



Carretera
Aguado consolida su escalada internacional
Pág. 12

Servicios
Engie se posiciona en el negocio de la recarga en España
Pág. 16



Suplemento
LOGÍSTICA DEL FRÍO
El sector reclama un marco estable de apoyo a la transición energética

Número 746 | Año XXXV | 15 Septiembre 2026

www.transportexxi.com

El negocio de llevar el barco tierra adentro

Los puertos intensifican su apuesta por las terminales marítimas interiores para incrementar su *hinterland* y captar nuevos flujos de comercio exterior Pág. 8



Vista de las instalaciones de Terminal Marítima de Zaragoza.

BORJA GIMÉNEZ
Diputado del PP en el Parlamento Europeo

“El ETS: una política climática fracasada”



Borja Giménez recalca que “la descarbonización solo será un éxito si mantiene la producción, el empleo y la tecnología en Europa”. En cuanto al impulso de la red TEN-T, Giménez Larraz señala la falta de compromiso de Francia.

Pág. 28

Ferrocarril

Kombiverkehr se hace con el control de Combiberia

El operador alemán ha cerrado la adquisición de Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia. La compra se ha ejecutado por el 100 por cien del capital de la empresa española, como adelantó en exclusiva Transporte XXI en su página web.

Pág. 10



Marítimo

El puerto de Algeciras marca el paso

La Autoridad Portuaria de Algeciras vuelve a exhibir músculo operativo. El puerto andaluz se sitúa como el enclave español y europeo más eficiente en el índice del Banco Mundial en un entorno marcado por la volatilidad de las cadenas logísticas.

Pág. 26

LA FOTO DE LA QUINCENA



LO QUE EL VIENTO NO SE LLEVÓ

Haizea Wind Group, fabricante de torres eólicas, con instalaciones en el puerto de Bilbao, entrega a la danesa Orsted los monopolitos de mayor tamaño fabricados en la península y los segundos de Europa. Tienen un diámetro de 11 metros, cerca de 105 metros de largo y un peso de más de 2.300 toneladas.

SE MUEVEN



Markus Fischer

CargoBeamer nombra a Markus Fischer nuevo CEO. Sustituye en el cargo a Nicolas Albrecht, CEO desde principios de 2022, que ha sido elegido Presidente del Consejo de Supervisión.



Sara Hernández Olmo

El ministro Óscar Puente designa a Sara Hernández Olmo nueva secretaria general de Transporte Terrestre, cargo que desempeñaba Rocío Báguena desde mayo del pasado año.



Paloma Páez

La ingeniera Paloma Páez Rodríguez es la nueva directora de la Región Balear de ENAIRE, tomando así el relevo de Alejandro Mena, que ha ocupado este cargo desde enero de 2023.



María Angulo

Element Logic, especialista en intralogística y automatización de almacenes, incorpora a María Angulo como nueva directora de Ventas para España y Portugal.



QUÉ BIEN

El nuevo convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera en Asturias, suscrito, a finales de agosto, por Asetra y Cesintra junto con el sindicato UGT, supone un logro histórico para transportistas, operadores logísticos, agencias, mensajería, paquetería, garajes y aparcamientos. Con su aprobación se logra un marco estable que lo separa definitivamente de los viajeros, dotando a las mercancías de una identidad normativa propia y adaptada a su realidad operativa. El nuevo convenio cierra una etapa de incertidumbre, que pone fin a la Ordenanza de 1971 por la que se regía anteriormente, y garantiza una estabilidad desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2030. Su entrada en vigor permite planificar calendarios, organización y costes con una mayor certeza, sin perder de vista la aprobación de reglas transitorias.



QUÉ MAL

La falta de infraestructuras adecuadas para el transporte de mercancías limita la capacidad de España como *hub* logístico en el actual escenario internacional. CETM, en una carta abierta a los responsables del Gobierno, reclama una “apuesta decidida” por el mantenimiento y la modernización de la red viaria, así como por áreas logísticas adaptadas a las necesidades reales del sector”. Tras recordar que cerca del 95 por ciento de las mercancías en España se realiza por carretera, el presidente de la patronal, Carmelo González, recalca que “cada cuello de botella logístico, cada enlace inadecuado y cada tramo de carretera que no recibe el mantenimiento necesario tiene un coste para las empresas y, en última instancia, para toda la sociedad”. Urge, de una vez por todas, situar al sector en la agenda política.

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

La digitalización no espera

Hay cambios que llegan por sorpresa y otros que anuncian su llegada durante años. La digitalización documental del transporte pertenece claramente al segundo grupo. Sin embargo, a pocas semanas de que el Documento de Control Administrativo pase a gestionarse exclusivamente en formato electrónico, solo una minoría de las empresas asegura sentirse preparada.

El sector lleva años reaccionando al cambio cuando el cambio ya es obligatorio. No se trata de cuestionar la capacidad de adaptación del transporte. Al contrario. Pocas

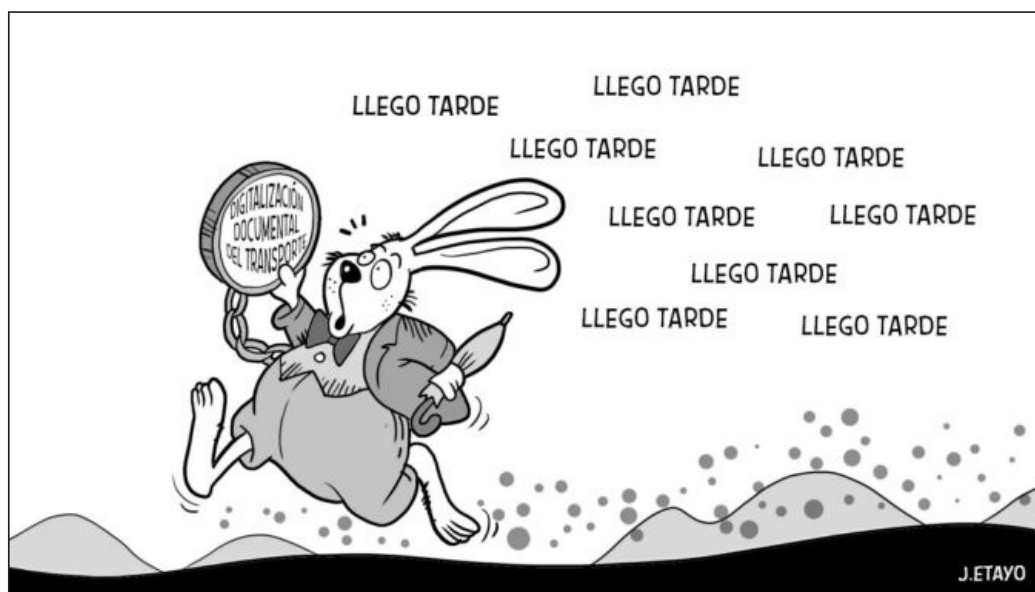
actividades han demostrado tanta resiliencia para responder a situaciones imprevistas. La pandemia, la crisis energética, la inflación o las sucesivas exigencias regulatorias han obligado a las empresas a reinventarse en tiempo récord. El transporte siempre acaba adaptándose. La cuestión es si ha llegado el momento de empezar a anticiparse.

La implantación obligatoria del documento electrónico no debería interpretarse únicamente como una nueva carga administrativa. Sería un error. La digitalización representa una oportunidad para simplificar procesos, reducir errores, mejo-

rar la trazabilidad, agilizar la gestión documental y aumentar la competitividad de las empresas. El problema es que muchas de ellas solo parecen descubrir sus ventajas cuando la cuenta atrás ya ha comenzado. Resulta comprensible que un sector formado mayoritariamente por pymes avance a un ritmo desigual. Los recursos son limitados, el día a día deja poco margen para la planificación y las prioridades suelen venir marcadas por la urgencia. Pero precisamente por eso la anticipación adquiere un valor estratégico. Porque la transformación digital no empieza cuando

lo exige una norma. Empieza mucho antes, cuando una empresa decide prepararse para competir en un entorno que ya está cambiando.

La digitalización no constituye un episodio aislado. Antes llegaron el tacógrafo inteligente, las Zonas de Bajas Emisiones, las nuevas exigencias medioambientales... Y vendrán más. La competitividad del futuro dependerá cada vez menos de la capacidad para adaptarse al cambio y cada vez más de la capacidad para anticiparlo. La digitalización no empieza el 5 de octubre. Ese día simplemente termina el tiempo para seguir aplazándola.



El mapa marítimo no es eterno

El mapa del comercio marítimo mundial parece escrito con tinta indeleble. Las grandes rutas entre Asia y Europa, los pasos por Malaca y Suez y la posición de los principales puertos han configurado unas cadenas logísticas aparentemente blindadas ante cualquier alteración. Pero los mapas comerciales, a diferencia de los físicos, no son eternos. La crisis del mar Rojo es solo un ejemplo. Y China vuelve a recordarlo con sus pruebas para consolidar una conexión marítima con Europa a través del Ártico. La denominada Ruta Marítima del Norte permite recor-

tar varios miles de millas respecto al itinerario por Suez y reducir casi la mitad los tiempos de tránsito. Sus limitaciones son evidentes: estacionalidad, hielo, seguridad, impacto ambiental y una enorme complejidad geopolítica por su dependencia de Rusia. Quizá nunca deje de ser una alternativa para determinados tráficos. Pero una nueva ruta no necesita sustituir a las existentes para cambiar el mapa. Basta con convertirse en una opción creíble.

Los puertos españoles saben bien hasta qué punto las grandes corrientes comerciales pueden mo-

dificar el valor de la geografía. Hasta 1978, los enclaves de la fachada atlántica movían más mercancías que los del Mediterráneo. El desplazamiento hacia Asia del centro de gravedad del comercio mundial, con China como gran protagonista, ha ido inclinando la balanza hacia Algeciras, Valencia o Barcelona, mejor posicionados en las nuevas rutas entre Asia y Europa. Hoy, los puertos mediterráneos concentran ya el 68 por ciento de los tráficos del sistema portuario español. Pero el mapa siguió moviéndose. Basta mirar al otro lado del Estrecho. El crecimiento meteórico de Tánger

Med demuestra que la posición geográfica constituye una oportunidad, pero no garantiza una ventaja permanente.

Ahora se incorporan nuevas variables. A los tiempos de tránsito se suman la seguridad de las rutas, la geopolítica, el coste energético o la regulación ambiental. Las cadenas de suministro que durante décadas persiguieron casi exclusivamente eficiencia buscan también resiliencia y alternativas. Es pronto para saber qué papel desempeñará el Ártico, pero su irrupción vuelve a recordar que ninguna ruta está garantizada para siempre.

SHIPPERS & CO.

Jordi
Espín Vallbona

¿Qué ocurre cuando varias disrupciones de naturaleza diferente coinciden y cada una reduce nuestra capacidad para afrontar la siguiente?

Una utopía ambigua

Este verano he leído *Los desposeídos*, de Ursula K. Le Guin. Su protagonista, Shevek, pasa buena parte de la novela intentando comprender dos mundos cercanos y distintos sin acabar de pertenecer por completo a ninguno de ellos. Su transformación personal sólo se resuelve cuando aprende a desprenderse de certezas y a mirar la realidad como es, no como desearía que fuese. No parece una mala reflexión para volver al curso con una mirada limpia. Durante nuestra pausa estival, las redes de transporte han seguido sometidas a un particular acoso intensivo. Bajos caudales que han condicionado severamente la navegación en algunos ríos europeos, incendios que han afectado infraestructuras y corredores. Y todo ello en medio de una geopolítica que no ha tensionado sólo zonas lejanas: la guerra híbrida ha llevado los drones hasta infraestructuras europeas y el episodio de Leipzig, uno de los principales hubs de carga aérea del continente, recuerda hasta qué punto la frontera entre conflicto y logística es imprecisa. Todos ellos son fenómenos distintos, pero tienen un mismo punto de encuentro: la red logística.

Esta endiablada ecuación no se resuelve sola, ni con un "solucionador de disrupciones" al uso. ¿Qué

ocurre cuando varias disrupciones de naturaleza diferente coinciden y cada una reduce nuestra capacidad para afrontar la siguiente?

Los bajos caudales fluviales han forzado el traslado de flujos de mercancías al ferrocarril o a la carretera. Tenemos, por suerte, una alternativa y, por lo tanto, podemos calificarla de redundancia disponible. Pero al utilizarla, también la consumimos. Esa capacidad estructural deja de estar disponible para responder a otro problema simultáneo o futuro. Si aparece un nuevo incidente, o cualquier otra crisis que desvíe nuevos flujos hacia los mismos corredores ya tensionados, la segunda disrupción ya no disfrutará la misma disponibilidad que encontró la primera. Cada disrupción modifica y reduce la capacidad de la red para absorber la siguiente.

