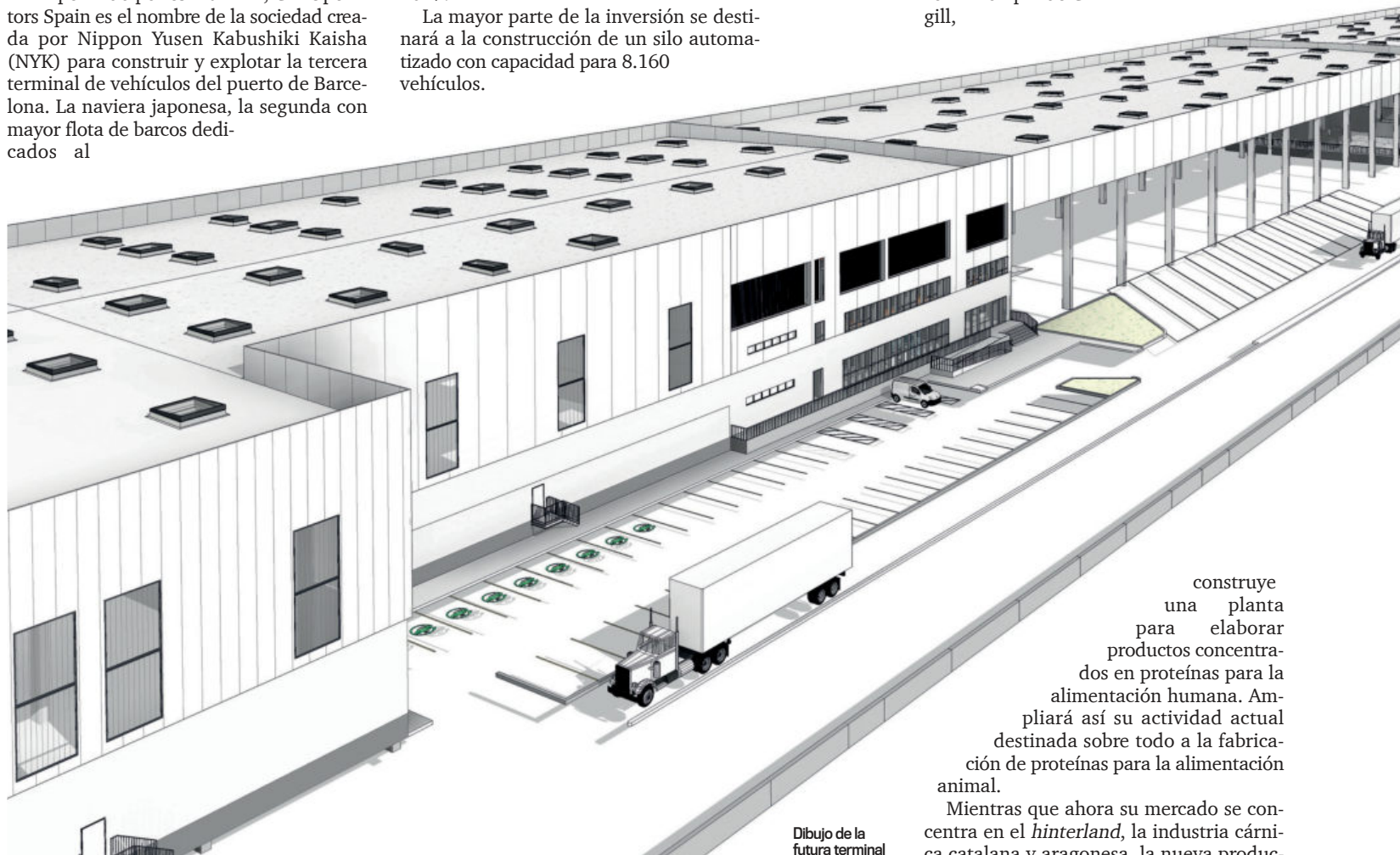
Empezando por esta última, Car Operators Spain es el nombre de la sociedad creada por Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) para construir y explotar la tercera terminal de vehículos del puerto de Barcelona. La naviera japonesa, la segunda con mayor flota de barcos dedicados al

ello representa alrededor de una cuarta parte del tráfico global de vehículos que registró la dársena en 2025. Este volumen de tráfico supondrá “un salto cuantitativo, pero también cualitativo en la logística de vehículos nuevos”. La nueva terminal ocupará 101.058 metros cuadrados de superficie y estará operativa a principios de 2027.

La mayor parte de la inversión se destinará a la construcción de un silo automatizado con capacidad para 8.160 vehículos.

son importantes en el enclave y lo serán todavía más una vez sea una realidad la ampliación de las instalaciones de Elian en una nueva concesión en el muelle Álvarez de la Campa, lo que supone doblar la superficie, hasta los casi 100.000 metros cuadrados, que ya ocupaba.

Elian, que entró en el puerto catalán con la compra de Cargill,



Dibujo de la futura terminal de café, operativa en 2027.

transporte de automóviles, es la concesionaria de nueva terminal de automóviles del muelle Príncipe de España por un plazo de 27 años.

El operador invertirá un total de 75 millones de euros en la construcción de la nueva terminal pública, que reforzará la dársena catalana “como *hub* internacional del sector de la automoción”, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. La nueva terminal generará un tráfico de casi 180.000 vehículos anuales, sobre todo de importación eléctricos, a partir de 2028. Y

La terminal será operada con vehículos y equipos de manipulación completamente eléctricos, mientras que el silo automatizado estará coronado por una instalación fotovoltaica con capacidad para generar 3.211 MWh anuales.

Hub agroalimentario

El puerto de Barcelona también reforzará su papel como *hub*, en este caso agroalimentario, con la apuesta de Elian Barcelona, perteneciente a la estadounidense Viserion International. Los tráficos de graneles ya

construye una planta para elaborar productos concentrados en proteínas para la alimentación humana. Ampliará así su actividad actual destinada sobre todo a la fabricación de proteínas para la alimentación animal.

Mientras que ahora su mercado se concentra en el *hinterland*, la industria cárnica catalana y aragonesa, la nueva producción, de más valor añadido, irá destinada al mercado europeo, sobre todo Europa occidental, señaló Andreu Martín, fundador y director general de Elian Barcelona, en la presentación del proyecto.

La inversión supera los 200 millones de euros. Esta cifra se suma a los 100 millones ya invertidos por el grupo estadounidense en la compra, a finales de 2023, de Cargill y en la modernización de la planta de molturación de soja.

La compañía, que procesa actualmente unas 730.000 toneladas de haba de soja, factura entre 380 y 400 millones de euros al año, una cifra que prevé incrementar en

100 millones con la nueva actividad. Ahora, elabora unos tres tipos de productos diferentes, que serán 10 con la ampliación. En cuanto a la capacidad productiva, sumará 100.000 toneladas más con la nueva concesión. La planta estará operativa a finales de 2027. Se trata de una actuación que genera otra inversión importante.

Hub de café

La ampliación de Elian afecta a las instalaciones de BIT en el muelle Álvarez de la Campa, lo que ha obligado al traslado de la terminal de café a un nuevo emplazamiento dentro del recinto portuario. El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) era el titular de estos terrenos al ser zona franca aduanera. La Autoridad Portuaria ha dado otra concesión al CZFB en el Tramo VI de la Ronda del Port para la construcción de la nueva terminal de café, que mantiene su condición de recinto aduanero.

El puerto de Barcelona ya es la principal puerta de entrada, y con diferencia, del café que se consume en la Península y es el segundo enclave marítimo

europeo por volumen de esta *commodity* por detrás de Amberes (Bélgica). Cuenta con la terminal de café más grande del sur de Europa, BIT, *joint venture* formada por la filial española del grupo suizo S.G.S. y la local Empresas Masiques.

La dársena catalana afianzará más su peso en este tipo de flujos con la nueva terminal de café. España importa por vía marítima alrededor de 300.000 toneladas de café verde (la materia prima) anualmente, de las que unas 250.000 toneladas entran por el puerto de Barcelona y más del 80 por ciento de este volumen pasa por las instalaciones de BIT, presente en el puerto gracias a la familia Masiques desde 1987.

