



Suplemento
¿QUIÉN MANDA?
Nueva edición del informe de grupos del sector en España



Suplemento
INMOLOGÍSTICA
El mercado español vive uno de sus mejores momentos



Entrevista
Mantener el SIL como referente
Pág. 38

Puerto de Bilbao ficha a MSC para Júndiz

El grupo se suma a la propuesta que prepara la entidad portuaria junto a Sibport y la Diputación y la Cámara de Álava para pujar por la terminal del Adif en Vitoria Pág. 8



JAC

Un buque de la naviera MSC operando en la terminal de contenedores del puerto de Bilbao, que gestiona CSP Iberian Bilbao Terminal.

GORKA ZABALA
Director general
Grupo Toro y Betolaza

“El concepto de partner logístico gana importancia”



Gorka Zabala explica la evolución “natural” de Toro y Betolaza para una “mejor integración en la cadena logística y aportar soluciones más completas y eficientes”. La creación de Tybaris y EAN DOS forma parte de esta estrategia.

Pág. 12

Servicios
Inteligencia Artificial en logística

Baobab AI desarrolla un proyecto para la creación de datos sintéticos dirigido a mejorar la toma de decisiones con Decision AI, en el marco del programa SEDIA de ayudas a espacios de datos sectoriales impulsado por el Ministerio para la Transformación Digital.

Pág. 24



Política

Las cadenas multimodales no despegan

La multimodalidad sigue ocupando un papel secundario frente a la fortaleza de las cadenas unimodales, es decir, la carretera, que mantiene una cuota del 84,5 por ciento. Así lo refleja la última edición del Observatorio del Transporte y la Logística de España.

Pág. 36

LA FOTO DE LA QUINCENA



EL CZFB PRESENTA SU MODELO DE INDUSTRIA URBANA

El presidente ejecutivo del Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), Pere Navarro, y la directora general, Blanca Sorigué, participaron en la feria internacional Advanced Factories. En su presentación, pusieron el foco en la industria, que vuelve a ser “motor de progreso económico y social”, subrayaron.

SE MUEVEN



Igor Beguiristain

Prontia Logística, que engloba a Transaez, Arimon Logistics, TransDusan y MBCold Logistics, refuerza su estructura directiva. Igor Beguiristain se incorpora como director general.



Beatriz Valencia

Aldefe, la asociación de explotaciones frigoríficas, logística y distribución de España, reelige a Beatriz Valencia como presidenta para un segundo mandato de cuatro años.



Ramón Sotomayor

Romeu ficha a Ramón Sotomayor como CEO del grupo. Sotomayor se incorpora tras la etapa de Gonzalo Sanz al frente de la dirección ejecutiva del grupo durante los últimos nueve años.



Ana Cano Caro

La Junta Directiva de Gasnam ha nombrado a Ana Cano como nueva presidenta de la asociación. Cano es responsable del negocio de movilidad terrestre y marítimo en Naturgy.



QUÉ BIEN

Puertos del Estado ha presentado un modelo unificado de pliego del servicio de suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible a barcos. El marco común ha sido elaborado por un grupo de trabajo impulsado desde la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, formado por la Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) y Gasnam, con el objetivo de establecer criterios homogéneos en aspectos técnicos, operativos y legales.

Durante el año 2025, el volumen de GNL suministrado a los buques en los puertos españoles superó los 8,1 Teravatio-hora. El volumen de suministro se ha cuadruplicado en apenas dos años, impulsado por el aumento de buques propulsados por este tipo de combustible y el desarrollo de infraestructuras específicas en los recintos.



QUÉ MAL

La escasez de conductores, uno de los principales quebraderos de cabeza del sector actualmente, se suma “el colapso crónico en los exámenes de conducir por falta de examinadores”, según denuncia CETM. La patronal, que preside Carmelo González, informa, a través de una nota, que en algunas provincias los aspirantes llegan a esperar hasta nueve meses para poder realizar el examen práctico. En un contexto de creciente demanda de profesionales, miles de alumnos permanecen bloqueados sin poder avanzar en su formación ni acceder al examen. CETM urge a la DGT una solución inmediata. “Es inadmisibles -señalan desde la asociación- que un problema conocido desde hace años siga sin resolverse de manera eficaz, puesto que la plantilla de examinadores continúa siendo claramente insuficiente”.

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.com
Suscripciones: 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



EDITORIAL

Realidad sobre ruedas

Hace tiempo que se habla de multimodalidad, corredores ferroviarios, descarbonización, sostenibilidad... Bruselas insiste. El Gobierno español también. El ferrocarril concentra más de la mitad de la inversión en infraestructuras. Sin embargo, los datos vuelven a desmontar el relato: la carretera sigue siendo, con enorme diferencia, la columna vertebral. Y no hay cambios a la vista. El último Observatorio del Transporte y la Logística en España deja una fotografía demoledora. La 'cadena unimodal', es decir, la carretera, mantiene una cuota del 84,5 por cien-

to, prácticamente invariable en los últimos años. El resto es para las cadenas multimodales, con fuerte protagonismo del camión en la combinación carretera-marítimo.

La realidad es tozuda. Por mucha estrategia institucional o por muchos mapas de corredores ferroviarios que se dibujen sobre el papel, la economía termina utilizando aquello que funciona con mayor flexibilidad, capilaridad y eficiencia operativa. Y hoy, en España, eso se llama camión.

Precisamente por eso, quizá el debate debería centrarse menos en demonizar al camión y más en ha-

cerlo más eficiente, competitivo y sostenible. Porque mientras el ferrocarril sigue buscando coger velocidad, hay una evidencia incontestable: la economía española se mueve sobre ruedas. Y si el transporte por carretera continúa siendo el modo que sostiene la competitividad del país, tal vez ha llegado el momento de actuar en consecuencia. También en las inversiones. También en el mantenimiento de unas infraestructuras que soporitan, cada día, el verdadero peso de la logística nacional.

El problema, hoy por hoy, es seguir diseñando políticas públicas

como si el mercado fuera a cambiar por decreto.

Mientras se destinan enormes recursos al impulso del tren de mercancías, la red ferroviaria sigue atrapada en una combinación de obras permanentes, limitaciones operativas, falta de capacidad y escasa fiabilidad para muchos cargadores. El resultado es conocido: cuotas ferroviarias marginales y una multimodalidad que avanza mucho más lentamente de lo previsto. Y, paradójicamente, el propio crecimiento de la multimodalidad confirma también el liderazgo del transporte por carretera.



De 2030... a 2075

Hay datos demoledores. Y el lanzado recientemente por Anfac pertenece a esta categoría. Según la patronal de fabricantes, al ritmo actual de penetración de vehículos industriales de cero emisiones, los objetivos previstos para el año 2030 no se alcanzarían hasta... 2075.

La pregunta es obligada: ¿hasta qué punto la estrategia europea de descarbonización del transporte pesado está conectada con la realidad operativa y económica del sector? Porque el problema no es discutir si la carretera debe avanzar hacia la descarbonización. Eso nadie lo

cuestiona. El problema es pretender transformar en apenas unos años un sector complejo, atomizado y sometido a una enorme presión de costes sin haber construido antes las condiciones necesarias para hacerlo viable.

Las cifras explican bien esa distancia entre el objetivo político y la realidad empresarial. La cuota de penetración de vehículos industriales de cero emisiones apenas alcanza el 1,6 por ciento en 2025. Y en el segmento más crítico -los camiones de más de 16 toneladas- sería necesario multiplicar por quince el ritmo actual de electrificación para

cumplir las metas previstas. No se trata de una pequeña desviación. Se trata de una brecha gigantesca entre planificación y mercado.

La paradoja es evidente. Europa exige acelerar la transición mientras el propio ecosistema necesario para sostenerla sigue sin existir a gran escala. La infraestructura de recarga de alta potencia avanza lentamente, los costes de adquisición continúan siendo muy elevados, la autonomía sigue condicionando determinadas operaciones y la rentabilidad de muchas empresas de transporte apenas permite absorber inversiones millonarias.

Y conviene no olvidar que el transporte por carretera es el pilar de la logística en Europa. Mueve cerca del 80 por ciento de las mercancías en la UE.

La descarbonización del transporte pesado probablemente será una maratón, no un *sprint*. Y quizá el mayor error de Europa haya sido plantearla más desde el calendario político que desde la capacidad real de transformación industrial del sector. Al final, la descarbonización no se acelera fijando fechas, sino creando las condiciones para que las empresas puedan sobrevivir mientras la llevan a cabo.

SHIPPERS & CO.

Jordi
Espín Vallbona

La verdadera calidad de servicio ya no se mide únicamente en tiempos de tránsito

Lecciones de resiliencia

Viajar a Leipzig para asistir al International Transport Forum (ITF) siempre aclara la mente y enfoca el pensamiento. Este es el segundo año temático dedicado a la resiliencia, y nos deja una conclusión clara para el sector logístico y del transporte global: la resiliencia se ha convertido en el eje central de la competitividad económica y de la continuidad operativa. El debate ya no gira únicamente alrededor de la descarbonización, sino alrededor de la capacidad de las cadenas de suministro para resistir, adaptarse y recuperarse.

La principal lección aprendida es que la resiliencia es el hermano mayor de la descarbonización. Sin resiliencia, la transición verde pierde viabilidad práctica. Una cadena de suministro puede ser neutra en carbono, pero si colapsa ante un corte energético, una disrupción geopolítica o un cuello de botella marítimo, deja de generar valor económico y social. La resiliencia proporciona continuidad; la descarbonización aporta sostenibilidad. La primera garantiza que el sistema funcione; la segunda, que pueda hacerlo en el largo plazo. Por ello, la resiliencia energética aparece como un concepto central: disponer de diversificación energética y capacidad de adaptación operativa es imperativo. En este contexto, los gran-

des “chokepoints” logísticos requieren un enfoque global y coordinado frente a la creciente fragmentación geopolítica.

Otra enseñanza relevante es que las redes logísticas deben diseñarse bajo principios de resiliencia desde el origen, y también incorporando algunas redundancias de manera selectiva para asegurar continuidad operativa ante posibles disrupciones. La clave no es duplicarlo todo, sino identificar estratégicamente donde resulta imprescindible disponer de capacidades alternativas. El debate ya no consiste en elegir entre diseñar nuevas infraestructuras resilientes o adaptar las existentes, en la combinación de ambas está la clave. Las soluciones flexibles y la preparación modular permiten responder más rápido y facilitan escalabilidad operativa.

Especial relevancia adquiere la identificación de los puntos creadores de resiliencia en cada cadena de suministro. Ésta surge de nodos concretos, plataformas intermodales, sistemas de datos y del factor social, entendido como la capacidad de coordinación y confianza entre personas, empresas e instituciones. Aquí, el uso de datos para construir resiliencia se convierte en una herramienta esencial para anticipar riesgos y mejorar decisiones estratégicas. Es importante recordar que el componente humano sigue siendo determinante para responder eficazmente al mundo disruptivo ante la imparable invasión de la IA.

Estamos ante un cambio profundo de paradigma. Antes, el sector perseguía ser más seguro, más verde y más rápido. Hoy, la prioridad es diferente: ser tan seguro como sea posible, tan sostenible como sea posible y tan rápido como realmente sea necesario.

La velocidad deja de ser el objetivo dominante y pasa a subordinarse a la estabilidad y la continuidad operativa. La verdadera calidad de servicio ya no se mide únicamente en tiempos de tránsito, sino en la capacidad de asegurar continuidad, generar confianza y responder eficazmente ante cualquier disrupción. Porque en un mundo cada vez más fragmentado e incierto, las cadenas de suministro ya no compiten por ser las más rápidas, sino por ser las que nunca se detienen.

jespin@transprime.es

PICOS DE ORO

Se necesita un marco legislativo y fiscal que garantice la neutralidad tecnológica

Sergio Treviño
Pdte. de Creceмос

Los fondos de inversión potencian empresas, pero la cuestión para mí es si esa potencia es el futuro

Carmelo González
Presidente de CETM

La Administración es consciente de las debilidades del sector, pero estas no se arreglan con medidas coyunturales

Manuel Perezcarro Martín
Secretario general FROETEl verdadero motor del cambio no es el *nearshoring*, sino la calidad operativaPuerto Ahedo
Managing dir. de Ceva Logistics en Iberia

En el sector logístico tenemos todavía un bajo nivel de digitalización

Emma Cobos
Port de Barcelona

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

Vicente Boluda Fos
Pdte. Boluda Corp. Marítima

Boluda Towage, la división de remolque de Boluda Corporación Marítima, continúa su expansión mundial con la adquisición de la flota de remolcadores del Grupo Seatrium en Singapur, superando más de 850 embarcaciones en los cinco continentes.

Lourdes Gullón
Presidenta de Galletas Gullón

Galletas Gullón sigue reforzando sus capacidades logísticas. La firma alimentaria ha constituido una nueva filial logística que se encargará de impulsar su nuevo almacén automatizado en Aguilar de Campoo, en el que prevén invertir 20 millones de euros.

Paolo Nocentini
Pdte. de Savino del Bene

El transitario italiano Savino del Bene ha consolidado su posición en el mercado ibérico mediante la adquisición de las tres compañías del Grupo Marítima Sureste. Una operación con la que integra capacidades intermodales, ferroviarias y transporte propio.

Julián Núñez
Presidente de Seopan

CETM ha trasladado al Gobierno su rechazo frontal a la propuesta de la patronal Seopan para implantar un sistema de peajes al transporte pesado similar a la euroviñeta. El sector ya aporta 21.000 millones de euros anuales en impuestos al combustible.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El transporte se ha convertido en una infraestructura crítica extraordinariamente dependiente de los sistemas digitales

Ciberseguridad

El transporte está inmerso en pleno proceso de transformación digital. Gestión de flotas, trazabilidad en tiempo real, automatización de almacenes, documentación electrónica, plataformas colaborativas, inteligencia artificial o análisis masivo de datos forman ya parte del lenguaje habitual del sector. La logística del siglo XXI quiere ser más conectada, más eficiente y más automatizada. El problema es que también se está volviendo más vulnerable. Cada avance tecnológico abre una nueva puerta operativa. Y también una nueva puerta de entrada para un ciberataque.

Hasta hace relativamente poco, los grandes riesgos del transporte eran físicos y visibles: una avería, una huelga, un robo, un temporal, un incendio o un accidente. Hoy empieza a emerger otra amenaza mucho menos tangible, pero potencialmente

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel Rocher



Las reservas se han ido a niveles de los 80 y la seguridad energética es una ilusión

Ardid fallido

A parte de cinco países que gozan de mi más profundo respeto, aunque irrelevantes, por inteligencia, población y tamaño, como son Suiza, Islandia, Singapur, Groenlandia y Andorra, tan solo hay un país en este planeta donde ha pasado más de un siglo sin que hayan vivido una guerra civil interna, es decir, el de las barras y estrellas. Y mientras organizo líos fuera, los evito en casa y vendo herramientas de las que soy el mayor fabricante. Fisgo en el Este de Europa, arropo a quien me pesa mucho, por el control del parquet, desde Oriente Próximo, tanteo si tengo un buen atraque para los yates y hoteles a menos de noventa millas de casa y para rematar la orla, pienso,

mrocher@operplus.com

igual de disruptiva: la paralización digital de la cadena logística.

El transporte se ha convertido en una infraestructura crítica extraordinariamente dependiente de los sistemas digitales. Un ataque informático puede bloquear operaciones portuarias, inutilizar sistemas de gestión de almacenes, paralizar flotas, alterar documentación aduanera o inutilizar plataformas de transporte durante horas -o días-. Y lo que es más grave: poner en peligro la continuidad del negocio, obligando a una empresa a cerrar.

Muchas compañías han incorporado herramientas digitales imprescindibles para competir, pero no siempre cuentan con recursos suficientes para blindar adecuadamente sus sistemas. Y ni siquiera las grandes corporaciones están a salvo. Los ataques sufridos en los últimos años por navieras internacionales, operadores logísticos y grandes infraestructuras han demostrado que la ciberseguridad ya no es un asunto exclusivo de los departamentos informáticos.

El sector reclama, con razón, más digitalización, más automatización y más intercambio de datos para ganar eficiencia. Pero esa transformación exige asumir también que la seguridad tecnológica deja de ser un gasto secundario para convertirse en parte esencial del negocio.

El verdadero problema de un ciberataque no es solo el robo de información. El gran riesgo es la interrupción de la actividad. Y en un sistema logístico hiperconectado, cualquier caída puede propagarse rápidamente al resto de la cadena de suministro. El riesgo ya no está solo en una autopista, en un puerto o en una terminal ferroviaria. Puede aparecer detrás de una simple pantalla negra.

amenazo y golpeo a un país que total, se fundó cinco siglos a.c. Y aquí me meto en mi mayor lío, por no tener un plan de negocio previo, ni consejo de administración (porque yo lo valgo), no valoro los riesgos y se bloquea, entre unos y otros, la estrecha vía por donde transcurre el abastecimiento del oro líquido que mueve el mundo, con el permiso del sol, del aire y de la fusión, que está mal vista, aunque el futuro pasa por ella. Todos están liberando reservas, en silencio, a pesar de saber que es apagar el incendio de un bosque con un refresco de cola. El precio se dispara, añadiendo que eso es algo irrelevante, porque por muy alto que esté, si no hay, no hay. Las reservas se han ido a niveles de los 80 y la seguridad energética es una ilusión.

Nadie tiene suficiente de todo en su país, por lo que la cadena de suministro es imprescindible y los precios del transporte, con todo lo que conlleva, acaban en el PVP, por lo que el consumidor final paga más, las cosas suben y los estados recaudan más por aranceles, impuestos y tributos, claro está, hasta que el consumo se desplome hasta el tercer sótano, ¿y entonces qué? Una vez más los que más tienen, más tendrán, y los que menos tienen, menos tendrán. Cuando doy clase a mis alumnos que andan cerca de la treintena ya no me basta con hablarles de mi experiencia y mis conocimientos, sino que debo decirles cuál es el mundo que le estamos dejando. "Detrás de cada gran fortuna hay un delito" (Honoré de Balzac).

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Es la particular versión del adolescente *six seven*, pero en este caso en boca de señores talluditos

Ahí es nada

La necesidad de reforzar la inversión en carreteras es un secreto a voces. Los transportistas alertan de que las actuales condiciones ponen en peligro su seguridad. El ministro Oscar Puente ha presentado un plan extraordinario para la mejora de los firmes de la Red de Carreteras del Estado, que pretende reparar más de 5.000 kilómetros de carreteras estatales y cuya primera fase se desarrollará entre 2027 y 2031, con un desembolso de 1.629 millones de euros. Un reciente informe de la patronal de las empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras, Seopan, situaba las necesidades de inversión en conservación y mantenimiento de infraestructuras viarias en 58.369 millones de euros en la próxima década. Este déficit de conservación se enmarca en un deterioro inversor prolongado en los últimos años. Según Seopan, entre 2010 y 2024 se acumuló una insuficiencia de conservación de 7.651 millones de euros en las carreteras españolas.

Ante esta situación, la patronal de las constructoras vuelve a recurrir al comodín del pago por uso, que permitiría recaudar hasta 43.260 millones de euros en una década, según ellos, destinados a la conservación de la red. Una vez más, esto es un ejemplo de libro de la famosa ventana de Overton. Insistir, insistir, hasta que caiga. Aunque sea por aburrimiento. Es la particular versión del adolescente *six seven*, pero en este caso en boca de señores talluditos.

Hacen bien las organizaciones de transportistas de mantenerse ojo avizor. Ya pararon el golpe en tiempos de la ministra Ana Pastor, con aquel responsable de la Oficina Económica de La Moncloa loco por la música. Hoy vuelven a picar piedra en Nuevos Ministerios. No parece de más recordar que el sector de la carretera aporta en torno a 21.000 millones de euros anuales por la fiscalidad de los carburantes. Como decía mi abuelo, ahí es nada.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Adif y el Centro Español de Logística han firmado un protocolo de colaboración para fomentar el ferrocarril en las cadenas de suministro. En la imagen, de izquierda a derecha, **Pedro Marco de la Peña**, presidente de Adif, y **Ramón García**, director general del CEL.

OJO AVIZOR

El Barómetro Logístico es el prólogo al contacto directo que ofrece el SIL de Barcelona

Eva Mármol



Nos vemos en el SIL

El Barómetro del Círculo Logístico da pistas a los operadores de transporte y logísticos por donde van los tiros de sus potenciales clientes. Se trata de una encuesta que publica anualmente el Consorci de la Zona Franca de Barcelona con motivo de la celebración del SIL. Los encuestados son profesionales que ocupan cargos de responsabilidad en los departamentos de logística de empresas cargadoras de sectores como el *retail*, el químico o el farmacéutico.

He aquí algunas de las conclusiones del barómetro, y no sorprendentes dada la situación actual: los principales desafíos logísticos que afrontan las empresas cargadoras son el incremento de los costes del transporte (el 26,4 por ciento), la variabilidad de la demanda y las dificulta-

des de planificación (19,8 por ciento), seguido por los procesos de digitalización o sistemas mal integrados (15,2 por ciento), la falta de capacidad de transporte o disponibilidad (13,2 por ciento) y los retrasos e incumplimientos en las entregas (9,4 por ciento).

Una lanza a favor de que la competencia entre empresas de transporte no debe jugarse (solo) en el campo del precio: la fiabilidad es el criterio que más valora el cargador a la hora de seleccionar a su proveedor de transporte, el 30,7 por ciento de los encuestados así lo afirma. Eso sí, el 21,4 por ciento sigue poniendo por delante el precio. Por otra parte, el 66,4 por ciento de la muestra ve con buenos ojos la externalización en *startups* logísticas.

La publicación del barómetro es el prólogo al contacto directo entre operadores de transporte y cargadores que ofrece el recinto ferial de Montjuïc. Un año más, nos vemos en el SIL.

barcelona@grupoxxi.com

AGENDA

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

27-28 de mayo de 2026
Air Cargo Day
Conferencia
Madrid
www.foromadcargo.org

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

18-19 de junio de 2026
XLIX Asamblea General de Astic
Foro empresarial
Cartagena (Murcia)
www.astic.net

5-7 de octubre de 2026
BNEW
Conferencia y Networking
Barcelona
www.bnewbarcelona.com

6-8 de octubre de 2026
Fruit Attraction
Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es

20-22 de octubre de 2026
TOC Americas
Conferencia y Exhibición
Cartagena (Colombia)
www.tocevents-americas.com

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

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



La logística se enfrenta a un contexto complejo, marcado por cambios regulatorios, máxima presión sobre costes y mayores exigencias de adaptación operativa

La logística reduce beneficios

El EBITDA de la actividad logística ha registrado en 2025 un descenso anual del 2,86 por ciento, según datos del Banco de España, lo que refleja una caída de beneficios en un contexto de ya elevada presión operativa. Este deterioro se produce en un entorno donde la competitividad de la economía se ve condicionada por factores locales negativos y un escenario internacional inestable.

De cara a 2026, la logística se enfrenta a un contexto complejo, marcado por cambios regulatorios, máxima presión sobre costes y mayores exigencias de adaptación operativa. A ello se suma un entorno internacional inestable que incrementa la incertidumbre en las cadenas de suministro y refuerza la necesidad de flexibilidad en el sector, con impacto directo en costes, planificación y abastecimiento.

Asimismo, los retos internos siguen siendo determinantes. El desbocado absentismo laboral (de niveles de pandemia) afecta a la organización de las empresas y a su eficiencia; mientras que la falta de profesionales en perfiles clave -especialmente conductores- continúa limitando la capacidad operativa del sector. A ello se añade la necesidad de garantizar capacidad energética suficiente para sostener la inversión logística en nuevas plataformas.

Finalmente, los altos costes laborales y la ausencia de diálogo social completan un escenario adverso.

Esta situación pesimista la ha confirmado el INE en su avance de la Contabilidad Nacional del primer trimestre donde destaca el frenazo en seco de la inversión productiva. Esto es muy peligroso porque se está limitando la capacidad de crecer de forma sostenible a medio y largo plazo.

presidencia@unologica.org

TRIBUNA LIBRE

Ramón
Lázaro Mencía



España está preparada para absorber inversión, para acompañar el crecimiento del comercio y de la industria europea y para hacerlo de forma responsable y sostenible

España, hub estratégico para Europa

En un contexto europeo marcado por la reconfiguración de las cadenas de suministro, la transición energética y la reindustrialización, España se ha convertido en una realidad logística de primer orden. De cara a 2026, este territorio reúne una combinación excepcional: ubicación geoestratégica, infraestructuras maduras, capacidad de desarrollo industrial y un ecosistema cada vez más alineado con la sostenibilidad y la digitalización.

La primera ventaja es evidente: la posición geográfica. España es la puerta natural entre Europa, África y América Latina, y un nodo clave en las rutas marítimas este-oeste. De hecho, cuatro de sus puertos -Algeciras, Valencia y Barcelona- se sitúan entre los más relevantes del continente. En conjunto, el sistema portuario español mueve 556,6 millones de toneladas anuales (Puertos del Estado, 2025), lo que convierte a España en uno de los grandes hubs marítimos de la Unión Europea y en un aliado estratégico para operaciones de import-export y *short sea shipping*.

A esta fortaleza se suma una red de infraestructuras logísticas altamente competitiva. España cuenta con más de 15.000 kilómetros de autopistas y autovías, una de las redes ferroviarias de alta velocidad más extensas del mundo y una creciente apuesta por el transporte intermodal.

En el ámbito inmobiliario, el mercado logístico superó en 2024 los 2,5 millones de metros cuadrados contratados, un incremento superior al 20 por ciento respecto a 2023, con Madrid, Barcelona y el

eje Valencia-Zaragoza como grandes polos, pero con un crecimiento cada vez más equilibrado hacia zonas secundarias que ganan atractivo por costes y disponibilidad de suelo.