Durante décadas hemos asociado eficiencia con eliminar aquello que parecía innecesario: capacidad ociosa, rutas alternativas, inventarios, proveedores adicionales. La eliminación de redundancias logísticas tenía sentido en un entorno razonablemente previsible. Pero el concepto de eficiencia, hoy, necesita ser revisado. Especialmente cuando la excepcionalidad es un ingrediente habitual de las cadenas de suministro.

La redundancia puede tener un coste, por supuesto. Pero quizá siempre hemos contabilizado muy bien el coste de la redundancia y bastante peor el de la fragilidad, sin incorporar a nuestras decisiones todo el coste que esta última podía llegar a tener. No se trata de duplicarlo todo ni de acumular capacidad por si acaso. Se trata de aceptar que renunciar a una parte de la perfección teórica puede proporcionarnos algo cada vez más valioso: margen de maniobra cuando la realidad se aparta del plan. Este es el punto principal que extraigo de la novela: estar dispuesto a desprenderme de algunas certezas para entender mejor el mundo que tenemos delante. Hemos construido redes muy eficientes para la normalidad. Ahora toca diseñarlas para la anomalía desde la observación de su posible fragilidad.

jespin@transprime.es

PICOS DE ORO

Regular pensando en la multinacional y luego intentar adaptarlo a la pyme no funciona, porque son realidades absolutamente diferentes

Ángeles de Miguel
Presidenta de CEPYME

Los patrones de la cadena de suministro están cambiando, estamos en la era de la reglobalización

Raj Subramaniam
Presidente y consejero delegado de FedEx

La competitividad de la economía española empieza por garantizar un transporte de mercancías sostenible y eficiente

Carmelo González
Presidente de CETM

Uno de los problemas que está habiendo en el área digital es la hiperregulación

Antonio Garamendi
Presidente de CEOE

Sin ancho europeo, Galicia pierde competitividad

Jorge Cebreiros
Presidente de la CEP

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Iván Jiménez
Pdte. del Puerto de Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha sido seleccionada como una de las tres finalistas de los *IAPH Sustainability Awards 2026*, en la categoría de Clima y Energía, por su nuevo modelo energético, junto con las presentadas por los puertos de Hamburgo y Oslo.



Juan Jesús Sánchez
CEO de Grupo Disfrimur

El flotista murciano refuerza su apuesta por la electrificación de la mano de Mercedes-Benz Trucks y Carrier con una solución integral que combina una tractora eléctrica eActros 600 con un equipo de frío alimentado por la propia energía del vehículo.



Guillermo Belcastro
CEO Hutchison Ports BEST

Hutchison Ports BEST ha ganado competitividad con la incorporación de dos nuevas grúas *super post panamax*, las más grandes de su tipología, que forman parte de la última fase de la ampliación de su concesión en el puerto de Barcelona.



Óscar Puente
Ministro de Transportes

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible debe encontrar una solución urgente que permita desbloquear el anunciado plan de conservación y explotación de carreteras, ahora en suspenso por la denuncia de ACEX de los pliegos del concurso.

LA ROSCA

Alfonso
Alday



El reparto modal no puede diseñarse como un ensayo de laboratorio

Por sus propios medios

El ferrocarril de mercancías tiene un problema difícil de resolver en España a golpe de subvención. Planes de impulso, inversiones, 'ecoincentivos' y objetivos de trasvase modal se suceden desde hace años mientras su cuota continúa instalada en niveles testimoniales. El último dato, un 3,2 por ciento, vuelve a poner números a una realidad difícil de digerir: hoy se transportan menos mercancías por tren que a principios de siglo.

Algo se está haciendo rematadamente mal. El Ministerio de Transportes prepara un nuevo sistema de ayudas hasta 2030 para incentivar la actividad ferroviaria y amortiguar, además, el impacto de las numerosas obras que afectan a la red. Nada que objetar. Las ayudas pueden ser necesarias para compensar situaciones excepcionales, corregir determinadas externalidades o facilitar el arran-

que de servicios que necesitan tiempo para consolidarse. El problema aparece cuando dejan de ser un impulso para convertirse en condición necesaria para mantener la actividad. Basta recordar algunos fallidos servicios de autopistas del mar cuya vida comercial estuvo demasiado vinculada a la duración de las subvenciones. Una ayuda puede poner en marcha un servicio; pero difícilmente puede fabricar la demanda que necesita para sobrevivir. Y ahí está una de las claves del eterno debate ferroviario. El reparto modal no puede diseñarse como un ensayo de laboratorio, estableciendo cuánto debería transportar cada modo y aplicando después incentivos hasta conseguirlo.

Quizá la política de transportes debería preguntarse menos cómo conseguir que las mercancías abandonen la carretera y algo más por qué siguen eligiéndola. El camión mantiene una posición absolutamente dominante pese al aumento de los costes, la escasez de conductores y una presión regulatoria creciente. Alguna razón habrá.

No se trata de enfrentar modos. España necesita más ferrocarril y necesita aprovechar mucho mejor su potencial. Pero para conseguirlo hacen falta infraestructuras adecuadas, terminales eficientes, fiabilidad, interoperabilidad, flexibilidad y una oferta capaz de responder a lo que demanda el cargador. Las subvenciones pueden ayudar a recorrer ese camino. No deberían sustituirlo.

El ferrocarril necesita, sobre todo, clientes dispuestos a subir sus mercancías al tren porque les compensa hacerlo. Esa debería ser la verdadera medida del éxito. Porque ningún modo de transporte puede construir indefinidamente su futuro a golpe de subvención.

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel
Rocher



El último trimestre nos lleva a mantener, en el mejor de los casos, los resultados de los tres anteriores

Siempre ahora

Uno de mis tres bares favoritos en el mundo está ubicado en la isla de Hong Kong y atiende al nombre de "The time is always now". Las paredes están decoradas con relojes que caminan hacia atrás, porque los que allí van a por tragos, buena música y paz, no queriendo que el tiempo avance, prefieren que se detenga y siempre sea ese momento. De igual forma sucede cuando se acaban las vacaciones y los buenos momentos que pasamos, aunque los meses estivales son muy relevantes para la profesión de la logística internacional, habida cuenta de toda la mercancía que debe venderse en invierno y en la fiestas navideñas,

se exporta desde unos países a otros donde se importa, siendo cada origen el que vende lo que mejor se le da fabricar, llegando final de septiembre, donde "el pescado está todo vendido", es decir, que la carga se reduce sensiblemente por la vía marítima y los fletes se desploman, las salidas se cancelan, posponen o transbordan.

Bonita forma de que suceda, aunque sea por la ley de la oferta y la demanda. Aparecen zarpazos de repunte de la carga aérea, que no es más que un subproducto del pasaje, y vive de errores. De los errores de planificación, calidad, planificación, *marketing* o gestión comercial, porque nadie quiere pagar la diferencia, aproximada de nueve a uno, entre el mar y el aire. Lo bien cierto es que el último trimestre de cada año nos lleva a mantener, en el mejor de los casos, los resultados de los tres anteriores. Todos los negocios quisieran tener estacionalidad anual y vivir sin sobresaltos durante todo el ejercicio, solo que no existe, o al menos no conozco, ninguno que lo consiga. Lo que pasa entre los "locos" que controlan el mundo que nos rodea, no ayuda especialmente, a tener claridad en el futuro, por lo que el pasivo de la banca se esfuma, es decir los ciudadanos no ahorran unos, y no pueden la mayoría. Quizás la demencia mencionada pretende que esto acabe y a todos del pecho flores carmesí nos broten sin cesar, como reza la canción. "Dábele arroz a la zorra el abad" (La vida es un palíndromo).

mrocher@operplus.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez



El objetivo es blindar la seguridad jurídica ante una nueva realidad en la que la tecnología es una herramienta imprescindible

En alerta

El sector sigue con la mosca detrás de la oreja como consecuencia de la reciente sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo contra DHL Express Spain que pone el foco en la subcontratación de servicios a través de empresas colaboradoras, tal y como ya avanzó este periódico.

La sentencia establece la frontera de la prestación de un servicio autónomo no solo en el contrato mercantil firmado entre las partes, sino en la realidad de la prestación del servicio. Esto ha hecho saltar las alarmas en el negocio del transporte y la logística, que se apoya en redes de colaboradores, autónomos y pymes para impulsar su flexibilidad, aumentar su capilaridad y ofrecer la máxima cobertura territorial.

La sentencia del alto tribunal establece como uno de los principales motivos para declarar la existencia de una cesión ilegal de mano de obra que DHL proporcionaba a los repartidores herramientas digitales comunes, en este caso una PDA. Las consecuencias que puede tener este hecho en un contexto en el que la digitalización del sector es una herramienta esencial para la prestación de los servicios logísticos y de transporte son insondables. La patronal CETM ha advertido que la utilización de herramientas digitales para la coordinación y supervisión de los servicios de transporte no debería confundirse con el ejercicio del poder de dirección sobre los trabajadores, ya que estas herramientas son actualmente esenciales para garantizar la calidad, seguridad y eficiencia de los servicios de transporte. La situación es tan preocupante que desde el sector se viene reclamando al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que clarifique cuanto antes la situación desde el punto de vista normativo. El objetivo es blindar la seguridad jurídica del sector ante una nueva realidad en la que la tecnología se ha convertido en una herramienta imprescindible para desarrollar la actividad.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, **Carlos Botana**, y la rectora de la Universidad de Vigo, **Carmen García Mateo**, trazan una hoja de ruta para reforzar su colaboración en materia de investigación, capacitación del talento y desarrollo socioeconómico.

OJO AVIZOR

La vigorosidad de las ventas de vehículos pesados, contrasta con la evolución de los eléctricos

Eva Mármol



Contraste

España avanza, pero demasiado despacio en la electrificación de flota. Mientras hay países europeos que aceleran, el nuestro sigue instalado en unas cuotas de penetración que evidencian la magnitud de los deberes pendientes, eso sí, hay empresas que están apostando por la electrificación de sus flotas.

Los datos del primer semestre de 2026 son elocuentes: Las matriculaciones de camiones eléctricos en la UE crecieron un 47,7 por ciento y alcanzaron una penetración del 4,8 por ciento, un punto más que durante el mismo periodo de 2025, según los datos de la ACEA. España, se mueve a otro ritmo: el mercado de camiones eléctricos creció apenas un 8,5 por ciento y su cuota se quedó en el 1,6 por ciento, exactamente la misma con la que cerró 2025.

El contraste resulta llamativo si se compara con la evolución general del mercado español de vehículos pesados: Las matriculaciones crecieron un 13,2 por ciento, superando en 3,4 puntos la media europea.

Mientras, en Europa pisan el acelerador países como Alemania, con un crecimiento del 88,5 por ciento y una penetración del 8,7 por ciento. La cuota de camiones eléctricos supera el 15 por ciento en países como Noruega, Suecia o Países Bajos, mientras que la vecina Francia triplica la española.

Quizás, el mercado español se anime más cuando entren camiones eléctricos chinos, eso sí, siempre que exista la infraestructura, es decir, estaciones de recarga. Comprar un camión eléctrico chino puede reducir el coste total en un 12 por ciento en comparación con un modelo europeo equivalente. Un ahorro de hasta 43.000 euros en cinco años, según T&E.

AGENDA

1-2 de octubre de 2026

Asamblea de Atfrie

Conferencia y Exhibición
Benidorm (Alicante)
www.atfrie.es

1-4 de octubre de 2026

XIV Congreso FETEIA

Conferencia y Networking
Tenerife
www.feteia.org

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

21-22 de octubre de 2026

Congreso Aecoc de Gran Consumo

Conferencia
Sevilla
www.aecoc.es

29 de octubre de 2026

Congreso Aecoc de Supply Chain

Conferencia
Madrid
www.aecoc.es

11-12 de noviembre de 2026

Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es

12-14 de noviembre de 2026

XXII Foro Aduanero

Conferencia
Lisboa
www.representantesaduaneros.com

9-10 de marzo de 2027

World Maritime Week

Conferencia y Exhibición
Bilbao
www.worldmaritimeweek.com

26-29 de abril de 2027

Transport Logistic

Conferencia y Exhibición
Múnich
www.transportlogistic.de/en/trade-fair

9-11 de junio de 2027

SIL de Barcelona

Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.silbcn.com

LOGÍSTICA 8K

Francisco
Aranda



El absentismo se ha convertido en un mal endémico

Absentismo

El absentismo laboral se ha convertido en una amenaza para la competitividad de la logística española. Hoy afecta al 8% de los trabajadores del sector, lo que supone que, cada día, alrededor de 103.000 personas falten a su puesto de trabajo. En este sector esencial, las ausencias imprevistas generan graves problemas organizativos, incrementan costes, dificultan la planificación y obligan a miles de profesionales a asumir una carga adicional para asegurar la continuidad del servicio. Nuestras empresas llevan años invirtiendo en salud y bienestar laboral, conciliación, formación y mejora de las condiciones de trabajo, además de reforzar la planificación y gestión de equipos. Sin embargo, el absentismo ha alcanzado una dimensión estructural que desborda el ámbito de actuación de las empresas. Se ha convertido en un mal endémico que lastra la competitividad de nuestra economía, por lo que no es razonable exigir al tejido productivo que siga absorbiendo en solitario un fenómeno de enorme coste económico y social para el país.