La operación supone una inversión de unos 30 millones de euros, de los que 20 millones son financiados por el Consorci y los 10 millones restantes aportados por el Port. BIT contará con una superficie más pequeña en la nueva concesión, pero mantendrá la misma capacidad de almacenamiento, hasta 50.000 toneladas, gracias a la automatización de procesos como la carga y descarga del café a granel (en contenedores) e, incluso, duplicará la capacidad de producción de resaca. La operativa ganará agilidad en

su conjunto. Es más, BIT incrementará los servicios de valor añadido y su *hinterland* con las nuevas instalaciones, que estarán operativas a mediados de 2027.

Impulso a los flujos ro-pax

Otro operador que está haciendo una fuerte apuesta por el puerto de Barcelona es Grimaldi. El grupo italiano contará con un nuevo silo vertical para 2.500 vehículos en el muelle Ponent, que supondrá cuadruplicar capacidad, pasando de los 700 automóviles a cubierto actualmente a los 3.200.

Esta actuación forma parte del ambicioso plan de mejoras que desarrolla el grupo al unificar en una sola concesión las limítrofes Terminal Ferry de Barcelona (TFB) y Grimaldi Terminal Barcelona, destinadas a tráfico rodado. Además del nuevo silo, las mejoras contemplan la reordenación de todos los accesos, que serán automatizados, la pavimentación de 21.425 metros cuadrados de muelle y nueva iluminación en

el muelle Ponent, donde está TFB, entre otras actuaciones. La iniciativa supone una inversión de alrededor de 16,8 millones de euros. El grupo naviero lleva invertidos más de 1.000 millones en el desarrollo de infraestructuras y flota en España.

€
200

MILLONES
INVERTIRÁ ELIAN
EN LA NUEVA
CONCESIÓN



“Cleaning that
keeps the world moving”

LE LAVADEROS
EUROPA
Tank Cleaning

HQ: Polígono Industrial Riu Clar. Parc. 169-179, C/ Or, s/n. 43006 Tarragona



Lavaderos Europa
accumulates more than
35 years of Experience

- Highest quality & safety standards
- Environmental commitment
- Backed by international certifications

LE

lavaderoseuropa.com

Tarragona | Esparreguera | Cartagena | Mérida
Seseña | Riba Roja | Algeciras

✉ grupo@lavaderoseuropa.com

☎ +34 977 54 70 06



Marítimo

Imagen del
Puerto de
Valencia.

El ETS golpea a los muelles europeos

Puertos del Estado presenta en Bruselas los primeros resultados del Observatorio sobre el impacto del régimen de comercio de emisiones y advierte de “una corriente masiva” de desvíos de tráfico hacia enclaves no comunitarios

Antonio Martínez | Valencia
El presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana, defendió en Bruselas el compromiso del sistema portuario español con la descarbonización, pero advirtió de los riesgos que la aplicación del régimen europeo de comercio de emisiones puede generar sobre la competitividad de los puertos comunitarios y sus cadenas logísticas.

Durante un acto organizado por la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), Santana presentó los primeros resultados del Observatorio sobre el impacto del ETS (*Emissions Trading System*), una iniciativa impulsada por el orga-

nismo público para analizar la evolución de los tráfico, especialmente en contenedores y tránsito, y cuantificar sus efectos antes de que puedan convertirse en irreversibles.

El presidente de Puertos del Estado agradeció la participación de representantes de la Comisión Europea, en especial del área de Acción por el Clima, y subrayó que el sistema portuario español mantiene “un firme compromiso con la descarbonización”, alineado con los objetivos del paquete ‘Fit for 55’.

En este sentido, recordó que España impulsa políticas de gestión sostenible en sus 28 au-

toridades portuarias bajo el marco estratégico del sistema portuario, así como un ambicioso plan de electrificación de muelles con una inversión estimada de 1.000 millones de euros hasta 2029.

No obstante, Santana incidió en que el transporte marítimo es una actividad global y que la inclusión del sector en la directiva ETS, si bien persigue un objetivo climático legítimo, puede generar distorsiones competitivas. “Los buques pueden cambiar de puerto con facilidad y existen desarrollos de capacidad relevantes en enclaves extracomunitarios”, apuntó.

Conectividad

Según los datos preliminares del Observatorio, en el contexto actual se aprecia una pérdida de conectividad en determinados puertos europeos en favor de instalaciones de terceros países. Se han identificado inversiones por valor de 7.400 millones de euros hasta 2030 en estos enclaves, que elevarán su capacidad de 32 a 52 millones de TEU, sin que ello implique una

reducción global de emisiones, principal meta del paquete ‘Fit for 55’.

Santana alertó especialmente del impacto en mercados ajustados como el tránsito de contenedores, donde los márgenes son reducidos y el coste del ETS puede suponer millo-

nes de euros adicionales por escala en puertos europeos frente a alternativas no comunitarias. Ello podría traducirse en pérdida de tráfico, menor conectividad para exportaciones e importaciones y debilitamiento del control sobre las cadenas logísticas.

El Observatorio, que tendrá una duración de tres años, profundizará en el análisis geográfico de los tráfico y estudiará posibles cambios modales hacia el transporte por carretera en trayectos no cubiertos por el ETS, lo que podría incrementar las emisiones totales.

El presidente de Puertos del Estado reiteró el apoyo de España a un marco internacional para la reducción de gases de efecto invernadero en el trans-

Gustavo Santana
Pdte. Puertos del Estado



El ETS debe ser objeto de seguimiento y, si es necesario, de revisión

porte marítimo y defendió que, si se adopta un instrumento global, el sistema europeo debería revisarse para evitar dobles cargas y garantizar que los ingresos se destinen efectivamente a la transición energética del sector.

“Respaldamos firmemente la ambición climática europea, pero la aplicación del ETS al transporte marítimo debe ser objeto de seguimiento y, si es necesario, revisión, para preservar la competitividad y la cohesión de la cadena logística”, concluyó.

Conclusiones

Por su parte, Manuel Arana, director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, presentó las principales conclusiones técnicas del Observatorio, confirmando que se ha detectado “un desplazamiento de conectividad desde puertos de la Unión Europea hacia enclaves de terceros países”, especialmente en los segmentos de contenedores y servicios ro-ro.

El Observatorio, operativo desde mayo de 2025 y con datos hasta septiembre, analiza la evolución de la conectividad a través del indicador “TEU-milla”, que combina capacidad de los buques y distancia recorrida, y que presenta una alta correlación con las emisiones de CO2. El Observatorio se centra en los mercados considerados de mayor riesgo competitivo: el contenedor de larga distancia y las autopistas del mar.

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



Carretera

Conductores de terceros países

Un estudio de la organización internacional IRU considera su contratación “clave” para hacer frente a la “escasez estructural y creciente” de estos profesionales en Europa

TXXI | Madrid

La Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) ha elaborado un estudio sobre ‘Conductores de Autobuses y Camiones Procedentes de Terceros Países’, para la Comisión Europea, en un contexto en el que el sector español cuantifica la necesidad de incorporar unos 30.000 nuevos profesionales para garantizar el relevo generacional.

“La captación e integración de conductores profesionales de terceros países es clave para afrontar la escasez estructural y creciente en la Unión Europea, con alrededor de 500.000 puestos vacantes, siempre que se gestione bajo estándares claros, seguros y armonizados a nivel europeo”, concluye el estudio de IRU.

Explorar el talento global mediante la contratación de conductores de terceros países dispuestos a trabajar en la UE es una medida que ya contemplaba el Paquete sobre Habilidades y Movilidad del Talento de la Comisión Europea de noviembre de 2023.

Este análisis de IRU ofrece una evaluación detallada sobre las barreras legales, administrativas y de cualificación que enfrentan tanto los conductores procedentes de terceros países como los operadores de transporte de los 27 Estados miembros.

Así, se refleja que los itinerarios para incorporar conductores extracomunitarios varían significativamente según el país, combinando directivas de la UE con regulaciones nacionales, generando duplicidades y procedimientos largos y costosos. Los

procesos de tramitación pueden durar entre 6 y 12 meses y suponer costes de hasta 20.000 euros por conductor, incluyendo formación, intermediación y gestión administrativa. Además, el documento examina las buenas prácticas implementadas en distintos países de la UE y analiza el conjunto de habilidades y certificados que se espera que posean los conductores de 23 países seleccionados, comparándolos con los requisitos mínimos exigidos por la UE. En España, bajo ciertas condiciones, los aspirantes pueden acceder con visado de estudiante para realizar la formación necesaria para obtener el CAP, lo que facilita el itinerario frente a otras vías.