El factor industrial es otro pilar clave. España es el segundo fabricante de automóviles de Europa y está acelerando su reposicionamiento hacia sectores de mayor valor añadido: agroindustria avanzada, farmacéutico, tecnología, energías renovables y, muy especialmente, centros de datos. La combinación de disponibilidad energética, conectividad y talento está atrayendo inversiones en infraestructuras críticas que requieren naves técnicas, seguras y altamente especializadas.

Por otro lado, observamos un cambio de paradigma en la forma de construir y operar activos logísticos e industriales. Hoy, los inversores y operadores exigen edificios flexibles, eficientes y alineados con criterios ESG. La reducción de la huella de carbono, el uso de materiales de menor impacto, la optimización energética o la integración de soluciones digitales ya no son elementos diferenciales: son requisitos de entrada. En este terreno, España parte con ventaja gracias a un marco normativo cada vez más exigente y a una cadena de valor -ingeniería, construcción y operación- con un alto grado de especialización.

Además, los costes de desarrollo y operación siguen siendo más competitivos que en otros mercados europeos, pero sin renunciar a estándares técnicos y de calidad equiparables. Esto permite a las compañías escalar operaciones, acercar inventarios a los mercados finales y reducir riesgos en un entorno global volátil.

En definitiva, España está preparada para absorber inversión, para acompañar el crecimiento del comercio y de la industria europea y para hacerlo de forma responsable y sostenible. En 2026, el de-



safío para empresas e ingenierías es seguir acompañando a los clientes en esta expansión, transformando cada metro cuadrado en una ventaja competitiva para la cadena de suministro europea. Si lo hacemos bien, España se convertirá en un referente en cómo se diseña y construye la infraestructura del futuro.

LOGÍSTICA MEDIANTE

Ana
González



Como en Artemis II, ninguna gran hazaña se sostiene por sí sola

Logística intergaláctica

Hace apenas un mes el mundo contuvo el aliento cuando cuatro astronautas a bordo de la cápsula Orion amerizaron en el Pacífico tras completar con éxito la misión Artemis II. Era el primer vuelo tripulado alrededor de la Luna en más de cincuenta años. Diez días de misión, más de 400.000 kilómetros de distancia desde la Tierra y cuatro seres humanos viajando más lejos que nadie en medio siglo. Los titulares hablaron de ciencia, de historia y de hazaña tecnológica, pero nadie habló de logística.

Sin embargo, Artemis II es también una demostración extrema de excelencia logística. El módulo de servicio de la cápsula fue fabricado por Airbus en Bremen y trasladado hasta Cabo Cañaveral. En su interior viajaban más de 20.000 piezas y kilómetros de cableado, todos ellos integrados en una operativa que exigía precisión absoluta desde el primer eslabón de la cadena.

La misión movilizó una red global de miles de proveedores, que suministraron cada componente con su cronograma, su ruta y estrictos protocolos de transporte. La tripulación bautizó su cápsula con el nombre Integrity, lo que nos recuerda que, en logística, como en la vida, la integridad no es un valor abstracto, sino un principio operativo que debe sostener cada eslabón.

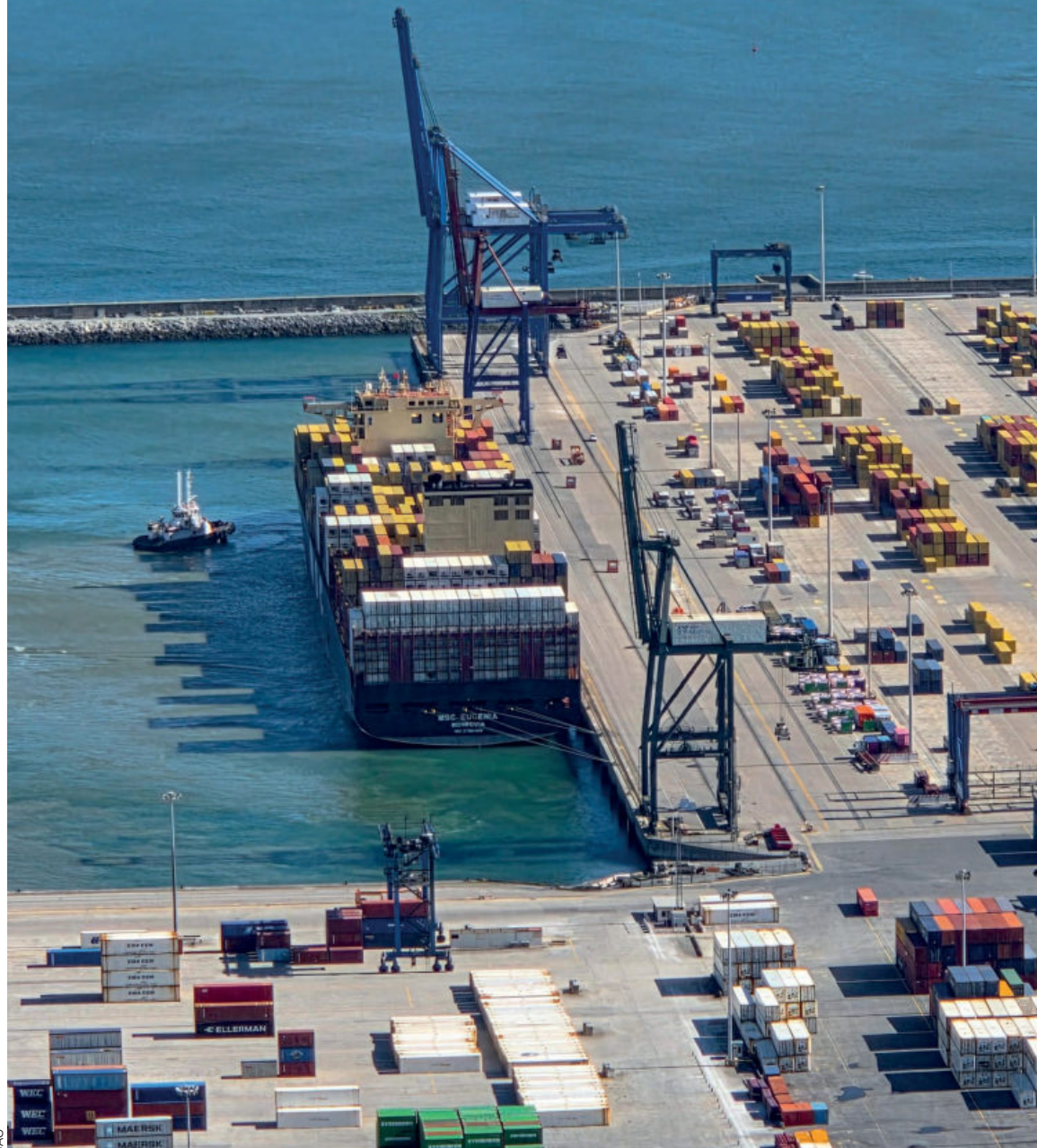
La NASA recibió 5.647.889 nombres de personas de todo el mundo que quisieron volar, de forma simbólica, en esa nave. Cada uno quedó grabado en una memoria USB a bordo de Orion. Casi seis millones de personas que entendieron que aquel viaje no pertenecía a una institución, sino a todos.

Como en Artemis II, ninguna gran hazaña se sostiene por sí sola. Ni en el espacio ni en la Tierra. Se sostiene gracias a personas que aseguran que todo esté donde tiene que estar, cuando tiene que estar y en las condiciones adecuadas, sin esperar aplausos ni titulares. Ellas hacen posible cada día lo que otros llaman hazañas.

Ferrocarril

El Puerto de Bilbao ficha a MSC para blindar Júndiz

El grupo se suma a la propuesta que prepara la entidad portuaria junto a Sibport, la Diputación de Álava y la Cámara de Comercio de Álava, para pujar por la terminal logística multimodal del Adif en Vitoria



JAC

Operativa de un buque de MSC en la terminal de contenedores del puerto de Bilbao, que gestiona CSP Iberian Bilbao Terminal.

Alfonso Alday | Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao no quiere perder el control de la terminal ferroviaria de Júndiz-Vitoria y ha movido ficha con un aliado de peso.

El grupo MSC se ha sumado a la alianza estratégica que prepara el organismo portuario para presentar una "propuesta ambiciosa" al concurso abierto por el Adif para explotar el nodo logístico multimodal. Así lo han confirmado a Transporte XXI fuentes conocedoras de las negociaciones.

La candidatura integra también a Sibport, actual gestor de la instalación de Vitoria y brazo ferroviario del Puerto de Bilbao, a la Diputación Foral de Álava y a la Cámara de Comercio de Álava. Como ya avanzó este periódico, estas entidades mantenían conversaciones muy avanzadas para incorporar al proyecto un gran cargador, con capacidad de reforzar los tráficos de la terminal ferroviaria.

La entrada de MSC, que encaja como un guante con la estrategia intermodal del grupo en la península, supone un espaldarazo de primer nivel para la oferta de la entidad portuaria, que aspira a retener la gestión de la terminal alavesa, llamada a convertirse en "la nueva frontera ferroviaria entre España y Europa".

El presupuesto base de licitación asciende a 1,35 millones

El movimiento se enmarca, al mismo tiempo, dentro de la apuesta del grupo naviero por el puerto de Bilbao, donde ha puesto en marcha recientemente dos nuevas líneas marítimas: una con el Caribe, Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica y otra con el puerto de Halifax, en Canadá.

El interés de la Autoridad Portuaria de Bilbao por retener



TRANSPORTE XXI

el control de la terminal de Jándiz no es nuevo. El presidente de la entidad, Iván Jiménez, considera este nodo logístico una pieza estratégica para consolidar su apuesta intermodal, ampliar su *hinterland* y asegurar una plataforma ferro-

Jándiz, aunque la entrada de MSC en la candidatura del Puerto de Bilbao ha tenido el golpe de efecto esperado y puede condicionar el alcance final de la puja. La alianza tejida por la entidad portuaria con el grupo naviero sitúa el listón com-

UTE formada por Renfe y APM Terminals Railway, del grupo Maersk. Aquella oferta buscaba utilizar el nodo intermodal para canalizar tráficos a través del puerto de Barcelona, enclave que siempre ha mostrado interés por Jándiz. Todo ello en un

gestión de la terminal de Jándiz, una zona de carga intermodal con una superficie de cerca de 55.000 metros cuadrados, con un presupuesto base de licitación de 1,35 millones de euros. El plazo de concesión asciende a 6 años, ampliables hasta un máximo de 20, en función de la ejecución de inversiones adicionales. El plazo para la presentación de las ofertas termina el 28 de mayo.

Nodo estratégico

Adif ha invertido más de 37 millones de euros en las obras para la transformación de la terminal intermodal y logística de Jándiz, zona A, dentro del nodo estratégico de Vitoria. Es la primera de las cuatro fases de las que consta el proyecto de desarrollo de este nodo, con una inversión global estimada de 95 millones. Inicialmente, se mantendrá la explotación a través de grúas móviles portacontenedores, pudiendo alcanzar una capacidad de operación de hasta 50.000 UTI anuales. El desarrollo completo de la terminal, uno de los siete nodos estratégicos de Adif, también contempla la implantación de una autopista ferroviaria.

LA TERMINAL EN CIFRAS

El espacio objeto del concurso está conformado por una **losa de hormigón**, con una superficie de **36.000 metros cuadrados**, **tres vías en topera electrificadas** en sus cabeceras para las operaciones de carga y descarga, que ocupan una superficie de **7.000 metros cuadrados** y **viales internos de acceso** a la terminal de carga intermodal para el control y optimización de flujos de entrada y de salida, con una superficie de **10.515 metros cuadrados**. Asimismo, cuenta con un **edificio de gestión administrativa y de servicios** con una superficie de **455 metros cuadrados** y **dos zonas de estacionamiento**, una para **vehículos pesados**, de **530 metros cuadrados** de superficie, y otra para **vehículos ligeros**, de **360 metros cuadrados**.



Vista de la terminal multimodal de Jándiz-Vitoria.

viaria clave en la conexión de los tráficos marítimos con los grandes corredores europeos.

Fuentes del sector consultadas por este periódico anticipan interés por parte de grandes operadores ferroviarios y portuarios por la terminal de

petitivo muy alto para cualquier eventual alternativa.

El precedente más significativo es el concurso de 2018, que ganó Sibport -participada por la Autoridad Portuaria de Bilbao, CSP Spain y Transiti- y al que también concurrió una

mercado en el que Renfe Mercancías, sola o en alianza, también figura de forma recurrente en las quinielas del sector para la gestión de grandes terminales intermodales.

Como ya publicó este medio, Adif ha sacado a concurso la

WTRANSNET
AN ALPEGA SOLUTION

**SUBE EL DIÉSEL.
EVITA VIAJES EN VACÍO**

ÚNETE A LA BOLSA DE CARGAS

↑ DIESEL
↑ DIESEL

QR code

Operadores Logísticos

Nueva joint venture de logística ferroviaria

Hipertrans Gigalogística y Desarrollo de Tecnologías Avanzadas (DTA) gestionan una instalación que integra operaciones logísticas y mantenimiento en un mismo entorno industrial

Carlos Sánchez | Madrid

Hipertrans Gigalogística y Desarrollo de Tecnologías Avanzadas (DTA) han puesto en marcha una *joint venture* especializada en logística ferroviaria.

Las dos compañías han habilitado un espacio de 3.000 metros cuadrados orientado al mantenimiento ferroviario en el centro logístico de Hipertrans Gigalogística ubicado en Ocaña (Toledo). Esta instalación cuenta con 300.000 metros cuadrados de parcela y cuatro naves logísticas que suman conjuntamente 42.000 metros cuadrados de superficie.

Esta iniciativa “refleja una tendencia creciente: integrar logística pesada y operaciones técnicas en un mismo entorno industrial”, afirman responsables de la *joint venture* a Transporte XXI. “Aportamos valor añadido logístico al mundo del mantenimiento y reparación de material ferroviario”, añaden.

Más que un taller convencional, el proyecto se configura como una plataforma donde mantenimiento, manipulación especializada y transporte especial se articulan de forma conjunta. Esta integración permite optimizar tiempos y reducir dependencias externas, según reconocen sus responsables.

La alianza de Hipertrans y DTA integra logística pesada y operaciones técnicas.

La iniciativa permite mayor trazabilidad, optimización de recursos y reducción de tiempos.



La nave ha sido acondicionada para trabajar con material rodante en condiciones controladas. Este planteamiento permite mantener los vehículos inmovilizados durante las intervenciones sin recurrir a infraestructuras externas, mientras que la entrada y salida se organiza mediante transporte especializado por carretera. “La coordinación entre equipos técnicos y logísticos facilita una gestión más eficiente de los movimientos, reduciendo maniobras innecesarias y mejorando la seguridad operativa”, subrayan desde la *joint venture*.

Sinergias

Por un lado, Desarrollo de Tecnologías Avanzadas aporta su experiencia en mantenimiento preventivo y correctivo, así como en procesos de actualización y puesta en servicio, trabajando sobre sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos. Estas actividades se desarrollan en un entorno preparado para convivir con operaciones logísticas comple-

jas, “permitiendo abordar trabajos con componentes de gran tamaño sin externalizar fases críticas”, afirman.

A su vez, Hipertrans Gigalogística incorpora su experiencia en gestión de cargas especiales y transporte técnico, conectando de forma directa las fases de recepción, intervención y expedición. “Desde una perspectiva logística, esto se traduce en mayor trazabilidad, optimización de recursos y reducción de tiempos asociados a cada intervención”, explican.

En cuanto a los clientes, “para operadores y fabricantes ferroviarios, este modelo permite ganar eficiencia y reducir dependencias externas al concentrar capacidades técnicas y logísticas en un único punto”, destacan desde la *joint venture*. El resultado es “una plataforma concebida para optimizar procesos, mejorar la coordinación y adaptarse a las exigencias actuales del sector ferroviario”, apostillan sus responsables.

3.000

M2 GESTIONA LA
JOINT VENTURE
EN EL CENTRO DE
HIPERTRANS
GIGALOGÍSTICA EN
OCAÑA (TOLEDO)

Operadores Logísticos

Servicio Móvil se instala en Toledo

El grupo gallego, especializado en logística sanitaria, pone en servicio su nueva plataforma en Yuncos, con una superficie de 22.000 metros cuadrados

Iñaki Eguía | Yuncos

El Grupo Servicio Móvil ha completado las obras de su nueva plataforma logística multicliente en Yuncos (Toledo). La instalación, que en su primera fase se extiende sobre una superficie de 22.000 metros cuadrados, está dotada de 15 muelles de carga y descarga con abrigos para trailers, así como de tres rampas.

El operador gallego empleará en su complejo de Castilla-La Mancha un sistema de almacenamiento paletizado en estantería de pasillo estrecho de última generación. Para ello, cuenta con carretilla trilateral con capacidad para 28.500 palets, y equipamiento con el automatismo de la tecnología *multishuttle* para 26.000 posiciones.

El nuevo centro logístico en Toledo, que tiene la certificación en sostenibilidad BREEAM Very Good, dispone de placas solares fotovoltaicas, así como de cargadores para las plazas destinadas a los vehículos eléctricos, entre otras medidas, para reducir el consumo energético y minimizar su huella de carbono.

Servicio Móvil impulsó la construcción de la plataforma de Yuncos, que una segunda fase planea añadir otros 40.000 metros cuadrados de almacén, para atender el fuerte crecimiento que está registrando en la zona centro peninsular, tanto en su negocio troncal para el

ámbito sanitario, como en otras actividades.

La instalación multicliente de Yuncos se suma al almacén abierto por Servicio Móvil en

ya cabecera es Viuda de Severiano Castro e Hijos, generó con sus empresas de transporte y la logística una facturación de 76,1 millones de euros en



Imagen de la nave de Servicio Móvil abierta en Yuncos.

2023 en el municipio madrileño de Villaverde, con una superficie de 15.200 metros cuadrados.

El grupo Servicio Móvil, cu-

2024, un 1,2 por ciento más que en el ejercicio anterior, según se recoge en el Libro Blanco de Carretera y Logística que publica Transporte XXI.

setir | Más de **25 años** al servicio de los transportistas

SERVICIOS:

- ✓ Gestión de peajes
- ✓ Recuperación de IVA
- ✓ Gasóleo profesional
- ✓ Venta de CMR y CPN
- ✓ Sistema E-CMR
- ✓ Burotrans
- ✓ Tarjetas de combustible

Tel. 91 451 48 00
www.setir.es

GORKA ZABALA FERNÁNDEZ

Director general - División Logística y Portuaria del Grupo Toro y Betolaza

“El concepto de *partner* logístico gana importancia”

Gorka Zabala explica la evolución “natural” del Grupo Toro y Betolaza para una “mejor integración en la cadena logística y aportar soluciones más completas y eficientes” a los clientes. Una estrategia en la que se enmarca la creación de las empresas Tybaris y EAN DOS. Zabala recalca que “el mercado valora cada vez más la capacidad de respuesta, la flexibilidad y la cercanía”.



Alfonso Alday | Bilbao

► **Toro y Betolaza es un referente en operativa portuaria. ¿Cuándo es consciente el grupo de la necesidad de dar el salto a la logística integral?**

Más que un momento concreto, se trata de una evolución progresiva impulsada por el propio mercado. Seguimos siendo un operador portuario sólido, con un fuerte enfoque a pie de muelle, pero el entorno ha cambiado y con él las necesidades de nuestros clientes.

► **¿Qué buscan las empresas?**

Hoy, las empresas buscan algo más que una ejecución eficiente de la operación portuaria. Necesitan integración, visibilidad y capacidad de adaptación a lo largo de toda la cadena logística. Esa demanda es la que nos lleva a ampliar nuestra propuesta de valor. En este contexto, iniciativas como la creación de EAN DOS responden a una lógica de desarrollo de soluciones logísticas más amplias, orientadas a dar soporte a la industria más allá del ámbito portuario. Y, en paralelo, Tybaris refuerza nuestra capacidad en comercio exterior, completando la cadena desde el punto de vista aduanero y de gestión internacional. Por lo tanto, no estamos sustituyendo nuestro modelo, sino haciéndolo evolucionar de forma natural para integrarnos mejor en la cadena logística y aportar soluciones más completas y eficientes.

► **¿Qué demandan los clientes para avanzar en esa dirección?**

Principalmente, simplificación, control y fiabilidad. El cliente quiere reducir la complejidad operativa y contar con un interlocutor que le aporte seguridad en un entorno cada vez más exigente. Además, demanda visibilidad sobre sus flujos, capacidad de anticipación y soluciones adaptadas a su operativa. Ya no se trata solo de ejecutar bien, sino de acompañar, de entender el negocio del cliente y de aportar soluciones que mejoren su eficiencia global. En ese sentido, el concepto de *partner* logístico cobra cada vez más importancia frente al de proveedor tradicional.

► **¿La apuesta por servicios de valor añadido responde también a la necesidad de ganar rentabilidad, estabilidad y control sobre la cadena logística?**

Sin duda tiene impacto en esos aspectos, pero el origen de esa apuesta está en el cliente. Integrar servicios permite reducir ineficiencias, minimizar incidencias y mejorar la coordinación entre los eslabones de la cadena. Cuando la operativa es más fluida, la cadena gana previsibilidad y es más robusta. Esto es clave en el contexto actual. Esa mejora operativa acaba traducándose también en relaciones más estables y en una mayor sostenibilidad del negocio en el tiempo. En definitiva, más que una cuestión de control es una cuestión de aportar valor real y tangible.

► **Ha mencionado la creación de Tybaris y EAN DOS, que apuntan claramente a una estrategia de diversificación. ¿Hablamos de una ampliación del negocio tradicional o de una transformación profunda del grupo?**

Nosotros siempre lo hemos entendido como una evolución coherente. Tybaris refuerza el ámbito de comercio exterior, con servicios aduaneros, consultoría y formación especializada. Por su parte, EAN DOS responde a una lógica distinta, volcada en el desarrollo de soluciones logísticas orientadas a la industria y a la cadena de suministro. No es una extensión del negocio portuario, sino una estructura especializada que permite segmentar y profesionalizar la oferta. En resumen, no estamos transformando radicalmente lo que somos, sino ampliando nuestras capacidades para dar respuesta a un mercado más complejo y exigente.

► **¿Qué peso espera que tengan en los próximos años esas actividades dentro del negocio del grupo?**

Estamos convencidos de que tendrán un peso creciente, porque es ahí donde se está generando cada vez más valor. El objetivo es acompañar a los clientes en esa evolución, combinando nuestra fortaleza en el ámbito portuario con soluciones logísticas y de comercio exterior cada vez más integradas.

► **¿Contemplan crecer de forma inorgánica?**

Estamos abiertos a oportunidades que refuercen la capacidad y complementen nuestra propuesta de valor. Eso sí, siempre con un enfoque muy claro. Debe encajar estratégicamente y aportar valor real al cliente. No buscamos crecer por volumen, sino por calidad y coherencia.

► **En un negocio cada vez más global, ¿qué tamaño hay que tener para competir?**

El tamaño es importante, pero no es el único factor determinante. El mercado valora cada vez más la capacidad de respuesta, la flexibilidad y la cercanía.

► **La entrada de grandes multinacionales en el sector cambia el tablero. ¿Cómo se compite contra esos gigantes?**

Desde la cercanía y la especialización. Nosotros no trabajamos con modelos rígidos estandarizados, sino con soluciones a medida, decisiones ágiles y flexibles. Entendemos la operativa de cada cliente y trabajamos codo con codo para resolver sus necesidades reales. Esa capacidad de adaptación y ese nivel de compromiso son claves para competir en este entorno.

► **¿Qué ventajas conserva una empresa familiar frente a esos grandes grupos?**

Principalmente, la agilidad en la toma de decisiones y la cercanía al cliente. A eso se suma una visión de largo plazo, que permite construir relaciones más estables y sostenibles. Son elementos que siguen teniendo un gran valor en un sector como el nuestro.

► **El grupo alcanzó en 2024 unas ventas de 67,5 millones y un crecimiento del 15 por ciento. ¿Cómo cerró 2025 y qué previsiones maneja para este año?**

Seguimos en una línea de crecimiento sostenido, apoyado especialmente en el desarrollo de servicios de valor añadido y en la confianza de los clientes. De cara al futuro, somos prudentes, pero optimistas. El crecimiento vendrá más por la especialización y la calidad de los servicios que por el volumen.

► **Toro y Betolaza avanzó una inversión de 3,5 millones en 2026. ¿Dónde se va a poner el foco?**

Principalmente en digitalización, mejora de procesos y refuerzo de capacidades operativas. También en equipos e infraestructuras que nos permitan seguir mejorando la eficiencia, la trazabilidad y la sostenibilidad.

► **La geopolítica no da un respiro. ¿Qué impacto tiene la guerra en Irán?**

Introduce complejidad y volatilidad en los flujos logísticos, pero también refuerza la necesidad de contar con operadores fiables y con capacidad de adaptación. Nuestro objetivo es, precisamente, aportar estabilidad y soluciones en entornos complejos

► **La sostenibilidad ha llegado para quedarse. ¿Cuál es la hoja de ruta?**

Es un eje estratégico claro. Estamos avanzando en eficiencia energética, electrificación de equipos, optimización de procesos y reducción de emisiones. Más allá del cumplimiento normativo,

se trata de una apuesta estructural que también responde a las demandas de nuestros clientes.

► **Los muelles A5 y A6 del puerto de Bilbao, en los que opera Toro y Betolaza, serán los primeros en disponer de la tecnología OPS dentro de la dárse-na. ¿Qué supondrá?**

Es una oportunidad para avanzar hacia una operativa más sostenible y compatible con las nuevas exigencias del sector. Estamos preparados para integrarlo progresivamente en nuestra actividad y aprovechar su potencial.

► **La digitalización también es otra de las apuestas del grupo. ¿Qué inversiones está llevando a cabo la compañía en este campo?**

Estamos implantando herramientas que mejoran el control de la operativa,



Licenciado en **Administración y Dirección de Empresas** por la **Universidad de Deusto** (1997-2002), **Goka Zabala** es el **director general - división Logística y Portuaria del Grupo Toro y Betolaza** desde octubre de **2022**.