Y no es un problema exclusivo del sector. En España faltan cada día más de 1,6 millones de personas a su puesto de trabajo y el coste equivale al 8,1% del PIB, una factura difícilmente compatible con la sostenibilidad del estado del bienestar. Tampoco contribuyen los mensajes que, desde determinados ámbitos, desvalorizan la cultura del esfuerzo, una idea que refleja incluso el título del libro de la ministra Yolanda Díaz: 'La abolición del trabajo'.

Desde UNO reclamamos al Ejecutivo un plan integral contra el absentismo que refuerce los mecanismos de control, agilice la gestión de las incapacidades temporales y permita a las mutuas prestar asistencia sanitaria y emitir altas médicas. Estas medidas contribuirían a reducir la saturación de la Atención Primaria, acortar los tiempos de espera y evitar bajas prolongadas. Se trata de un problema de país que compromete el mercado laboral y el crecimiento económico, por lo que debe convertirse en una prioridad del Gobierno.

TRIBUNA LIBRE

Sira Aranguren



El nuevo marco aplicado a los productos siderúrgicos se suma al CBAM y al nuevo reglamento de envases y embalaje, tres piezas distintas de una misma realidad

Visibilidad vs importancia: La aduana que no sale en los telediaros

El 1 de julio de 2026 entró en aplicación una medida que ha ocupado titulares, tertulias y telediaros: el nuevo coste de 3 euros por cada mercancía de bajo valor importada en la Unión Europea. La llamada "tasa Shein" ha sido fácil de contar y fácil de entender. Afecta al consumidor, tiene una cifra concreta y se asocia a plataformas que todos conocen.

Pero ese mismo día empezaron a aplicarse cambios con un impacto potencialmente mucho mayor para la economía real y, sin embargo, apenas han tenido espacio en los medios generalistas y muy poco incluso en los medios del sector.

Me refiero al nuevo marco aplicable a los productos siderúrgicos, que se suma al CBAM y al nuevo Reglamento de envases y embalajes, cuya aplicación está prevista a partir del 12 de agosto. Tres piezas distintas de una misma realidad: la Unión Europea está utilizando la frontera como instrumento de política industrial, climática, comercial y regulatoria.

Y esto no afecta solo a quien importa acero, aluminio o productos sujetos a CBAM. Afecta a casi todos los sectores. El acero está en la maquinaria, la automoción, la construcción, la energía, los bienes de equipo y en infinidad de productos

transformados. Los envases y embalajes acompañan prácticamente a cualquier mercancía que se fabrica, importa, exporta o distribuye. Y el CBAM anticipa una forma distinta de entender el comercio internacional: ya no basta con saber qué se compra y a qué precio; hay que saber cómo se ha producido, con qué materiales, con qué emisiones y con qué trazabilidad.

La paradoja es evidente. Un coste visible de 3 euros ha concentrado la atención pública. Mientras tanto, medidas que pueden alterar márgenes, precios, proveedores, contratos, decisiones de compra y modelos de aprovisionamiento han pasado casi desapercibidas.

Quizás porque son más difíciles de explicar. Quizás porque no aparecen directamente en el ticket del consumidor. O quizás porque seguimos mirando la aduana como un trámite operativo, cuando hace tiempo que se ha convertido en una variable estratégica.

El problema no será solo pagar más. Será no haberlo previsto. No saber si el proveedor puede aportar los datos necesarios. No haber revisado el origen, la clasificación, el valor, el embalaje, las emisiones o el impacto de un contingente. No haber trasladado esos costes al contrato o al precio de venta. No haber entendido que la decisión aduanera ya no empieza cuando la mercancía llega a la frontera, sino mucho antes: cuando se diseña el producto, se elige el proveedor o se negocia la compra.

La tasa Shein ha tenido la atención mediática porque es simple, visible y directa.

Pero la verdadera transformación está en otra parte.

Está en una frontera cada vez menos visible para el consumidor, pero cada vez



más determinante para la competitividad de las empresas.

La frontera sigue sin salir en los telediaros.

Pero ya está decidiendo mucho más de lo que parece.

CEO de Tybaris

LOGÍSTICA MEDIANTE

Ana González



El principal desafío ya no es la falta de información, sino la capacidad de decidir

De arte y ciencia

Septiembre tiene algo de comienzo de curso. Tras el verano, las empresas reactivan proyectos, revisan presupuestos, actualizan planes estratégicos y se fijan nuevos retos. Es un buen momento para preguntarse qué funciona, qué debe cambiar y dónde concentrar los esfuerzos para afrontar un entorno en transformación, competitivo y complejo.

Durante décadas, los profesionales de la logística hemos perseguido un mismo objetivo, disponer de más información para tomar mejores decisiones. Y lo hemos conseguido. Hoy contamos con sistemas capaces de mostrarnos en tiempo real dónde se encuentra una mercancía, qué stock está disponible, qué ruta presenta riesgos o cómo evolucionan los niveles de servicio. Sin embargo, cada vez tengo más la sensación de que el principal desafío ya no es la falta de información, sino la capacidad de decidir.

Las cadenas de suministro operan en un contexto marcado por la volatilidad geopolítica, los cambios regulatorios, los fenómenos climáticos y unas expectativas de clientes que no dejan de crecer, entre otros factores. Paradójicamente, mientras la tecnología nos permite conocer más que nunca lo que sucede, muchas organizaciones siguen reaccionando con lentitud ante los acontecimientos. Quizá porque resolver el problema de la información no significa haber resuelto el problema de la buena decisión. Ya no consiste únicamente en disponer de la mejor tecnología o del mayor volumen de información. Consiste en transformar ese conocimiento en decisiones ágiles y coordinadas. Porque una alerta no evita una crisis. Un cuadro de mando no resuelve un problema. Y un algoritmo, por sofisticado que sea, no sustituye la capacidad de actuar.

La logística siempre ha sido una combinación de ciencia y arte. Ciencia para planificar, analizar y optimizar. Arte para interpretar la realidad, adaptarse a lo inesperado y tomar buenas decisiones. Hoy seguimos necesitando ambas, porque en un mundo donde los datos son cada vez más accesibles, la ventaja competitiva ya no residirá en saber más, sino en interpretar mejor y actuar antes.

cel@cel-logistica.org

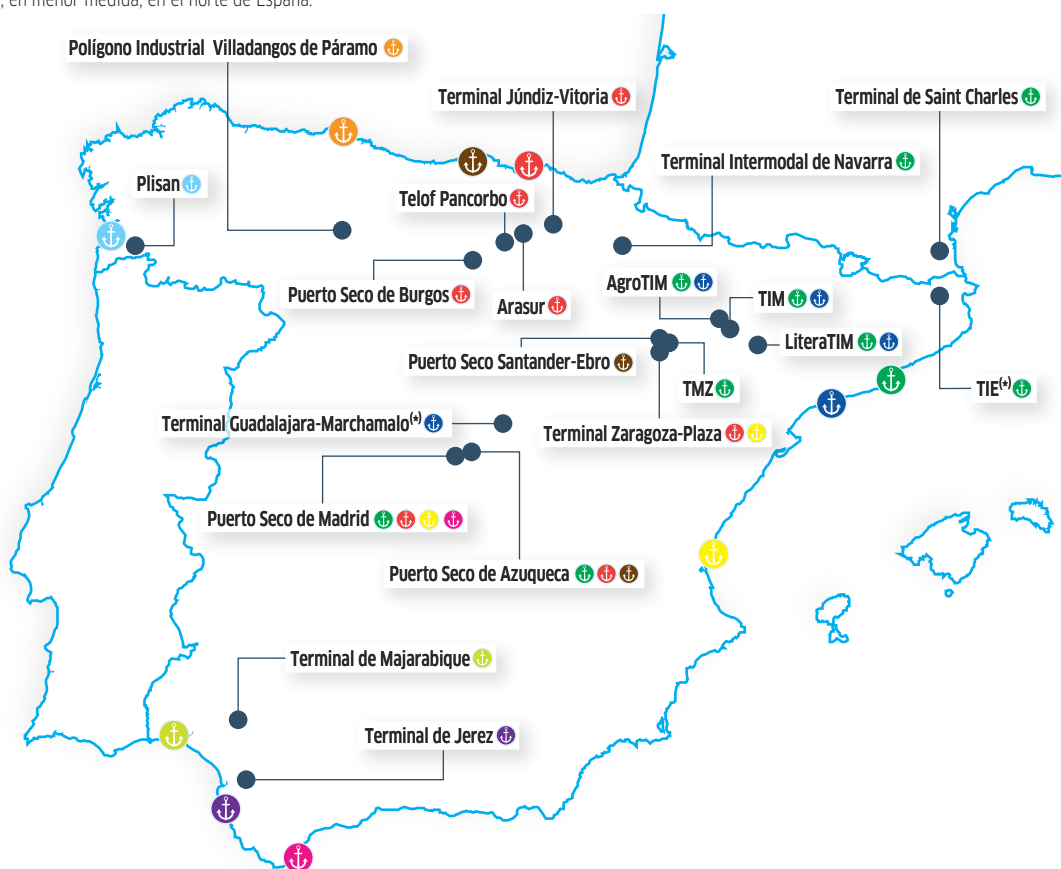
Marítimo

El negocio de llevar el barco tierra adentro

Los puertos intensifican su apuesta por las terminales marítimas interiores para incrementar su *hinterland* y captar nuevos flujos de comercio exterior, unas infraestructuras que contribuyen a que sea menos exigua la cuota del tren

CONCENTRADOS EN EL CENTRO PENINSULAR

Los 20 puertos secos en los que participan diez autoridades portuarias están concentrados sobre todo en el corredor con el centro peninsular y, en menor medida, en el norte de España.



Port de Barcelona

Autoridad Portuaria de Bilbao

Port de Tarragona

Autoridad Portuaria de Valencia

Autoridad Portuaria de Santander

Autoridad Portuaria de Algeciras

Autoridad Portuaria de Cádiz

Autoridad Portuaria de Huelva

Autoridad Portuaria de Vigo

Autoridad Portuaria de Gijón

PUERTOS

Eva Mármol | Barcelona

Los puertos españoles intensifican una apuesta que algunos iniciaron hace ya años: llevar el barco tierra adentro a través de terminales marítimas interiores o nodos intermodales para incrementar su *hinterland* y captar nuevos flujos de comercio exterior dando servicio a importadores y exportadores alejados de la costa.

Port de Barcelona, con la red más extensa de terminales marítimas interiores, es uno de los ejemplos más claros de esta estrategia. La entidad ha extendido la malla al entrar recientemente en el accionariado, con un 40 por ciento, de Terminal Intermodal de Navarra (TIN), sociedad que sigue controlando Hutchison Ports BEST, con el 60 por ciento restante.

Bilbao se mueve en la misma dirección. La Autoridad Portuaria ha promovido una gran alianza para no perder la gestión de la terminal ferroviaria de Jándiz-Vitoria. Al cierre de esta edición, el Adif ultimaba la adjudicación de la gestión de esta terminal a la UTE liderada por Medlog (MSC), con una participación del 40 por ciento, y en la que el Puerto de Bilbao es el segundo accionista, con un 25 por ciento.

Igualmente, Port de Tarragona ha finalizado las obras de urbanización de su primer puerto seco, PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, que ha afrontado en solitario. Actual-

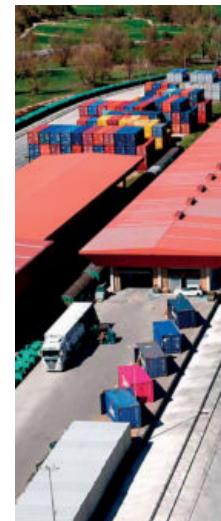
mente, redacta los pliegos para sacar a concurso la gestión de esta nueva terminal marítima interior en el Corredor del Henares.