La integración de conductores profesionales extracomunitarios se considera una medida complementaria, que debe implementarse junto con otras iniciativas prioritarias, como la atracción de talento joven y femenino, que aún representa menos del 10 por ciento de la fuerza laboral, la mejora de las condiciones laborales y la formación.

“Desde Astic, la publicación de este estudio supone un respaldo institucional y evidencia técnica al trabajo que nuestra patronal viene desarrollando, reforzando el mensaje de que la contratación de conductores de terceros países, correctamente gestionada, es una herramienta complementaria para abordar la escasez estructural en España y en el conjunto de la UE”, destacó Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la patronal, y miembro del comité ejecutivo de presidencia de IRU.



Imagen del CIT de Astigarraga.



Calç 18 tada 2026

El Club del Transitario Marítimo agradece a los patrocinadores de la 18ª Calçotada su valiosa contribución al éxito de esta edición

¡Muchas gracias!

JOSEP VICENT BOIRA I MAIQUES
Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

“El ferrocarril debe competir en igualdad con la carretera”

Josep Vicent Boira ha culminado ocho años al timón de la coordinación del Corredor Mediterráneo, donde “el ancho internacional va a ser la gran transformación del transporte en España”. Las obras, que abren oportunidades a la industria, permitirán que los primeros trenes de mercancías en ancho UIC arranquen en 2027 desde Valencia. Boira envía un mensaje de despedida: “la oficina del corredor y su equipo, debe continuar, gobierne quien gobierne”.

Antonio Martínez | Valencia

► Hace ocho años usted dijo que el Corredor Mediterráneo sería una revolución del transporte en España. ¿Cuál es hoy la fotografía real del proyecto?

La situación actual es que las obras clave del cambio de ancho entre Castellón y Tarragona y entre Valencia y Alicante estarán listas el próximo año. A principios de 2028 podrá hablarse ya de esa “revolución”, basada principalmente en la implantación del ancho internacional en una línea históricamente ibérica.

► Sustituyó pedagogía por política en la gestión del Corredor y contó con el apoyo del empresariado. Trabajar así es más fácil...

Cuando acepté el cargo en 2018 hubo quien me dijo que no sabía dónde me metía. Sustituí a Juan José Barrios, nombrado en 2017 por Íñigo de la Serna. En aquel momento apenas existía experiencia en este tipo de coordinación.

► La figura del comisionado fue creada por el Gobierno de Rajoy ante la presión empresarial liderada por Juan Roig y Vicente Boluda...

Sí. La figura del comisionado se creó en ese contexto de presión empresarial y, tras la moción de censura, asumí el cargo en un escenario político distinto. Desde mi experiencia previa en la Generalitat Valenciana ya conocía su utilidad como interlocutor cercano y canal constante de información. Aunque podía existir riesgo de politización, el proyecto ha mantenido un amplio consenso político, empresarial y social, lo que ha hecho que el cargo haya sido, en general, cómodo.

► Hay quien aún discrepa...

Es respetable, pero la mayoría está a favor. Fuera de la Comunidad Valenciana, el corredor se pone como ejemplo de consenso social y político en torno a una infraestructura estratégica.

► La planificación y ejecución del corredor está avanzada. ¿Garantiza eso que se cumplirán los plazos o seguimos expuestos a retrasos estructurales?

Puede haber retrasos puntuales por incidencias propias de grandes obras, pero el diseño de los tramos es ya definitivo y la hoja de ruta está clara. El avance es sólido y el proyecto está bien encauzado.

► En términos concretos: ¿cuándo estará realmente terminado el corredor?

Es una buena pregunta. No habrá una fecha única de finalización, porque siempre podrán hacerse mejoras. La infraestructura depende del Ministerio y Adif, pero los servicios, como las autopistas ferroviarias, dependerán de los operadores privados. El corredor crea oportunidades que el sector deberá aprovechar.

► ¿Cuándo podrá haber servicios de carga en ancho internacional desde Valencia o Murcia?

Mi previsión es que en 2027 la carga pueda circular en ancho internacional por el Corredor Mediterráneo. Habrá soluciones mixtas, tramos con tercer carril y otros de ancho internacional puro. El sistema permitirá la adaptación progresiva.

► Entonces, ¿quedarán fuera quienes operan con tracción ibérica?

Ese debate está superado. Los fabricantes y operadores ya adaptan su material

al ancho internacional. Además, el impulso europeo a la interoperabilidad y al uso dual civil-militar refuerza la necesidad de integración en el sistema ferroviario europeo.

► Pero no será un riesgo compatibilizar mercancías y pasajeros en las mismas líneas, limitando la competitividad y afectando al mantenimiento?

Se optó por poner en marcha el corredor cuanto antes en lugar de esperar años a una duplicación total de vías, que sería muy difícil de ejecutar en zonas densamente pobladas. Segregar to-



Josep Vicent Boira
nació en Valencia el 12 de julio de 1963.

Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Valencia, fue secretario autonómico de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana entre 2015 y 2018.

En julio de 2018 fue nombrado comisionado para el Corredor Mediterráneo, cargo que depende del Adif. Tras ocho años al frente del corredor, ha anunciado su vuelta a sus clases de geografía urbana.

das las vías en 2018 habría sido un error histórico y los trenes aún tardarían años en circular. En cambio, ahora estamos a punto de que empiecen a operar en varios tramos. La estrategia ha pasado por activar primero la infraestructura y, donde haya saturación planificar duplicaciones posteriores para garantizar capacidad y seguridad.

► Todo arrancó con el tercer hilo...

La estrategia ha sido poner en marcha el corredor cuanto antes y duplicar donde sea necesario. Por ejemplo, el tramo Valencia-Castellón está claramente saturado. Por eso ya se ha enviado a evaluación ambiental el proyecto de duplicación entre Albuixech y Castellón. En Valencia, el caso del túnel de Serrería también evidencia la necesidad de nuevas actuaciones. Mi apuesta clara es el túnel pasante. Una cosa no excluye la otra: se pone en servicio lo antes posible y, al mismo tiempo, se planifican las ampliaciones necesarias para garantizar capacidad y seguridad.

► ¿Es posible la doble plataforma en todo el corredor? ¿O es solo un sueño?

La doble plataforma puede ser viable en algunos tramos, pero no sería rentable implantarla en todo el recorrido, ya que en varias zonas, como entre Castellón y Tarragona, la capacidad actual es suficiente y no existe saturación que justifique esa inversión. En los tramos más tensionados, especialmente hacia el norte y la conexión con Europa, sí podrían ser necesarias inversiones adicionales para aumentar el tráfico de mercancías y reforzar la salida hacia destinos como Marsella.

► ¿Está el corredor bien diseñado para dar servicio a la futura macroterminal de MSC en el puerto de Valencia?

El proyecto busca un equilibrio entre ambición y viabilidad. Aunque el corredor responde a esa lógica, se proponen mejoras, especialmente para el puerto de Valencia. Considero necesario un acceso ferroviario norte, aprovechando la nueva plataforma entre Albuixech y Castellón. Esto permitiría desviar trenes Euromed y de media y larga distan-

Segregar todas las vías en 2018 habría sido un error histórico





cia a la nueva vía, dejando la actual para cercanías y mercancías y reduciendo la congestión.

► **¿Cómo cree que habrá que gestionar el tráfico generado por el puerto?**

La planificación interna corresponde al puerto. Si la terminal norte desarrolla una gran infraestructura ferroviaria, deberá conectarse directamente con la red general de Adif. Además, infraestructuras complementarias como la terminal de Fuente de San Luis, operativa en ancho ibérico este año y preparada para ancho internacional, ayudarán a articular mejor el tráfico portuario.

► **¿Cuál será el coste del corredor?**

El coste total estimado es de 34.000 millones de euros, desde Algeciras hasta la frontera francesa. Incluye obras como el túnel pasante de Valencia, la estación de La Sagrera, la conexión con el aeropuerto de Alicante, terminales

de mercancías y el tramo entre Granada y Antequera. Hasta ahora se han invertido unos 19.000 millones, por lo que quedan pendientes alrededor de 15.000 millones para completarlo.