Tras su paso por **PricewaterhouseCoopers** (2002-2005), su primer contacto con el sector fue en **Marítima Candina**, empresa que compró el grupo Bergé.

En 2008 pasó a ser responsable **Financiero** de la unidad de negocio **Operaciones Portuarias de Bergé**. En abril de 2017 es nombrado **director general de Bergé Marítima Bilbao**.

Además, desde **2018** es **miembro** de la **Junta Directiva de UniportBilbao**.

la trazabilidad de las mercancías y la eficiencia de los procesos. La digitalización es clave para ofrecer un mejor servicio y para anticiparnos a las necesidades del cliente.

► **¿Con qué resultados?**

Se traduce en una mayor eficiencia operativa, mejor planificación y una reducción de incidencias. En definitiva: un servicio más fiable y competitivo.

► **Hablemos de estiba. ¿Cree que en España puede hablarse ya, sin complejos, de liberalización?**

El sector está en un proceso continuo de evolución. Más allá de debates concretos, lo relevante es avanzar hacia modelos cada vez más eficientes, fiables y orientados al cliente.

► **El proceso de liquidación del CPE en el puerto de Avilés, donde cuentan con una filial, desató un nuevo conflicto en el sector de la estiba. ¿Qué lectura hace? ¿La vida sigue igual en los muelles?**

Son situaciones complejas que forman parte de la evolución del sector.

► **Entro en política portuaria. ¿Son caros los puertos españoles y, sobre todo, ofrecen el nivel de agilidad y eficiencia que demanda el mercado?**

La clave no es tanto el coste absoluto como la relación entre coste y servicio. El cliente valora la eficiencia, la fiabilidad y la capacidad de respuesta. España cuenta con puertos bien posicionados, con infraestructuras de calidad y una ubicación estratégica privilegiada para el comercio internacional. Al final, la competitividad no depende solo de una tasa o un coste concreto, sino de la capacidad de ofrecer soluciones completas, fiables y adaptadas a cada necesidad. Ese es el enfoque en el que estamos centrados con soluciones integrales como las que desarrollamos en EAN DOS con la cobertura de Tybaris.

► **¿Necesitan las autoridades portuarias más autonomía de gestión, más flexibilidad y una gobernanza menos encorsetada por el modelo administrativo?**

El sistema portuario español ha demostrado ser sólido y fiable, y ha permitido el desarrollo de puertos altamente competitivos. No obstante, el actual entorno logístico exige cada vez mayor capacidad de adaptación, agilidad y orientación al cliente. Más que centrarnos en un modelo concreto, cualquier evolución debe avanzar hacia una mayor flexibilidad operativa y comercial, con el objetivo de responder mejor a las demandas del mercado. Nuestra experiencia demuestra que, cuando hay agilidad en la toma de decisiones y una buena coordinación entre los distintos actores, los resultados mejoran de forma evidente. En paralelo, los operadores también tenemos una responsabilidad clave y debemos aportar eficiencia, innovación y soluciones de valor.



El actual entorno

logístico exige cada vez mayor capacidad de adaptación y agilidad

El crecimiento vendrá por la especialización y la calidad de los servicios

(viene de la página 13)

► **Desde la perspectiva empresarial, ¿qué cambiaría en el actual modelo de gobernanza portuaria para hacer los puertos más competitivos?**

Más que plantear cambios concretos, la atención debe situarse en seguir avanzando hacia un sistema más ágil, coordinado y orientado al cliente. El entorno logístico es cada vez más dinámico, y exige capacidad de adaptación rápida, alineación entre los distintos actores y una clara orientación a la eficiencia. En la medida en que el sistema facilite esa agilidad y coordinación, la competitividad se refuerza de forma natural. Nuestra experiencia confirma que cuando todos los eslabones de la cadena -infraestructura, operativa portuaria y servicios logísticos- funcionan de manera integrada, el cliente percibe un claro salto en calidad y eficiencia.

► **El puerto de Bilbao acomete su última gran ampliación, la segunda fase del Espigón Central, y la única vía natural para que Toro y Betolaza amplíe su presencia en la dársena. ¿El grupo presentará ofertas para ganar espacio en esta nueva zona portuaria?**



La competitividad no depende solo de una tasa o un coste concreto

Cualquier ampliación de capacidades operativas y logísticas es, lógicamente, de interés. Ahora bien, nuestra estrategia no pasa tanto por ocupar más espacio, sino por garantizar que disponemos de los recursos e infraestructuras adecuados para responder a las necesidades presentes y futuras del mercado. En este ámbito, la integración entre operativa portuaria y soluciones logísticas -a través de EAN DOS y con el soporte de Tybaris- resulta clave. Cuando se definan las condiciones concretas, valoraremos las distintas opciones con el criterio de seguir aportando más valor, más eficiencia y mejores soluciones dentro del puerto de Bilbao.

► **En su apuesta intermodal, ¿en qué punto están hoy las conexiones ferroviarias del puerto de Bilbao?**

No descubro nada si digo que el ferrocarril es clave para una logística más

eficiente y sostenible, así como que debe ganar mayor protagonismo. Aunque se han dado pasos importantes, tiene un evidente margen de mejora. Sobre cuestiones pendientes, creo que no se debe apuntar a un único factor. Estamos ante un reto conjunto en el que influyen la infraestructura, la coordinación entre actores y, de forma determinante, la generación de volúmenes que permitan operar con criterios de competitividad.

► **En el caso concreto del automóvil, sigue habiendo limitaciones de infraestructura que impiden operar trenes de coches en Bilbao. ¿Se está perdiendo una oportunidad logística por falta de planificación e inversión?**

En el caso del automóvil, el potencial del ferrocarril es evidente. Más que hablar de oportunidades perdidas, preferimos verlo como un ámbito con recorrido, que se irá desarrollando a medida que se den las condiciones adecuadas. Desde nuestra perspectiva, el foco



está en trabajar con los clientes para impulsar soluciones intermodales que aporten valor en términos de coste, eficiencia y sostenibilidad. Precisamente, a través de EAN DOS, estamos desarrollando propuestas logísticas integradas que combinan distintos modos de transporte de forma eficiente, siempre adaptadas a la realidad operativa de cada tráfico.

► **¿Qué haría falta para que el tren gane protagonismo?**

Se necesita la combinación de varios factores. Desde luego, una infraestructura adecuada, mayor eficiencia operativa, coordinación efectiva entre los distintos agentes y, necesariamente, la generación de volúmenes que permitan operar con criterios de competitividad. Cuando se combinen los factores que



El tráfico ro-ro con el norte de Europa es uno de nuestros principales ejes de desarrollo

he mencionado antes, el tren irá consolidando su papel dentro de la cadena logística de forma natural.

► **Otro de los pilares del grupo es el tráfico ro-ro con el norte de Europa, gestionado de la mano de Finlines, a la que representa en exclusiva en Bilbao. ¿Qué previsiones de crecimiento espera el grupo a través de esta línea?**

El tráfico ro-ro con el norte de Europa es uno de nuestros principales ejes de desarrollo y donde realmente marcamos la diferencia como operador. Contamos con un alto nivel de especialización y, en los últimos años, hemos adaptado de forma específica nuestros equipos, medios y organización para optimizar estas operativas, garantizando eficiencia, seguridad y agilidad. A ello se suma el valor de nuestra colaboración con Finlines, que aporta al mercado un servicio regular, fiable y de gran capacidad, respaldado por una flota moderna y altamente competitiva. La combinación de un operador

marítimo de primer nivel con una operativa portuaria especializada nos permite ofrecer una solución sólida y claramente diferenciada. Las perspectivas de crecimiento son positivas, impulsadas por una demanda creciente de soluciones eficientes que integren transporte marítimo y terrestre, donde el ro-ro encaja perfectamente.

► **¿Contempla el grupo la posibilidad de desarrollar una autopista ferroviaria con el centro o sur peninsular que dé continuidad al tráfico rodado que utiliza la línea marítima de la naviera Finlines?**

Una posible autopista ferroviaria que dé continuidad a estos tráficos hacia el interior de la península es una línea de trabajo con potencial.

Pero, lógicamente, su viabilidad está condicionada a alcanzar una masa crítica suficiente y de garantizar unas condiciones operativas competitivas. Es un ámbito en el que iremos avanzando de la mano del mercado y de las oportunidades que se vayan consolidando.

► **Por último, Toro y Betolaza celebró en 2025 su 70 aniversario. ¿Qué hitos destacaría en este desarrollo?**

Más allá de los hitos concretos, si algo define nuestra historia es haber sabido evolucionar junto a nuestros clientes y al propio sector, anticipándonos a los cambios y respondiendo a nuevas necesidades. En ese recorrido, hemos pasado de ser un operador portuario a consolidarnos como un actor cada vez más relevante en la cadena logística.

JORNADA TÉCNICA

INNOVAR CON EL CAMIÓN EN MARCHA



PROYECTOS TRANSFORMADORES REALES EN LA CADENA DE SUMINISTRO

La logística ya no puede detenerse para cambiar. La resiliencia domina la agenda.

Las empresas deben digitalizar procesos, integrar datos, mejorar la trazabilidad, ganar visibilidad operativa y escalar nuevas soluciones mientras mantienen el servicio, la productividad y el control diario de sus operaciones.

En un contexto marcado por la incertidumbre geopolítica, la tensión en las cadenas de suministro y el paso del *just in time* al *just in case*, esta jornada reunirá experiencias reales de operadores logísticos, empresas industriales, tecnológicas y expertos en transformación.

Una sesión práctica para conocer cómo se implantan proyectos de innovación en organizaciones con operaciones complejas, clientes exigentes y una actividad diaria que no admite pausas.



Evento presencial gratuito

Lugar: **Salón Internacional de la Logística (SIL 2026)**, Barcelona
Jueves 4 de junio / Hora: 10.30

Spanish
SHIPPERS'
Council SSC
Transprime

Al finalizar la jornada se celebrará la Gala de entrega de Certificaciones de Cargador Responsable de Spanish Shippers Council – Transprime.



Con la participación de:



Marta Prado Larburu
CEO y cofundadora de DS4T



Óscar López
Director general de Fieldeas



Alberto Blanco
Responsable de proyecto logísticos de Grupo Carreras



Yolanda Muñoz
Yolanda Muñoz, responsable de transporte nacional, contratos logísticos y proyectos de Affinity Petcare

Modera

F. Javier Miranda, editor de Transporte XXI

Con su registro, le enviaremos una copia digital gratuita del Informe Quién Manda en el Transporte en España 2026.

Más información y registro:
www.empresaxxi.com





Imagen de una de las unidades que integra la flota propia de Grupo Lomar para atender parte de sus necesidades de transporte.

Cargadores

Grupo Lomar blindo su estructura logística

La alimentaria apuesta por la flota propia para “clientes cercanos” y gestiona de forma directa 25.000 m² de superficie de almacenaje y una capacidad de 6.000 toneladas para refrigerado

Carlos Sánchez | Cuenca
Grupo Lomar, compañía alimentaria especializada en la producción de ajo y cebolla, refuerza su estructura logística consolidando su apuesta por la combinación de flota propia de camiones y la subcontratación de compañías del sector del transporte, principalmente para tráficos de larga distancia.

La utilización de flota propia le aporta a Grupo Lomar ventajas como “el trato directo con clientes, aunque solamente utilizamos el transporte para clientes cercanos”, confirma a Transporte XXI el CEO de la compañía, José López de la Fuente. Entre sus principales clientes se encuentran Mercamadrid, distribuidores peninsulares

y grandes cadenas de distribución como Alcampo, Carrefour, El Corte Inglés o Makro, entre otras.

La flota propia se complementa con la externalización de tráficos de larga distancia, puesto que “para exportación y distancias nacionales utilizamos empresas líderes en el transporte”, aclara el directivo. Aproximadamente, el 15 por ciento de la producción actual de la compañía se destina a la exportación, fundamentalmente a mercados europeos.

La firma, con sede en Zarza de Tajo (Cuenca) y que cuenta con más de 50 años de trayectoria, viene apostando por reforzar su flota de camiones propia desde comienzos del presente siglo. “En el año 2000

comparamos el primero, y de ahí hasta ahora hemos ido sumando de forma progresiva, paralelamente a las ventas”, subraya López de la Fuente. En la actualidad, Grupo Lomar cuenta con una flota propia integrada por 7 camiones.

Grupo Lomar ha ido consolidando también una capacidad logística que atiende con medios propios. En la actualidad, la firma con quince gestiona 25.000 metros cuadrados de almacén, con una capacidad de 6.000 toneladas para refrigerado. La compañía alcanza “las 400 toneladas de capacidad de producción diaria”, destaca López de la Fuente.

La compañía alimentaria alcanzó una facturación de 60 millones de euros en

2025, con un incremento del 20 por ciento respecto al año anterior. Este incremento de ingresos se produce tras un año en el que han aumentado su producción en alrededor de cinco millones de kilos adicionales y han mejorado su eficiencia operativa, dejando clara la necesidad de optimizar recursos en un escenario donde los márgenes se estrechan.

Incremento de costes

España, que es el principal productor de ajo de la Unión Europea con más de 315.000 toneladas anuales. Representa aproximadamente el 42 por ciento del total europeo, siendo Castilla-La Mancha la región líder, concentrando casi el 60 por ciento de la produc-

7

TRAILERS COMPONEN, ACTUALMENTE, LA FLOTA PROPIA DE CAMIONES QUE OPERA GRUPO LOMAR

Carretera

Transpais, más 'verde'

El flotista empezará a utilizar el HVO como combustible antes de finalizar el año, incrementará la energía fotovoltaica en sus instalaciones y seguirá fomentando la intermodalidad

ción nacional. Sin embargo, a pesar de que mantiene su liderazgo en cuanto a volumen, nuestro país pierde terreno en competitividad y, según los expertos, esto afectará a la presente campaña.

El 15% de su producción se destina a exportación

De hecho, el arranque de 2026 anticipa un posible frenazo del sector, en un momento en el que la evolución del mercado depende en gran medida de factores externos que disparan los costes. Entre esos factores se encuentra el encarecimiento de materiales auxiliares y del transporte, que ronda el 20 por ciento, según la compañía, y que está impactando directamente en la estructura de costes del sector, dificultando la rentabilidad incluso en campañas productivamente favorables. Aunque se espera que los precios al consumidor se mantengan relativamente estables, la presión sobre los márgenes en origen sigue siendo elevada, afirman.

Eva Mármol | Tarragona

Grupo Transpais, cuya principal actividad es el transporte internacional por carretera de carga completa, proyecta dar un paso más para reducir la huella ambiental de sus operaciones con la incorporación del HVO como combustible alternativo al gasóleo durante el segundo semestre de este año.

Además, el operador instalará más plantas fotovoltaicas en sus instalaciones en La Selva del Camp (Tarragona). Ampliará también la flota de 'megacamiones' buscando la eficiencia logística y medioambiental. Actualmente, cuenta con cinco unidades euromodulares, "nuestro objetivo es ampliar en tres o cuatro unidades más adquiriendo los sistemas de enganches este mismo año", señala José Villares, director de Desarrollo y Estrategia Comercial de Transpais. Eso sí, la decisión final "dependerá de cómo evolucione la situación actual", añade el directivo en referencia a las consecuencias del bloqueo del estrecho de Ormuz.

El operador también ha dejado en barbecho el proyecto para ganar capacidad logística por la inestabilidad actual. Inicialmente, preveía sumar 8.500 metros cuadrados más de almacenaje a los 73.500 metros cuadrados que ya tiene durante el

italiana Grimaldi entre Barcelona e Italia.

Transpais pasó a formar parte de la red de palettería Pall-Ex Iberia el año pasado: "No nos ha supuesto un gran crecimiento en volúmenes de palettería ya que la veníamos desarrollando con anterioridad, pero sí nos ha permitido mejorar la eficiencia del servicio gracias a la red de colaboradores que pertenecen a la red".

La reciente compra de Pall-Ex Iberia, que pertenecía al Grupo Damm, por parte de Emons Logistics, con sede en Colonia (Alemania), "puede atraer más tráficos internacionales". Tanto como operador logístico como transportista, la compañía está creciendo en el sector farmacéutico y cosmético. En flota propia, sumó 35 unidades más durante el último año hasta alcanzar las 195 tractoras. Ante la situación actual, el grupo catalán pone el foco en "consolidar y seguir apostando por la sostenibilidad y la calidad, lo que nos permite atraer clientes con más valor añadido".



Cuenta con una flota de 195 tractoras.

segundo semestre del año. "Ejecutaremos o postergaremos la obra dependiendo de la situación geopolítica", asegura.

La compañía sigue utilizando la intermodalidad siendo usuaria habitual sobre todo de las autopistas del mar de Suardiaz que conectan el puerto de Vigo con Nantes-Saint-Nazaire (Francia) y de la naviera

italiana Grimaldi entre Barcelona e Italia.

fabrisem
WORLDWIDE



TERMINAL TRAILERS - ROLLTRAILERS - BANCADAS
REMOLQUES - BASCULANTES - CUBETAS

Visítanos en:

www.fabrisem.com



Damos respuesta a sus necesidades y desarrollamos vehículos a medida de sus expectativas.

Referencia a nivel de transporte y manipulación de cargas en recintos industriales y portuarios.



Instalaciones de Galletas Gullón en la localidad de Aguilar de Campoo, en la provincia de Palencia.

Cargadores

Galletas Gullón robustece su músculo logístico

Constituye la filial Logística Avanzada del Norte que impulsará la construcción de un almacén automatizado sobre una parcela de 15.600 m², con una inversión prevista de 20 millones de euros

Carlos Sánchez | Palencia

Galletas Gullón, histórica compañía española del sector de la alimentación con sede central en Aguilar de Campoo (Palencia), ha constituido una nueva sociedad denominada Logística Avanzada del Norte. Este nuevo operador se encargará de impulsar el proyecto de nuevo almacén automatizado de la firma alimentaria española, en el que el grupo tiene previsto invertir 20 millones de euros, como avanzó en su momento este periódico.

La nueva filial logística de Gullón ha adquirido para este fin una parcela de 15.600 metros cuadrados de superficie en el polígono industrial Aguilar II, en Aguilar de Campoo (Palencia), a la empresa pública Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICECYL), dependiente de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León.

El proyecto contempla la puesta en marcha de un almacén de 13.300 metros cuadrados de superficie cubierta, que incluirá un silo automatizado. Las nuevas instalaciones logísticas le servirán a Gullón para incrementar su capacidad de almacenaje

de materias primas y material auxiliar, lo que permitirá absorber el crecimiento de fabricación y las nuevas líneas de producción que van llegando a sus fábricas. De hecho, en el presente 2026 está previsto que vayan entrando en funcionamiento las cinco nuevas líneas de producción para una de sus plantas de producción, denominada VIDA 2.

Logística Avanzada del Norte, cuyo socio único y administrador único es Galletas Gullón, comenzó operaciones el pasado 10 de febrero de 2026. La sociedad tiene como objeto social la prestación de servicios integrales de gestión logística avanzada, comprendiendo la planificación, diseño, promoción, construcción, equipamiento, puesta en marcha, explotación, mantenimiento, reforma y optimización de instalaciones y plataformas

logísticas, incluyendo almacenes inteligentes. La sociedad nace con un capital social de 1 millón de euros.

Al margen del refuerzo de su capacidad logística, el grupo sigue apostando firmemente por el desarrollo sostenible, para lo que ha logrado reducir un 17 por ciento su huella de carbono en los tres últimos años.

13.300

**M2 DE SUPERFICIE
CONSTRUIDA TENDRÁ EL
NUEVO ALMACÉN
AUTOMATIZADO DEL
GRUPO EN AGUILAR DE
CAMPOO**

Para lograr esta reducción de la huella de carbono, el fabricante ha pasado a consumir el 100 por ciento de electricidad de fuentes renovables, incrementado el uso de materiales reciclados e implementado un plan de eficiencia energética. Además, en el marco de esta estrategia, una de las líneas de trabajo de la alimentaria es la logística más sostenible, a través del rediseño de la cadena de valor para reducir el uso de transporte por carretera.

Transporte

En este contexto de apuesta por una logística sostenible, Gullón puso también en marcha un proyecto de transporte de mercancías en vehículos *duotrailer*, con el objetivo de reducir sus emisiones de CO₂ hasta en un 30 por ciento por trayecto, lo que supone un ahorro del 10 por ciento en la huella de carbono.

Por otro lado, como avanzó también en su día este periódico, Gullón ha impulsado un proyecto en sus instalaciones para mejorar la calidad de vida de los transportistas con los que trabaja que le sirvió para obtener el reconocimiento del sector a través del 'Premio al Cargador Truck Friendly'. La compañía ha habilitado zonas de descanso con aseos, duchas, café-comedor con mesas y sillas, para que los transportistas puedan descansar en sus ratos de espera. Al mismo tiempo, se han introducido mejoras en los aparcamientos y muelles de carga que mejoran la seguridad de los transportistas.

Galletas Gullón es una compañía centenaria que alcanzó una facturación de 750 millones de euros en 2025, con un crecimiento del 7,6 por ciento respecto al año anterior. El 45 por ciento de su facturación procede de los más de 125 países en los que está presente. Los mercados en los que más ha crecido el grupo en el último ejercicio son Oriente Medio, Asia-Pacífico y el norte de África y se acerca cada vez más a su objetivo de que en 2030 las exportaciones superen a las ventas nacionales.

Servicios

Nefab agranda su traza logística

La multinacional sueca, que en 2025 adquirió Embalajes Echeberria y Plásticos Flome, añade una nave de 4.300 m² en el País Vasco

Iñaki Eguía | Bilbao

Nefab ha extendido su capacidad operativa, como proveedor de soluciones de embalaje y servicios logísticos. El operador incorpora una nave de cerca de 4.300 metros cuadrados en el polígono Abra Industrial, en el municipio vizcaíno de Abanto Zierbena, a escasos seis kilómetros de las instalaciones del puerto de Bilbao.

El complejo de la multinacional sueca, situado en una parcela de 5.000 metros cuadrados en Gallarta, y que anteriormente acogió al centro de distribución vizcaíno del grupo de alimentación Bimbo, está dotado con cuatro muelles de carga y descarga para vehículos pesados.

Con este nuevo proyecto, Nefab consolida su actividad en un territorio en el que se implantó hace 10 años. Así, desde 2016 dispone de un centro de operaciones, con una super-

ficie de más de 1.000 metros cuadrados, en el polígono Ugaldeguren II de Zamudio, dedicado a proporcionar embalaje y logística para empresas industriales de la zona norte.

Entre sus contratos más destacados en el País Vasco se encuentra el establecido con el grupo Arteche en 2021. Supuso la apertura de un centro de operaciones en las instalaciones de Mungia del fabricante de equipos eléctricos, para el embalado, con homologación medioambiental FSC, de los transformadores de alta tensión con el objetivo de optimizar sus costes de transporte.

Asimismo, la nave incorpo-

rada en el polígono Abra Industrial se produce un año después de que Nefab adquiriese la compañía vitoriana Embalajes Echeberria, especializada en productos de cartón ondulado de alta resistencia. Una operación inorgánica con la que la multinacional sueca incrementa su oferta de envases destinados a clientes vinculados con los sectores de baterías de iones de litio, movilidad eléctrica, defensa, aeroespacial y energía, entre otros.

El grupo nórdico, controlado por la familia Nordgren/Pihl y FAM, un *holding* privado del ecosistema Wallenberg, también se hizo en 2025 con Plás-

ductos empleando tecnologías de termoformado y moldeo por inyección. Las empresas de automoción, electrónica, construcción, alimentación o *retail*, entre otros segmentos, demandan sus desarrollos.

La compra de Plásticos Flome también consolida la presencia de Nefab en la comunidad valenciana, en la que se desplegó en 2019, con la puesta en marcha de un centro de operaciones en Villarreal (Castellón), con una superficie de 1.450 metros cuadrados.

Anteriormente, el grupo sueco se implantó en Galicia en 2007 tras adquirir a Ence su fábrica de tablero contrachapado

a base de eucalipto. Tras esta operación, Nefab Pontevedra gestiona unas instalaciones productivas en Ponte Caldelas con más de 5.000 metros cuadrados edificadas.

La filial española de la multinacional del embalaje tiene su sede central en Getafe, en donde cuenta con una nave de 6.000 metros cuadrados para la fabricación y mon-

teje de sus productos y servicios para la cadena de suministro. Además, su huella se completa con una delegación en Barcelona.



Imagen de las nuevas instalaciones en Gallarta.

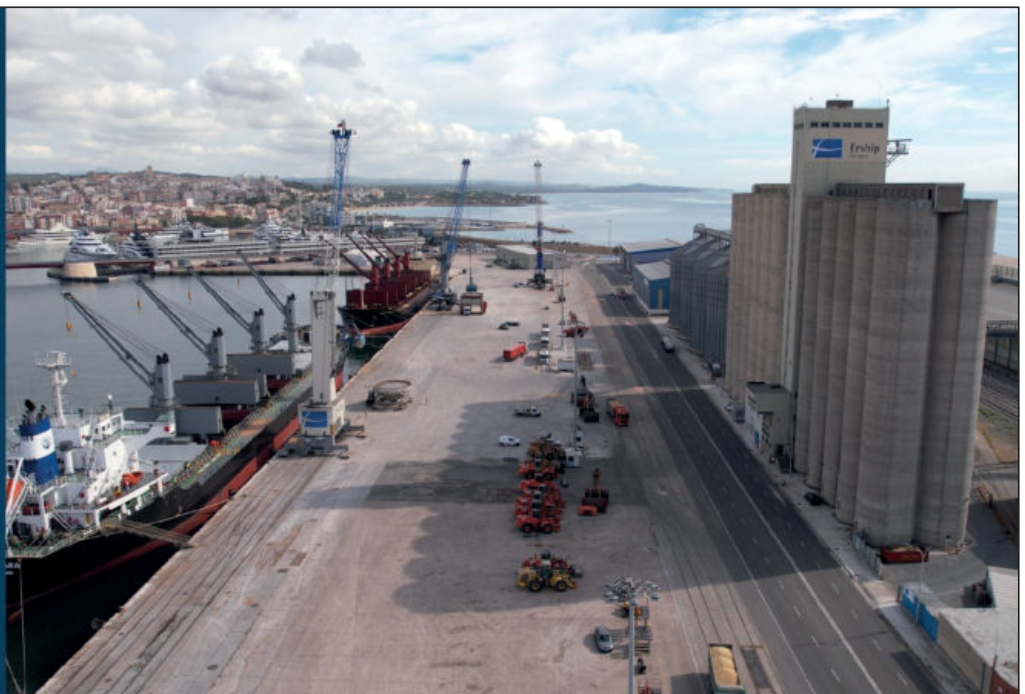
tos Flome. Esta empresa, con sede en Silla (Valencia), centra su actividad en producir embalaje para la logística, así como protecciones para piezas y pro-



RUMBO A LA EXCELENCIA

Más de 140 años facilitando tus servicios marítimos a nivel global.