TMZ, que cumple 20 años, es un ejemplo de éxito

Tres décadas

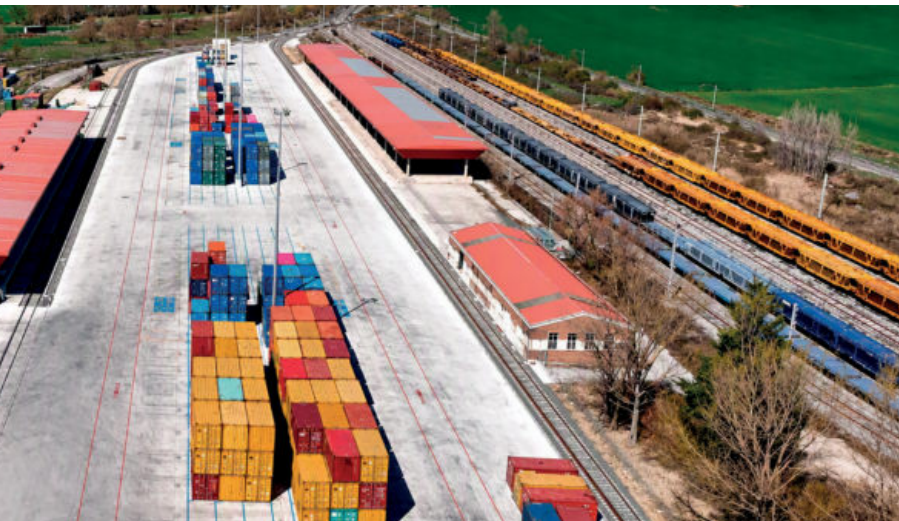
La apuesta por llevar los muelles tierra adentro viene de lejos. El primer puerto seco operativo en España cumple treinta años en 2026. Se trata de Puerto Seco de Azuqueca (Guadalajara), fruto de la colaboración público-privada. Jugó un papel motor Port de Barcelona (36,73 por ciento de las acciones actualmente), junto con la Autoridad Portuaria de Bilbao (7 por ciento) y de Santander (5 por ciento), siendo el socio privado y mayoritario CMA CGM, a través de su filial CCIS, con una participación del 51,27 por ciento.

Desde principios de los años 90, grandes operadores logísticos del norte de Europa ya tenían terminales ferroviarias para gestionar flujos vinculados al transporte marítimo. En Espa-



Nota (*): Todavía no están operativos. Fuente: Autoridades Portuarias y Puertos del Estado. Elaboración: Transporte XXI.

ña, el panorama era distinto. “No contábamos con operadores logísticos de suficiente envergadura para impulsar servicios ferroviarios. Los puertos asumimos entonces la función de promover puertos secos y canalizar esfuerzos, junto con otras instituciones, para que pudieran ser explotados por operadores privados”, señala Carles Rúa, jefe de Estrategia y Subvenciones del Port de Barcelona.



Port de Barcelona ha entrado recientemente en el accionariado de la terminal de Navarra.

Esta situación contrasta con la actual, marcada por la integración vertical de las grandes navieras, que han convertido las terminales marítimas interiores en una pieza clave de sus estrategias logísticas.

Tres décadas después de aquella primera experiencia, diez puertos españoles participan en sociedades propietarias y/o gestoras de 20 puertos secos.

Port de Barcelona tiene presencia en nueve terminales marítimas interiores, sin incluir la sociedad que ha creado con el Adif para la gestión de nuevas instalaciones. Es el único que participa en una exterior, la de Saint Charles de Perpignan (Francia). Sigue la Autoridad Portuaria de Bilbao, que está presente en siete puertos secos, Tarragona (4), Valencia (2), Santander (2), Algeciras (1), Vigo (1), Gijón (1), Huelva (1) y Cádiz (1). La Autoridad Portuaria de Pasaia sumará en breve su primer puerto seco de la mano de la UTE liderada por MSC y el Puerto de Bilbao, en la que participa con el 2,5 por ciento, que gestionará la terminal de Jundiz-Vitoria.

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), participada en un 21,6 por ciento por Port de Barcelona, es un ejemplo de caso de éxito. En sus 20 años de vida, que cumple en 2026, se ha convertido en la primera terminal intermodal española con un actividad de 85.418 UTI en 2025. No solo eso. Sin duda, TMZ tiene un papel crucial en que el principal corredor ferroviario peninsular sea entre Barcelona y Zaragoza con un flujo aproximado de 1,5 millones de toneladas netas anualmente.

En estos 20 años, “Aragón se ha convertido en la comunidad autónoma con más apertura económica (peso del comercio exterior en el PIB de la región) de toda España”, añade el experto. Un desarrollo que hubiera sido harto difi-

cil sin extender la competitividad del transporte marítimo tierra adentro.

Y es que este es el papel de las terminales marítimas interiores, “llevar el puerto al interior. Evidentemente, atraen carga al puerto, pero su objetivo es servir al comercio exterior”. Para lograrlo, las terminales marítimas interiores deben ofrecer servicios equiparables a los existentes en los puertos, lo que pasa por contar con depósitos de contenedores o servicios aduaneros y, obviamente, conexiones ferroviarias fiables y frecuentes. Cuando funcionan, “no sirven al puerto, sirven al territorio, a la empresa importadora y exportadora, atrayendo negocio logístico e industrial”, siendo un ejemplo palmario de ello TMZ.

En el caso concreto de la dársena catalana, Port de Barcelona cuenta con una red de terminales marítimas interiores que son corredores naturales de transporte, “no tiene sentido crear corredores artificiales, hay que facilitar tráfico que tengan sentido”. Los puertos tuvieron, en su día, que ponerse al frente para que despegaran las terminales marítimas interiores. Actualmente, el riesgo podría ser el contrario, la proliferación de iniciativas en determinados territorios sin una masa crítica suficiente que garantice su viabilidad.

Al margen de llevar la competitividad del transporte marítimo tierra adentro, los puertos secos han sido y son un revulsivo para el tren. Los tráfico ferroviarios se mantienen o no caen más gracias a los flujos ferroportuarios. Sin duda, la exigua cuota del tren en el transporte de mercancías en España, que no llega al 4 por ciento, sería todavía más insignificante.

**EL 73% DE LOS CARGADORES
NO ESTÁ INTEGRADO CON
SU RED DE TRANSPORTISTAS.
¿Y TÚ?**



Escanea y descubre
cómo lo resuelven
los líderes del transporte.



WTRANSNET
AN ALPEGA SOLUTION



Ferrocarril

Kombiverkehr compra Combiberia

La alemana, que contaba con una participación minoritaria, toma el control del 100% de la compañía española, cuyo accionariado se repartía con una veintena de operadores intermodales y de transporte por carretera

C. Sánchez | E. Mármol

Kombiverkehr ha cerrado la adquisición de Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia, fundada en 1992 y que opera en el mercado bajo el nombre comercial de Combiberia. La compra se ha ejecutado por el 100 por ciento del capital de la española, según adelantó Transporte XXI en exclusiva en su página web el pasado 7 de septiembre.

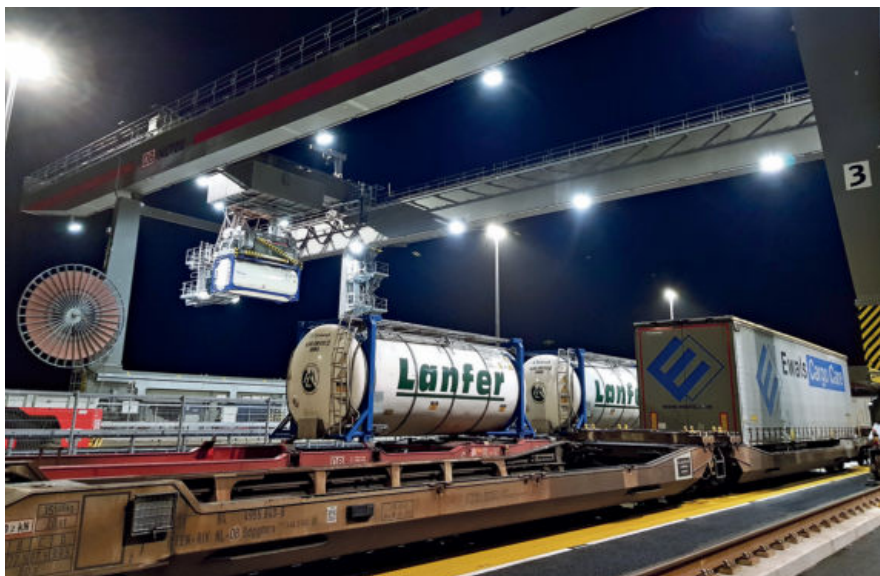
La operación, de carácter amistoso, se ha ejecutado mediante una reducción de capital. De los 21 accionistas, han salido 20 de la sociedad, quedando Kombiverkehr como socio único de Combiberia, confirman fuentes del sector.

El objetivo de la operación es fortalecer la posición de Kombiverkehr en España y, a través de Combiberia, impulsar el lanzamiento de nuevos servicios y productos. En particular, nuevos servicios ferroviarios dentro de España y la captación de nuevos grupos de clientes, incluido el sector del transporte a temperatura controlada.

Desde la compañía subrayan la continuidad de los equipos humanos. Sébastien Eisner, responsable de ventas para Europa Occidental en Kombiverkehr, es el nuevo administrador único y director general de Combiberia, mientras que el hasta ahora consejero delegado, Antonio Pérez Millán, continuará como *Senior Executive Advisor* de Combiberia.

La sede central de Combiberia permanecerá en Madrid y se mantendrán las oficinas de Irún y Barcelona. Al pasar a formar parte de Kombiverkehr, Combi-

Combiberia inició su andadura en España en 1992



El operador alemán transportó por tren el equivalente a 1,33 millones de TEU el pasado año 2025.

KOMBIVERKEHR + COMBIBERIA

	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021	2020	2019
Total ingresos de explotación	4,37	-5%	+10%	4,59	5,19	4,73	3,57	3,97
Kombiverkehr Intermodal Sv. Spain SL	0,32	+62%	+68%	0,20	0,19	0,20	0,19	0,19
Sd. Ibérica de Tte. Intermodal Combiberia SA	4,05	-8%	+7%	4,39	5,00	4,53	3,38	3,78
Ebitda	0,02	-154%	-63%	-0,04	0,09	0,06	0,11	0,05
Resultado d.i.	0,05	-490%	+18%	-0,01	0,07	0,04	0,08	0,04
Patrimonio neto	1,74	+3%	+12%	1,69	1,74	1,67	1,63	1,55
Empleados	11	+10%	+0%	10	13	13	11	11

Millones de euros, salvo empleo.

beria adoptará una nueva identidad corporativa.

El operador alemán contaba hasta ahora con una participación minoritaria en Combiberia, que a su vez venía actuando desde hace años como representante oficial en la península ibérica de Kombiverkehr. El resto del accionariado estaba

repartido entre distintas empresas de transporte por carretera con vocación intermodal, entre ellas Pañalon Multimodal, Van den

Bosch Iberia (la antigua TCS Trans), Tecniruta-Concisa, Global Spedition y Europea de Contenedores. Además, también contaba con una participación minoritaria el operador ferroviario francés Novatrans.

Renfe dejó de ser el principal accionista de Combiberia en 2013, con la venta del 22,5 por ciento de participación que ostentaba, fruto de la obligación de desprenderse de sus acciones por la reestructuración del sector público empresarial promovida por el Gobierno español en la etapa de Mariano Rajoy. Su participación se repartió entre

una parte del resto de accionistas minoritarios de la sociedad.

Combiberia mueve el cien por cien de la carga que llevan los trenes de Kombiverkehr en España, lo que representa un flujo por encima de los 40 trenes a la semana. La compañía española gestiona trenes que conectan Madrid, Tarragona, Granollers y Barcelona-Morrot con las terminales de Ludwigshafen y Colonia, en Alemania. Desde allí cuentan con conexiones con toda Alemania y gran parte de Europa.

Además, Combiberia ha impulsado sus tráficos nacionales en los últimos años. En este contexto, el operador alcanzó un acuerdo de colaboración con Boluta Rails para optimizar los huecos de sus trenes, principalmente en los tráficos con Canarias.

Conectividad ferroviaria

Kombiverkehr ha anunciado que incrementará la conectividad ferroviaria entre España y Alemania con un nuevo servicio ferroviario entre las terminales de Morrot y la Neuss (Alemania). El servicio, que circulará por el corredor en UIC, será una realidad el 5 de octubre y tendrá una periodicidad de tres frecuencias a la semana.

El operador ha ganado presencia en España desde que gestiona con Renfe la terminal de Morrot, incrementado desde entonces las frecuencias de conexiones que ya tenía y ha puesto en marcha nuevos servicios tanto nacionales como internacionales, potenciando Morrot como *hub*. Kombiverkehr, con sede en Fráncfort, transportó en tren 665.981 contenedores, cajas móviles y semirremolques en 2025, equivalente a 1,33 millones de TEU.



Las empresas que operan con Certex Innova han cobrado ya más de 20 millones de euros por su ahorro energético certificado. La compañía, líder en la gestión y certificación por uso de telemetría y alerta a la conducción eficiente, llega al tramo decisivo del año, el cierre de obligaciones de 2026, el periodo en que los Sujetos Obligados cierran posiciones y el expediente bien hecho marca el precio.

El mercado del ahorro certificado ha dejado de ser una promesa regulatoria para convertirse en un mercado con volumen y precio. Los datos del último informe de seguimiento del MITECO lo resumen: en julio se registraron 10.295 actuaciones de ahorro energético, dieciséis veces más que un año antes, e industria y transporte concentran ya en torno al 84% del ahorro solicitado. El transporte, que arrancó como el vagón de cola del sistema, es hoy su segundo motor.

El dinero acompaña. La obligación de las comercializadoras y operadores energéticos para 2026 asciende a 1.871 millones de euros, un 83% más que el ejercicio anterior, y hasta el 92% puede cubrirse con certificados en lugar de liquidarse contra el fondo estatal. Y hay un factor de calendario que el mercado conoce bien: en el último cuatrimestre, cuando las energéticas completan cupo, la posición del vendedor mejora. Estamos en ese cuatrimestre.