► **¿Qué beneficios para el sector logístico puede aportar el doble uso civil y militar de las vías ferroviarias?**

Entre 2028 y 2034 la Unión Europea destinará 17.000 millones de euros a movilidad militar, parte de los cuales podría aplicarse al Corredor Mediterráneo. Esto supondría ventajas financieras, al contribuir a su cofinanciación, y estratégicas, al integrarlo en los corredores militares europeos. Al conectar puertos clave como Algeciras, Málaga, Cartagena, Valencia o Barcelona, el corredor reforzaría su valor geoestratégico y mejoraría la eficiencia, capacidad y resiliencia del sistema logístico.

► **¿Está a favor de ampliar los 'ecoin-**

centivos' y de extenderlos también a la demanda, no solo a la oferta?

Este tema está en discusión en el Ministerio. Es política ferroviaria.

► **Medidas como los camiones de 44 toneladas o los duotrailers, ¿pueden frenar el trasvase modal hacia el tren?**

Sí, por eso hay que equilibrar costes. El ferrocarril debe competir en igualdad de condiciones con la carretera. Los trenes pagan por circular por las vías y los camiones no. Además, debemos reflexionar sobre nuestro modelo de transporte, porque el cambio climático impacta directamente en la logística. En estos años he visto avances claros en sostenibilidad: los puertos son mucho más limpios, pero aún queda mucho por hacer en descarbonización del transporte y la logística.

► **¿La entrada de MSC en Renfe Mercancías será la privatización total?**

No sé hacia dónde irá la política de Renfe. El sector privado puede y debe tener más peso, especialmente en la gestión de intermodales y mercancías, siempre con racionalidad y capacidad.

► **¿Cree que en 2027 habrá una autopista ferroviaria Valencia-Hamburgo?**

Sí, es posible. Los túneles y viaductos del corredor ya están adaptados al P-400. Solo podría haber ajustes mínimos en algunas entradas y salidas, como el túnel de Serrería, pero nada que impida su funcionamiento.

► **Con la problemática de las obras, empresas como Ford dejaron de usar el tren. Es un riesgo. ¿La administración debería ayudar a reeducar a la industria para incentivar el intermodal?**

España necesita más coordinación. Hemos trabajado mucho con el Ministerio de Industria y está claro que algunos sectores se benefician directamente del Corredor Mediterráneo. Yo estaría a favor de crear un comité de enlace entre industria y logística para mejorar esa comunicación. Hemos demostrado que, con coordinación, se pueden lograr avances. Es la asignatura pendiente en muchas materias en España. Por eso, mantener la figura del coordinador del corredor es clave para asegurarla.

► **Con su salida, ¿teme que Valencia pierda la oficina del Comisionado?**

Decidí situar la oficina en Valencia para que el proyecto estuviera vinculado al territorio, cerca de empresas y nodos portuarios e industriales. Eso ha permitido que las decisiones sean más directas y cercanas a los protagonistas. La oficina depende de la política del gobierno, pero confío en que se mantenga, gobierne quien gobierne, porque es indispensable. Lo más importante son las personas que han trabajado aquí estos ocho años: conocen el corredor al detalle y aseguran continuidad.

► **¿Quién le gustaría que le relevara?**

Ojalá sea alguien que conozca el territorio y todos sus nodos.



España necesita más coordinación. Es la asignatura pendiente.



Carla Salvadó (Port de Barcelona), José Alberto Carbonell (Port de Barcelona), Jordi Espín (Spanish Shippers' Council) y Nuria Lacaci (ACE) inauguraron la jornada.

Cargadores

Los datos no pueden ser “gratis”

Queda trecho que recorrer para alcanzar la interoperabilidad entre los actores de la cadena de suministro que participan en el transporte marítimo. El precio para el cargador es asegurar la eficiencia operativa. Algo que las prácticas unilaterales de las grandes navieras no permiten

Eva Mármol | Barcelona

Ni la digitalización ni la inteligencia artificial garantizan la resiliencia operativa en un mundo de disrupciones como el actual. Más cuando todavía queda trecho por recorrer para alcanzar la interoperabilidad entre los actores de la cadena de suministro que participan en el transporte marítimo.

Las empresas cargadoras no tienen ningún problema en “ceder el dato” a la Administración. Eso sí, “no gratis, tengo que saber que voy a mejorar la eficiencia operativa. Cedo mis datos a cambio de que mis operaciones fluyan”, señaló Sara Aznar, coordinadora de Transporte y Logística de Tolsa, durante la II Conferencia Anual de Cargadores, organizada por Spanish Shippers Council-Transprime y la Asociación de Cargadores de España (ACE), que se celebró en Barcelona. Y las cargadoras no siempre ven las mejoras operativas que

supone esta cesión de datos o la implantación obligada de procesos de digitalización.

Como tampoco están viendo, hasta la fecha, “donde se invierte”, lo que pagan por el ETS (European Union Emissions Trading System): “Quiero saber sus rentabilidades, se tiene que verificar que lo que pagamos no es un impuesto, que se están reduciendo las emisiones de CO2”, añadió la profesional, que abogó por un “ETS variable en función de la eficiencia (medioambiental) que se vaya logrando”.

En el foro se volvió a escuchar la necesidad de un gravamen medioambiental global, no ceñido a los puertos de la UE: “Las normas hay que cumplirlas. El problema es cuando somos los únicos que las tenemos que aplicar”, aseguró Jaime Paz, *head of customer service* de ONE. La transición energética la acabará pagando el consumidor, aseguró.

El representante de la naviera reconoció que la digitalización en el transporte marítimo dista de estar madura como sí lo está en el modo aéreo, siendo “esencial que haya interoperabilidad” entre los sistemas de los diferentes actores de la cadena de suministro.

Además, alertó de “una eliminación masiva de puestos de trabajo” por la irrupción de la IA, eso sí, está por ver si será o no gradual. La inteligencia artificial ya está impactando en los perfiles profesionales. Las navieras requieren cada vez más “expertos en gestión de datos”, mientras que serán menos necesarios “los especialistas en temas concretos”, añadió Jaime Paz.

Javier Miranda, director general de Transporte XXI, señaló que el impacto de la conflictividad geopolítica en el comercio

mundial o la escalada de costes son factores que “los directores de logística de las empresas pueden gestionar con herramientas de previsión adecuadas”. “El problema está en las prácticas de las navieras que envenenan el núcleo de la cadena de suministro al generar una imprevisibilidad total del indicador básico del gestor de la cadena: la fiabilidad del *lead time* (plazo de entrega)”, aseguró. Aun cuando las decisiones de las navieras son lógicas desde el punto de vista de sus necesidades internas, las mismas envenenan la cadena de suministro “cuando se saltan un puerto (*blank sailing*) para optimizar el espacio en el buque; cuando eligen a sus clientes (*shipper of choice*) para optimizar sus ingresos; o reducen la velocidad (*slow steaming*) para

recortar costes de combustible”. Los platos rotos (aumento de stocks de seguridad, pérdida de liquidez, daño al margen), los acaba pagando el eslabón débil de la cadena: el cargador”.

Un argumento más

Los ETS son un argumento más para “justificar la navegación lenta para ahorrar consumo o la gestión de *hubs* para cancelar escalas”. La posibilidad de que las navieras acaben co-

brando por la puntualidad, como han empezado a barajar algunos armadores, introduciría “un cambio de paradigma fundamental en el que el usuario pagaría por no ver degradado su servicio, en vez de por la mejora del mismo”, añadió Miranda.

Jordi Torrent, jefe de Estrategia del Port de Barcelona, puso datos concretos a la fiabilidad de las navieras: antes de la pandemia la puntualidad de los buques portacontenedores superaba el 90 por ciento, con la



Jordi Torrent, jefe de Estrategia del Port.



pandemia bajó al 30 por ciento, mientras que en la actualidad se ha quedado en el 70 por ciento de media mundial.

Las disrupciones están provocando la “regionalización” de producciones, una situación que beneficia a España. Nuestro país se está “asianizando”, siendo el que más inversiones de empresas chinas y coreanas capta de la Unión Europea. Por otra parte, crece el tráfico intrarregional en el Mediterráneo, siendo también España uno de los tres países beneficiados, junto con Marruecos y Turquía, añadió el experto.