En Ership Grupo, contamos con más de 1 millón de m² de almacenaje y 78 grúas en más de 25 puertos en Europa.



Marítimo

AD Ports consolida su apuesta por España

El operador emiratí posiciona su estrategia en el Mediterráneo europeo a través de Noatum Ports, reforzando su apuesta por la logística de automoción, el contenedor y los graneles

Antonio Martínez | Valencia
AD Ports Group está consolidando su apuesta por España tres años después de la adquisición de Noatum, operador en el que ha asentado sus bases de crecimiento en el Mediterráneo como eje de su estrategia en Europa.

La compañía ha articulado su hoja de ruta sobre una combinación de nuevos proyectos en puertos de tamaño medio y el desarrollo de enclaves consolidados, en un contexto de normalización gradual del mercado logístico y de mayor disciplina operativa por parte de los grandes actores del sector.

En el corto y medio plazo, Noatum trabaja en el impulso de nuevos desarrollos en puertos como Motril (terminal de automóviles), Tarragona (inversión de 21 millones en su terminal de graneles) y Sagunto (nueva terminal polivalente), donde el grupo ve margen para captar tráfico vinculado a la redistribución regional, al tiempo que refuerza su posicionamiento en enclaves con mayor madurez operativa. A este vector de crecimiento, bajo inversiones en el entorno de los 100 millones de euros, se suma el fuerte potencial de plazas como Barcelona, Málaga o Pasaia, donde las terminales de automóviles y contenedores gestionadas por Noatum están registrando crecimientos muy por encima de la media del mercado nacional.

Este posicionamiento sitúa a Noatum “como uno de los operadores mejor alineados con la nueva fase del mercado europeo, marcada por la estabilidad más que por la expansión ace-

lerada”, indican desde AD Ports. La apuesta por el Mediterráneo responde tanto a criterios operativos como estratégicos, en un momento en el que los puertos de la fachada sur de Europa ganan peso como nodos de ajuste dentro de las cadenas logísticas internacionales.

El mercado logístico europeo se adentra en 2026 con un escenario de mayor estabilidad operativa, aunque lejos todavía de una fase de expansión clara, indican desde el grupo emiratí. Tras varios ejercicios marcados por disrupciones encadenadas, pandemia, crisis energética, tensiones geopolíticas y desvíos marítimos derivados del conflicto en el mar Rojo y de la crisis de Ormuz, el grupo espera una etapa de normalización gradual, sostenida por una demanda moderada y por una gestión más disciplinada de la capacidad.

AD Ports Group aceleró su desembarco en Europa mediante una estrategia de crecimiento inorgánico que ha tenido en España su principal punto de apoyo. La entrada del grupo emiratí en el mercado europeo se articuló a través de una cadena de adquisiciones encadenadas que, en apenas tres ejercicios, le han permitido construir una plataforma logística integrada en el Mediterráneo Occidental, con Noatum como eje vertebrador de su operativa.

A partir de la adquisición de Noatum, el grupo fue reforzando su presencia mediante compras selectivas orientadas a cerrar la cadena logística y ganar control sobre activos estratégicos. En el ámbito de la automoción, AD Ports adquirió en

2023 la división de logística de vehículos de Grupo Sesé, especializada en transporte ferroviario y por carretera, lo que permitió integrar el flujo del vehículo desde fábrica hasta puerto y reforzar el negocio ro-ro en el mercado europeo, junto a la creación de su naviera ro-ro UGR.

Ese mismo ejercicio, el grupo también incorporó a su perímetro el operador francés Transmar, especializado en *freight forwarding* y logística internacional, con el objetivo de ampliar su red comercial en

Europa Occidental y reforzar el acceso a clientes industriales y de gran consumo.

La estrategia de consolidación tuvo continuidad en 2024 con la adquisición del 100 por ciento de APM Terminals Castellón, sumando una capacidad combinada del grupo en este enclave que alcanza los 250.000 TEU en contenedores y cerca de 2 millones de toneladas de carga a granel.

En paralelo, AD Ports Group ha avanzado en el refuerzo de su posicionamiento en el tráfico ro-ro mediante el incremento de su participación en la terminal, conjunta con UECC, de Pasaia (ahora Noatum UECC Terminal Pasajes), donde Noatum pasó a controlar el 51 por ciento del capital. Gracias a esta operación, la capacidad ro-ro de Noatum en España alcanza los 300.000 vehículos anuales en el puerto de Pasaia y se eleva hasta 1,2 millones de vehículos anuales si se suman todos los terminales del grupo, consolidando a España como uno de los principales nodos ro-ro de AD Ports a escala global. A este escenario, el grupo sumará su apuesta por Motril,

Operaciones de AD Ports Group, propietario de Noatum Ports.

Destinará 21 millones a su terminal de Tarragona



puerto que espera concentrar un ingente volumen de unidades procedentes de Asia en los próximos años en paralelo al crecimiento de Málaga.

Estabilidad

De cara a 2027, la visión de Noatum se mueve en parámetros de estabilidad más que de expansión. El grupo espera que Europa mantendrá un mercado *soft*, con exceso de capacidad en varias rutas, fiabilidad elevada y tarifas con tendencia a normalizarse, salvo que nuevos *shocks* geopolíticos vuelvan a alterar el mapa logístico global. En este escenario, AD Ports Group apuesta por consolidar las adquisiciones realizadas, capturar sinergias y reforzar la eficiencia operativa antes de abrir una nueva fase de crecimiento intensivo.

Con Barcelona como una de sus plataformas clave, el grupo apuesta por acompañar a cargadores y transitarios en un entorno en el que "la prioridad no será crecer a cualquier precio", sino asegurar cadenas de suministro predecibles, eficientes y sostenibles desde el Mediterráneo hacia el interior de Europa.



Marítimo

El Puerto de Algeciras gana fluidez marítima

Maersk logra reducir a ratios de 90 minutos el tiempo de inactividad de sus buques tras rediseñar los procedimientos de salida junto APM Terminals y la comunidad portuaria

Antonio Martínez | Algeciras

El Puerto de Algeciras consolida su avance en eficiencia marítima tras culminar una transformación operativa que ha permitido reducir de forma drástica los tiempos de inactividad de los buques portacontenedores. La iniciativa, liderada por APM Terminals Algeciras en colaboración con Maersk y la Autoridad Portuaria, ha logrado recortar aproximadamente un 50 por ciento los tiempos de espera desde la finalización de las operaciones hasta la salida efectiva de los buques de la naviera danesa. El tiempo medio está en ratios de 90 minutos, lo que supone un incremento notable de la productividad entre buques en la línea de muelle de la instalación del Estrecho, según han explicado a Transporte XXI fuentes de la compañía.

Durante años, la terminal había identificado este intervalo como uno de los principales cuellos de botella del enclave. En un puerto marcado por una elevada densidad de tráfico y escaso margen operativo, cerca del 70 por ciento de los retrasos respondían a factores ajenos al control directo de la terminal, lo que dificultaba garantizar la fiabilidad de las escalas y la programación de atraques.

Rediseño integral

El punto de inflexión llegó a través de un rediseño integral del proceso de salida, sustentado en la coordinación entre todos los actores implicados. La implantación de un nuevo sistema de reservas con visibilidad en tiempo real permite ahora sincronizar la disponibilidad de prácticos, remolcadores y amarradores con el momento exacto en que finalizan las operaciones del buque. Este ajuste fino ha eliminado tiempos muertos y ha facilitado una transición más fluida entre la operativa en muelle y la maniobra de desatraque.

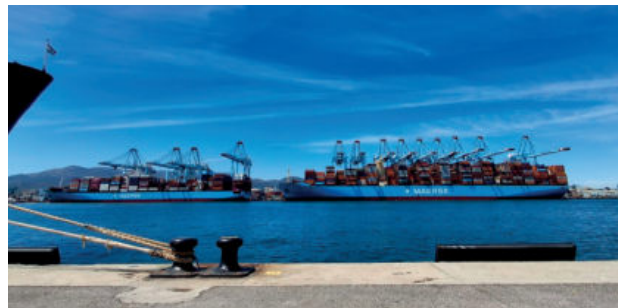
Así las cosas, el tiempo medio de inacti-

vidad se sitúa ya en el entorno de los 90 minutos en el arranque de 2026, frente a los registros superiores de ejercicios anteriores. La mejora no solo incrementa la productividad de la terminal, sino que también reduce los costes operativos.

Este avance se enmarca en un contexto de crecimiento sostenido de la actividad y de exigencia operativa creciente. La terminal ha demostrado su capacidad para gestionar escalas de alta complejidad, como la del buque Maastricht Maersk, superando récords de productividad con más de 250 movimientos por hora y consolidando una tendencia en la que una parte significativa de los buques operados alcanza o supera los objetivos establecidos.

La optimización de los procesos marítimos resulta especialmente relevante para el éxito de las escalas de la red Gemini Cooperation, impulsada por Maersk y Hapag-Lloyd. Este nuevo esquema operativo, que mantiene a Algeciras como uno de sus principales *hubs* globales, viene exigiendo altos niveles de fiabilidad y precisión en la gestión de escalas. La mejora en los tiempos de salida refuerza la preparación del enclave para absorber los más de 172.000 movimientos mensuales comprometidos anualmente por la alianza en el enclave andaluz.

Gracias a su productividad y la escasa congestión marítima de sus terminales, Algeciras afianza su papel estratégico en las rutas Este-Oeste y avanza hacia un modelo operativo más predecible y eficiente.



Dos buques de Maersk en la terminal de APM Terminals Algeciras.

Logística Castillo

- Campa de contenedores
- Maquinaria para movilización y reparación
- Instalaciones de almacenaje en ambiente, frío y congelado
- Todos los servicios en Transporte y gestión Logística

Avenida de la Innovación 25, 41210 Sevilla
955 658 727 / 607717229 / 630231122
logistica@castillologistica.es / taller@castillologistica.es
www.grupologisticocastillo.es

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular



Imagen aérea de la zona donde arrancará la ampliación del muelle de Pechina del Puerto de Almería.

Marítimo

El Puerto de Almería afronta su salto industrial

La ampliación del muelle de Pechina será el eje de la transformación del enclave hacia la eólica marina, respaldada por inversiones privadas que superan los 50 millones de euros

Antonio Martínez | Almería

La ampliación del Muelle de Pechina se ha convertido en el auténtico pivote sobre el que gira la estrategia de industrialización del Puerto de Almería. Esta actuación, actualmente en fase de licitación, marca un antes y un después en la capacidad operativa del enclave y en sus posibilidades para atraer proyectos industriales de alto valor añadido. Con una inversión superior a los 30 millones de euros y un plazo de ejecución de 22 meses, la infraestructura permitirá ganar superficie, calado y línea de atraque, elementos clave para dar cabida a nuevas actividades productivas.

El proyecto contempla la prolongación del muelle en 260 metros, con un calado de 18 metros, así como la generación de cerca de cinco hectáreas adicionales de

explanada. Esta ampliación no solo incrementa la capacidad portuaria, sino que habilita espacios idóneos para la implantación de industrias vinculadas a sectores estratégicos como la energía eólica marina, la logística avanzada y la transformación de materiales. En este sentido, la actuación ha sido respaldada con fondos europeos, lo que refuerza su carácter estratégico dentro de la red transeuropea de transporte. “Con la ampliación del Muelle de Pechina el puerto gana capacidad y potencia sus posibilidades para la implantación de nueva industria”, ha señalado la presidenta de la Autoridad Portuaria, Rosario Soto.

Sobre este nuevo escenario de crecimiento se apoyan las inversiones de operadores privados, que superan ya los 50 millones de euros possibilitando el proceso de industrialización del enclave andaluz. Entre ellas, destaca la apuesta de Noksel España, que ha solicitado una concesión administrativa para ocupar más de 40.000 metros cuadrados de dominio público portuario. Su proyecto incluye la construcción de una nave industrial de 15.000 metros cuadrados destinada a la fabricación de tuberías de acero con soldadura helicoidal.

La iniciativa de Noksel, que ya viene trabajando en el enclave, responde a un modelo industrial que busca transformar materias primas en productos de alto valor dentro del propio recinto portuario. En concreto, la compañía prevé importar bobinas de acero para convertirlas en pi-

lotes de grandes dimensiones destinados a estructuras *offshore*, especialmente vinculadas a proyectos energéticos y portuarios, explican desde el enclave andaluz, señalando que “esta actividad no solo incrementará los tráficos, sino que generará empleo y consolidará al puerto como espacio productivo”.

Junto a esta inversión, el puerto cuenta con otros proyectos privados relevantes que van a reforzar su posicionamiento industrial. Entre ellos figura la iniciativa de Torralba Seaport, que ha solicitado una concesión para desarrollar una nueva terminal de graneles sólidos en el Puerto de Carboneras, sobre una superficie de más de 70.000 metros cuadrados, incluyendo zona terrestre y lámina de agua. Por su parte, Inceburun ha planteado la ocupación de una parcela de más de 2.600 metros cuadrados en el puerto de Almería para la recepción, almacenamiento y expedición de productos como cementos y adiciones activas destinadas al sector de la construcción.

La Autoridad Portuaria ha subrayado que la consolidación de estas compañías mediante nuevas concesiones en el enclave supone un paso adelante en la creación de un tejido empresarial estable dentro del puerto. Este conjunto de inversiones privadas, alineadas con la ampliación del Muelle de Pechina, configura un modelo de crecimiento basado en la generación de valor añadido y la diversificación de actividades.

Rosario Soto

Pdta. Puerto de Almería



Almería gana capacidad para implantar nueva industria

Marítimo

MSC refuerza su liderazgo en el negocio reefer

La naviera consolida su dominio mundial en contenedores frigoríficos tras superar los 700.000 enchufes, una flota de un millar de buques y transportar más de dos millones de unidades en 2025

A. Martínez | Valencia
MSC afianza su posición como principal operador mundial en el transporte marítimo de contenedores refrigerados en un contexto de crecimiento sostenido del comercio de productos perecederos. La compañía suiza no solo lidera el ranking global por capacidad total, con 7,3 millones de TEU y una flota de 1.000 buques, sino que también encabeza el segmento reefer, donde ha intensificado su apuesta con un incremento del 15,3 por ciento en el último año, el mayor del sector. Este avance se traduce en la incorporación de más de 100.000 nuevos espacios para contenedores de temperatura controlada, lo que eleva su capacidad total por encima de los 700.000 enchufes, muy por delante de sus competidores.

El liderazgo de MSC en este nicho estratégico se apoya en una evolución paralela de su flota global, que ha crecido un 13,1 por ciento, manteniendo así una proporción equilibrada entre capacidad total y especializada. En términos relativos, el transporte reefer representa ya el 20,6 por ciento del total de su capacidad, un peso significativo en una compañía que opera la mayor red marítima del mundo. Este posicionamiento permite a la naviera conectar los princi-

pales mercados productores y consumidores de mercancías perecederas con una cobertura global difícil de igualar.

Durante 2025, MSC transportó más de dos mi-



Zona de contenedores reefer en la terminal de MSC en el puerto de Valencia.

llones de contenedores refrigerados, una cifra que refleja tanto la fortaleza de su red logística como la creciente demanda de soluciones de cadena de frío a escala internacional. El auge del comercio de alimentos

frescos, productos farmacéuticos y otras mercancías sensibles a la temperatura ha impulsado la necesidad de servicios cada vez más sofisticados, un terreno en el que la naviera ha decidido reforzar su propuesta de valor.

La estrategia de crecimiento de MSC en el negocio reefer no se limita a la ampliación de capacidad, sino que incorpora una fuerte inversión en tecnología y digitalización. Entre las soluciones desarrolladas destaca su sistema de monitorización en tiempo real, que permite a los clientes seguir la posición, temperatura y condiciones de la carga en

A este despliegue tecnológico se suma una oferta integral orientada a garantizar la integridad de la mercancía desde el origen hasta el destino. La naviera

MSC alcanza el millar de buques en su flota mundial

ha reforzado sus equipos especializados en logística frigorífica y ha desarrollado servicios adicionales de protección que cubren posibles inciden-

cias durante el transporte, desde condiciones meteorológicas adversas hasta daños o pérdidas. Este enfoque integral sitúa a la compañía como un socio estratégico para sectores como el pesquero, donde la fiabilidad y la trazabilidad son determinantes.

El contexto competitivo confirma la ventaja de MSC. Mientras otros grandes operadores han registrado crecimientos más moderados o han centrado su estrategia en aumentar la proporción de carga refrigerada dentro de su flota, la naviera de la familia Apon-te ha optado por una expansión ambiciosa en términos absolutos, consoli-

cando así su liderazgo en volumen y capilaridad. Este enfoque le permite absorber una mayor cuota del crecimiento del mercado global de productos refrigerados, especialmente en rutas intercontinentales.

El contexto competitivo confirma la ventaja de MSC. Mientras otros grandes operadores han registrado crecimientos más moderados o han centrado su estrategia en aumentar la proporción de carga refrigerada dentro de su flota, la naviera de la familia Apon-te ha optado por una expansión ambiciosa en términos absolutos, consoli-

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

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

salvatlogística
www.salvatlogistica.com

eco+adis

transkal
Software by ADUR

ERP para la logística y el transporte de mercancías

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

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



Baobab AI está especializada en mejorar la toma de decisiones a través de la aplicación de modelos de Inteligencia Artificial.

Servicios

Inteligencia Artificial en logística

Baobab AI desarrolla un proyecto para la creación de datos sintéticos que sirven para mejorar la toma de decisiones con *Decision AI*, en el marco del programa SEDIA de ayudas a espacios de datos sectoriales

Carlos Sánchez | Madrid

La capacidad de anticipar, simular y optimizar operaciones se ha convertido en una imperiosa necesidad en el sector logístico.

La combinación de generación de datos y herramientas avanzadas de *Decision Intelligence* están abriendo nuevas vías en este sentido, pero hay un elemento crítico que condiciona todo el proceso: la calidad del dato.

Baobab AI puso en marcha en 2025 Baobab SupplyOps, *spin-off* especializada en logística

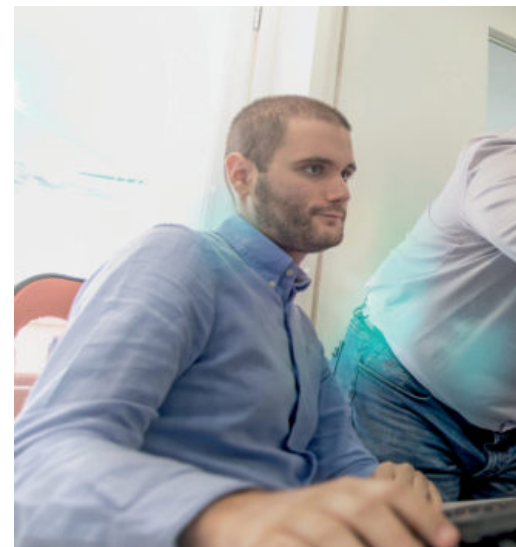
La toma de decisiones en logística, en aspectos como la planificación y optimización de rutas, la gestión de inventarios o la previsión de la demanda, depende de datos realmente fiables, completos y representativos. Sin embargo, la realidad habitual es muy diferente, con abundancia de datos fragmentados, sesgados o directamente inaccesibles por restricciones regulatorias o de confi-

dencialidad. Este desfase entre el dato disponible y el dato necesario limita la aplicación real de modelos avanzados y, en consecuencia, reduce el impacto de la analítica en la operación. Con el problema añadido de que es algo que suele pasar desapercibido en muchas ocasiones y pone en riesgo los proyectos de Inteligencia Artificial (IA). Aquí es donde los datos sintéticos empiezan a jugar un papel relevante, no como sustituto del dato real, sino como complemento estratégico.

Iniciativas como el programa SEDIA (Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial) de ayudas a espacios de datos sectoriales impulsado por el Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Públi-

ca, contribuyen a acelerar la adopción de estas tecnologías.

En este programa participa Baobab AI, compañía tecnológica especializada



Desarrollan un proyecto en el marco del SEDIA.

en mejorar la toma de decisiones a través de la aplicación de modelos de Inteligencia Artificial, que está desarrollando un proyecto para la creación de datos

sintéticos que sirven para apoyar la toma de decisiones.

El objetivo del programa SEDIA pasa por fomentar la creación de espacios de datos que faciliten el intercambio de información entre actores del sector, así como impulsar el desarrollo de soluciones basadas en inteligencia artificial que permitan explotar ese dato de forma efectiva. Proyectos como el desarrollado por Baobab AI buscan cerrar el ciclo completo: desde la generación y tratamiento del dato, incluyendo el uso de datos sintéticos, hasta su aplicación directa en la toma de decisiones en entornos reales.

Datos sintéticos

Los datos sintéticos son conjuntos de datos generados artificialmente que reproducen las propiedades y patrones de los datos reales, pero sin contener información sensible. Su valor no reside únicamente en resolver problemas de privacidad, sino en algo más operativo: permiten traba-

que parece. Nuevas líneas de negocio, cambios en la demanda, disrupciones operativas o contextos inéditos generan situaciones

donde el histórico deja de ser útil. En estos casos, “los datos sintéticos permiten construir escenarios plausibles sobre los que modelizar, tanto para tareas de predicción como de optimización”, apuntan desde Baobab.

No se trata solo de prever qué va a ocurrir, sino de identificar la respuesta óptima a través de estos datos. “A través de modelos de optimización podemos transformar estos datos en decisiones concretas y accionables”, subrayan desde la tecnológica.

Además, a medida que se dispone de más información o se validan los resultados, los modelos pueden ajustarse para producir datos cada vez más representativos, aumentando progresivamente las aplicaciones de esta tecnología. En la práctica, “esto acelera los ciclos de prueba, reduce el coste del error y permite tomar decisiones mejor fundamentadas incluso en contextos de alta incertidumbre”, matizan.

El programa SEDIA acelera la adopción de estas tecnologías

Las aplicaciones de *Decision AI* en logística y transporte son múltiples.

Decision AI

Disponer de datos, ya sean reales o sintéticos, es solo el punto de partida, según Baobab AI. El valor aparece cuando esos datos se convierten en decisiones operativas.

La denominada Inteligencia Artificial aplicada a la toma de decisiones (*Decision AI*) responde precisamente a esta necesidad. Se trata de un enfoque que combina analítica avanzada, modelos predictivos y técnicas de optimización para responder a preguntas concretas sobre cómo reconfigurar rutas ante una disrupción, cómo ajustar inventarios en contextos inciertos o cómo priorizar operaciones bajo múltiples restricciones.

tá trabajando en el desarrollo de este tipo de capacidades, integrando generación de datos, simulación y optimización para facilitar la toma de decisiones en entornos complejos. Su aproximación parte de una premisa: “la tecnología solo tiene sentido si impacta directamente en la operación”, aseguran desde la compañía.

Según la tecnológica, la experiencia demuestra que los proyectos que generan impacto comparten tres características: trabajan con datos adecuados, utilizan modelos robustos y están diseñados desde el inicio con un objetivo operativo claro. En este sentido, la combinación



Las aplicaciones de *Decision AI* en el sector logístico incluyen la planificación de la cadena de suministro, la optimización de rutas de transporte, la mejora estratégica de la red de almacenes y la ubicación óptima de almacenes. Baobab AI es-

de datos sintéticos, espacios de datos e inteligencia de decisión “es una palanca ya disponible para aquellas organizaciones que buscan mejorar su capacidad de anticipación y respuesta en un entorno cada vez más exigente”, concluyen.

jar cuando el dato no existe, no es accesible o simplemente no tiene la calidad necesaria.

En logística, esta limitación es más habitual de lo





Prologis suma una ocupación del 95% de sus instalaciones en el mercado español.

Servicios

Prologis sigue buscando activos

PLIVE, vehículo de inversión formado por el fondo canadiense La Caisse y el gestor inmobiliario de EE. UU., podría dar más capacidad de acción en el mercado español

Eva Mármol | Barcelona

El gestor inmobiliario Prologis sigue buscando activos en el mercado español tras alcanzar sus instalaciones el 95 por ciento de ocupación el año pasado, dos puntos más que en 2024, teniendo colgado el cartel de completo en Barcelona y Valencia y después de sumar recientemente nueva superficie logística en el Corredor del Henares.

“Seguimos buscando activos sobre todo en Barcelona y Valencia donde tenemos todo ocupado y lo único que podemos hacer es reponer inquilinos en estos emplazamientos”, señala Cristian Oller, *head of asset management* del Sur de Europa de Prologis, a Transporte XXI. El gestor inmobiliario cuenta con una superficie de 560.000 metros cuadrados en Barcelona y de 93.000 en Valencia.