Del ahorro energético al CAE

¿Por qué, entonces, no llega más ahorro al registro?

No es por falta de ahorro. Es porque el sistema no paga por haber ahorrado: paga por poder probarlo. Y la mayoría de las flotas conoce sus litros del trimestre, pero ese dato agregado no demuestra nada —sin saber qué vehículo gasta más, en qué ruta y por qué, el ahorro ni se ve ni se certifica. El informe mensual de consumos no es un expediente: un expediente exige registros de actividad en

telemetría de 90 días correlativos vehículo a vehículo, exclusión justificada de los casos atípicos y una trazabilidad que aguante la revisión de un verificador independiente acreditado por ENAC.

La distancia entre tener el dato y tener la prueba se mide en litros. Por ejemplo, una flota española de un millar de vehículos, que llevaba años midiendo consumos sin certificar nada, convirtió esa telemetría en un expediente equivalente a unos 600.000 litros de gasóleo no consumidos, presentado apenas un mes después de publicarse en el BOE la actualización de la ficha. El ahorro ya estaba en los depósitos; faltaba el expediente.

Ese salto es exactamente el terreno de Certex Innova. La compañía tecnológica, aplicada a la energía que conecta la telemetría que las flotas ya tienen contratada, conecta

los datos operativos de las empresas y los transforma en ahorro certificado, convirtiendo ese ahorro en rentabilidad. Es la primera en España en integrar toda la cadena de valor del ahorro energético. Las empresas que han pasado por

ese circuito acumulan ya más de 20 millones de euros percibidos. En el camino, 3.851 vehículos y sistemas, a septiembre de 2026.

«La energía deja de ser una factura que llega a final de mes y pasa a ser una variable que se mide, se analiza y se optimiza de forma continua», explica Adrià Álvarez, director comercial de Certex.



Calcula en 30 segundos cuánto puede certificar tu flota



Y a un mes después de que el BOE publicara la nueva versión de la ficha para el cálculo y monetización de ahorro en telemetría y alerta a la conducción eficiente, los primeros expedientes bajo los criterios actualizados ya estaban en tramitación en la plataforma Certex, incluidos los de flotas de cuatro cifras, porque el volumen de datos y de vehículos no es un límite del sistema, sino su materia prima.

«Quedan cuatro meses de obligaciones 2026. El ahorro que no esté convertido en expediente no llega a esa ventana. El que sí, se vende en el mejor momento del año», concluye Álvarez.

CÓMO COBRAS TU AHORRO

Paso a paso

- 1 Tu telemetría ya tiene el dato. No instalas nada.
- 2 Tú firmas y das acceso de lectura. Nada más.
- 3 La plataforma de Certex calcula con la fórmula oficial TRA020.
- 4 Certex construye el expediente con trazabilidad completa.
- 5 Lo valida un organismo independiente acreditado por ENAC.
- 6 Se tramita ante tu comunidad autónoma y queda registrado.
- 7 Las comercializadoras están obligadas por ley a comprarlo.
- 8 Cobras. Unos tres meses de media desde la conexión.

MODELO A ÉXITO

Sin inversión inicial. Si no hay ahorro certificado, no hay coste.

¿Cuánto puede cobrar tu flota?

+20 M€

cobrados por los clientes que operan con Certex Innova

+ de 500

empresas en la plataforma

15.000

vehículos y sistemas certificados

Cifras de Certex Innova a septiembre de 2026. Datos de mercado: MITECO (informe de seguimiento del sistema CAE) y Orden TED/133/2026 (BOE). Estimaciones según la ficha TRA020 (Orden TED/845/2023, versión vigente). El valor del CAE fluctúa según mercado y está sujeto a verificación independiente; no existen importes garantizados.

certex
innova
www.certexinnova.com



Aguado cuenta con grúas de 1.000 toneladas de elevación.

Carretera

Aguado consolida su escalada

El operador madrileño entra en el *top cincuenta* mundial de mayores propietarios de grúas, con una capacidad de alzado de 241.000 toneladas

Iñaki Eguia | Madrid
Transportes y Grúas Aguado, con sede en Leganés (Madrid), ha dado un salto en su actividad durante el último cuatrienio. Su volumen de ingresos prácticamente se ha doblado, hasta situarse en 51,8 millones de euros en 2024, según revela la última edición del Libro Blanco de Carretera y Logística, que publica anualmente el periódico Transporte XXI.

Para posibilitar esta evolución, el operador madrileño ha fortalecido, entre otros activos, sus recursos de elevación. Así, Transportes y Grúas Aguado se ha posicionado en el puesto 41 del *top cien* de propietarios de grúas, subiendo durante el último ejercicio 16 puestos en el *ranking* que publica la revista británica *International Cranes and Specialized Transport*.

La compañía de trans-

porte emplea un parque de maquinaria que suma una capacidad de elevación de 241.000 toneladas, casi 100.000 toneladas más que los que disponía hace tan solo dos años. “Desde 2024 hemos aumentado nuestra flota con tres unidades de grúas sobre orugas de 1.000 toneladas, de los modelos Liebherr LR 11000 y Sany SCC10000T. Además de incorporar una LR 1700/1W y dos LG 1750 SX y una LR 1600/2W, junto con 14 grúas móviles de entre 120 y 250 toneladas”, explica Mario Aguado, director de Aguado.

El empuje del negocio ecológico, tanto en el mercado español como en el internacional, está siendo uno de los dinamizadores de la actividad del operador madrileño. Para dar respuesta a este segmento habilitó, el pasado año, en Castejón (Navarra) una campa de 200.000 metros cuadrados, con posibilidad de doblar su extensión, destinada al almacenaje de los componentes de aerogeneradores.

En el *ranking* también destaca la sevillana Eurogrúas 2000, surgida en 1997 de la integración de Grúas Alhambra, Grúas y Transporte Gil, Grúas Raimundo, Grúas Valeriano Grúas Bahía e Invergrúas. Se sitúa en el puesto 51 de la clasificación, con una capacidad de elevación de más de 189.000 toneladas.

La tercera empresa española en el *ranking* es Grúas Roxu, en la posición 64, con unos activos que superan una capacidad de alzado de 141.000 toneladas. El operador asturiano ha desplegado, en el último bienio, un plan de inversión de 51 millones de euros para modernizar y ampliar su parque móvil con la incorporación de 320 máquinas que incluyen grúas que refuerzan su capacidad de izado, vehículos

de transporte especial y plataformas de elevación. Entre sus adquisiciones recientes sobresale la Liebherr LTM 11200-9.1, una grúa con una

capacidad máxima de 1.200 toneladas, junto con dos Liebherr LTM 1650-8.1, que permiten elevar hasta 700 toneladas. Además, ha incorporados una Liebherr LTM 1400-6.1

Mammoet, que desde 2018 mantiene una asociación en España con los operadores de transportes especiales Arbegui y Transmodal, continúa con el liderazgo mundial de propietarios de grúas, con más de 3,7 millones de toneladas de capacidad de elevación.

Sin embargo, la belga Sarens, con equipos que suman 3,68 millones de toneladas, le pisa los talones al grupo neerlandés. Completa el podio la india Sanghvi Movers, con unos activos de más de 1,8 millones de toneladas.

Tres empresas españolas de elevación en el *top 100* mundial

XIV/CONGRESO FETEIA/2026

“UN CONGRESO DE PELÍCULA”

SAVE THE DATE

Tenerife, Del 1 al 4 de OCTUBRE

<https://viajarium.es/congreso-feteia-2026/>

Carretera

Bodegotrans adquiere Transnor

El grupo cántabro incrementa, a través de su primera operación inorgánica, la actividad de transporte de graneles sólidos en el puerto de Santander

Iñaki Eguia | Santander

El grupo Bodegotrans ha realizado su primera operación inorgánica con la adquisición de Transporte Intermodal del Norte, que opera con la marca comercial Transnor, y que estaba en manos de Cargas y Descargas Velasco (Cadevesa) y de Bergé Transporte Intermodal. La compra permite reforzar su operativa de acarreo de graneles sólidos en el puerto de Santander.

La sociedad adquirida, constituida en 1998, cuenta con una flota de ocho vehículos pesados con semirremolques basculantes, cuya actividad se centra en la recepción

de carga de los buques para su traslado a almacenes próximos.

Transporte Intermodal del Norte, con sede en Santander, contabilizó un volumen de negocio de 1,9 millones de euros en 2024, un 30,2 por ciento menos que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil. Su actual propietario ha trasladado, en las últimas semanas, a Torrelavega la sede que tenía en las instalaciones centrales de Cadevesa en Santander.

El grupo cántabro, integrado por los flotistas Bodegotrans, y Agenferlo y la transitaria Bodegotrans Logística, mantiene una sólida trayectoria ascendente con su actividad orgánica centrada en el porte de graneles para los sectores agroalimentario, de construcción e industrial. El operador alcanzó unos ingresos de explotación de 28,3 millones de euros en 2024, lo que supone un crecimiento del 8,5 por ciento respecto al ejercicio anterior.



Imagen de un camión de Transnor.

Bodegotrans, que tiene una flota propia integrada por 140 cabezas tractoras y 289 semirremolques, ha modernizado estos activos con la adquisición, durante este año, de 45 camiones nuevos y una veintena de volquetes y unidades de piso móvil. Añadiendo los transportistas subcontratados, emplea más de 200 camiones.

El operador cántabro dispone de una parcela de unos 19.000 metros cuadrados de superficie en el polígono industrial de Tanos-Viernoles de Torrelavega, que cuenta con 8.000 metros cuadrados de almacenes. La empresa mantiene su sede en la localidad de Hinojedo, con unas instalaciones de 9.000 metros

cuadrados que utiliza como taller mecánico y como base de remolques. Además, en el polígono industrial de Raos, junto al puerto de Santander, Bodegotrans cuenta con dos naves que aportan 10.000 metros cuadrados de superficie.



Associació d'Agents
Consignataris
de Vaisells de Barcelona

12^a
edición

**DIA DEL AGENTE
CONSIGNATARIO
DE BUQUES 2026**

29 de septiembre de 2026
Esferic Barcelona

Patrocinadores


APM TERMINALS
Lifting Global Trade


Sabadell


COSCO
SHIPPING


EVGE SPAIN
SHIP AGENTS


GNV
Todo mundo del agua dulce


INTERCRUISES
SHORESIDE & PORT SERVICES


MSC


noatum maritime
SERVICES


OOCL
We take it personally


Port de Barcelona


SUARDIAZ
Group

Colaboradores


AGUNSA
EUROPA


AMARRES


ANTILLAS SEA AGENCY


BARCELONA
TOWAGE


HUTCHISON PORTS
BEST


Intipansa


CEMESA


COMA Y RIBAS


CONTPOINT S.O.L.


DEPOT


Dicario
del Puerto


e2e


el canal
MARITIMO Y LOGISTICO


el MERCANTIL


Grupo Mestre
Logística integral marítima y terrestre


ITIC


MESSINA
LINE


naucher


Newport
logistic


OSGON


Pérez y Cia
group


PRACTICOS
DE BARCELONA


ROMEO


RUDDER


Transcoma


Transporte


veintepies.com


visualTrans


WEC



Marítimo

BEST gana competitividad en Barcelona

Hutchison Ports, que espera mover unos 3 millones de TEU en 2026, incorpora las dos primeras grúas *super post panamax* más grandes de su tipología, de una serie de cinco, que son compatibles con el cercano aeropuerto de El Prat

Eva Mármol | Barcelona

Hutchison Ports BEST, que mueve más del 70 por ciento del tráfico de contenedores del puerto de Barcelona, ha ganado competitividad con la incorporación de dos nuevas grúas *super post panamax*, fabricadas por ZPMC, que forman parte de la última fase de ampliación de la terminal del muelle Prat.

Se trata de las unidades más grandes del mundo de su tipología (diseño *goose neck*) para hacerlas compatibles con el límite de Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Las grúas están preparadas para operar buques de hasta 26 filas de contenedores y tienen una altura bajo *spreader* de 55 metros, es decir, entre 13 y 8 metros más que las unidades con las que contaba hasta ahora la concesionaria. Esta nueva maquinaria permitirá incrementar la eficacia,

la productividad y la flexibilidad de la operativa, según se destacó durante el acto de inauguración.

El terminalista asiático recibirá otras tres unidades de las mismas características a lo largo de 2028. La nueva maquinaria, que supone una inversión de alrededor de 60 millones de euros, culminará el desarrollo de la actual concesión junto con seis bloques automatizados más, que recibirá a finales del próximo año. Hutchison Ports desarrolla actualmente las últimas 10 hectáreas de las 100 que ocupa la concesión.