Los participantes en la mesa sobre el transporte portuario terrestre de contenedores coincidieron en la necesidad de coordinarse todos los actores para que se aplanen las horas punta para dejar o recoger un contenedor en las terminales. Que estas instalaciones en el puerto de Barcelona estén abiertas las 24 horas no han solucionado el problema ni lo solucionarán mientras el depósito de contenedores cierre a las 19 horas o los servicios aduaneros tampoco están activos las 24 horas, coincidieron los ponentes. El 80 por ciento de las órdenes de transporte se siguen concentrando entre las 6 y las 11 horas en la dársena catalana.

La jornada se clausuró con la presentación, por parte de la secretaria general de ACE, Nuria Lacaci, del ‘Manifiesto por un Transporte Marítimo Eficiente, Sostenible y Competitivo’. ACE y Transprime piden a las navieras la fiabilidad de los servicios marítimos y transparencia en las condiciones comerciales. Además, abogan por la coordinación de todos los actores implicados y la agilidad portuaria también en el lado tierra, así como la innovación y la digitalización conjunta, entre otras medidas.

La poca fiabilidad del servicio la acaba pagando el eslabón débil de la cadena, el cargador

Política

Reclaman más ayudas para el transporte pesado

Gasnam resalta la importancia de que los fondos ETS se reinviertan en la producción de combustibles limpios, el despliegue de infraestructuras y la renovación de flotas

TXXI | Madrid

Transportistas, productores y distribuidores consideran positiva la nueva propuesta de Real Decreto para el impulso de la descarbonización del transporte y el fomento de los combustibles sostenibles, que transpone la directiva europea de energías renovables REDII, según se puso de manifiesto en la asamblea general de Gasnam. Esta normativa supone “un avance al otorgar un papel protagonista a combustibles renovables como el biometano y el hidrógeno”.

En la asamblea también se hizo hincapié en la ausencia de ayudas para el transporte pesado. Así, desde el sector se considera prioritario que la ambición regulatoria se complemente con mecanismos de apoyo a la producción de gases renovables, a la adquisición de vehículos pesados y al

despliegue de una red de repostaje adecuada. “A diferencia de otros países europeos, España carece de incentivos fiscales y programas específicos para fomentar el uso de combustibles renovables en el transporte pesado, un factor que podría ralentizar la transición si no se corrige”, alertan desde Gasnam. La asociación, que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad terrestre y marítima en la península, subraya igualmente la importancia de que los recursos procedentes del ETS se utilicen para apoyar la descarbonización. Gasnam considera esencial que estos ingresos se orienten a infraes-

tructuras de repostaje, renovación de flotas y proyectos que faciliten la adopción de combustibles renovables. Desde la organización ponen también el acento en el déficit de la infraestructura de re-



Combustibles renovables, claves en la ‘agenda verde’.

carga de hidrógeno para la movilidad. Por ello, insisten en la necesidad de desarrollar el Marco de Acción Nacional exigido por el reglamento europeo de infraestructuras de combustibles renovables.

Express

La rapidez del envío sigue siendo clave

Los plazos de entrega marcan diferencias en el B2C, si bien ya no constituyen una ventaja exclusiva de las grandes plataformas de comercio electrónico, según Packlink

TXXI | Madrid

El comercio electrónico se ha extendido en España a todos los grupos de edad y niveles socioeconómicos, consolidándose como un pilar clave del consumo. Según el Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad, el gasto medio anual por persona comprador *online* en 2025 alcanzó los 3.762 euros, un 13,8 por ciento más que un año antes, lo que refleja un uso cada vez más intensivo de los canales digitales para hacer compras.

Las grandes plataformas de *ecommerce* se sitúan entre los sitios web más visitados y, con frecuencia, constituyen el primer punto de entrada para los consumidores, gracias a la amplitud de su oferta, precios competitivos y la rapidez de sus entregas, según señala un informe de Packlink, que contó con una muestra de 800 consumidores españoles y fue realizado en octubre de 2025.

El de la rapidez de las entregas, que es el punto directamente vinculado al sector

del transporte, supone, no obstante, una ventaja relativa. Un 34 por ciento de los encuestados por Packlink considera que, “aunque las grandes plataformas son ligeramente superiores en términos de plazos, estos resultan similares a los de los pequeños comercios”. Es decir, la rapidez de entrega, un criterio clave para los consumidores españoles, continúa marcando diferencias, pero ya no constituye una ventaja exclusiva de las grandes plataformas.

Política

Un nuevo Rubicón tecnológico

El sector iniciará el 5 de octubre una nueva etapa con la entrada en vigor del documento de control digital en España, paso previo al Reglamento europeo eFTI, que apunta a ser obligatorio en 2029

Carlos Sánchez | Madrid

El transporte de mercancías por carretera en España tiene marcada en rojo la fecha del 5 de octubre de 2026. Ese día pasará a ser obligatorio el documento de control digital, un nuevo Rubicón tecnológico para el sector que tiene como objetivo mejorar la eficiencia, reducir la burocracia y garantizar la trazabilidad.

La obligación de dar este paso está recogida en la Disposición Transitoria Octava de la Ley de Movilidad Sostenible, que establece la digitalización del documento de control

administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. La disposición, que también hace referencia a la hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de personas por carretera, establece un período de diez meses desde la entrada en vigor de la ley para su aplicación. Este período transitorio finaliza el citado 5 de octubre.

En la práctica, el documento de control digital representa la obligatoriedad del intercambio de documentos PDF que contengan un código QR. Bien sea de la Guardia Civil, Ertzainza, Mossos d'Esquadra o Policía Foral, "el agente de control utilizará un dispositivo portátil (*tablet*) que le permitirá escanear un código QR que presente el transportista", apuntó Mario Rodríguez, subdirector adjunto de inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el marco de un *webinar* organizado recientemente por la Asociación de Cargadores de España (ACE).

No será obligatoria, por el momento, la digitalización de

la carta de porte nacional o el CMR para el transporte internacional ni tampoco el documento de transporte ADR. En todo caso, la comunicación podrá hacerse también mediante el eCMR (CMR digital), siempre que contenga todos los datos electrónicos del documento de control.

1.000

MILLONES DE EUROS DE AHORRO ANUAL PARA EL SECTOR TRANSPORTE PREVE LA UE POR LA DIGITALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Este paso adelante tecnológico que deberán afrontar las empresas del sector el próximo 5 de octubre representará "una dificultad importante", según señalaba en una reciente entrevista realizada por Transporte XXI al presiden-

te de CETM, Carmelo González. Y eso que "hablamos de digitalizar solo el documento de control y solo en el ámbito nacional", reconocía.

En este sentido, los transportistas reclaman conocer con claridad lo que demanda la Administración. Por ejemplo, una de las principales preocupaciones es que "no podemos tener 70 aplicaciones diferentes en funcionamiento y que entre ellas no se lean", puesto que, en ese caso, "vamos a volver locos a los chóferes", alertaba González.

El siguiente cambio normativo en este aspecto vendrá de la mano de un Real Decreto que modificará el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) que contemplará otro paso adelante en la digitalización del transporte, ampliando el espectro del documento de control digital hacia la carta de porte nacional y el eCMR.

Normativa europea

Este capítulo nacional se completará a escala continental con la entrada en vigor del Reglamento europeo eFTI (*electronic freight transport information*),

cuyo objetivo es que los operadores compartan con la Administración información en formato electrónico sobre el transporte de mercancías. En la práctica, se trata de sustituir la documentación en papel por datos electrónicos en todos los modos de transporte, salvo el marítimo que cuenta con una regulación propia (Ventanilla Marítima Única).

Esta normativa será potestativa a partir de julio de 2027 y durante dos años habrá un período de evaluación. En todo caso, desde julio de 2027 la Administración deberá estar preparada, mientras que en el caso de los transportistas será opcional.

"Está todo pensado para que en 2029 eFTI deje de ser potestativo y pase a ser obligatorio", anticipó el subdirector adjunto de inspección de Transporte por Carretera y Ferrocarril. El

objetivo es que se consolide "el control de forma unificada en cualquier Estado miembro de la Unión Europea". En esta línea, cada país tendrá una eFTI Gate o plataforma tecnológica para el sector público y estará conectado a las eFTI Platforms o plataformas del sector privado. A su vez, las eFTI Gate de cada país estarán conectadas entre sí. En el caso de las eFTI Platforms, éstas podrán ser propias o externalizadas por parte de los transportistas.