Supera en Madrid los 800.000 metros cuadrados al incluir los 62.000 que ha incorporado recientemente en San Fernando de Henares (Madrid). Esta nueva superficie se suma a los 112.000 metros cuadrados que ya tenía en este mismo emplazamiento, en pleno corredor de la A-2, lo que supone “casi 180.000 metros cuadrados para desa-

Cristian Oller

Head of Asset Management
Sur de Europa de Prologis



San Fernando de Henares es un lienzo en blanco, lo que nos permite gran flexibilidad

rollar un parque logístico en una zona estratégica”, que ejecutará bajo la modalidad de llave en mano. Este espacio “es un lienzo en blanco lo que nos permitirá gran flexibilidad”. Prologis ha comenzado su comercialización, “habiendo ya operadores interesados”. El objetivo del gestor inmobiliario es comenzar las primeras edificaciones a finales de 2027.

Este proyecto podría recibir un impulso si entra la *joint venture* europea formada recientemente por el fondo canadiense La Caisse (70 por ciento) y el gestor inmobiliario estadounidense Prologis (30 por ciento), denominada PLIVE (Prologis Logistics Investment Venture Europe). Es un vehículo de inversión para promover activos logísticos en Europa. “Todos los desarrollos que podamos hacer en San Fernando podrían ser de interés de PLIVE, lo que nos daría más capacidad de acción”, añade el directivo.

Actualmente, las principales barreras para desarrollos logísticos en el mercado español son las relacionadas

con la energía, como falta de capacidad eléctrica, los precios del suelo y de la construcción y los plazos de las tramitaciones urbanísticas y de licencias.

En mercados tan tensionados por falta de espacio, como puede ser el de Barcelona y sus coronas, las soluciones pasan por desarrollar suelo logístico en fábricas que han quedado obsoletas o en la recalificación de suelos que tienen otros usos. Y para ello, “necesitamos agilidad, facilidad y velocidad por parte de la Administración”.

Actualmente, Prologis suma unos activos en el mercado español de 1,5 millones de metros cuadrados construidos distribuidos en 86 plataformas.

El gestor inmobiliario cuenta en Europa con un total de 23,7 millones de metros cuadrados. De este volumen, 6,7 millones de metros cuadrados corresponden al sur de Europa. Prologis, Inc, fidicomiso de inversión inmobiliaria con sede en San Francisco (California), suma un global de 120,8 millones de metros cuadrados en 20 países.

23,7

MILLONES DE M2
SON LOS ACTIVOS
QUE TIENE
EN EUROPA

Marítimo

TIL activa la Terminal Norte del puerto de Valencia

El grupo, bajo el impulso de MSC, realiza una ampliación de capital de 643 millones de euros en sus sociedades filiales Terminal Investment Spain y Valencia North Terminal

A. Martínez | Valencia
Terminal Investment Limited (TIL) ha puesto en marcha la maquinaria corporativa y financiera para acometer la construcción de la futura Terminal Norte del Puerto de Valencia. El grupo inversor y operador de terminales, controlado por MSC, ha ejecutado en mayo dos ampliaciones de capital consecutivas que evidencian el inicio efectivo del desarrollo del proyecto y anticipan la fase de movilización técnica y constructiva de la nueva instalación automatizada.

El movimiento se ha articulado en dos niveles societarios. Primero, a través de Terminal Investment Spain, sociedad que agrupa las participaciones de MSC en las terminales valencianas y que ha elevado su capital en 320,4 millones de euros, hasta situarlo en 380,5 millones. Posteriormente, la filial Valencia North Terminal, creada específicamente para construir y explotar la futura terminal de la ampliación norte, ha ejecutado otra ampliación de 323,4 millones, llevando su capital suscrito hasta 329,4 millones de euros.

La operación supone el primer gran paso financiero tangible del proyecto desde la adjudicación de la concesión en septiembre de 2024 y confirma que TIL

entra ya en fase de ejecución industrial y operativa de una inversión superior a los 1.000 millones de euros. La magnitud de las ampliaciones revela además el compromiso inversor del grupo en un momento clave para el futuro del puerto y para la competencia en el Mediterráneo occidental.

La nueva terminal está concebida como una infraestructura completamente automatizada y electrificada, diseñada para alcanzar una capacidad de 4,8 millones de TEU. El proyecto contempla un desarrollo por fases y la incorporación de 22 grúas *ship-to-shore*, 50 grúas automatizadas de patio y 160 vehículos guiados automáticos. La instalación operará íntegramente con sistemas eléctricos, con el objetivo de eliminar

4,8

MILLONES DE TEU AUMENTARÁ LA CAPACIDAD DEL PUERTO



Imagen aérea del estado de las obras de la futura terminal de TIL a finales del pasado mes de abril.

emisiones directas de gases de efecto invernadero en las operaciones portuarias.

La estrategia de TIL pasa por convertir Valencia en uno de los grandes *hubs* automatizados del sur de Europa y en una pieza esencial de la red global de MSC. El grupo considera que la ampliación permitirá incrementar la eficiencia operativa, mejorar la fiabilidad de las escalas y absorber el crecimiento previsto del tráfico de contenedores en las próximas décadas. MSC pretende consolidar Valencia

concentrar servicios intercontinentales.

El despliegue financiero coincide además con el inicio de la estructuración técnica del proyecto. La compañía ha activado ya la búsqueda de perfiles directivos para liderar la construcción de la terminal y coordinar la compleja integración de las obras civiles, sistemas automatizados, infraestructuras energéticas y tecnologías operativas. Entre las posiciones abiertas destaca la contratación de un gerente de proyectos de construc-

El Puerto de Valencia será un referente en automatización

como plataforma clave para las rutas Este-Oeste y para el tráfico de transbordo en el Mediterráneo, en un contexto de creciente competencia entre puertos por

ción que actuará como representante del cliente para coordinar el diseño y ejecución de toda la ingeniería civil y edificatoria de la terminal.

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

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

TRANSPORTE XXI

Aéreo

Inditex marca el rumbo a Zaragoza

El aeropuerto aragonés sigue incrementando sus volúmenes de carga, aupado por la entrada en acción de la segunda gran plataforma logística de la multinacional textil en su entorno

Carlos Sánchez | Zaragoza
El aeropuerto de Zaragoza surfea la ola del crecimiento en volúmenes de carga con un nuevo punto de inflexión tras la entrada en acción hace unos meses de la segunda gran plataforma logística de Inditex en su entorno. Esta instalación se suma a la que viene operando desde hace años la firma española en la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza).

La multinacional textil española, que concentra cerca del 70 por ciento de sus tráficos de carga aérea en la pista aragonesa, puso en marcha hace unos meses un segundo centro logístico de 286.000 metros cuadrados en el polígono de Malpica, sobre una parcela de 400.000 metros cuadrados. El nuevo centro de distribución 'Zaragoza II' de Inditex se une a los otros grandes centros logísticos con los que cuenta actualmente la multinacional en Arteixo y Narón (A Coruña), Meco (Madrid), Elche (Alicante), Tordera y Sallent (Barcelona), Lelystad (Países Bajos) y Zaragoza, a los que está previsto que se una otro gran centro logístico en Sagunto (Valencia).

Pese a que todavía sigue dando pasos a la espera de alcanzar su pleno rendimiento, que está previsto para la segunda mitad de este año, la entrada en funcionamiento de las

nuevas instalaciones de Inditex en el polígono de Malpica ha impulsado los tráficos en la pista, que se ha convertido por derecho propio en uno de los principales aeropuertos cargueros a escala internacional. Como avanzó en su momento el presidente de Aena, Maurici Lucena, el transporte aéreo de mercancías en nuestro país se va a seguir beneficiando de "contar con empresas con mucha capacidad de impulsar la carga aérea, como son los casos de Inditex o de la industria farmacéutica, que tienen una capacidad de recorrido al alza".

La dependencia de los volúmenes de Inditex en el negocio de la carga aérea en Zaragoza es fuerte, de tal manera que episodios como el estallido del conflicto bélico en Ucrania generó un significativo retroceso en los tráficos. En ese momento se produjo la desaparición de la ruta con Rusia que operaba Airbridge Cargo, que no se ha vuelto a retomar.

El aeropuerto de la capital aragonesa había consolidado en los tres años anteriores a la invasión rusa su segundo puesto en el ranking de carga del sistema aeroportuario español. A partir de 2022, la caída en tráficos le volvió a relegar a la tercera posición, por detrás de Madrid y Barcelona. No obstante, a partir del verano de 2023,

Zaragoza ha vuelto a repuntar en tráficos.

Récord de tráfico

De hecho, la pista ha iniciado el presente año batiendo sus récords históricos de tráfico mensual. En marzo alcanzó un movimiento de 18.430 toneladas, lo que supuso un crecimiento del 29,6 por ciento respecto al mismo mes del año anterior, mientras que en abril se situó en las 17.724 toneladas y un incremento del 28,4 por ciento.

En el conjunto del primer cuatrimestre del presente año, la pista aragonesa gestionó 63.357 toneladas de carga, lo que representa una subida del 22,2 por ciento, frente a la media de los aeropuertos españoles que se situó en el 5,4 por ciento. Con estos datos, Zaragoza se mantiene en el tercer puesto del ranking de aeropuertos españoles en tráfico de mercancías, pero vuelve a pisar los talones a Barcelona.

Por aerolíneas, Atlas Air lideró los tráficos en Zaragoza en el primer trimestre del presente año. La aerolínea estadounidense movió 17.805 toneladas

y alcanzó una cuota del 39,01 por ciento del total de la carga aérea en la pista aragonesa. Por detrás se situó Galistair, con base en Malta, con 6.991 toneladas y una cuota del 15,32 por ciento.

Mientras, la turca MNG alcanzó las 5.044 toneladas y una participación del 11,05 por ciento; seguida por Emirates con 4.614 toneladas (10,11 por ciento); y Qatar Airways con 2.548 toneladas (5,58 por ciento). El 'top 10' de carga del aeropuerto lo completan Silk Way (2.040 toneladas), Ethiopian (2.030 toneladas), Fly Pro (1.291 toneladas), Saudia Airlines (922 toneladas) y Air Canada (207 toneladas), según datos oficiales de Aena.

Diversificación

Por su parte, el conflicto bélico en Oriente Medio no ha afectado de manera tan directa a la pista zaragozana como lo hizo en su día el de Ucrania, al contar con una diversificación de tráficos importante. Además de destinos tradicionales en Oriente Medio, como Catar, Emiratos Árabes, Arabia Saudita e inclu-

Imagen de archivo de una operativa de carga nocturna en la pista aragonesa.

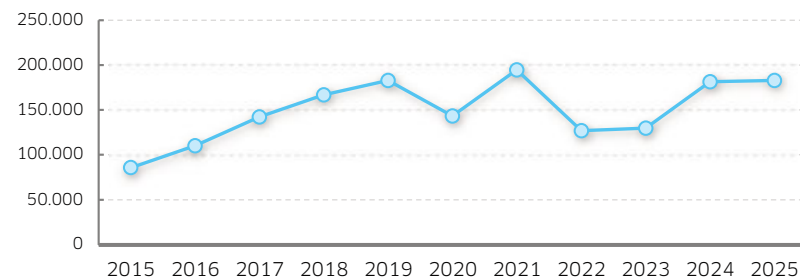


22,2 %

DE INCREMENTO DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE ZARAGOZA EN EL PRIMER CUATRIMESTRE DE 2026

TRAYECTORIA CRECIENTE

Salvo por el impacto de la pandemia y del recorte de tráficos asociado al conflicto bélico en Ucrania, la tendencia al crecimiento en los volúmenes de carga aérea en el aeropuerto de Zaragoza es palpable.



Datos en toneladas. Fuente: Aena.

so Israel, la pista zaragozana concentra importantes flujos con México y Estados Unidos, también en Europa con Estambul (Turquía), así como distintas rutas con Asia hacia países como China, India, Azerbaiyán y Kazajistán, entre otras.

Los tráficos en Zaragoza están bastante equilibrados entre llegadas y salidas, con un flujo entre materias primas y producto terminado para Inditex. En el primer trimestre del presente año, las llegadas alcanzaron un volumen de 24.327 toneladas, equivalente al 53,3 por ciento sobre el total, y las salidas se situaron en 21.305 toneladas (46,7 por ciento).

La crisis de Oriente Medio se minimiza con diversificación de rutas

Por otro lado, el aeropuerto de Zaragoza sigue impulsando la actividad de carga aérea con nuevas terminales. Este es el caso de la nueva terminal de carga de Sesé, que se convertirá en la mayor de la pista y que tiene previsto iniciar las operaciones a finales del presente año, como adelantó Transporte XXI en una pasada edición.

Las nuevas instalaciones, que contarán con una superficie de 18.500 metros cuadrados y 34 muelles de carga y descarga de mercancías, supondrán una inversión estimada de 18 millones de euros para Sesé. Al mismo

tiempo, también como avanzó este periódico, Sesé se ha garantizado la continuidad por 10 años más en sus instalaciones actuales en el aeropuerto aragonés, que opera su filial de *handling* Aerospace Cargo Logistics (ACL).

En el aeropuerto de Zaragoza también operan terminales de carga las firmas Swissport, con una nave de 4.000 metros cuadrados; Groundforce con dos naves de 1.500 y 1.750 metros cuadrados, y ASL con una instalación de 1.000 metros cuadrados.

Marítimo

El Puerto de Castellón activa la financiación de su plan inversor

La entidad portuaria lanza un proceso para captar hasta 60 millones de euros en préstamos a largo plazo con los que sostener su hoja de ruta hasta 2029 que impulsará la logística eólica

Antonio Martínez | Castellón

La Autoridad Portuaria de Castellón ha puesto en marcha un proceso para seleccionar entidades financieras que respalden con hasta 60 millones de euros su plan de inversiones para el periodo 2025-2029, en una operación diseñada bajo criterios de concurrencia y transparencia pese a quedar fuera del ámbito de la normativa clásica de contratación pública.

El gran objetivo del recinto es el desarrollo de su plan de actuaciones relacionado con la eólica marina, que acaba de ser refrendado con una ayuda de 50,8 millones de euros por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la ampliación del muelle de Costa en la dársena sur, espacio en el que está destinada la instalación de empresas vinculadas a la fabricación y montaje de aerogeneradores marítimos.

En cuanto a la financiación externa, el puerto la ha fijado en un máximo de 60 millones de euros, si bien cada entidad deberá ofertar al menos 20 millones. El diseño contempla la posibilidad de distribuir el importe entre un máximo de tres entidades financieras, en función de las condiciones económicas propuestas. La Autoridad Portuaria se reserva, además, la opción de no disponer de la totalidad del crédito ofrecido, lo que introduce flexibilidad en la ejecución del programa.

Préstamos a largo plazo

Las condiciones financieras reflejan una estructura clásica de financiación a largo plazo en el ámbito público portuario. El periodo total de los préstamos se extenderá, como mínimo, hasta finales de 2046, con una primera fase de carencia de cuatro años, hasta diciembre de 2030, en la que no se amortizará capital, seguida de un periodo de amortización de al menos 16 años mediante cuotas semestrales. Este esquema permite acompasar el esfuerzo financiero con la maduración de las inversiones.

El coste de la financiación se articulará sobre un tipo de interés variable referenciado al Euríbor a seis meses, al que se sumará el margen ofertado por cada entidad. El pliego introduce límites claros en materia de comisiones: no se admitirán comisiones

de estudio ni de disponibilidad, mientras que la comisión de apertura se abonará una única vez. También se regula la eventual comisión por amortización anticipada, elemento evaluable en el proceso.

El sistema de valoración otorga un peso predominante al coste financiero, que re-



La diversificación en la logística eólica es una de las apuestas de la dirección del Puerto de Castellón.

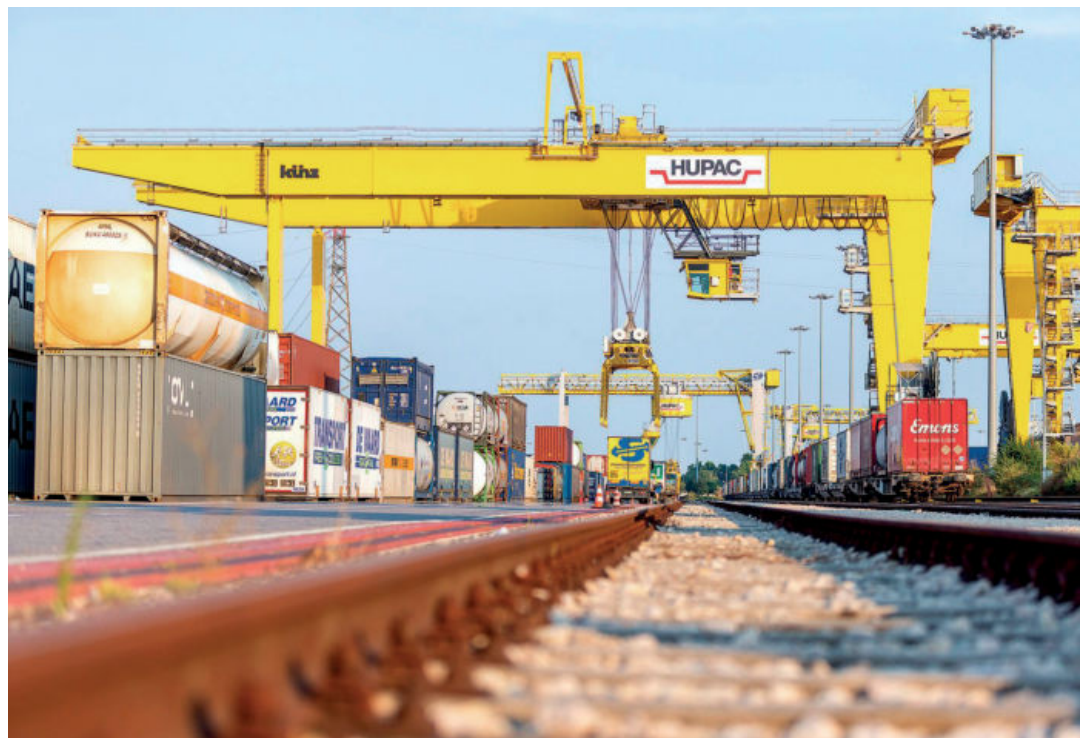
presenta el 70 por ciento de la puntuación total, calculado a través de la tasa anual equivalente de cada oferta.

A ello se suman la comisión de amortización anticipada, con un 20 por ciento, y el plazo de amortización, que aporta el 10 por ciento restante.

ACCELERATING VALUE

Located in the area of Barcelona (Spain). Operates 15,000m² warehouse space. Safe storage and handling of hazardous and non hazardous materials. Classes 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 and 9, ambient and temperature controlled storage.

comercial@derijke.com
+34 93 719 79 00 www.derijke.com



Hupac tiene actualmente una red de 11 terminales propias y participa en otras cinco en Europa.

Ferrocarril

Hupac incrementará los servicios intermodales

Combiconnect, la UTE liderada por el operador intermodal suizo, prevé un rápido crecimiento de los tráficos de la terminal de La Llagosta (Barcelona) de los dos socios que la gestionan y de terceros

Eva Mármol | Barcelona

La terminal intermodal de La Llagosta (Barcelona), que está dada a ser uno de los nodos logísticos estratégicos entre la península ibérica y Europa, ha demostrado su utilidad en su estreno. Habiendo transcurrido apenas un mes desde que comenzó a operar en periodo de pruebas, Combiconnect Barcelona, nombre de la instalación, se convirtió en el único punto de llegada/salida del corredor en ancho estándar o internacional (UIC) que conecta la península con Europa.

La nueva terminal, que gestiona la UTE formada por el operar intermodal suizo Hupac (80 por ciento) y la local TP Nova (20 por ciento), pasó a ser en febrero la única alternativa al puerto de Barcelona donde no podían llegar los trenes internacionales, ni en ancho ibérico ni en UIC, por unos desprendimientos en el túnel de Rubí (Barcelona). Al cierre de esta edición, el Adif había reabierto esta infraestructura tras cerrarla unas semanas por obras, pero

20%
DE CAPACIDAD
HA ESTADO
FUNCIONANDO LOS
PRIMEROS MESES

funcionando todavía con restricciones.

La nueva instalación ha sido puesta a prueba funcionando al 20 por ciento de su capacidad, una prueba superada: “Hemos demostrado que somos capaces de reaccionar con rapidez, adaptando la planificación operativa, y hemos podido acoger trenes de otros operadores, pudiendo ofrecer, dentro de los límites de nuestra capacidad actual, un servicio alternativo a las terminales situadas al sur del túnel de Rubí”, señala Antonello Vicini, codirector de Hupac Ibérica, la sociedad creada ex profeso por la compañía para gestionar la terminal, y responsable del desarrollo de los tráficos entre Europa y España de Hupac Intermodal, a Transporte XXI.

La entrada en funcionamiento de la terminal es provisional ya que todavía no ha finalizado la puesta en servicio de las dos grúas pórtico previstas y Combiconnect está operando con *reach stackers*. El operador prevé que las dos grúas pórtico empiecen a fun-

cionar antes de finalizar el mes de junio y necesitarán dos meses más para estar a plena capacidad, con lo que la terminal también alcanzará su total operatividad, “alrededor de 10 trenes diariamente”.

Una vez la red ferroviaria catalana alcance la normalidad, Combiconnect recuperará los servicios con los que inició en enero las primeras operativas en ancho ibérico y que antes operaban desde Barcelona -de Hupac, TP Nova y Multirail- y que han regresado temporalmente a la capital catalana para concentrar en la Llagosta los tráficos internacionales en UIC.

No solo recuperará estos servicios. Hupac sumará una nueva conexión a la pionera línea que tiene con Amberes (Bélgica) desde 2012 y que fue, en su día, el primer flujo nuevo no procedente del ancho ibérico captado por el UIC. El nuevo enlace será entre La Llagosta y Duisburg (Alemania), que pondrá en marcha próximamente. Además, prevé recuperar a corto plazo la conexión con Busto Arsizio (Italia). Los dos servicios tendrán una periodicidad inicial de tres frecuencias semanalmente por sentido. Hupac incrementará igualmente las frecuencias de su línea con Amberes. También el otro socio de Combiconnect, TP Nova, lanzará nuevas conexiones.

Al margen de los dos socios, “tenemos solicitudes de terceros operadores que están esperando a la puesta en marcha completa de la terminal y a la normalización de la red ferroviaria para comenzar a operar”, tanto en ancho ibérico como en el ancho internacional. Es por ello que “preveemos un rápido crecimiento de los tráficos en los próximos meses. Y lo más importante, existen las condiciones para construir una red ibérica e internacional para todos los operadores implicados teniendo como *hub* Combiconnect”. En el caso concreto de Hupac, como operador intermodal, “estamos abiertos a nuevas colaboraciones con el fin de desarrollar una red y conectar Europa con España y Portugal”, añade el directivo.

Hupac gestiona actualmente 11 terminales y tiene participación en otras cinco en Europa. Como operador intermodal, registró una actividad de 1,8 millones de TEU, el equivalente a 975.000 UTI, en sus conexiones ferroviarias el año pasado, el 4,3 por ciento más en comparación con el ejercicio precedente. Su cifra de negocio alcanzó los 646 millones de francos suizos (704,3 millones de euros), el 3,1 por ciento más.

Comenzará a operar con las grúas pórtico antes de acabar junio

Marítimo

Más capacidad de expansión de Baleària en Barcelona

La dársena catalana, por donde canaliza el 20% de sus flujos globales, será todavía más estratégica para la naviera valenciana al contar con terminal propia, donde empezará a operar a principios del próximo año

Eva Mármol | Barcelona
Baleària Eurolíneas Marítimas empezará a operar en su nueva terminal del muelle Adosado del puerto de Barcelona a principios del próximo año, tras lograr la concesión recientemente. En una primera fase, ocupará 38.000 metros cuadrados de la que será la única terminal ro-pax para uso particular de la dársena catalana. Llegará a los 75.249 metros cuadrados dos años después, a finales de 2029, una vez la Autoridad Portuaria haya finalizado las obras de acondicionamiento del terreno ganado al mar en el muelle Adosado.

La terminal de Barcelona será la segunda propia de la naviera valenciana, que preside Adolfo Utor, tras la de Dénia, que también es la sede central de la compañía. Baleària, especializada en tráficos con Baleares, lleva operando en la dársena desde el año 2003. Desde entonces, el armador ha pasado por diversos emplazamientos hasta lograr contar con terminal propia.

“Barcelona es uno de los principales nodos operativos de Baleària y un puerto estratégico hacia Baleares, por eso es clave contar con una terminal en este puerto”, señalan fuentes de Baleària a Transporte XXI. La compañía movió en sus conexiones entre la capital catalana con Baleares y con Argelia un total de 650.000 pasajeros y 1,7 millones de metros lineales de carga en 2025. Estos volúmenes suponen el 10 por ciento del total del pasaje y el doble, el 20 por ciento, del global de mercancías que transportó la naviera en 2025.

Disponer de una infraestructura adecuada “nos permitirá mejorar la eficiencia operativa y optimizar los tiempos de embarque”. Además, “reforzará la capacidad de crecimiento en rutas de alta demanda y contribuirá a integrar mejor los servicios marítimos”.

Baleària conecta semanalmente Barcelona con Palma (seis frecuencias), Alcúdia (seis), Ciutadella (seis) y Eivissa (5), que pasan a ser diarias en temporada alta. En enero de 2025, entró en el transporte marítimo de corta distancia internacional desde el puerto catalán con un servicio ro-pax, que enlaza con Argelia con una periodicidad quincenal en temporada baja y dos frecuencias semanalmente durante la temporada alta.

De acuerdo con el pro-

yecto que presentó en su día Baleària para hacerse con la terminal, la inversión supera los 49 millones de euros, incluyendo el pago de las tasas en los 27 años de duración de la concesión. La naviera se com-



Imagen virtual de como quedará la terminal.

promete a un tráfico mínimo de 540.930 pasajeros y 110.000 UTI en el tercer año, llegando a los 660.037 pasajeros y 134.221 UTI en el último.