Una vez culminada la ampliación, BEST contará con un total de 40 bloques automatizados y 18 grúas *super post panamax*. La terminal concentrará así la mayor inversión privada realizada, hasta la fecha, en un puerto español, 867 millones de euros, recordó Guillermo Belcastro, CEO de Hut-

chison Ports BEST. Esta instalación es la terminal más productiva y la primera semi-automatizada de las 53 que el Grupo Hutchison Ports tiene en 24 países. Registra un ratio de entre 35 y 40 movimientos por grúa y hora, lo que supone alrededor de un 50 por ciento más que la productividad media de los puertos mediterráneos.

Las nuevas grúas “van más allá de la incorporación de dos nuevos activos. Representan más capacidad para nuestros clientes, más productividad para la terminal y más flexibilidad para responder a un entorno cada vez más exigente”, señaló Guillermo Belcastro. Además, “harán de BEST una terminal más resiliente, mejor preparada para anticiparse a los retos del futuro”, añadió el directivo.

José Alberto Carbonell, presidente del Port de Barcelona, definió la terminal del muelle Prat como una “infraestructura estratégica para el puerto y para nuestra economía”. La actividad de BEST, inaugurada en el año 2012, ha aportado a las arcas portuarias 181 millones de euros hasta 2025 solo en concepto de tasas a las mercancías, sin incluir los cánones por ocupación y actividad. Esta cifra alcanzará los 800 millones de euros al final de la concesión, según un estudio de la consultora KPMG, presentado recientemente.

De acuerdo con este análisis, la actividad de BEST genera 2.195 millones de euros de VAB (Valor Añadido Bruto) anualmente. Esta cifra representa el 42 por ciento del VAB total del Port de Barcelona, equivale al 10 por ciento del VAB del conjunto del transporte en Catalunya o supone aportar el 0,7 por ciento al PIB de la economía catalana.

Contar con la nueva maquinaria significa “mucho más que dos grúas, son la diferencia entre ser un puerto de paso y ser una puerta de entrada”, destacó el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, que presidió el acto de inauguración, el pasado día 3 de septiembre.

La terminal del muelle Prat, la joya de la ampliación del puerto de Barcelona, movió 2,8 millones de TEU el año pasado. Espera rondar los 3 millones de TEU al cierre de este ejercicio.

Por otra parte, Terminal Investments Limited Holding (TIL), sociedad controlada por MSC, ha retirado la oferta de compra del 50 por ciento de BEST que presentó a Hutchison Ports en 2024, según *Reuters*. La operación había sido aprobada inicialmente por la Autoridad Portuaria de Barcelona y estaba pendiente de la luz verde de la Comisión Europea, que había abierto una investigación para determinar si contravenía las normas de la competencia de la Unión Europea.

El ministro Puente con el resto de autoridades y responsables de Hutchison Ports bajo las nuevas grúas.

55

METROS
BAJO SPREADER
MIDEN LAS
NUEVAS GRÚAS

Carretera

Laso se instala en Algeciras

El operador portugués de transportes especiales refuerza su red con su octava delegación en España

Iñaki Eguia | Algeciras

Laso Transportes ha abierto una delegación en Algeciras para reforzar su capacidad operativa junto a uno de los principales puertos de Europa y con la que garantiza una respuesta más ágil y eficiente en un enlace clave entre Europa y el norte de África.

La implantación en Algeciras, que se centra en la gestión de proyectos de transporte especial, operaciones de izado de cargas pesadas y soluciones logísticas, se convierte en su octavo centro en España.

El grupo portugués inició su despliegue internacional en España con la constitución de la filial Laso Abnormal Loads, con sede en Badajoz en 2008. Esta sociedad ha expandido su actividad con la apertura de sucursales en Madrid, en 2016; Valencia, en 2017; Barcelona, en 2020;

2019 por las empresas Laso y Transportes Lasarte para aumentar su capacidad de transporte en el negocio eólico.

La sociedad impulsada por ambos operadores ha

culminado el acarreo de los aerogeneradores de la cuarta fase del parque eólico de Aftissat, en la provincia de Bojador. Para esta operativa, LLW desplegó 25 vehículos que trasladaron

desde el puerto de El Aaiún hasta la localización del complejo de aerogeneradores, a unos 200 kilómetros de distancia, unas palas de 90 metros, con hasta 100 toneladas de peso.

Laso factura más de 47 millones en España

A Coruña en 2022; y con sus nuevos establecimientos, durante el pasado año, en Porriño (Pontevedra) y Agurain, en el País Vasco.

Este desarrollo de Laso Abnormal Loads está dando resultados. La subsidiaria española alcanzó un volumen de negocio de 47,8 millones de euros en 2024, un 12,8 por ciento más que en el ejercicio anterior, según el Registro Mercantil.

Marruecos

El operador portugués también ha consolidado su actividad en Marruecos a través de la sociedad conjunta Laso Lasarte Wind (LLW), compañía creada en


LOGISTICS & AUTOMATION


Logistic & Industrial Build

11 & 12 NOVIEMBRE 26 | IFEMA





REGÍSTRATE GRATIS

The **UNIVERSE** of **LOGISTICS INNOVATION**



logisticsautomationmadrid.com

The **UNIVERSE** of **INDUSTRIAL & LOGISTICS BUILDING INNOVATION**



www.logisticindustrialbuildmadrid.com

by **EASYFAIRS**

Servicios

Engie se posiciona en el negocio de la recarga en España

La filial de la compañía energética francesa, que promueve infraestructura exclusivamente para vehículos pesados, espera cerrar sus primeros contratos antes de finalizar el año



Engie Vianeo ha entrado también en el mercado alemán.

Eva Mármol | Barcelona

Engie Vianeo (nombre comercial de Electric Mobility Infrastructure España) espera tener cerrados contratos para instalar las primeras estaciones de recarga para vehículos pesados eléctricos en España antes de finalizar el año.

Engie Vianeo, división para desplegar, gestionar y operar redes de infraestructuras de recarga de una de las principales compañías energéticas de Francia (Engie), constituyó la filial española en 2025. Ya estaba presente en el mercado español como compañía energética, siendo la sexta cartera de generación de energía renovable para el sector empresarial, no comercializando para el consumidor final.

Mantiene la misma apuesta con Engie Vianeo en el mercado español: “Seguimos con la estrategia B2B, nuestras instalaciones están dirigidas a las flotas profesionales, ya que es donde podemos aportar más valor”, señala José Manuel Rabadán, responsable de Desarrollo de Negocio y Asuntos Públicos de Engie Vianeo en España.

Hasta la fecha, Engie Vianeo es la única compañía energética que promueve infraestructura de recarga exclusivamente para vehículos pesados en el mercado español. “Nuestra solución es completa, asumimos toda la inversión y nos encargamos desde la conexión a la red, pasando por la capacidad o la obra civil y, una vez construida la estación de recarga, asumimos la gestión y la explotación utilizando energía cien por cien renovable”. Además, como se trata de un equipamiento dirigido al transportista, “incluimos servicios auxiliares como áreas de descanso”.

Los potenciales clientes en Engie Vianeo son propietarios de suelo y operadores logísticos o empresas de transporte por carretera que quieren electrificar sus flotas. Las empresas de transporte o logísticas “no tienen que invertir en infraestructura de recarga, les dejamos el coste del kilovatio más ajustado y, como las instalaciones estarán abiertas a terceros, compartimos los ingresos de los camiones externos que recarguen con nuestros partners”. Un punto de recarga puede tener un coste de entre 50.000 y 100.000 euros, mientras

que la estación puede superar el millón de euros de inversión dependiendo de los puntos de recarga que tenga.

Las zonas prioritarias para instalar las primeras estaciones de recarga son el corredor entre Barcelona y Madrid y cerca de la frontera tanto por el lado atlántico (zona próxima a Irún) como el mediterráneo (La Jonquera). Operar a este lado de los Pirineos responde “a nuestro objetivo final de poner en marcha el primer corredor europeo para la electrificación del transporte de mercancías por carretera en Europa ya que queremos facilitar que se pueda hacer larga distancia en camión eléctrico”, añade el directivo.

De ahí que Engie Vianeo, división creada por la energética francesa en 2023, esté presente en Francia, Bélgica, España y Alemania. En el caso concreto de España,

“es uno de los principales mercados europeos de transporte por carretera y eje fundamental para crear el corredor europeo”. Inicialmente, Engie Vianeo prevé localizar las primeras instalaciones de recarga en el corredor Madrid-Barcelona y en la provincia de Girona, cerca de la frontera francesa.

España tiene numerosos deberes pendientes en electrificación de flota respecto a otros mercados europeos, “las cifras de matriculaciones de vehículos pesados eléctricos son

muy bajas. Estamos retrasados respecto a Francia y todavía más en comparación con Alemania”, destacó el directivo. De los 30.999 vehículos industriales matriculados el año pasado, únicamente 502 fueron tractores eléctricos, es decir, el grado de penetración del vehículo pesado eléctrico en España es del 1,6 por ciento, según datos de la patronal Anfac.

Faltan medidas incentivadoras que no sean exclusivamente las ayudas directas a la compra del vehículo, a juicio del experto, y que existen en otros países como peajes más blandos o menos impuestos por la recarga eléctrica.

Engie Vianeo tiene 10.500 puntos de recarga para vehículos pesados y turismos en 3.500 estaciones distribuidas entre Francia y Bélgica. El objetivo de la compañía energética es llegar a los 25.000 puntos de recarga en 2030, incluyendo instalaciones en España y Alemania.

El corredor entre Barcelona y Madrid, una de las zonas prioritarias

Tiene 10.500 puntos de recarga en Francia y Bélgica

Ferrocarril

Klog crece en la península

El operador portugués incrementa los servicios ferroviarios entre Portugal y Tarragona ante el aumento de la demanda de sus conexiones con Polonia y Turquía

Eva Mármol | Barcelona
Klog, operador logístico de origen portugués propiedad del grupo inglés GB Global, ha doblado la periodicidad de su conexión entre Portugal y España. Se trata del servicio entre las terminales portuguesas de Alfareros y Entroncamento con la tarraconense de Constantí, que ha pasado de tres a seis frecuencias semanalmente.

Este incremento responde, a su vez, al crecimiento de la demanda los servicios ferroviarios que el operador logístico comercializa desde Cataluña (Barcelona) y sur de Francia (Perpiñán) con Polonia (Poznan); así como a la buena acogida que está teniendo la conexión intermodal tren-barco con el mercado turco que Klog lanzó al mercado este mismo año.

“Había una necesidad grande de un servicio intermodal desde Portugal con Turquía. Es una conexión fiable y estamos cumpliendo las expectativas”, señala a este periódico Dario Leal, director de la división Intermodal de Klog Transport Solutions. El operador utiliza el servicio de *short sea shipping* de JSV entre Barcelona y Estambul.

El enlace ferroviario entre Portugal y Constantí alimenta otro servicio intermodal tren-barco: una conexión ferroviaria semanal que enlaza Tarragona con el puerto de Bilbao para saltar al barco y llegar a la dársena polaca de Gdynia en un servicio de Finnlines, del Grupo Grimaldi.

Klog completa la apuesta intermodal para reducir la huella ambiental con la utilización de vehículos eléctricos en la operativa de última milla en algunas de estas conexiones. Tiene actualmente dos unidades eléctricas que utiliza para

Ikea. “Nuestro objetivo es llegar a los seis vehículos eléctricos antes de finalizar el año” para otros clientes que no sean únicamente la multinacional sueca. Ade-

más, Klog cuenta con dos unidades *duotrailers* entre Tarragona, donde está el *hub* de Ikea (Valls), y Bilbao. Klog trabaja para otras multinacionales como Indi-

tex o fabricantes de automoción. Su principal operativa es intermodal entre Portugal y España y flujos internacionales.

Cuenta con una división de transporte por carretera, dedicada exclusivamente a carga completa, que es complementaria a la intermodal. Tiene una flota de unos 60 camiones, más de 200 semirremolques P400 para tráficos intermodales, alrededor de 500 contenedores y 170 cajas móviles.

fruit attraction
Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas

06-08 Oct 2026
Asistido con IA

Donde la esencia del sector conecta con el mundo.

Más información:

FEPEX **IFEMA MADRID**

Marítimo

El Estrecho avanza en fluidez

El puerto de Algeciras supera el atasco inicial provocado por la nueva operativa aduanera, mejora el tránsito de camiones con Tánger y se reduce el ritmo con Ceuta por “miedo” de la crisis migratoria

A. Martínez | Algeciras

El puerto de Algeciras ha comenzado a recuperar la normalidad operativa tras las tensiones registradas durante los meses de julio y agosto con la entrada en vigor del nuevo sistema de control aduanero. Representantes aduaneros y transitarios consultados por este periódico muestran su satisfacción con el plan de espacios habilitado por la Autoridad Portuaria y, especialmente, con la nueva aplicación del transportista, que permite conocer en tiempo real las zonas disponibles y está facilitando el movimiento de los camiones hacia Tánger-Med.