Desde el punto de vista económico y según datos de Bruselas, una vez en marcha la normativa eFTI está previsto que las empresas se ahorren hasta 13 euros por cada carta de porte, lo que se podría traducir en un ahorro anual de 1.000 millones de euros en costes administrativos para el sector del transporte y la logística en la Unión Europea.

El sector alerta sobre la proliferación de aplicaciones

El agente de control utilizará escaneará el código QR que presente el transportista.



España lidera el proyecto europeo

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible lidera el consorcio europeo eFTI4LIVE, que creará en 2027 el sistema de información electrónica para el transporte de mercancías eFTI. El objetivo es conseguir un intercambio fluido, seguro y sin papel en los controles de carretera de todo el territorio de la Unión Europea.

Este proyecto conectará las plataformas de las autoridades con las de los transportistas en los distintos países de la UE para lograr unos controles de carretera más eficientes. Los transportistas podrán integrar su sistema o contratar un servicio que conecte con una plataforma eFTI certificada para enviar los datos obligatorios en formato electrónico, de manera que, durante controles u operaciones transfronterizas, no tengan que depender de documentos físicos.

El consorcio eFTI4LIVE, dirigido por el Ministerio, reúne a 19 Estados miembros de la UE más Noruega, así como a una amplia red de organismos públicos, proveedores de tecnologías y empresas de transporte y logística. En total, el consorcio cuenta con 55 integrantes. El proyecto está cofinanciado por fondos del Mecanismo Conectar Europa (CEF) con un importe de 47,8 millones de euros.



VOLVO



ASPAPEL

Cargadores

El papel apuesta por el multimodal

El ferrocarril gana terreno en los tráficos ligados a esta industria en España, principalmente de materias primas donde ha elevado al 9% su cuota modal

C. Sánchez | Madrid

La reducción del impacto ambiental asociado al transporte constituye uno de los ejes de trabajo continuo del sector papelero en España. En este sentido, “la industria papelera mantiene una apuesta decidida por el transporte multimodal, al tiempo que optimiza el uso del camión, que sigue siendo el principal medio de transporte del sector”, señala en un reciente informe la Asociación Española de Fabricantes de Pasta, Papel y Cartón (Aspapel).

En el caso del transporte de materias primas para la industria papelera, el peso del transporte multimodal es bastante más significativo que en el de producto terminado. En este nicho de mercado, el ferrocarril está ganando cada vez más protagonismo, puesto que en apenas cuatro años ha pasado de re-

presentar el 4,3 por ciento a alcanzar el 9 por ciento del total en 2024, último ejercicio con datos oficiales facilitados por la patronal Aspapel.

El resto de la cuota modal en este ámbito se reparte entre la carretera, que sigue dominando con un 86,8 por ciento y el marítimo, que se sitúa en el 4,2 por ciento.

Por su parte, la cuota del ferrocarril en el transporte de producto acabado es del 4,8 por ciento, “muy superior a la media del conjunto de mercancías transportadas por la industria española”, apunta el informe. La carretera situó su cuota modal en el 68,1 por ciento y el marítimo en el 27,1 por ciento.

La industria papelera registró un tráfico total de 10,4 millones de toneladas transportadas de materias

Transporte de materia prima para la industria del papel.

primas en 2024, lo que representó un retroceso del 12,6 por ciento respecto al año anterior. Mientras, el sector movió 6,4 millones de toneladas de producto acabado, lo que supuso un incremento del 1,5 por ciento respecto al ejercicio anterior.

Vocación exportadora

La industria papelera española es netamente exportadora, con un 59 por ciento de la producción de celulosa y un 44 por ciento de la de papel destinadas al mercado exterior. La Unión Europea concentra el 68 por ciento de las exportaciones españolas de esta industria, seguida por Asia con el 12 por ciento, África el 9 por ciento, América el 5 por ciento y el resto un 6 por ciento. España es el sexto productor de papel y cartón de la UE, por detrás de Alemania, Italia, Suecia, Finlandia y Francia. A su vez, nuestro país es el quinto productor de celulosa de la UE, por detrás de Suecia, Finlandia, Portugal y Alemania.

La industria del papel en España dispone de 69 fábricas de papel y una decena de plantas de celulosa. En 2024 alcanzó una facturación conjunta de 5.232 millones de euros, frente a los 5.261 millones del ejercicio anterior. Los principales actores del sector en España son Saica (Sociedad Anónima Industrias Celulosa Aragonesa), Torraspapel, DS Smith Spain y Ence, entre otras.

Esta industria transportó 16,8 millones de t en 2024

Carretera

Grupo Madorran acelera el paso en La Rioja

Amplía su capacidad operativa con el traslado de sus instalaciones de Logroño a una nueva nave de 2.500 m², tras un año de actividad en la capital riojana

XXI | Logroño

El grupo logístico y de transporte por carretera Madorran continúa dando pasos en su plan de expansión con el traslado de sus instalaciones en Logroño a una nueva plataforma de 2.500 metros cuadrados situada en el Polígono Portalada I, uno de los principales enclaves empresariales de la capital riojana.

Tras un año de actividad en Logroño, la compañía da un salto operativo con un centro que dispone de 7 muelles de carga y descarga, lo que “permitirá agilizar los procesos logísticos y mejorar el servicio” que la empresa presta desde estas instalaciones a sus clientes de La Rioja Alta y diversas poblaciones de Navarra, según trasladó el operador en un comunicado.

Desde esta plataforma, además, Madorran opera con la red de distribución urgente de mercancía paletizada Palletways Iberia, de la que es miembro en La Rioja y la mitad de Navarra, donde garantiza entregas en 24 horas en España y Portugal.

El movimiento de Logroño se suma a la puesta en marcha, en

2023, de una plataforma en el polígono industrial de Cintruénigo (Navarra). Como ya avanzó Transporte XXI, la nueva instalación, equipada con la última tecnología, se desarrolló sobre una parcela de 19.000 metros cuadrados y dispone de 8.500 metros cuadrados de superficie.

La nave está orientada principalmente a clientes del sector de automoción y alimentación, prestando servicios de almacenaje, picking y premontajes, entre otros. El almacén tiene capacidad

para más de 10.000 ubicaciones en estanterías en palé europeo.

Con los centros de Logroño y Cintruénigo, junto a la sede central de Tudela, el grupo alcanza una cobertura logística conjunta de 22.000 metros cuadrados en el eje norte.

La compañía ofrece transporte de cargas completas y grupaje, distribución exprés de mercancía paletizada y servicios de taxi industrial, apoyándose en una red regional con vocación de operador de proximidad.



Nuevas instalaciones de Madorran en Logroño.

Carretera

Hermanos Chinchón compra Mareltrans

El grupo adquirido, cuya sociedad de referencia es Transleyca, ingresó 55,8 millones de euros en 2023

XXI | León

El grupo Transportes Hermanos Chinchón López ha ejecutado la adquisición del grupo Mareltrans, cuya sociedad de referencia es Transleyca, mediante la compra de su unidad productiva. La operación comprende la compra de la totalidad del grupo, integrado por las sociedades Transportes de León y Cataluña, Mareltrans Logística 2012, Logística y Transportes Caprimar y la citada Transleyca.

El grupo Mareltrans, con sede en León, alcanzó unas ventas con-

juntas de 55,8 millones en 2023, con una caída próxima al 8 por ciento, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI. Además de en León, el grupo dispone de centros de trabajo en Barcelona, Madrid, Valencia y Granada.

Por su parte, el grupo empresarial Transportes Hermanos Chinchón López, que cuenta con más de 20 años de historia, tiene sede en Cabanillas del Campo (Guadalajara) y está especializado en transporte nacional e internacional. El grupo alcanzó unas ventas

de 25,54 millones en 2023, similares a las del año anterior y con un incremento del 100 por ciento respecto a 2019, según el citado Libro Blanco. La firma opera una flota integrada por 150 cabezas tractoras y 340 semirremolques.