En su configuración de-

finitiva, la terminal contará con cuatro puntos de atraque simultáneos para barcos ro-ro. El proyecto contempla una reserva de espacio para instalar el sistema OPS (*Onshore Power Supply*) para que los barcos de la naviera puedan conectarse a la red eléctrica mientras permanecen atracados. Baleària cuenta actualmente con cinco buques adaptados para enchufarse a los OPS y tiene previsto alcanzar las 20 unidades en 2029.

El puerto de Barcelona dispone de una única instalación pública ro-pax tras unificar Grimaldi sus dos concesiones en una sola terminal.

La Autoridad Portuaria proyecta la que será la tercera terminal ro-pax en el muelle Contradique.

atlantic canarias

Tenerife +34 922 622 560
atlanticcfe@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

VIAL

Vitoria Álava Logistics Solution
El hub logístico más importante del norte de la Península Ibérica

En la “pole position” del Corredor Atlántico

Cámara de Comercio e Industria de Álava

Vitoria-Gasteiz (Álava)
Tel: +34 945 14 18 00
vial@camaradealava.com



El plan abarca medidas tanto por el lado mar como por el lado tierra.

Barcelona, el Port que respira

El Plan de Transición Energética involucra a toda la comunidad portuaria con el objetivo de reducir en un 85% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2040 respecto a las del año 2017

Eva Mármol | Barcelona
Port de Barcelona no quiere engancharse a un tren en marcha para reducir la huella ambiental de la actividad portuaria. Su objetivo es ser locomotora, como lo ha demostrado con iniciativas como el Nexigen, el plan de electrificación de muelles. Y lo vuelve a demostrar con el Plan de Transición Energética, aprobado a finales del año y derivado de su IV Plan Estratégico.

El documento marca la política energética del puerto con un objetivo claro: lograr reducir en un 85 por ciento las emisiones de gases de efecto invernadero en 2040 respecto a las del año 2017. El plan involucra a toda la comunidad

€
1.700
MILLONES
DE INVERSIONES
EN ACTUACIONES
RELACIONADAS

portuaria. Contempla inversiones en infraestructuras relacionadas con la transición energética por un montante de 1.700 millones de euros hasta 2040. La iniciativa privada aportará 920 millones de los 1.700 millones, mientras que los fondos públicos en infraestructuras relacionadas ascenderán a los 780 millones.

Hasta alcanzar la reducción del 85 por ciento de las emisiones, hay un objetivo intermedio, disminuirlas el 50 por ciento en 2030 en relación a 2017, mientras que a largo plazo el reto es llegar a ser un puerto neutro en 2050. La dársena debe recortar un millón de toneladas de CO2 en cinco años, entre

2025 y 2030, el equivalente a lo que emiten 240.000 coches al año, para lograr el objetivo intermedio del 50 por ciento.

El plan abarca tanto el lado marítimo, con iniciativas como la promoción de combustibles alternativos para la operativa de *bunkering*, como el lado tierra, como la apuesta por el ferrocarril, para reducir la huella ambiental. El documento contempla 150 actuaciones agrupadas en cuatro ejes: descarbonización de la actividad portuaria, la sostenibilidad en el consumo energético, la resiliencia para garantizar el suministro de energía y la innovación para facilitar el nacimiento de nuevos modelos de negocio y la adop-

ción de tecnologías emergentes.

Las medidas contemplan objetivos concretos para promover la eficiencia energética, como que el 50 por ciento de la actividad portuaria esté electrificada y el 65 por ciento de las escaleras de portacontenedores y cruceros se conecten a sistemas OPS en 2030, un porcentaje que se incrementará hasta el 90 por ciento en 2050.

Además, pone el foco en la producción local de energía con el objetivo de tener instalados 100 MWp de energía fotovoltaica para 2030 y explorar fórmulas que permitan realizar una gestión estratégica. La producción no se limitará a la energía solar: el Plan de

Transición Energética contempla la producción de 100.000 toneladas de combustibles sostenibles al año, tanto biometano como combustibles sintéticos. Estos combustibles “son un elemento clave en la descarbonización del transporte marítimo y la capacidad para suministrarlos permite formar parte de los corredores verdes marítimos y atraer los barcos más eficientes y sostenibles”, señalan desde la Autoridad Portuaria.

El Plan de Transición Energética también incide en la innovación, tanto tecnológica como de modelos de negocio. El desarrollo de la economía del hidrógeno es un ejemplo, “con la conexión del gasoducto H2MED como gran oportunidad para convertir el puerto de Barcelona en un hub de este combustible sostenible”. Además, incluye otras tecnologías como los sistemas de captura de CO2 y su posterior aprovechamiento, mediante la economía circular, para la producción de combustibles sintéticos, entre otros.

El Plan de Transición Energética va más allá de marcar objetivos de reducción de emisiones para luchar contra el cambio climático. Con este documento, el Port de Barcelona “deja de tratar la energía como una mercancía para considerarla un factor estratégico, clave para reforzar la competitividad del puerto y del territorio en un mercado global cada vez más exigente”.

cuenta la transición energética. La sostenibilidad ya impregna todo el negocio portuario”, aseguró José Alberto Carbonell, presidente de la Autoridad Portuaria, en el acto de presentación del documento.

“El Plan de Transición Energética dibuja la hoja de ruta para garantizar la competitividad del puerto y el bienestar de las generaciones futuras preservando nuestro entorno”, aseguró a su vez Hector Calls, direc-

La energía
pasa a ser un
factor estratégico
clave

tor de Sostenibilidad Ambiental y Transición Energética. La iniciativa posiciona a la dársena catalana “como referente en sostenibilidad, innovación energética y modelo de resiliencia a escala mediterránea y europea”, añadió el experto.

La iniciativa es un documento vivo y flexible que incorporará los cambios tecnológicos y normativos que se desarrollen en los próximos años y que cuenta con métodos de cálculo

certificados para garantizar el cumplimiento de los hitos previstos. Y por ello, Port de Barcelona publicará anualmente indicadores que asegurarán la transparencia y cuantificará los adelantos hacia los objetivos establecidos. Además, hará revisiones periódicas para ajustar la estrategia y monitorizará nuevas soluciones, regulaciones y acontecimientos que afecten los planteamientos iniciales.

El documento recoge 150 actuaciones concretas

La iniciativa “marca la planificación portuaria de los próximos años y transformará nuestro modelo energético, generando nuevas áreas de negocio. Todas las actuaciones que se hacen y se harán se diseñan y se piensan teniendo en



Hacia los combustibles cero emisiones

El Port de Barcelona apuesta por el *bunkering* de GNL como energía de transición mientras se prepara para los nuevos que están por llegar

Eva Mármol | Barcelona
Port de Barcelona lleva unos años apostando firmemente por el *bunkering* de gas natural licuado (GNL) como combustible de transición mientras se prepara para los nuevos combustibles cero emisiones, una pieza fundamental para llegar a ser un puerto neutro en 2050 como recoge su Plan de Transición Energética.

La dársena catalana es el principal puerto peninsular y uno de los primeros europeos en operativa de *bunkering* de GNL a barcos. Suministró 236.946 metros cúbicos de este combustible menos contaminante que el fósil a buques de diversa tipología en 2025, el 3 por ciento más que en 2024, marcando un nuevo récord, destacan desde la Autoridad Portuaria.

De los 236.946 metros cúbicos de GNL suministrados, 189.353 metros cúbicos correspondieron a operaciones de gabarra a barco (*ship to ship*) y 47.593 metros cúbicos de camión cisterna a barco (*truck to ship*). La dársena catalana sumó un total de 547 operaciones de *bunkering*, de las que 447 fueron *truck to ship* y 100 *ship to ship*.

El año pasado aumentaron las escalas de barcos impulsados por GNL, “so-

bre todo los *car carriers*, portacontenedores y, especialmente, los cruceros”, señalan desde la Autoridad Portuaria. En 2025, cerca del 30 por ciento de las escalas de cruceros fueron de barcos impulsados por GNL. Por primera vez, la dársena catalana fue el escenario de una operativa de *bunkering* de bioGNL desde gabarra. Se trata de un combustible de cero emisiones, que está dado a crecer en los próximos años.

La Autoridad Portuaria lleva apostando firmemente por el *bunkering* de GNL durante los últimos siete años como combustible de transición, ya que elimina la totalidad de las emisiones de óxidos de azufre (SOx) y las partículas en suspensión, además de reducir hasta un 70 por ciento las emisiones de óxidos de nitrógeno y un

20 por ciento las emisiones de CO2.

“La sustitución progresiva del GNL por bioGNL permitirá descarbonizar con mayor intensidad el transporte marítimo de mercancías y de pasajeros, cumpliendo con las directivas europeas FuelEU Maritime y EU ETS”.

Varios factores influyeron en el crecimiento de las operativas de *bunkering*

como es “la existencia en el puerto de unas instalaciones de importación y de almacenamiento de GNL muy importantes”. Enagás tiene en Barcelona la planta de regasificación más grande de Europa. Además, la operativa *ship to ship* se disparó hace tres años al empezar a operar la gabarra de *bunkering* de GNL Haugesund Knutsen, que escogió Barcelona como puerto base.

También ha contribuido la apuesta de la naviera Baleària por el GNL, la consolidación del GNL en la industria crucerística y la llegada de nuevas tipologías de barcos que realizan operativas de *bunkering* con este combustible en Barcelona, como es el caso de *car carriers*.

“La gabarra Haugesund Knutsen ha estado dando servicio varios meses de 2025 en su máxima capacidad operativa, especialmente los meses con más cruceros, y la compañía Baleària ha incrementado ligeramente sus operativas de suministro de GNL”.

Para dar un nuevo impulso a esta actividad, la Autoridad Portuaria trabaja en la redacción del pliego del servicio comercial de suministro de GNL, que contará con un procedimiento de autorización simplificado según la tipología de barco. Además, tiene previsto realizar los primeros suministros de GNL desde gabarra a portacontenedores y a barcos en fondeo a lo largo de este año.



La gabarra Haugesund Knutsen tiene como puerto base Barcelona.

↑
547

OPERACIONES
DE BUNKERING
DE GNL SE
HICIERON EN 2025

Para poder incrementar el volumen del *bunkering* de GNL, es necesario aumentar el número de proveedores de combustible y de gabras que operan en el puerto: “Varias compañías han mostrado interés para obtener la autorización y posicionar gabras en Barcelona o en el Mediterráneo occidental, hecho que facilitará el aumento del volumen suministrado”.

Por otra parte, el Port también está redactando el pliego de servicio comercial de suministro de metanol y tiene previsto que se realice la primera prueba piloto de *bunkering* de metanol este mismo año.

Otra de las iniciativas que está desarrollando la Autoridad Portuaria y que

será una realidad más pronto que tarde es una planta de producción y suministro de hidrógeno renovable como combustible para vehículos y equipos que operan en el recinto portuario.

La planta de hidrógeno forma parte de los objetivos estratégicos del Port de Barcelona para transformar el modelo energético actual, pasando de forma progresiva de combustibles fósiles hacia energías alternativas de bajas emisiones en carbono. Y uno de los combustibles identificados como sustituto de los convencionales es el hidrógeno.

20

MILLONES
INVERTIRÁ

SYMPH2ONY EN LA
HIDROGENERA

Symph2ony, *joint venture* creada por la japonesa Toyota Tsusho y la alemana Messer, especializada en gases industriales, es la que desarrollará este proyecto. La planta ocupará una superficie de 7.081 metros cuadrados ubicada en la Zona de Actividades Logísticas en el Prat de Llobregat (ZAL Prat).

Se trata de “un área de importante actividad económica y logística, accesible a un elevado tráfico de vehículos pesados y maquinaria portuaria en sus inmediaciones, a la vez que está bien conectada con la principal red viaria y a las principales zonas industriales y logísticas de Barcelona y su área metropolitana”. SympH2ony prevé una inversión superior a los 20 millones de euros y va más allá de la instalación de una infraestructura energética. La iniciativa se enmarca en la estrategia de la alianza para impulsar en Europa un ecosistema completo de movilidad basada en el hidrógeno verde, especialmente en entornos logísticos e industriales.



El Ciudad de Palma se enchufa diariamente al OPS del muelle de Sant Bertran.

Pieza clave para la descarbonización

El plan de electrificación de muelles, Nexigen, es una de las principales actuaciones para transformar el modelo energético del puerto de Barcelona

Eva Mármol | Barcelona

El Nexigen, el plan de electrificación de muelles a través de tecnología OPS (*Onshore Power Supply*), es una pieza clave para la descarbonización de la operativa marítima, mejorar la calidad del aire y avanzar hacia la neutralidad climática antes de 2050.

El plan es “una apuesta decidida para reducir las emisiones de los barcos en la estancia en el puerto, que actualmente representan un 47 por ciento del total de emisiones generadas en el recinto portuario”, señala el documento del Plan de Transición Energética. Nexigen se convierte así en “el principal mecanismo para eliminar estas emisiones y transformar el modelo energético” de la dársena catalana.

Las dos pruebas piloto del sistema OPS del Port de Barcelona para que los buques se enchufen a la red eléctrica, lo que permite parar los motores mientras permanecen atracados, habían ahorrado, hasta el pasado 31 de marzo, 4.000 toneladas de emisiones de CO2.

El pionero fue el OPS instalado en la concesión de BEST en el muelle Prat, inaugurado en verano de 2024, que se convirtió así en la primera terminal de contenedores del sur de Europa con este tipo de instalación. Los portacontenedores enchufados a la red eléctrica en el muelle Prat han evitado un total de 3.571 toneladas de emisiones de

CO2 durante este periodo. A esta cifra se suman las 495 toneladas que ha dejado de emitir el ferri Ciudad de Palma, conexión de Trasméd que enlaza la dársena catalana con Palma, en el primer año enchufándose diariamente al OPS instalado en la terminal de Grimaldi del muelle de Sant Bertran. Se trata del lugar escogido por el Port de Barcelona para desarrollar la segunda prueba piloto del plan de electrificación de muelles. Este OPS, que suministra electricidad de origen completamente renovable y el primero para ferris que da servicio en Barcelona, operará en fase piloto un año más antes de entrar en su fase de funcionamiento definitiva.

El primer año de funcionamiento del OPS para ferris, como pasó con la primera experiencia del OPS en BEST, no solo ha reducido las emisiones y los ruidos de los barcos, “sino que ha permitido al Port de Barcelona recoger información en tiempo real para optimizar este servicio”, destaca un comunicado de la Autoridad Portuaria.

Maximizar el tiempo de conexión “es clave para reducir al mínimo las emisiones” y, a diferencia otras tipologías de barcos, como el caso de los portacontenedores, “las escalas de ferris son muy ajustadas

de tiempos”. Ello ha significado que, de media, el Ciudad de Palma ha estado conectado casi cinco horas en cada escala.

“Integrar la conexión del OPS al barco en la compleja operativa habitual de una terminal de ferris ha sido uno de los principales retos a los que hemos hecho frente en este primer año. La fase piloto del sistema, como ha pasado en BEST, nos está permitiendo optimizar estos procesos a la vez que conocemos de primera mano las necesidades de este servicio y podemos diseñar su prestación en un futuro”, ha asegurado Ana Arévalo, responsable del departamento de *Shorepower* del Port de Barcelona.

Con más de 200 millones de euros de inversión, Nexigen permitirá electrificar los principales muelles del puerto catalán. El plan de electrificación también incluye el despliegue de la infraestructura necesaria para electrificar estas instalaciones antes de 2030.

Y a ello responde la construcción de la nueva subestación eléctrica, cuyas obras ya ha comenzado. Esta infraestructura permitirá desplegar una nueva red de media tensión en todo el recinto portuario, incluyendo una canalización

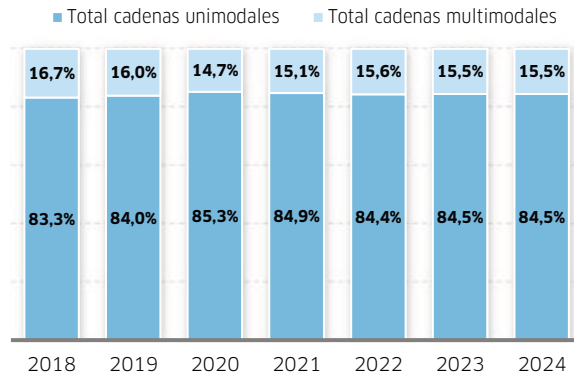
submarina entre los muelles de la Energía y Adosnat. Esta subestación es imprescindible para electrificar las terminales de cruceros en Adosnat, donde ya se está instalando el que será el tercer sistema OPS, ubicado en la terminal de MSC.

Precisamente, el consejo de administración del Port de Barcelona aprobó recientemente adjudicar la instalación de otro OPS en la futura terminal G, de la *joint venture* Catalonia Cruise Terminal G, a la empresa PowerCon A/S.

PowerCon
construirá el
segundo OPS
para cruceros

TENDENCIA AL ESTANCAMIENTO

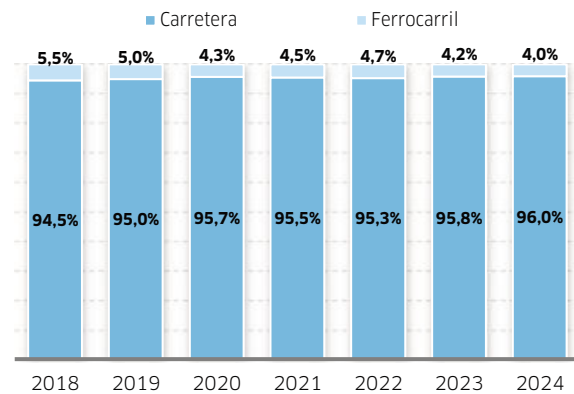
Las cadenas multimodales, que combinan al menos dos modos de transporte, se empantanaron en beneficio de la unimodalidad, es decir, de la carretera.



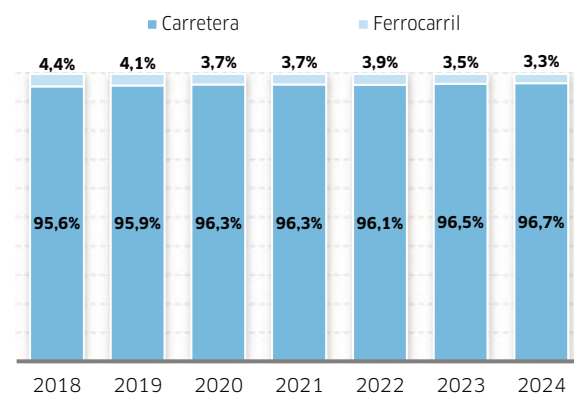
EL TREN CONSOLIDA SU ROL SECUNDARIO

El transporte terrestre de mercancías sigue copado por la carretera frente a un ferrocarril que sostiene una cuota casi residual de apenas un 4%, lejos del objetivo del 10% que anhela el Ministerio de Transportes.

ÁMBITO NACIONAL



ÁMBITO NACIONAL + INTERNACIONAL



Fuente: OTLE.

Política

Las cadenas multimodales no despegan

Mantuvieron su cuota en el 15,5% en 2024, frente al 84,5% del transporte por carretera, según la última edición del Observatorio del Transporte y la Logística de España

Carlos Sánchez | Madrid
Las cadenas multimodales no despegan en España y siguen ocupando un papel secundario frente a la fortaleza del transporte por carretera. Así lo refleja la reciente Edición XIII 2025-2026 del Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE), que elabora el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en colaboración con la ingeniería Ineco.

Con los últimos datos del OTLE, correspondientes al año 2024, en España se transportaron 1.678,3 millones de toneladas de mercancías, con un crecimiento del 2,7 por ciento. Las cadenas multimodales movieron 259,6 millones de toneladas, con una subida del 2,6 por ciento, frente a las cadenas unimodales, es decir, la carretera, el único modo capaz de cubrir todo el ciclo de la cadena logística por sí mismo, que sumó 1.418,7 millones de toneladas y un crecimiento del 2,7 por ciento.

La cadena marítimo-carretera concentró el 91,2 por ciento del transporte multimodal. Alcanzó 236,7 millones de toneladas en 2024, con un incremento del 3 por ciento respecto a 2023 y del 6,3 por ciento respecto a 2007.

Por su parte, la cadena marítimo-ferroviaria supu-

so el 4,5 por ciento del transporte multimodal. Esta cadena registró un movimiento de 11,6 millones de toneladas en 2024, un 5,3 por ciento menos que el año anterior. Si se compara con 2007, la variación acumulada fue del 0,2 por ciento.

anterior. Entre 2007 y 2024 registró el mayor aumento acumulado del transporte multimodal con un 101,9 por ciento.

Intermodal

En relación con la evolución del transporte intermodal -en contenedor-, que



La cadena carretera-ferroviaria representa el 3,9 por ciento del total del multimodal.

A su vez, la cadena carretera-ferroviaria representó el 3,9 por ciento del total del transporte multimodal, con un tráfico de 10,1 millones de toneladas en 2024 y una subida del 0,4 por ciento frente a 2023 y un descenso del 48,9 por ciento respecto a 2007.

Mientras, la cadena carretera-aérea tuvo un peso del 0,5 por ciento del transporte multimodal en 2024. Alcanzó 1,2 millones de toneladas y creció un 19,4 por ciento respecto al año

incluye a todos los modos excepto el aéreo, alcanzó en total los 257,6 millones de toneladas en 2024, lo que supone un aumento del 2,1 por ciento respecto al año anterior. El intermodal acumula un crecimiento del 18 por ciento respecto a 2007.

Por modo de transporte en intermodal, las variaciones interanuales de 2024 mostraron un aumento en el marítimo del 7,9 por ciento, frente a los descensos de la carretera (-10 por

ciento) y del ferrocarril (-6,3 por ciento), según los datos del Observatorio. En la comparativa entre el volumen del transporte intermodal respecto al total de mercancías transportadas, ambos crecieron en 2024. El crecimiento del transporte intermodal (2,1 por ciento) fue inferior al aumento del total de mercancías, que fue del 2,5 por ciento.

Como dato significativo, el transporte por carretera disminuyó en el transporte intermodal (-10,0 por ciento) y aumentó en el total del transporte (2,7 por ciento). En el transporte intermodal por carretera se movieron 64,7 millones de toneladas en 2024, con la citada dis-

91,2%

DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN ESPAÑA LO CONCENTRA LA CADENA MARÍTIMO-CARRETERA

minución del 10 por ciento respecto al año anterior y una caída del 21,1 por ciento en comparación con 2007. Con un peso del 25,1 por ciento del total del transporte intermodal de mercancías, la carretera es el único modo que presenta una evolución negativa en el período 2007-2024.

El transporte intermodal ferroviario, por su parte, registró 10,6 millones de toneladas en 2024, un 6,3 por ciento menos que el año anterior. A pesar de ese descenso, el ferrocarril fue el modo con el mayor crecimiento acumulado del transporte intermodal entre 2007 y 2024, al aumentar un 79,5 por ciento. Su cuota dentro del transporte intermodal fue del 4,1 por ciento en 2024, la más baja frente a carretera y marítimo.

A su vez, en el transporte marítimo de contenedores se movieron 182,3 millones de toneladas en 2024, lo que supone un aumento del 7,9 por ciento respecto al año anterior y del 39,8 por ciento respecto a 2007. Este modo concentró el 70,8 por ciento del transporte intermodal de mercancías en 2024.

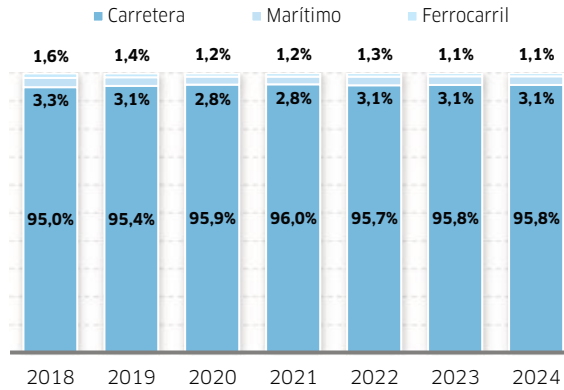
Cuotas

La cuota del transporte intermodal respecto al total de mercancías se situó en el

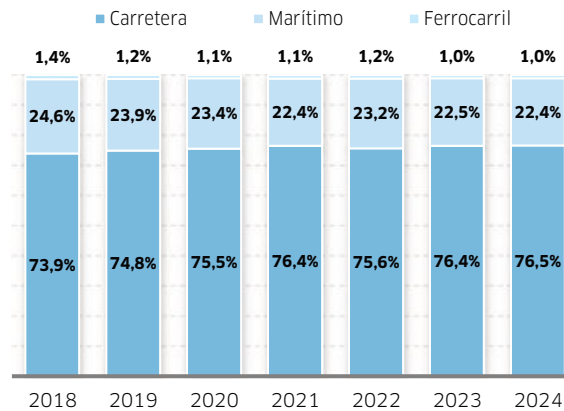
LA CARRETERA SE CRECE

El reparto modal del transporte de mercancías en España muestra a una carretera que sigue ostentando la mayor cuota frente al resto de modos.

ÁMBITO NACIONAL



ÁMBITO NACIONAL + INTERNACIONAL



Fuente: OTLE.

11,8 por ciento en 2024, manteniéndose sin cambios respecto al año anterior. En el transporte por carretera, el intermodal alcanzó una cuota del 3,9 por ciento en 2024, lo que supone una disminución de 0,5 puntos porcentuales en comparación con el año anterior.

En el caso del ferrocarril,

la participación del transporte intermodal llegó al 49,1 por ciento sobre el total, con una disminución de 1,9 puntos porcentuales respecto a 2023. Aun así, desde 2020 aproximadamente la mitad del tráfico ferroviario de mercancías continúa realizándose en contenedores. Por último, la cuota del transporte intermodal en el modo marítimo se situó en 37,1 por ciento en 2024, lo que representa un aumento del 1,9 por ciento respecto a 2023.