La implantación de la nueva normativa aduanera generó durante las primeras semanas una fuerte tensión operativa en el recinto portuario, coincidiendo además con el incremento de actividad de la Operación Paso del Estrecho. El cambio obligó a adaptar una dinámica de trabajo que llevaba años funcionando de otra manera. A partir de la entrada en vigor del nuevo sistema, los representantes aduaneros necesitan conocer la ubicación real del vehículo para poder completar el despacho, frente a una operativa anterior en la que en muchos casos el despacho se realizaba anticipadamente, antes de la llegada efectiva de la mercancía al puerto.

El problema se hizo especialmente visible en julio. Parte de los operadores no había adaptado sus procedimientos a tiempo y continuaba utilizando la ubicación genérica del puerto para tramitar los despachos.

El resultado fue un cuello de botella al coincidir la nueva exigencia de localización física del camión con un elevado volumen de operaciones y con el desconocimiento de algunos operadores sobre el funcionamiento del nuevo sistema. “Nosotros tenemos que sa-

ber dónde está ubicado el camión para poder realizar el despacho. Sin conocer su ubicación exacta es complicado incluso hacer un booking con antelación”, explica una representante aduanera que trabaja habitualmente con los tráficlos del Estrecho.

La situación se agravó en determinados momentos por la ocupación de los espacios destinados al estacionamiento de vehículos pendientes de despacho o inspección. Los circuitos naranja y rojo implican mayores tiempos de permanencia y, cuando las zonas habilitadas alcanzan su capacidad, la falta de infor-

tualmente en una situación de normalidad, salvo episodios puntuales, fundamentalmente durante los fines de semana, cuando aumenta simultáneamente el volumen de camiones en ambos sentidos del Estrecho.

En este proceso ha tenido un papel relevante la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, que ha habilitado y organizado diferentes zonas para los vehículos de importación y exportación con el objetivo de absorber los flujos derivados del nuevo procedimiento. El denominado plan de espacios permite disponer de áreas alternativas cuando

El puerto ha flexibilizado la operativa ro-ro del Estrecho



El puerto afronta la puesta en marcha de nuevos espacios para agilizar los flujos del Estrecho.

mación inmediata sobre alternativas disponibles podría provocar esperas y pérdidas de embarques.

La situación, sin embargo, ha cambiado sustancialmente este mes. Operadores consultados por Transporte XXI consideran que el sistema se encuentra ac-

una de las zonas se encuentra completa.

Asimismo, la nueva aplicación del transportista, puesta en marcha por la Autoridad Portuaria supone, en este sentido, un salto cualitativo. La herramienta ofrece información actualizada en tiempo real

sobre el estado de las áreas operativas, de manera que el conductor puede comprobar qué espacios están abiertos y dirigirse directamente a una zona alternativa cuando otra se encuentra llena. Así, por ejemplo, si una de las áreas de estacionamiento ha alcanzado su capacidad, el transportista puede conocer la disponibilidad de otra zona habilitada antes de desplazarse.

Información

“Es una herramienta que habíamos pedido desde hace tiempo y que ahora, con el nuevo sistema aduanero, resulta de gran ayuda”, señalan los medios consultados. La aplicación permite además ver los horarios previstos de salida de los

buques, aperturas y cierres de embarques, localización de los barcos, accesos a terminales de contenedores, zonas de interés y avisos relacionados con el posicionamiento en el Puesto de Control Fronterizo (PCF).

El comportamiento del tráfico también ha contribuido a aliviar la presión. Agosto registró el habitual descenso de actividad provocado por el cierre de fábricas tanto en España como en Marruecos, mientras que el sector espera una recuperación progresiva de los volúmenes durante la segunda quincena de septiembre. Junto a esto, los operadores consultados constatan que hay “miedo” a los embarques vía Ceuta por la crisis migratoria, por lo que se ha reducido el ritmo y se están desviando tráficos.

En paralelo, los operadores permanecen atentos a la evolución del sistema de embarque del Puerto de Algeciras, que introducirá nuevos requisitos para la reserva y acceso de los camiones a los servicios marítimos del Estrecho.



UPS, la actual inquilina, es una de las principales integradoras del mundo.

Aéreo

Aena licita una nave en El Prat

La instalación, ubicada en primera línea de la terminal de carga, está ocupada actualmente por la integradora UPS, cuyo contrato vence a principios del próximo año

Eva Mármol | Barcelona

Aena ha sacado a concurso el arrendamiento de la plataforma que actualmente ocupa la integradora UPS en primera línea de la terminal de carga del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, cuyo contrato finaliza en febrero del próximo año.

El espacio está destinado a actividades de *handling* y/o *autohandling* de mercancías excluida la operativa de rampa, así como al almacenamiento, transporte y distribución de mercancías y carga aérea, señalan las bases del concurso.

El activo suma una superficie aproximada de 2.694 metros cuadrados, incluyendo dos espacios de nave, de 1.011 metros cuadrados, y las zonas de maniobra por el lado aire (494 metros cuadrados) y por el lado tierra (1.188 metros cuadrados).

El nuevo arrendamiento tendrá una duración de diez años, desde 2027 hasta 2037. El concurso establece una renta fija mínima que parte de los 20.319 euros

mensualmente en 2027, equivalente a 243.832 euros anuales. Esta cantidad se incrementará progresivamente hasta alcanzar, como mínimo, los 26.010 euros mensuales en 2037, lo que supone una renta anual de cerca de 312.125 euros. Aena no exige una inversión al futuro arrendatario.

El criterio de adjudicación es exclusivamente económico a la propuesta que ofrezca el alquiler más elevado. En el caso de concurrir varias ofertas, el gestor aeroportuario aplicará un sistema de rondas económicas para que los candidatos puedan presentar ofertas mejoradas.

La multinacional UPS está en el *top diez* de actividad carguera en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. La integradora estadounidense quedó quinta el año pasado al registrar un tráfico de 14.946 toneladas, de acuerdo con las estadísticas oficiales de Aena. Acumula un volumen de 6.815 toneladas en los primeros siete meses de este ejercicio.

2.694

M2

SUMA EL ACTIVO,
INCLUIDA LA ZONA
DE MANIOBRA

ewals cargo care

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

ewals.es

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

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

salvatlogística

www.salvatlogistica.com



Un buque de última generación de la naviera Maersk operando en la instalación de APM Terminals Algeciras.

Marítimo

APM Terminals Algeciras arranca su modernización

La instalación acelerará la renovación de sus equipos con RTG híbridos para encarar una nueva etapa de electrificación y automatización en el próximo quinquenio

A. Martínez | Algeciras

APM Terminals Algeciras ha iniciado una nueva fase en la transformación tecnológica de su terminal con el arranque del desmantelamiento de cuatro de sus grúas pórtico sobre neumáticos (RTG) más antiguas. Este movimiento abre la puerta a la incorporación progresiva de equipos híbridos dentro de la estrategia de descarbonización y modernización de la instalación. La operación, que se produce tras más de 25 años de servicio de estas máquinas, supone algo más que la retirada de equipos obsoletos: representa el pri-

mer paso visible hacia un nuevo modelo operativo basado en mayor eficiencia energética, electrificación y automatización.

La retirada de las unidades de apilado ha marcado el inicio de un proceso cuidadosamente planificado por la terminal algecireña, que mantiene en actividad un parque de 60 RTG operativos.

La sustitución de estas unidades se enmarca en la hoja de ruta global de APM Terminals para reducir sus emisiones y avanzar hacia operaciones con menores consumos energéticos. La compañía trabaja con el

objetivo de reducir un 70 por ciento sus emisiones en 2030 y alcanzar emisiones netas cero en 2040, un compromiso que en Algeciras se traduce en inversiones destinadas a nuevos equipos, generación energética propia y soluciones tecnológicas aplicadas a la gestión de terminales.

Operadores del entorno portuario de Algeciras señalan que la llegada de los RTG híbridos es el primer movimiento de una transformación más amplia que la compañía ya estaría planificando para los próximos años. Fuentes del sector apuntan que APM Terminals maneja previsiones para avanzar en la electrificación de equipos y en la automatización progresiva de procesos, aspectos determinantes para renovar su actual concesión, cuya finalización está prevista para 2032.

La evolución tecnológica de la terminal se considera una pieza clave para mantener la competitividad de Algeciras dentro del mapa internacional del transbordo. El enclave andaluz ha sido históricamente uno de

los principales centros de conexión marítima entre Europa, África, Asia y América, pero en los últimos años el mercado ha experimentado un cambio profundo con la aparición de nuevos polos logísticos en el Mediterráneo, especialmente en la ribera sur, y con una creciente presión sobre los costes operativos y medioambientales.

Desde el ámbito empresarial y sindical se apunta que la automatización será uno de los grandes retos. La experiencia acumulada por APM Terminals en otros proyectos internacionales convierte a Algeciras en un posible banco de pruebas para nuevas tecnologías aplicadas a la manipulación de contenedores,

la gestión de recursos y la optimización de flujos dentro de la terminal.

La compañía ya cuenta con referencias internacionales en automatiza-

ción avanzada y el sector considera que la implantación de nuevos modelos operativos en España es una cuestión de calendario. La previsión manejada por operadores es que en un

Electrificación y automatización, próximos pasos de cara a 2032

horizonte aproximado de seis años puedan acelerarse los cambios en la organización de las operaciones, con una mayor presencia de sistemas automatizados y equipos eléctricos o híbridos. El cambio de paradigma no afecta únicamente a la maquinaria. Los operadores recuerdan que la automatización implica una transformación profunda de los perfiles profesionales vinculados a la terminal.

El aumento del import-export, el mayor reto

La electrificación de equipos será otro de los pilares de esta transformación. APM Terminals Algeciras ya ha avanzado en soluciones energéticas propias mediante instalaciones fotovoltaicas ubicadas en distintas áreas de la terminal, como la puerta automática de camiones, el almacén y el aparcamiento.

La transformación llega además en un momento de reajuste del propio modelo de negocio de las terminales. Los operadores señalan que desde 2019 se ha producido una presión creciente sobre los volúmenes de transbordo, con una mayor competencia entre hubs mediterráneos y una evolución hacia tráfico de importación y exportación. Aunque Algeciras mantiene su posición estratégica, la necesidad de ganar productividad y reducir costes se ha convertido en una prioridad.

La futura configuración de la terminal también estará condicionada por la evolución de los tráfico. Algunos operadores apuntan que el descenso relativo del transbordo frente al crecimiento de otros segmentos podría modificar las necesidades de espacio operativo a medio plazo, en un escenario donde la eficiencia será más importante que el volumen bruto gestionado.

Operadores Logísticos

SSM gestionará la logística sanitaria de Madrid

Severiano Servicio Móvil se impone a las ofertas de Logista Pharma y Cogesa en la licitación para operador logístico del material centralizado del Servicio Madrileño de Salud

Carlos Sánchez | Madrid

Severiano Servicio Móvil, operador logístico gallego especializado en el sector sanitario, se ha impuesto a las otras dos ofertas presentadas, por parte de Logista Pharma y Consultoría y Gestión Sanitaria (Cogesa), en el marco de la licitación de operador logístico para la gestión, custodia y distribución del material que compra de forma centralizada el Servicio Madrileño de Salud (SERMAS). El almacén centralizado del SERMAS gestiona más de 50.000 palés y su material almacenado deberá poder ser recepcionado en menos de 60 minutos en cualquiera de los 38 hospitales y centros que componen la red.

El operador se encargará de realizar la recepción de los productos, determinar su ubicación y almacenaje adecuado, así como la preparación y reparto de los Equipos de Protección Individual (EPIs) de compra centralizada a Atención

Primaria, SUMMA 112, Centro de Transfusión, hospitales públicos y a los puntos de distribución de la sanidad pública regional.

El contrato recoge que, para el correcto funcionamiento de este almacén, deberá contar con plataformas adecuadas y preparadas a través de un Plan de Contingencia, con una verificación del material entregado y un registro de la recepción en el Sistema de Información Logístico de la Comunidad de Madrid (NE-XUS). Del mismo modo, contará con un inventario permanente en tiempo real, un sistema visual por colores para identificar las posibles caducidades y un plan de funcionamiento de distribución del material que atienda a pedidos ordinarios, urgentes y por emergen-

cia de los centros sanitarios. El contrato contempla también la logística inversa, que incluye el retorno de medios de transporte, gestión de material sobrante de inventario y gestión de devoluciones al proveedor, entre otros servicios. Los costes asociados a la logística inversa se consideran incluidos en el precio de la línea de salida, es decir, no se facturará ningún coste añadido por estas actuaciones, según recoge el pliego del concurso.

Severiano Servicio Móvil alcanzó una cifra de ventas de 68,9 millones de euros en 2025, según datos del propio operador. El operador logístico es filial del Grupo Servicio Móvil, que está integrado por 18 sociedades y que alcanzó una facturación conjunta de 119,5 millones de euros en 2025, frente a los 113,4 millones del año anterior, según datos del grupo.

El Grupo Servicio Móvil ha reforzado recientemente su capacidad de almacenamiento en el centro peninsular con la puesta en marcha de su centro logístico en Yuncos (Toledo), que cuenta con una superficie de 22.000 metros cuadrados.