Las sociedades adquiridas, que estaban en concurso de acreedores, “se encuentran al día en sus obligaciones con trabajadores y proveedores y continúan prestando sus servicios con total normalidad”, según confirman desde la compañía.

T

FLASH

Política

La logística del frío sigue a buen ritmo

La logística del frío sigue atravesando por un buen momento. Así lo atestigua el último Observatorio del Frío elaborado por Aldefe. Según este informe, la ocupación media de los almacenes de productos refrigerados y congelados se situó en el 87 por ciento en el tercer trimestre del pasado año, el último analizado. Esto representa una caída de un punto porcentual sobre el trimestre anterior. El comportamiento territorial muestra cierto grado de heterogeneidad, con niveles de ocupación especialmente altos en el Norte, Sur y Canarias, todos ellos en torno al 90 por ciento, y valores igualmente sólidos en Cataluña, con un 88 por ciento.

Formación

Fundación Valenciaport impulsa la capacitación

La Fundación Valenciaport acogió en sus instalaciones a los 29 participantes de la segunda movilidad formativa del proyecto europeo NeXTraIn.PortS, una iniciativa estratégica orientada a la capacitación de mandos intermedios del ámbito portuario en las competencias clave para liderar la transición digital y energética del sector. El encuentro puso el foco en dotar a los profesionales de herramientas avanzadas para afrontar los retos tecnológicos y medioambientales que marcan la evolución de la logística portuaria actual.

Marítimo

El Puerto de A Coruña se diversifica

La entidad portuaria de A Coruña muestra el potencial que tiene la dársena exterior para alojar operativas complejas, como la que tiene en curso para el mantenimiento y reparación de una plataforma petrolífera. La nueva línea de negocio se ha estrenado con “Noble Voyager”, un buque de 228 metros de eslora especializado en trabajos de perforación submarina.

Operadores Logísticos

DHL refuerza su actividad en el País Vasco

TXXI | Vitoria

DHL continúa aumentando su huella logística en el País Vasco. El operador alquilará el 50 por ciento de la segunda fase de Panattoni Park Vitoria-Gasteiz, una instalación de 13.000 metros cuadrados en el polígono de Júndiz, que compartirá con la sueca BoxonTech.

La superficie total que ocupará DHL es de 6.400 metros cuadrados, de los cuales casi 400 son para zona de oficinas, y está dotada con 5 muelles de carga y 3 puertas de acceso traseras. El almacén que dispondrá el operador logístico tiene la clasificación riesgo alto 8 adaptado a la normativa de protección contra incendios (RSCIEI). El nuevo inmueble, además, cuenta con la certificación BREEAM "Very Good", e

incorpora soluciones enfocadas a reducir la huella ambiental de las operaciones

La elección de Panattoni Park Vitoria "responde a nuestra estrategia de optimizar y reforzar nuestra red logística con instalaciones modernas, eficientes y bien conectadas", señaló Luis Domínguez, responsable de DHL.



PANATTONI IBERIA

Carretera

Igoa y Patxi abrirá un parking seguro en Plaza

TXXI | Zaragoza

Grupo Igoa y Patxi arranca las obras de construcción de un área de estacionamiento seguro y protegido (SSTPA), con capacidad para 136 camiones en la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza). El operador navarro dispone de una superficie que ronda los 17.500 metros cuadrados para el desarrollo del nuevo complejo para vehículos pesados, que aspira a ob-

tener la certificación platino europea. El proyecto incluye un edificio de servicios para los profesionales del transporte. También tendrá un concesionario-taller para vehículos industriales de la marca DAF, dado que el grupo navarro es propietario de los establecimientos comerciales oficiales en la capital aragonesa y en Navarra, Servidaf Zaragoza y Servidaf, respectivamente.



Imagen de las obras del nuevo complejo de Igoa y Patxi en Plaza (Zaragoza).



ERHARDT FIJA EL RUMBO DEL GRUPO

El grupo centenario aborda un desarrollo de su división logística "orgánico e inorgánico selectivo para mejorar posición en el mercado y emprender nuevas líneas de negocio". Así lo expuso su CEO, Eugenio Erhardt Barrenechea, durante su convención anual, celebrada en Bilbao.

Política

Impulso al ferrocarril

Comisionado del Corredor Atlántico, CEL y FFE activan un grupo de trabajo para concretar medidas que permitan elevar el peso del tren

TXXI | Guadalajara

La Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico, el Centro Español de Logística (CEL) y la Plataforma Tecnológica-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (PTFE-FFE) desarrollan una nueva iniciativa para impulsar el ferrocarril de mercancías en España. Así se puso de manifiesto en el marco de la jornada organizada por el CEL en colaboración con Logistics Spain en Guadalajara. La iniciativa aspira a ordenar el debate, alinear intereses y concretar medidas que permitan incrementar el peso real del ferrocarril en el transporte de mercancías, según ponen de manifiesto sus impulsores. El grupo de trabajo se centrará en aspectos que representan un obstáculo para este modo de transporte, como la fiabilidad operativa, flexibilidad, costes, planificación de terminales, integración digital, innovación y encaje real del tren en las necesidades actuales de las cadenas de suministro. El grupo de trabajo está integrado por empresas ferroviarias, operadores logísticos, cargadores, empresas de material rodante, empresas de consultoría y tecnología, startups, universidades y centros tecnológicos y Administración pública, asociaciones y otras instituciones vinculadas al ferrocarril.

En la jornada tuvo lugar una

mesa redonda sobre 'Movilidad de mercancías: cómo integrar carretera y tren en un modelo resiliente', moderada por Ángeles Tauler, gerente de PTFE-FFE. El comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, aseguró que "estamos en un momento clave para que se produzca una evolución intermodal de las cadenas de suministro en España".

Por su parte, Elisa Sempere, gerente de Estrategia y Diversificación de Alsa, aseguró que "en un proyecto reciente, al estudiar una limitación puntual de pendiente en un subtramo, planteamos una solución combinada que permitió retirar 110 camiones semanales de la carretera y sustituirlos por tres trenes".

Mientras, el presidente de Mercasa, José Miñones Conde, subrayó que "el tren permite que las pymes puedan vender en Róterdam o en la India, abre fronteras a partir de compartir tren entre distintas empresas". A su vez, Ramón García, director general del CEL, señaló que "es importante que todos los actores involucrados en la cadena de transporte formen parte del diálogo para diseñar el mapa de infraestructuras que dé respuesta a las necesidades", para que se pueda constituir en "una solución a largo plazo para los retos actuales".



La plataforma incorpora tecnología de última generación.

Express

InPost estrena nave logística en Madrid

Ubicada en San Fernando de Henares, dispone de 9.000 m² y capacidad para gestionar hasta 20.000 paquetes por hora

TXXI | Madrid

InPost ha puesto en marcha una nueva nave en San Fernando de Henares (Madrid). Las nuevas instalaciones cuentan con una superficie de 9.000 metros cuadrados, 22 muelles de carga para camiones y 100 para furgonetas. El centro tiene capacidad para gestionar hasta 20.000 paquetes por hora, duplicando la capacidad de su anterior centro de Alcalá de Henares, que dispone de 5.000 metros cuadrados y procesa 8.000 paquetes por hora.

La plataforma incorpora tecnología de última generación, incluyendo dos nuevos *crossbelt sorters* con capacidad para clasificar automáticamente y de trabajar con más de 86 destinos de manera simultánea. Además, InPost ha incrementado el equipo operativo, con 48 nuevas incorporaciones en la nave.

La apertura de la nueva nave forma parte del plan de expansión de InPost en la península ibérica, por el que está reforzando su red de distribución. En el último año, la compañía ha sumado dos nuevas delegaciones en Córdoba y Baleares. En Andalucía, la firma está también operando en Sevilla y Granada. La compañía dispone de 37 almacenes, 8 *hubs* y 180 agencias locales.

El crecimiento de InPost en España se ha visto impulsado por la adquisi-

ción de Sending y la expansión de su red de puntos de recogida y taquillas inteligentes (*lockers*), que ya supera los 13.000 en España y Portugal y 94.500 en toda Europa. Actualmente, más de 100.000 *ecommerce* utilizan InPost para sus envíos y devoluciones *online*. Desde su fundación en 2006, InPost opera en 9 países europeos (Polonia, Francia, Italia, Países Bajos, Luxemburgo, Bélgica, Reino Unido, Portugal y España), ofreciendo servicios nacionales e internacionales.