Reparto modal

El análisis de la distribución modal del conjunto de mercancías transportadas, sumando el ámbito nacional e internacional, confirma que el transporte por carretera continúa siendo el modo dominante. En 2024, este modo alcanzó una cuota del 76,5 por ciento del total, lo que supone un aumento de 0,1 puntos porcentuales respecto al año anterior.

Este pequeño incremento se corresponde con un descenso de la misma magnitud en la participación del transporte marítimo (-0,1 por ciento), que se mantiene como el segundo modo en contribución, con una cuota del 22,4 por ciento en 2024. Los demás modos presentan prácticamente las mismas participaciones que en el año previo, situándose la cuota del transporte ferroviario en el 1,0 por ciento y la del transporte aéreo en el 0,06 por ciento.



VISIT US AT

SIL

Barcelona

3 - 5 JUNE 2026

STAND F633

kombi
verkehr

PERE NAVARRO

Delegado Especial del Estado en el CZFB

“Buscamos mantener la feria como referente”

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) avanza en su estrategia de transformar el polígono industrial en distrito de la industria 4.0 “con el efecto tractor” de DFactory, que “más allá de su singularidad arquitectónica, está impulsando la relación entre empresas”, señala Pere Navarro, delegado Especial del Estado en el CZFB.

Eva Mármol | Barcelona

► ¿La nueva edición del SIL volverá a batir récord de expositores y visitantes?

La previsión de participación ronda cifras similares a las de la pasada edición, con más de 15.000 visitantes y más de 600 empresas participantes. No obstante, más allá de los números, en SIL Barcelona buscamos mantener nuestro posicionamiento como feria de referencia en el sector de la logística, el transporte, la intralógica y la *supply chain*.

► ¿Qué principales novedades presenta el SIL 2026?

En SIL Barcelona estamos constantemente innovando para ofrecer nuevos servicios, herramientas, conocimientos y experiencias en cada edición. La novedad en esta edición recaerá en los nuevos formatos en la exposición y el *knowledge*, con el SIL Lab, una zona de innovación, talento y demostraciones; así como el IA Corner, donde se presentarán soluciones de IA aplicadas al sector. Además, el conocimiento se apoderará de cada rincón de la feria, con más de siete espacios en los que se darán cita los líderes del sector, CEOs, cargadores y expertos en la *supply chain* y el comercio internacional.

► ¿Qué novedades habrá en el SIL Knowledge y qué jornadas se celebran por primera vez?

Una de las novedades de esta edición viene de la mano de nuevos formatos y contenido en el programa del ‘SIL Knowledge’, con entrevistas y conver-

saciones dinámicas con expertos y protagonistas del sector que permitirán profundizar en temas clave de manera directa y personal, así como debates participativos con responsables de empresas cargadoras, como la que organizará este medio juntamente con Spanish Shippers’ Council SSC. También se llevarán a cabo jornadas sectoriales internacionales como el Spain Air Cargo Day, de la mano del Air Cargo Club, la Comisión de Carga Aérea de BCL y ACE; el International Logistics Summit o el Connectivity Day.

► ¿Se mantendrá 30 por ciento de participación internacional?

Así es. Contamos con empresas procedentes de diferentes países como Alemania, Andorra, Argentina, Bélgica, Chile, China, Emiratos Árabes, Eslovaquia, Estados Unidos, Francia, Hungría, Italia, México, Países Bajos, Perú, Portugal, Reino Unido, Rumanía, Turquía o Suiza, entre otros. Del mismo modo, prevemos que la participación de visitantes internacionales ronde también el 30 por ciento.

► ¿Cuántas nuevas empresas se estrenan?

A fecha de mediados de abril, contamos con un 36 por ciento de empresas confirmadas que participan por primera vez en SIL Barcelona, entre las que destacan firmas como KIA, APM Terminals, Odoo ERP, Wipro Ferreto, Rehrg Pacific Company, Amazon Relay, o Cuatrecasas, entre otras.



El conocimiento se apodera de cada rincón de la feria



Un 36% de las empresas participan por primera vez

► ¿Qué sectores están más representados?

En SIL Barcelona está representada toda la cadena de suministro con la participación destacada de empresas que ofrecen servicios de transporte, logística y distribución, en el 32 por ciento de los casos; intralógica, el 25 por ciento; tecnología e IT, un 14 por ciento; infraestructuras, otro 14 por ciento e inmológica, el 9 por ciento, entre otros. En este sentido, destaca el incremento participación de compañías con servicios de transporte de mercancías por ferrocarril con soluciones sostenibles,



así como de automatización de almacenes o empresas especializadas en logística del frío.

► **¿De qué forma el singular edificio DFactory contribuye a que el polígono industrial de la Zona Franca evolucione hacia la industria 4.0?**

El DFactory Barcelona es una apuesta por las nuevas tecnologías aplicadas a la industria, y esto se simboliza en un edificio que es singular desde el punto de vista arquitectónico, pero también porque propicia las relaciones entre las empresas que están ubicadas en él. Son más de 40 empresas que, además, han registrado más de 60 patentes, lo que demuestra que se trata de compañías altamente innovadoras. Más allá de la singularidad arquitectónica, lo que estamos impulsando es precisamente la relación entre estas empresas. Todo ello contribuye a transformar el conjunto del polígono industrial y explica por qué estamos planteando pasar de polígono a distrito. Y no se trata solo de un cambio de nombre, sino también de un cambio de filosofía.

► **¿Qué expectativas tienen de comercialización de la segunda fase, con las obras ya en marcha, de DFactory?**

Las obras de la segunda fase han empezado porque estamos en plena ocupación del primer edificio del DFactory Barcelona. Lo que hemos detectado es que, evidentemente, aquí la oferta crea demanda y que hay muchas empresas que quieren ubicarse en este entorno. Porque ya están aquí otras empresas, porque consideran que es un lugar ideal desde el punto de vista de su ubicación, y porque están convencidas de que su presencia aquí, junto con el contacto y la relación con otras empresas que comparten tecnologías 4.0 facilita el desarrollo de nuevos proyectos económicos y la generación de nuevos negocios.

► **Al margen de DFactory, ¿qué más pasos está dando el CZFB para evolucionar hacia el DFactory Barcelona District?**

Estamos mejorando el aspecto, las comunicaciones y los accesos del polígono industrial. Y esto ya indica que queremos acercarlo al concepto de distrito. En este sentido, el DFactory Barcelona -los edificios que ya existen y los que estarán en marcha a finales de este año- marcan una intención clara y ejercen un efecto tractor que impulsa esta transformación, impregnando el conjunto del polígono industrial.

► **Una vez vengán sus alquileres, ¿quedarán empresas de transporte y logística en el polígono?**

Lo que estamos haciendo es propiciar que las nuevas empresas que se instalan en el polígono industrial -futuro distrito- estén vinculadas a las nuevas tecnologías y a las nuevas oportunidades. En ese sentido, lo que hacemos es



Pere Navarro es licenciado en Ciencias Biológicas.

Ha sido **alcalde de Terrassa**, primer secretario del **PSC** y **diputado** en el **Parlament** catalán, entre otros cargos políticos.

En el ámbito **privado**, ha ejercido su experiencia en materia urbanística como **director de desarrollo estratégico** de la **consultora Idencity**, especializada en la planificación estratégica de ciudades y territorios sobre temas como la innovación, la competitividad o la sostenibilidad social.

Es **delegado Especial del Estado** en el **Consorti de la Zona Franca de Barcelona** desde junio de **2018**.

valorar cada nueva solicitud para que se ajuste a esta nueva filosofía.

► **¿El proyecto de plataforma logística que está desarrollando Goodman en los antiguos terrenos de Nissan encajan en el DFactory Barcelona District?**

Es, en primer lugar, la historia de un éxito. Cuando Nissan, en el año 2020, genera una crisis social y económica muy profunda al decidir cerrar su planta en la Zona Franca, lo que hacemos desde el CZFB es impulsar un concurso y, conjuntamente con el Ayuntamiento de Barcelona, buscar nuevas actividades económicas que se desarrollen en esta parcela de más de 500.000 metros cuadrados. En este contexto, aparece un proyecto que ya empieza a ser una realidad, impulsado por una empresa del ámbito logístico como Goodman, que se presenta al concurso en alianza con una empresa industrial como Ebro, con una propuesta vinculada, entre otros aspectos, a la fabricación de vehículos, especialmente eléctricos. Goodman plantea un proyecto logístico moderno, con conceptos propios de la nueva logística, vinculados a operadores que no solo dan respuesta a la última milla, sino que también incorporan procesos de acabado de producto dentro de las propias instalaciones. Todo ello apoyado en tecnologías cada vez más avanzadas en el ámbito logístico. Por tanto, este proyecto está claramente alineado con el concepto del DFactory Barcelona District.

► **¿Cuál es el balance en los más de dos años de vida de la incubadora Logistics 4.0 Incubator?**

El balance correspondiente a las 79 *startups* que han pasado por el Logistics 4.0 Incubator es de una facturación de más de 48 millones de euros en 2025 y una previsión de 72 millones de euros en 2026. La presencia de la incubadora ha sido realmente muy positiva. Hemos visto que hay mucha demanda y muchas ideas que, gracias a esta incubadora, se pueden convertir en servicios y productos vinculados a la logística 4.0, dando respuesta a necesidades de la ciudadanía que evolucionan de forma muy rápida.

► **¿Cuántos proyectos se han consolidado en la Incubadora Logistics 4.0 Incubator?**

La incubadora Logistics 4.0 Incubator cuenta con una tasa de supervivencia del 91,3 por ciento. Tenemos 30 casos de éxito de *startups* que se han consolidado una vez finalizado el programa de incubación.

► **¿Logistics 4.0 Incubator tendrá continuidad?**

Sí, la idea es continuar trabajando para facilitar que las ideas se conviertan en empresas y, por tanto, en oportunidades de negocio y de servicio a la ciudadanía. Y, aunque el programa europeo tiene una duración determinada, vamos a explorar cómo darle continuidad a este proyecto.

► **¿Qué grado de cumplimiento tiene el Plan Estratégico 2025-2029 del CZFB?**

Actualmente, el Plan Estratégico 2025-2029 del Consorci de la Zona Franca de Barcelona cuenta con un 30 por ciento de ejecución. Me gustaría subrayar que el propósito del Consorci es económico, industrial y social, y en este sentido, nuestra apuesta por los Objetivos de Desarrollo Sostenible es muy importante, especialmente por el número 5, dedicado a la igualdad de género, y de manera muy relevante por el número 17, centrado en las alianzas, ya que todo lo que hacemos lo llevamos a cabo acompañados de *partners*.

► **¿Qué actuaciones está desarrollando el CZFB en materia medioambiental?**

En materia medioambiental, en su momento se llevó a cabo una experiencia de reciclaje de agua que, aunque hoy es algo muy actual, en aquel momento no lo era. También hemos impulsado proyectos para la implantación de placas fotovoltaicas. Y contamos con la primera hidrogena de hidrógeno verde que se instaló en España, destinada a los autobuses del transporte metropolitano de Barcelona.

► **Hace un año, la Zona Franca de Barcelona fue la primera del mundo en recibir el certificado de seguridad y transparencia de la OCDE, ¿de qué forma han notado los beneficios de esta certificación?**

En primer lugar, sobre todo, a nivel de prestigio de marca del Consorci de la Zona Franca de Barcelona. Fuimos los primeros, lo que significó participar en una experiencia piloto para obtener este certificado. Pero este reconocimiento no fue algo automático, sino el resultado de un trabajo muy riguroso, basado en datos concretos y enfocado a garantizar aspectos clave como el comercio lícito, la transparencia y la gobernanza. Los principales beneficios han sido el refuerzo del prestigio de marca, la validación de nuestras buenas prácticas y el posicionamiento como ejemplo del camino a seguir en ámbitos como el comercio internacional, la transparencia y la gobernanza.

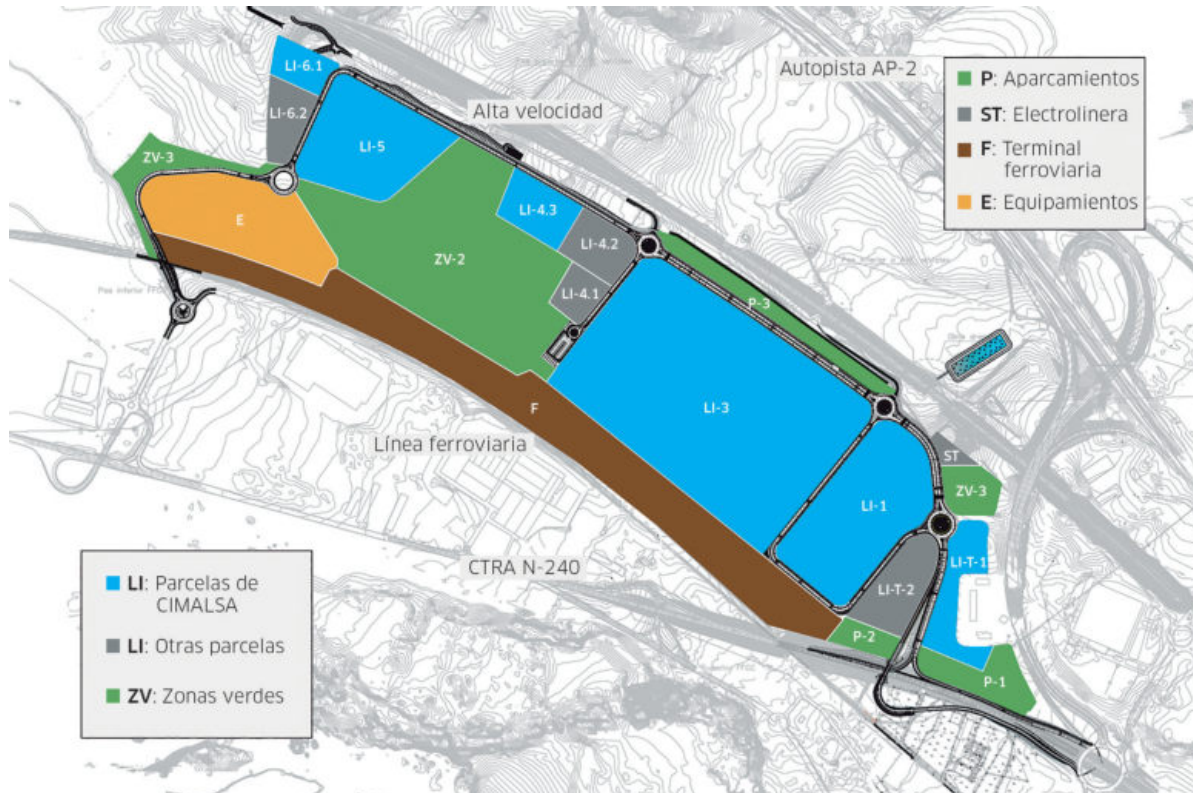


El proyecto de Goodman está claramente alineado con DFactory Barcelona District

La incubadora Logistics 4.0 Incubator tiene una tasa de supervivencia del 91,3%

EMPLAZAMIENTO ESTRATÉGICO

Logis Montblanc, con una superficie global de 90 hectáreas, tiene una ubicación estratégica por su proximidad a la autopista AP-2, a la carretera N-240 y con posibilidad de ramal ferroviario para conectar con el corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid.



Fuente: Cimalsa.

La directora general de Cimalsa se comprometió a que la empresa pública hará aflorar este suelo logístico por toda Cataluña más allá de Logis Montblanc en el plazo de un año durante la presentación del Observatorio de la Logística.

Estreno de Bonpreu

Cimalsa culminará la primera fase de la urbanización de Logis Montblanc el próximo otoño. El polígono ocupa una superficie global de 90 hectáreas, incluyendo viales, zonas verdes, terrenos para usos terciarios y una reserva de suelo para una futura terminal ferroviaria para garantizar su intermodalidad. La primera fase cuenta con una superficie de 31,2 hectáreas de suelo logístico neto, mientras que la segunda alcanza las 8,2 hectáreas.

35

MILLONES
INVIERTE CIMALSA
EN LAS DOS FASES
DEL PROYECTO

Servicios

Cimalsa aflorará suelo logístico en Cataluña

Logis Montblanc, cuya primera fase culminará antes de finalizar el año, es un ejemplo de oferta inmobiliaria más allá de la saturada primera corona de Barcelona y cerca de infraestructuras clave como el aeropuerto de Reus y el puerto de Tarragona

Eva Mármol | Barcelona
Cimalsa (Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques), empresa pública de la Generalitat de Cataluña que promueve centros de transporte y plataformas intermodales, quiere poner remedio a la endémica falta de suelo logístico en Barcelona y su área metropolitana. Ello pasa por “superar la visión metropolitana de Barcelona” desde el punto

Existen operadores interesados en instalarse

de vista inmologístico, ya que “todo está cerca de infraestructuras clave”, ha asegurado Carmen Ruiz, directora general de la empresa pública.

Y ejemplo de ello es la plataforma Logis Montblanc (Tarragona), cuya primera fase de urbanización culminará Cimalsa antes de finalizar el año, cerca del puerto de Tarragona y del aeropuerto de Reus. Es más, esta plataforma tie-

ne la opción, de estar un operador interesado, de contar con un ramal ferroviario para conectar con el principal corredor de mercancías por tren de la península, que es el existente entre el puerto de Barcelona y Zaragoza.

Logis Montblanc “es un ejemplo, hay más emplazamientos” de oferta inmobiliaria en Cataluña fuera de la zona *prime* sin necesidad de recalificar suelo.

Cimalsa invierte en el proyecto unos 35 millones de euros. A esta inversión pública se sumará la privada como la anunciada, en su día, por la cadena de supermercados Bonpreu, 204 millones de euros, en construir un *hub* logístico en la primera fase de Logis Montblanc.

Hasta la fecha, el grupo de distribución catalán es el único residente, que ha comprado una parcela de 19 hectáreas a Cimalsa para desarrollar el proyecto que hará en dos fases. La primera, un almacén para productos secos de 26.500 metros cuadrados y otro para refrigerados de 12.600 metros cuadrados, está a punto de comenzar y estará operativa a principios de 2028. El proyecto global de Bonpreu suma 103.600 metros cuadrados.

En cuanto a la comercialización del resto de super-

Eventos

El transitario, a las duras y a las maduras

Ateia-Oltra Barcelona volvió a congregarse al sector marítimo-portuario y logístico en el XVII Día del Transitario reivindicando la relevancia de esta figura ante los actuales desafíos

ficie de Logis Montblanc, “hay operadores interesados”, señaló Carolina Guerrero, directora técnica de Cimalsa, aunque todavía no se ha concretado ninguna operación. Cimalsa sí ha sacado ya a concurso otras instalaciones previstas en la primera fase como una electrolinera para vehículos ligeros. También hay previsto un aparcamiento.

La segunda fase comenzará entre 2028 y 2030

En cuanto a la segunda fase de Logis Montblanc, “el objetivo es iniciar las obras de urbanización cuando haya avanzado la comercialización de la primera fase”, añadió la técnica, que podría ser entre 2028 y 2030, apuntó. Cimalsa calcula que la primera fase generará unos 1.300 puestos de trabajo y la segunda, 400 empleos.

Por otra parte, Cimalsa ultima el documento Estrategia Catalana de Terminales Ferroviarias para que el tren gane cuota en el transporte de mercancías. Incluirá cuatro nuevas terminales intermodales prioritarias, recogidas un documento anterior, Plana de Lleida (Lleida), Terres de l'Ebre (Tarragona), Vilamallà-Empordà (Girona) y Penedès (entre Barcelona y Tarragona). Además incorpora otras cuatro terminales ya existentes en los puertos de Barcelona, Tarragona, La Llagosta (Combinconnect) y la de Portbou, donde se hace el trasvase del ancho internacional al ibérico y viceversa.

La estrategia ferroviaria de Cimalsa también pasa por “ayudar a las empresas a subir al tren”, añadió Carmen Ruiz, en referencia al servicio de consultoría dirigido a cargadoras tras el éxito de la prueba piloto que Freixenet realizó en alianza con el Clúster Ferroviari In-Move by Rail Group.

Eva Mármol | Barcelona

Ateia-Oltra Barcelona, la primera asociación transitaria creada en España y precursora de la patronal del sector de ámbito estatal, ha vuelto a mostrar su poder de convocatoria en el XVII Día del Transitario, que celebró el pasado 7 de mayo.

Numerosos profesionales, empresarios y representantes institucionales no se perdieron la cita que, como es tradicional, coincide con el cumpleaños de la asociación, siendo ya 49 años de existencia. Un año más, la efeméride sirvió para reivindicar la importancia de esta figura, que sabe estar a las duras y a las maduras, sobre todo en las primeras como está demostrando actualmente.

“Ante el desolador panorama geopolítico, están los transitarios” para que las mercancías de sus clientes “lleguen a su destino de la forma más rápida e íntegra posible”, aseguró Emili Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona. En su discurso, Emili Sanz repasó los retos que supone para el sector marítimo-portuario y logístico la imposibilidad de que los barcos pasen por el estrecho de Ormuz y por el canal de Suez y puso en valor los acuerdos comerciales de la UE con la India, Australia y el Mercosur.

Además, recordó que sigue pendiente la reforma del Código Aduanero de la Unión (CAU), eso sí, estando más cerca su aprobación definitiva tras el reciente visto bueno

del Consejo y el Parlamento Europeo. Manel Nadal, secretario de Mobilitat i Infraestructures, hizo hincapié en que “salen oportunidades de las crisis” como “la crisis de circulación ferroviaria de mercancías que dejó aislado al puerto de Barcelona” por el accidente de Gelida y, posteriormente, por desprendimientos en el túnel Rubí. Para que no vuelva a suceder, “tiene que haber una red (ferroviaria) específica de mercancías en Cataluña”, aseguró.

Como es tradicional, Ateia-Oltra Barcelona otorgó las distinciones a las empresas que llevan 40, 30, 20 y 10 años asociadas. En el primer caso fueron Decoexsa (Depósitos de Comercio Exterior) y TVS SCS International Freight Spain (antigua Nadal Forwarding). Llevan 30 años Transglory y B & Josa, mientras que Arola Aduanas y Consignaciones recibió la distinción por 20 años perteneciendo a la asociación y Altius por 10 años.

Además, Ateia otorgó las insignias de plata a Amadeo Outeiro en reconocimiento a su dedicación a la asociación como vocal del comité ejecutivo entre 2008 y 2025 y a Ernesto Romeu, que ha sido vocal y tesorero entre 2010 y 2025. El presidente de Ateia ya invitó a los congregados a la próxima edición del Día del Transitario, que será especial, conmemorará el medio siglo de vida que la asociación transitaria cumplirá en 2027.

Antonio Llobet (Colegio de Aduanas), Emili Sanz (Ateia), Manel Nadal (Generalitat) y Salvador Richart (Asociación de Consignatarios).



Marítimo

Las navieras reescriben la ruta de Oriente Medio

La inestabilidad en Ormuz impulsa una reconfiguración estructural del transporte, con más peso de la intermodalidad y de los corredores terrestres en los países árabes

Antonio Martínez | Valencia

El transporte marítimo internacional ha entrado en una nueva fase de adaptación acelerada ante la pérdida de fiabilidad del estrecho de Ormuz. Lo que durante décadas ha sido una arteria incuestionable del comercio global se ha convertido en un punto de riesgo intermitente, forzando a las navieras a replantear no solo rutas, sino el propio diseño de sus cadenas logísticas. La respuesta del sector “ya no se limita a desvíos puntuales, sino que avanza hacia una integración estructural de soluciones intermodales y terrestres que están redefiniendo la red en la región”, explica a Transporte XXI un transitario de una compañía española con intereses en la región.

Los últimos incidentes registrados en la zona, incluidos ataques a buques comerciales y la volatilidad de los corredores de seguridad, han erosionado la confianza en cualquier anuncio de apertura estable del estrecho, pese a los reiterados anuncios de Donald Trump. Y es que la anunciada operación “Proyecto Libertad” para escoltar a embarcaciones en el estrecho de Ormuz se pausó en la búsqueda de un nuevo acuerdo de paz con Irán.

Pese a ello, el escenario muestra “una fragilidad de los compromisos de tránsito seguro”, explican las fuentes consultadas por este periódico, “lo que está generando un cambio de mentalidad en las compañías, que adoptan ahora un enfoque más conservador y basado en la resiliencia operativa”. La lógica ha cambiado: esperar a que el paso sea seguro ya no es suficiente; hay que diseñar alternativas permanentes.

En este contexto, los desarrollos intermodales están dejando de ser contingen-

cias para consolidarse como parte de la red troncal. Un ejemplo es el acuerdo firmado entre la naviera CMA CGM y AD Ports Group en Abu Dabi, que supone un punto de inflexión en esta estrategia. El acuerdo plantea una extensión efectiva del *hinter-*



TRANSPORTE XXI

land portuario mediante depósitos interiores conectados por ferrocarril, puertos secos y plataformas logísticas que permiten desplazar el punto de entrega más allá del muelle. La carga deja de depender exclusivamente del tránsito marítimo continuo y gana flexibilidad mediante su redistribución terrestre.

Navieras como MSC o Maersk han activado soluciones terrestres.

Este modelo responde a una necesidad inmediata, pero también anticipa un cambio estructural. La conectividad ferroviaria hacia las fronteras con Omán y Arabia Saudí abre nuevas opciones de corredor, reduciendo la exposición al Estrecho y diversificando las rutas comerciales. “La intermodalidad se convierte así en un elemento clave para ampliar la opcionalidad logística en una región marcada por la incertidumbre geopolítica”, explican las fuentes consultadas.