Entrada de Advent y FedEx

Precisamente en estos días se confirmaba la noticia de que el fondo de inversión Advent International y FedEx han llegado a un acuerdo de compra de InPost, en una operación valorada en 7.800 millones de euros.

Las previsiones apuntan a que la operación se ejecute en la segunda mitad de 2026 en un proceso que permitirá a InPost mantener marca, sede central en Polonia y equipo directivo actual al frente. FedEx y Advent pasarán a controlar el 37 por ciento de la compañía cada una y el resto quedará en manos de A&R Investment (16 por ciento) y PPF Group (10 por ciento).

La operación se enmarca dentro del proceso de consolidación del sector.

Operadores Logísticos

ROR se afianza en el sector farma

TXXI | León

ROR ha reforzado sus actividades como operador logístico para 'farma' con la obtención de la certificación GDP, que acredita el cumplimiento de los requisitos europeos en materia de calidad, seguridad y trazabilidad en la distribución de medicamentos. De este modo, refuerza su estrategia de especialización en la logística farmacéutica, "ampliando la capacidad para ofrecer soluciones adaptadas a laboratorios,

distribuidores y empresas del sector *healthcare* que requieren estándares operativos avanzados", destacan desde el operador.



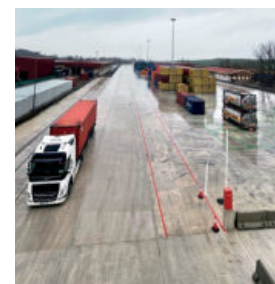
Ferrocarril

BEST activa la nueva terminal de Navarra

TXXI | Noáin

Hutchison Ports BEST ha comenzado a rodar en la nueva Terminal Intermodal de Navarra (TIN), tras la

reciente finalización de las obras de ampliación. La extensión de esta infraestructura ha permitido triplicar el espacio actual hasta los 42.000 metros cuadrados, con la construcción de dos nuevas vías de 550 metros cada una y una nueva explanada de mayor superficie para la operativa ferroviaria y *depot* de contenedores. La modernización del complejo también incluye la sustitución de las *reach stackers* diésel a otras eléctricas.



Carretera

Sesé arranca su primer duotrailer eléctrico

TXXI | Zaragoza

Sesé, de la mano del fabricante de vehículos Scania y dentro del consorcio ZEFES, inicia la primera prueba de un *duotrailer* eléctrico en España, un proyecto financiado por la CE para la innovación con vehículos eléctricos. El vehículo opera en una ruta habitual de la compañía, entre Marto-

rell y Maçanet; un trayecto de unos 90 kilómetros.

En paralelo, el consorcio estudia la extensión del uso de tractores eléctricas a operaciones transfronterizas. Por este motivo, en una segunda fase, la operativa extenderá su actividad a una ruta intermodal que realizará el recorrido entre España y Alemania.

Marítimo

Grupo Nogar amplía huella en el puerto de A Coruña

Construirá un edificio de oficinas e instalaciones complementarias

TXXI | A Coruña

Galigrain aumentará su presencia en el puerto exterior de A Coruña, en Punta Langosteira. La empresa, perteneciente al Grupo Nogar, ha solicitado a la entidad portuaria una nueva ampliación de su concesión principal en el recinto, con un aumento de la superficie en 8.825 metros cuadrados, por lo que superará los 94.000 metros cuadrados. El proyecto contempla la construcción de un edificio de oficinas y otras instalaciones complementarias.

Debido al progresivo traslado de la actividad desde el puerto interior a Punta Langosteira, la empresa construirá un edificio de tres plantas, con una superficie útil total de 728 metros cuadrados. Además, habilitará un taller para el mantenimiento, reparación y lavado de la maquinaria que utiliza en las operaciones de carga y descarga de mercancías. El proyecto se completa con el asfaltado de viales y el cierre perimetral de la concesión.

Galigrain, que supera los 50 millones de euros de inversión propia en el puerto exterior de A Coruña, cuenta con una concesión principal, dedicada fundamentalmente a productos agroalimentarios, y otra destinada al tráfico de aceites y melazas. En la actualidad, está completando un sistema de cintas de transferencia que le permitirá descargar los graneles agroalimentarios mediante circuito cerrado.



Terminal de Galigrain en Punta Langosteira.

T

FLASH

Servicios

Andamur lanza su Red Top Europe

Andamur avanza en el desarrollo de soluciones orientadas a mejorar la operatividad del transporte con el lanzamiento de su nueva Red Top Europe, una selección de estaciones estratégicas diseñada para dar respuesta a las exigencias de las rutas internacionales. La red ha sido concebida como una herramienta para mejorar la planificación, el control y la seguridad en cada trayecto, señalan desde Andamur.

Marítimo

El Puerto de Sevilla avanza en la logística del biogás

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha aprobado dos concesiones administrativas que suman más de 50.000 metros cuadrados para el desarrollo de una nueva planta de biogás en la península del Cuarto y un centro logístico de frío en la ZAL del puerto, consolidando su estrategia de diversificación industrial y transición energética.

Marítimo

Pac Global Services seguirá en Barcelona

Pac Global Services Spain continuará operando en el puerto de Barcelona. El último consejo de administración de la entidad dio luz verde a la concesión de 10.711 metros cuadrados en la calle Y, según publica el BOE. La concesión está destinada al almacenamiento de metales no ferrosos, café, cacao y carga general. La concesión es hasta el día 31 de diciembre de 2028.



Imagen de la plataforma logística de P3 en Zigoitia en la que se asentará Transnatur.

Transitarios

Transnatur se estira en Álava

Ocupará un módulo de 8.500 m2 en la plataforma logística de Zigoitia

TXXI | Zigoitia

La promotora inmológica P3 ha arrendado a Transnatur, antes de la finalización de las obras, un módulo de 8.500 metros cuadrados, dotado de ocho muelles de carga para camiones, en su nueva plataforma logística de Zigoitia (Álava).

La transitaria, que tiene la filial vasca Transnatur Norte, ocupará el segundo módulo de mayor tamaño de P3 Zigoitia para desarrollar una labor especializada en el almacenamiento de productos de acero, al servicio de un grupo empresarial vasco, así como para otras operativas multicliente.

El nuevo desarrollo en Etxabarri Ibiña, en las inmediaciones de Vitoria, se produce a los tres años de que Transnatur Norte añadiese, para reforzar su operativa con Palletways Iberia, una nave de más de 3.200 metros cuadrados a sus instalaciones principales en el municipio guipuzcoano de Oiartzun, en las que gestiona 15.000 metros cuadrados de almacenes. Por otra parte, el operador, con sede en El Prat de Llobregat (Barcelona), también anunció, desde principios de 2026, el inicio de una nueva etapa en Asturias a través de su colaboración con Cárcaba Grupo.

Cargadores

BBG se apunta al bioGNL

Ofrece este servicio de carga en su planta del puerto de Bilbao

TXXI | Bilbao

La planta de almacenamiento y regasificación de gas natural licuado Bahía de Bizkaia Gas (BBG), refuerza su compromiso con la transición energética tras la obtención de la certificación para gestionar bioGNL, que cuenta con todas las garantías de trazabilidad y que podrá ser suministrado en sus instalaciones del puerto de Bilbao.

Bilbao Bizkaia Gas, participada por el Ente Vasco de la Energía y Enagás, ha comenzado a ofrecer el servicio de carga de bioGNL, tanto en cisternas como en buques, tras superar con éxito la auditoría ISCC, imprescindible para iniciar la operativa de este combustible renovable en sus instalaciones. La certifi-

cación ISCC garantiza el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad establecidos por la CE y avala la trazabilidad del biometano utilizado para el abastecimiento de bioGNL, informan desde BBG a través de un comunicado.

Este nuevo servicio ha sido posible gracias al concepto de infraestructura interconectada, que facilita la conexión entre plantas de regasificación, productores de biometano y consumidores de bioGNL.

En este esquema, el biometano es inyectado en la red por un productor y posteriormente adquirido junto con las correspondientes Pruebas de Sostenibilidad (PoS), que certifican la reducción de emisiones del bioGNL suministrado.

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