Crecimiento terrestre

El impacto de esta transformación ya es visible en nodos concretos. Algunos enclaves de la región como Khor Fakkan han experimentado un crecimiento exponencial en su actividad terrestre en cuestión de semanas. El aumento del tráfico de camiones, la ampliación urgente de accesos y la multiplicación del rendimiento en términos de contenedores evidencian que no se trata de ajustes marginales, sino de una reconfiguración en tiempo real de las cadenas de suministro. La mercancía sigue fluyendo, pero lo hace “a través de esquemas híbridos

que combinan tramos marítimos con puentes terrestres cada vez más sofisticados”, explican transitarios con intereses en la zona. Navieras como MSC o Maersk están incorporando estas soluciones en su oferta comercial de forma sistemática. Servicios que combinan escalas en el mar Rojo con transporte terrestre hacia el Golfo, o puen-

tes logísticos entre puertos estratégicos y destinos finales interiores, se están convirtiendo en productos estándar. La intermodalidad deja de ser un complemento para convertirse en el núcleo de la propuesta de valor, especialmente en un entorno donde los tiempos de tránsito y la previsibilidad se han vuelto críticos.

Al mismo tiempo, la incertidumbre en Ormuz sigue condicionando las decisiones operativas. La posibilidad de escoltas militares no garantiza por sí sola la reactivación del tráfico, ya que las compañías ponderan riesgos que van más allá de la seguridad inmediata, incluyendo la exposición a minas, ataques asimétricos o cambios regulatorios. La introducción de sistemas de permisos y potenciales peajes añade otra capa de complejidad que refuerza la tendencia a buscar alternativas fuera del Estrecho.

Este escenario recuerda a lo ocurrido en el mar Rojo en los últimos años, donde, pese a la presencia naval, muchas navieras optaron por rutas más largas, pero más seguras. La diferencia es que, en el caso del Golfo, la respuesta está siendo más rápida y estructurada, con inversiones y acuerdos que apuntan a una reconfiguración duradera del mapa logístico regional.

El resultado es una red en transición, donde los puertos dejan de ser puntos finales para convertirse en nodos de distribución interior, y donde el transporte por carretera y ferro-

La red logística en Oriente Medio está en una fase de transformación

viario gana protagonismo como extensión natural del servicio marítimo. La frontera entre modos se difumina en favor de soluciones integradas que priorizan la continuidad del flujo sobre la eficiencia de cada tramo individual.

En este nuevo equilibrio, “la resiliencia se impone como criterio dominante”, indican los operadores consultados por este periódico. Las navieras ya no compiten solo en costes o tiempos, “sino en su capacidad para ofrecer rutas alternativas viables en escenarios de alta volatilidad”. La consolidación de corredores terrestres en Oriente Medio, impulsada por acuerdos estratégicos y por la necesidad operativa, sugiere que incluso si el estrecho recupera cierta estabilidad, la red no volverá a ser la misma. El cierre de Ormuz no ha detenido el comercio. Lo ha transformado.



Miguel Moral y Benjamín Pellegrini (Markel), Urtzi Vidal (Sui Broker Correduría de Seguros) y Sonia García, presidenta de Asetrabi.

Carretera

Los hackers llaman a la puerta del transporte

La cuestión ya no es si una empresa del sector sufrirá un ciberataque, sino cuándo, advirtió la patronal Asetrabi en una jornada sobre ciberseguridad, organizada junto a Sui Broker Correduría de Seguros

Alfonso Alday | Bilbao

La ciberseguridad se ha convertido en un riesgo empresarial de primer nivel para el transporte y la logística. Así se puso de manifiesto en la jornada “Ciberseguridad en el transporte: ¿Está preparada tu empresa para el próximo ciberataque?”, celebrada en el salón de actos de la Asociación Empresarial de Transporte de Bizkaia (Asetrabi), que preside Sonia García. El encuentro, organizado por la propia patronal, junto a Sui Broker Correduría de Seguros, reunió a un reducido grupo de empresas, una asistencia discreta que contrasta con la creciente relevancia de una amenaza llamada a ocupar un lugar cada vez más destacado en la agenda del sector.

La sesión tuvo como objetivo advertir de los riesgos reales a los que se enfrentan las empresas de transporte en su actividad diaria, identificar los errores más habituales y explicar cómo evitarlos, además de detallar qué cubre -y qué no- un seguro de riesgos cibernéticos. También se abordó cómo debe actuar una compañía desde el primer minuto tras sufrir un incidente.

El ponente de la jornada, Benjamín Pellegrini, Suscriptor Senior Cyber de Markel, firma especialista en seguros, subrayó que la cuestión ya no es si una empresa va a sufrir un ciberataque, sino cuándo. En este sentido, advirtió de que el transporte y la logística se encuentran en el punto de mira de la ciberdelincuencia por su papel esencial dentro de la cadena de suministro. La alta dependencia de sistemas informáticos, el acceso constante a datos, la integración con terceros y proveedores tecnológicos y la digitalización de procesos críticos amplifican la exposición del sector.

“Si la tecnología falla, el negocio se detiene”, subrayó Pellegrini, que alertó del impacto que un ataque puede tener no solo en la operativa diaria, sino también en la continuidad de la empresa. La cadena de suministro digital, añadió, ha ampliado el perímetro de riesgo: “ya no es necesario ser un experto para lanzar determinados ataques y la amenaza no se limita al

interior de la organización, sino que puede llegar a través de proveedores, plataformas o sistemas conectados”.

Durante la jornada se aportaron datos que reflejan la magnitud del problema. España figura como el segundo país del mundo más atacado por ciberdelincuentes, solo por detrás de Estados Unidos, y en 2025 se habrían registrado unas 45.000 incidencias diarias conocidas, sin contar aquellas que no trascienden. Además, la mayor parte de los siniestros se concentra en compañías con ventas inferiores a 50 millones de euros.

Pellegrini defendió que el seguro Cyber protege a las organizaciones más allá de las pérdidas financieras, al combinar medidas preventivas y reactivas. Entre las primeras figuran escaneos de vulnerabilidad, evaluaciones de seguridad y formación específica para los equipos. Entre las segundas, la respuesta a incidentes. El paraguas de cobertura incluye daños propios, responsabilidad regulatoria y responsabilidad civil, con especial atención a la compensación por pérdida de ingresos, según el alcance de la póliza, y a la negociación en casos de extorsión cibernética con los hackers.

La jornada se enmarca en el acuerdo suscrito entre Asetrabi y Sui Broker Correduría de Seguros, que prevé elaborar un mapa de riesgos entre las empresas asociadas mediante auditorías personalizadas para analizar su grado de exposición y determinar si cuentan con una cobertura adecuada.

El sector, en el punto de mira de los ciberataques

Transitarios

Grupo Moldtrans gana capacidad en Cataluña

El operador construye una nueva plataforma de 12.577 m² para actividades logísticas y de *cross-docking*, que estará operativa en el segundo semestre del año

Transporte XXI | Barcelona

Moldtrans sigue ganando capacidad logística en Cataluña. El grupo transitario, perteneciente a la francesa Dimotrans, ha anunciado la construcción de una nueva plataforma en la provincia de Barcelona (Montornès del Vallès), que estará operativa durante el segundo semestre de este año.

Se trata de una instalación de 12.577 metros cuadrados de superficie que “reforzará la presencia del grupo en Cataluña y permitirá incrementar de forma significativa la capacidad operativa en una de las áreas logísticas más dinámicas del sur de Europa”, señala el operador a través de un comunicado. La plataforma contará con 10.252 metros cuadrados de superficie dedicada exclusivamente a labores de *cross-docking* y destinará los restantes 1.600 metros cuadrados a tareas logísticas con una capacidad para 3.474 palés. Las instalaciones se completan con 2.200 metros cuadrados más de oficinas.

El diseño de las nuevas instalaciones está concebido para “responder a las necesidades actuales del mercado y las diferentes tipolo-

gías de clientes”. Y es por ello que contará con 39 muelles hidráulicos equipados con sistemas de seguridad avanzada para todo tipo de camiones, dos muelles interiores preparados para descargas laterales y operativas convencionales, así como otros dos muelles para furgonetas. El nuevo espacio va destinado a sectores como el textil y la moda, la maquinaria industrial y de hostelería, además de productos industriales en general. “Estas nuevas instalaciones representan un salto cuali-

tativo para nuestra actividad en Cataluña y sitúan a nuestra delegación de Barcelona en una posición privilegiada para captar nuevos tráficos y desarrollar soluciones logísticas de mayor valor añadido para nuestros clientes”, señala Carlos Moldes, presidente del Grupo Moldtrans.

Dimotrans Group anunció el pasado mes de enero la compra del 78 por ciento de las participaciones del Grupo Moldtrans, que registró unas ventas de 123 millones de euros en 2024.



La instalación contará con 39 muelles para camiones.

Servicios

Leviahub avanza en su plan de expansión

Consolida su presencia en la península con las adquisiciones de Master Informatica y Hedyla

TXXI | Barcelona

Leviahub refuerza su presencia en la península con la adquisición de Master Informatica y Hedyla.

Master Informatica, con sede en Murcia, está especializada en el desarrollo de *software* de gestión para el sector del transporte y la logística, con soluciones diseñadas para apoyar y optimizar las actividades diarias de las empresas del sector. Su plataforma, concebida con un enfoque modular, permite gestionar de forma integrada viajes y envíos, supervisar

flotas y conductores, planificar operaciones logísticas y automatizar procesos operativos, garantizando además la integración con sistemas GPS, ERP y herramientas contables.

Por su parte, Hedyla, con sede en Barcelona, es reconocida por su plataforma tecnológica dedicada a la optimización de rutas, por su sistema de gestión de transporte (TMS) de nueva generación y por su compromiso con la digitalización de los procesos logísticos. Sus soluciones, ya activas en Es-

paña, Portugal y América Latina, están integradas con las últimas herramientas de IA, con un impacto concreto en la eficiencia operativa, la reducción de costes y la visibilidad *end-to-end* de las operaciones de *supply chain*.

Las adquisiciones se enmarcan dentro del proyecto de internacionalización de Leviahub, con el objetivo construir un polo europeo de la *supply chain*, capaz de combinar innovación tecnológica, plataformas digitales de vanguardia y competencias consultivas.

T

FLASH

Marítimo

El Puerto de Pasaia pone proa al crecimiento

El puerto de Pasaia ya tiene su plan estratégico con el que aspira a convertirse en un nodo logístico referente en el eje Atlántico, teniendo como principales ejes la optimización de su actual espacio portuario, la especialización industrial y la conectividad ferroviaria. La Autoridad Portuaria, que preside Izaskun Goñi, ha presentado su hoja de ruta que marca, entre sus objetivos, alcanzar un tráfico anual de 4,2 millones de toneladas en 2030, un volumen que supone un crecimiento del 25 por ciento con respecto a los flujos del último bienio. El documento recoge una inversión superior a los 10 millones de euros destinada a modernizar sus infraestructuras, avanzar en la descarbonización, e impulsar la innovación tecnológica.

Cargadores

Mercadona afianza su logística en Vitoria

Mercadona fortalecerá su bloque logístico de Vitoria, que se extiende sobre una superficie de 150.000 metros cuadrados, para añadir tres parcelas que suman más de 21.000 metros cuadrados, y sobre las que se levantará una nueva nave para productos refrigerados. La compañía de supermercados físicos y de venta *online*, que preside Juan Roig, destinará 14 millones de euros para ampliar su centro logístico situado en el polígono industrial de Jándiz, donde dispone de 81.000 metros cuadrados edificados.

Transitarios

El grupo Rhenus apuesta por la automatización

Rhenus Warehousing Solutions continúa avanzando en su estrategia europea de automatización con la implementación de AutoStore en su centro logístico de Boleslavia, en Polonia. La solución ocupará 4.500 metros cuadrados y permitirá almacenar hasta 1,8 millones de productos, según informa el grupo a través de una nota.

Transitarios

Genius Forwarding alienta la logística a medida

TXXI | Valencia
Grupo Alonso da un nuevo paso en su estrategia de crecimiento con el lanzamiento de Genius Forwarding, una firma transitaria que pone el foco en la personalización del servicio y en una relación directa con el cliente.

Con sede en Madrid y un planteamiento orientado especialmente a pequeñas y medianas empresas, la compañía irrumpe en el mercado con el objetivo de cubrir una demanda cada vez más evidente: soluciones logísticas adaptadas, ágiles y con un seguimiento continuo de las operaciones.

La compañía plantea un modelo en el que “la cercanía es un elemento diferencial”. Su propuesta pasa por actuar como un departamento logístico

externo para las empresas, acompañando en todo momento tanto en la operativa como en el servicio posterior. Este enfoque cobra especial relevancia en el segmento pyme, “donde la externalización de la logística requiere confianza, transparencia y capacidad de respuesta”, indican desde Grupo Alonso, a través de un comunicado.



Marítimo

Puerto de Algeciras inicia pruebas con el hidrógeno

TXXI | Algeciras
El puerto de Algeciras inicia las pruebas en entorno real del H2Tractor de Evo, con una autonomía de 16 horas, que se ha integrado en la operativa diaria de la empresa Logística360. Este hito marca un avance significativo en la aplicación del hidrógeno como solución energética en la logística portuaria, según destacan desde la entidad portuaria. El periodo de prue-

bas permitirá comprobar el funcionamiento de la tecnología en un entorno de máxima exigencia con cargas reales y validar el comportamiento del vehículo en operaciones reales con turnos y ritmos de trabajo de los grandes centros de distribución, lo que ofrecerá a la empresa nuevos datos para optimizar el diseño en la fase de producción en serie y comercialización.



El H2Tractor de EVO se integra en la flota de Logística360.



BOUND4BLUE, CON LAS PRIMERAS VELAS 'MADE IN CHINA'

La empresa cántabra ha colocado dos velas de succión eSAIL, de 24 metros, a bordo del nuevo buque MV Baltazar, de Klaveness Combination Carriers (KCC). Se trata de su primer proyecto con velas de succión fabricadas en China, donde proyecta producir un centenar de unidades al año.

Cargadores

Leroy Merlin amplía su huella

La cadena estrena plataforma de 25.000 m² en Antequera (Málaga), que dará servicio a sus tiendas en Andalucía, Canarias y Melilla

TXXI | Málaga

Leroy Merlin España ha inaugurado una plataforma logística en Antequera (Málaga). La instalación cuenta con 25.000 metros cuadrados y servirá para ofrecer servicio a las tiendas de la filial española de la multinacional francesa en el suroeste y sureste de Andalucía, Canarias y Melilla, tanto para compras físicas como *online*.

El nuevo centro logístico, ‘llave en mano’ promovido por Panattoni, cuenta con una capacidad de almacenamiento de más de 16.000 palés, lo que permite mejorar la disponibilidad de producto para los clientes, el servicio a tiendas, el *delivery* y la experiencia *online*. La operativa de este nuevo centro reducirá los plazos de entrega en Andalucía de 72 a 24 horas, incluso con opción de entrega al día siguiente en algunas zonas, según avanza la compañía.

Las instalaciones incorporan diversas medidas orientadas a reducir su impacto ambiental, como iluminación LED y una planta fotovoltaica de 240 kWp. La plataforma tiene una altura libre de 10,4 metros, 25 muelles de carga y descarga, y una rampa de acceso a nivel. Por otra parte, cuenta con una zona cubierta de 4.500 metros cuadrados, con acceso independiente para camiones, destinada a sortear

los picos de actividad más altos optimizando la carga y descarga rápida de mercancías.

Además, la redistribución de flujos logísticos permitirá que más de 5.300 camiones al año recorrerán aproximadamente la mitad de kilómetros respecto a la operativa anterior, contribuyendo a una reducción significativa de emisiones de CO₂. Esta iniciativa está en línea con la política de descarbonización de la logística de Leroy Merlin, que ha llevado a la compañía a obtener en 2025 la segunda estrella Lean & Green. Esta distinción reconoce una reducción certificada del 30 por ciento de las emisiones desde el año 2020.

Logística inversa

El centro integra también procesos de logística inversa, facilitando la correcta gestión de residuos, soportes logísticos y retornos, y reforzando el compromiso de la compañía con una cadena de suministro más responsable.

Groupe Adeo, enseña en la que se integra Leroy Merlin, lanzó un proyecto de internalización de la actividad logística a través de la puesta en marcha en 2018 de la sociedad Adeo Logistic Iberia, operador logístico orientado a dar servicio, principalmente, a Leroy Merlin en su proyecto de crecimiento.



Boluda Towage cuenta con una flota que supera los 850 barcos.

Marítimo

Boluda Towage se expande en Asia

La compañía española adquiere la flota de remolcadores del Grupo Seatrium en el puerto de Singapur

Antonio Martínez | Valencia

La expansión internacional de Boluda Towage da un nuevo paso en el Sudeste Asiático con la adquisición de la flota de una docena de remolcadores de Grupo Seatrium en el puerto de Singapur, una operación que afianza su posición en uno de los principales nodos logísticos del comercio mundial. El movimiento no solo eleva su capacidad operativa, sino que también refuerza su papel como proveedor estratégico en un puerto clave para el tráfico internacional, según destaca en una nota.

La integración de los activos de Seatrium incluye tanto la flota de remolcadores como la gestión de los servicios de remolque asociados a sus astilleros, lo que permite a la española consolidar su presencia en un mercado altamente competitivo y tecnificado. Singapur, considerado uno de los mayores *hubs* portuarios del planeta, se convierte así en un pilar central dentro de la red asiática de la empresa.

Durante el último lustro, Boluda Towage ha desplegado una estrategia de crecimiento sostenido en la región Asia-Pacífico que le ha permitido posicionarse en áreas portuarias de primer nivel. La compañía ha reforzado su implantación en terminales clave de Singapur y ha ampliado su actividad en

puertos estratégicos de Malasia, especialmente en aquellos vinculados al tráfico de contenedores y a las industrias energética y petroquímica. Este despliegue se traduce en una flota regional que alcanza los 156 remolcadores, un volumen que evidencia la dimensión de su apuesta por uno de los mercados marítimos más dinámicos del mundo.

La operación se produce en paralelo a otros movimientos recientes que han ampliado el radio de acción de la compañía en Oceanía, con presencia en las costas norte, este y oeste de Australia, así como en Papúa Nueva Guinea. Esta red se suma a enclaves donde ya contaba con actividad consolidada, como Hong Kong y Timor-Leste, configurando un entramado operativo que abarca algunos de los principales corredores marítimos del hemisferio oriental. El sudeste asiático se ha consolidado en los últimos años como una región estratégica para el transporte marítimo global, concentrando rutas de alto tráfico que conectan Asia con Europa y América. En este contexto, la incorporación de la flota de Seatrium refuerza la capacidad de Boluda para ofrecer servicios de remolque adaptados a las exigencias de eficiencia, seguridad y sostenibilidad que demandan navieras, terminales y operadores.

Marítimo

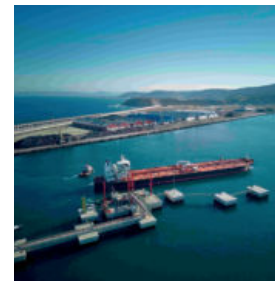
A Coruña da luz verde a Repsol y PTM

TXXI | A Coruña

La Autoridad Portuaria de A Coruña mantiene su velocidad de cruce en el puerto exterior, con la aprobación de dos solicitudes presentadas por Repsol y Pérez Torres Marítima.

La actuación proyectada por Repsol tiene como objetivo completar, a finales de 2027, el traslado de sus actuales tráfico en la dársena interior, de productos petrolíferos y otras materias primas, a Punta Langosteira, donde ya opera

con crudo y graneles sólidos. Pérez Torres, por su parte, construirá dos nuevos almacenes que suman 5.207 metros cuadrados.



Carretera

Jacky Perrenot se hace con Vos Logistics

TXXI | Bilbao

Jacky Perrenot ha dado un nuevo paso de gigante con la compra de Vos Logistics para ampliar su red euro-

pea. El grupo francés, propietario de la empresa zaragozana Tamdis, integra al operador neerlandés, que el pasado año generó unos ingresos de 356 millones de euros, conforme a su objetivo de alcanzar los 2.000 millones de facturación para 2027. Jacky Perrenot cuenta con una red de más de 210 centros en toda Europa, incluyendo unas 15 plataformas logísticas que suman más de 500.000 metros cuadrados de almacenamiento.



Carretera

Emons refuerza su actividad en Alemania

TXXI | Bilbao

Emons sigue dando pasos para aumentar la huella logística continental, apenas dos meses después de tomar el control de la red de distribución *express* de mercancía paletizada Pall-Ex Iberia, que hasta el momento estaba englobada en el grupo cervecero Damm. El grupo alemán, que en

2025 creó una sociedad conjunta con el transportista navarro Tafatrans, ha comunicado la toma de una participación minoritaria en la empresa Wolf Spedition, perteneciente al Grupo Michael Wolf, especializado en transporte de mercancías, gestión de residuos y logística, tanto aérea como marítima.

Transitarios

Savino del Bene afianza su presencia en España

Adquiere las tres empresas del Grupo Marítima Sureste

TXXI | Valencia

Savino del Bene da un nuevo paso para reforzar su presencia en el mercado español tras abrir su primera plataforma logística hace dos años en Ribarroja (Valencia). La transitaria italiana ha anunciado la adquisición de las compañías Marítima Sureste Shipping, Marítima Sureste Spain y Transportes Gaypemar, pertenecientes al Grupo Marítima Sureste, con unas ventas de cerca de 20 millones en 2024.

La operación “refuerza la presencia en el estratégico corredor que enlaza Murcia con Almería y Algeciras y permite la integración de una estructura logística consolidada, con capacidades intermodales, ferroviarias y transporte propio”, señala la transitaria italiana en un comunicado. Además, la misma nota recalca que las tres compañías del grupo, con sede central en El Estrecho de Fuente Álamo (Murcia), próxima al puerto de Cartagena, “continuarán trabajando como entidades independientes” dentro del Grupo Savino del Bene.

El grupo Savino del Bene, que incluye a las sociedades Transportes Internacionales-Agencia Marítima Savino del Bene, Albatrans Spain y TS Bortesi, se sitúa en el “Top 20” del ranking sectorial por volumen de ventas con un negocio superior a los 140 millones de euros, según la última edición del Libro Blanco de Transitarios que publica Transporte XXI.



La italiana amplía su huella en España.

T

FLASH

Operadores Logísticos
FNG gana capacidad logística

FNG Fornés Logistics, nombre comercial bajo el que operan las filiales dedicadas al transporte y la logística del Grupo Fornés & Noceiras, ha ampliado su capacidad logística en Mallorca. El operador balear ha anunciado una nueva plataforma de 1.000 metros cuadrados de superficie. Por otra parte, FNG Fornés Logistics, en alianza con AFTrans Internacional, ha iniciado la construcción de una plataforma logística en República Dominicana.

Cargadores

Alimerka eleva su potencia sostenible

Alimerka mantiene su ruta hacia el modo eléctrico con la incorporación de una cabeza tractora, que le permite mover hasta 42 toneladas y alcanzar una autonomía de hasta 500 kilómetros. Además, la compañía asturiana de supermercados avanzó otro refuerzo de su flota eléctrica con la llegada de un vehículo rígido de 26 toneladas y hasta 350 kilómetros de autonomía.

Ferrocarril

Adif licita la terminal de Valladolid

Adif ha sacado a concurso el arrendamiento de la nueva terminal de mercancías de Valladolid por un período de seis años, ampliable por otros 14 años más, y por un importe de 0,80 millones de euros. La terminal está conformada por diferentes espacios e instalaciones, que ocupan una superficie de 63.000 metros cuadrados.



Tren portavehículos con destino a Setúbal, durante el proceso de carga de coches en VW Navarra.

Cargadores

VW Navarra impulsa el tren

Pone en marcha un servicio entre Pamplona y Setúbal (Portugal)

TXXI | Pamplona

Volkswagen Navarra ha iniciado el envío de trenes portavehículos desde su fábrica de Landaben, en Pamplona, hasta Setúbal (Portugal), de la mano de su proveedor Rodo Cargo y con la colaboración de Peco-vasa-Renfe Mercancías.

El servicio ferroviario, traccionados por Medway, del grupo MSC, tiene una periodicidad planificada de un tren semanal con capacidad para transportar 200 coches. Además, está previsto que ese mismo tren retorne hasta el puerto de Santander con producción de Volkswagen Portugal destinada a la exportación.

Esta iniciativa, que forma parte de la estrategia “goTOzero impact Logistics”, pretende ayudar a descongestionar de camiones las carreteras de España y Portugal, y a reducir las emisiones, y está alineada con el objetivo de cero impacto ambiental fijado para 2050 en todas las fábricas de la marca Volkswagen.

Entre principios de este año y mediados de abril, Volkswagen Navarra ha enviado por tren un 56,7 por ciento de los vehículos producidos en ese periodo, un porcentaje que mejora el 52,1 por ciento con el que finalizó el pasado año.

Servicios

Transkal apuesta por la IA

Lanza una herramienta integrada en su ERP para agilizar la logística

TXXI | Hernani

Transkal Software by Adur ha desarrollado una herramienta de inteligencia artificial integrada en su ERP para empresas de transporte, logística y comercio internacional, con el objetivo de automatizar procesos administrativos y operativos vinculados a la gestión documental, la validación de datos y la facturación.

La solución permite reconocer y clasificar documentos de forma automática, vincularlos al expediente, cliente o proveedor correspondiente, y asociar documentación de tráfico, como cartas de porte o albaranes, a los servicios operativos registrados en el sistema. También incorpora funciones de verificación

de datos críticos, detección de discrepancias, conciliación automática de facturas de proveedores y generación asistida de apuntes contables y facturas de gastos.

Según la compañía, la herramienta busca reducir los tiempos dedicados a tareas manuales repetitivas y minimizar errores administrativos, sin modificar la operativa diaria de los usuarios y manteniendo la intervención humana en la supervisión de los procesos.

La incorporación de esta funcionalidad forma parte de la estrategia de evolución tecnológica de Transkal, que prevé seguir ampliando las capacidades de su ERP con herramientas orientadas a mejorar la eficiencia operativa y la gestión.

INTERMODAL
SOLUTIONS



PREPÁRATE PARA TU CADENA DE SUMINISTRO

Gracias a décadas de experiencia, MSC ofrece servicios de transporte internacional para el envío de tu mercancía y soluciones integrales con camiones, trenes y barcasas para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.



[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