El grupo gallego también dispone desde 2023 de un almacén logístico en Villaverde (Madrid), que dispone de 15.200 metros cuadrados y capacidad para albergar hasta un total de 22.520 palés.

4,2

MILLONES DE EUROS
POR LA GESTIÓN
LOGÍSTICA DURANTE
UN AÑO

Marítimo

Tepsa acelera su apuesta por los biocombustibles

La compañía de almacenamiento de líquidos refuerza sus terminales españolas para captar nuevos tráficos energéticos vinculados a la descarbonización industrial

forzado segmentos vinculados a nuevos productos. Los biocombustibles ya representan 1,35 millones de toneladas de movimientos anuales y generan más del 13 por ciento de los ingresos de almacenamiento, una participación que la compañía prevé aumentar con el desarrollo de nuevos proyectos de combustibles sostenibles.

España ocupa un lugar prioritario en esta estrategia. Tepsa considera que el país reúne condiciones favorables para convertirse en un polo europeo de la nueva logística energética, gracias a su red portuaria, su tejido industrial, la presencia de grandes complejos energéticos y el impulso de inversiones en combustibles renovables.

Creciendo en energía 'verde'

Sus terminales españolas, ubicadas en Barcelona, Bilbao, Tarragona y Valencia, con un total de 900.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento, a la que se sumará una quinta en Huelva en 2029, están llamadas a facilitar la recepción, almacenamiento y distribución de estos productos, conectando a productores y consumidores y permitiendo la incorporación de nuevas materias primas a las cadenas industriales. El crecimiento de los combustibles renovables, especialmente en sectores como el transporte pesado, la aviación y determinadas industrias, abre así nuevas oportunidades para los operadores de almacenamiento.

Tepsa sumará una terminal en Huelva en 2029

La apuesta por España forma parte de una estrategia europea orientada a preparar las instalaciones para nuevos vectores energéticos. Tepsa trabaja en la mejora de la eficiencia operacional, la reducción de emisiones y la adaptación tecnológica de sus terminales para gestionar productos con requisitos técnicos cada vez más exigentes. Con esta estrategia, Tepsa busca consolidar sus terminales como nodos logísticos esenciales para la transición energética. España será una de las piezas principales de ese crecimiento, por la combinación de capacidad portuaria, industria energética y nuevos proyectos de descarbonización, factores que refuerzan su posición como enclave estratégico para la logística de los biocombustibles.

La sostenibilidad constituye otro de los ejes de esta evolución, con iniciativas destinadas a reducir el impacto ambiental y avanzar en economía circular. Entre ellas figura un programa para reciclar equipos de protección individual utilizados en sus terminales mediante la recuperación de materiales plásticos para su reutilización industrial.

Antonio Martínez | Valencia

Tepsa afronta la transición energética en el sector de almacenamiento de productos líquidos con España como uno de sus mercados estratégicos para el desarrollo de combustibles renovables. La compañía está adaptando sus infraestructuras para responder al crecimiento de los biocombustibles y de las nuevas cadenas logísticas asociadas a la economía baja en carbono.

El operador cuenta con quince terminales en Europa y una capacidad de

Imagen de la terminal de Tepsa en el puerto de Barcelona.

almacenamiento superior a los 4 millones de metros cúbicos. En el último ejercicio gestionó 16,65 millones de toneladas de tráficos y alcanzó unos ingresos de almacenamiento de 281,7 millones de euros, con una cartera de negocio cada vez más diversificada, según los datos de la compañía.

La transformación del modelo energético está modificando la composición de estos tráficos. Tepsa ha reducido progresivamente su exposición a los combustibles convencionales y ha re-



Marítimo

Buques megamax en CSP Iberian Valencia Terminal.

CSP electrificará su terminal de Valencia

El grupo, bajo el impulso de Cosco y CMA CGM, plantea prolongar hasta 2070 su concesión a cambio de nuevas inversiones para atender a megabuques

Antonio Martínez | Valencia
CSP Iberian Valencia Terminal (CSPV) ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Valencia una prórroga extraordinaria de 29 años, que situaría el vencimiento de su concesión en el 29 de

diciembre de 2070. La petición se sustenta en un programa de nuevas inversiones destinado a modernizar la terminal, reforzar su capacidad operativa y avanzar en la electrificación de las instalaciones.

La concesión de CSPV, propiedad de las divisiones de terminales de las navieras Cosco y CMA CGM, tiene actualmente como fecha de vencimiento el 11 de octubre de 2041, tras las sucesivas ampliaciones y com-

pensaciones aprobadas desde su adjudicación inicial en 1995. La nueva prórroga elevaría la duración total hasta el límite de 75 años previsto en la legislación portuaria.

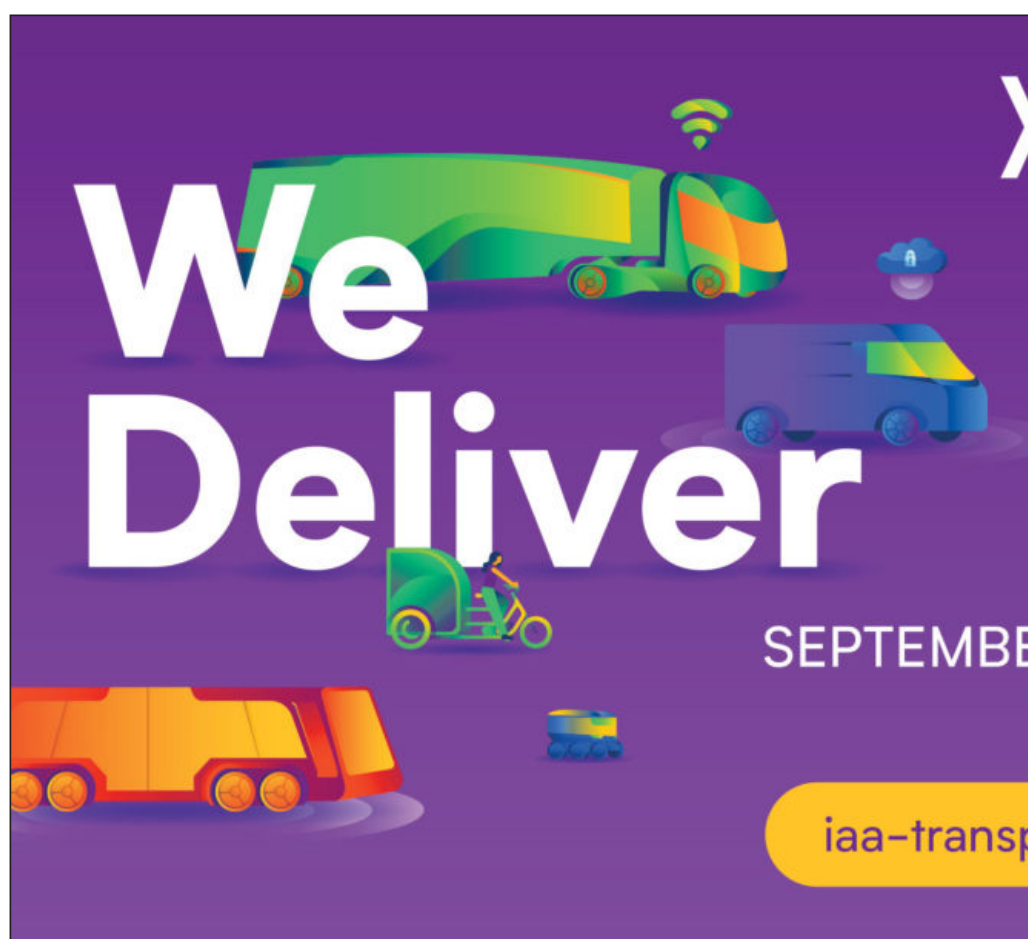
El plan se estructura en tres grandes proyectos. El primero contempla la implantación de un sistema OPS para suministrar electricidad a los buques durante su estancia en puerto. CSPV prevé instalar seis tomas, distribuidas entre los muelles de Costa, Príncipe Felipe y Este, con una capacidad conjunta de 30 MVA. La infraestructura permitiría conectar simultáneamente seis buques.

La inversión en OPS se ejecutaría entre mediados de 2027 y finales de 2028, con el objetivo de que el sistema esté operativo el 1 de enero de 2030. CSPV destaca que la actuación permitirá reducir las emisiones de los buques.

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



We Deliver



» IAA TRANSPORTATION

Get your
ticket
now!

SEPTEMBER 15—20, 2026
IN HANNOVER

iaa-transportation.com

Ferrocarril

Compromiso renovado

Las empresas ferroviarias consideran “muy positiva” la apuesta del Ministerio de Transportes por blindar y dar continuidad a las ayudas públicas al tren de mercancías

Carlos Sánchez | Alfonso Alday

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible prepara un nuevo marco de ayudas al transporte ferroviario de mercancías con el objetivo de frenar el deterioro de su cuota modal, que apenas supera el 3 por ciento, y, al mismo tiempo, amortiguar el impacto de las obras en la red sobre la actividad de los operadores.

Las empresas ferroviarias no ocultan su satisfacción. “La valoración que hacemos es muy positiva, puesto que el Ministerio apuesta una vez más por la continuidad de los programas de incentivos al mérito ambiental”, confirma a Transporte XXI el presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero.

El presidente de AEFP recuerda que, en marcha desde 2022, es “el único programa que se ha ejecutado por un Gobierno y un Ministerio”, puesto que “anteriormente se han hecho muchos planes y programas, pero ninguno se ejecutó”. Por eso, Pedrero se congratula de que el Ministerio de Transportes actual haya “apostado por la continuidad y el compromiso con el ferrocarril de mercancías”. De hecho, “es para nosotros un hito”, resalta.

El departamento que dirige Óscar Puente ha sometido a información pública el proyecto de orden que regulará un nuevo sistema de subvenciones, que se extenderá durante cinco años, desde el 1 de enero de 2026. En el sector tienen de plazo hasta el próximo 21 de septiembre para presentar alegaciones al documento, si bien, aunque “todo se puede mejorar, nos quedamos con lo fundamental, que es el compromiso del Ministerio con el transporte ferroviario de mercancías”, recalca Pedrero.

Bajo un mismo paraguas

El proyecto de orden incluye los ‘ecoincentivos’ y las ayudas destinadas a compensar las perturbaciones extraordinarias de tráfico. El cambio no es menor. El propio borrador recalca que se trata de una nueva subvención con la intención de configurar un sistema único y con vocación de permanencia.

El nuevo modelo llega, además, en un momento especialmente delicado para el ferrocarril de mercancías, muy lejos del objetivo de alcanzar una cuota modal del 10 por ciento, fijado para 2030 por la iniciativa ‘Mercancías 30’.

La principal novedad consiste precisa-

mente en juntar las dos realidades que hasta ahora se abordaban por separado. Por una parte, continuará incentivándose la actividad ferroviaria en función de su mérito ambiental y socioeconómico, calculado a partir de los costes externos que evita el tren frente a la carretera. Pero, a la hora de valorar el comportamiento de cada operador, se incorporarán también los tráficos afectados por restricciones temporales de capacidad.

El objetivo es evitar que una empresa ferroviaria resulte penalizada en el cálculo de la ayuda porque las obras sobre la infraestructura le hayan impedido realizar los trenes previstos.

Que se incluyan de manera conjunta los ‘ecoincentivos’ y las ayudas destinadas a compensar las perturbaciones extraordinarias de tráfico es también considerado positivo por las empresas ferroviarias. “No es el Sistema de ayudas por perturbaciones extraordinaria de tráfico (SAPET) de Adif”, señala Pedrero. “Las bases y procedimientos del SAPET se están elaborando por el gestor de infraestructuras ferroviarias en estos momentos”, matiza. La convocatoria del SAPET recae directamente sobre Adif, según la Ley aprobada el 4 de diciembre de 2025.

En la práctica, “el Ministerio ha refundido el mérito ambiental (‘ecoincentivos’) con el Real Decreto que sacó en febrero de 2025 para considerar la actividad que no ha podido realizarse a causa de interrupciones temporales de capacidad por obras y trabajos en la infraestructura y otras causas”, destaca Pedrero.

El propio Ministerio admite que la modernización de numerosos tramos de la Red Ferroviaria de Interés General está generando restricciones de capacidad con un impacto significativo sobre la operativa y dificultando que las compañías puedan mejorar su desempeño respecto a ejercicios anteriores.

Así, podrán tenerse en cuenta tanto las supresiones de servicios como determina-

dos desvíos por itinerarios alternativos, siempre que las restricciones alcancen los umbrales que establezca cada convocatoria. En el caso de las supresiones, la compañía deberá contar con capacidad adju-



La ayuda será proporcional al incremento de actividad desde 2024.

cada o acreditar que venía realizando regularmente ese tráfico antes de que se produjera la afección.

Cada convocatoria identificará de forma expresa qué restricciones temporales de capacidad quedarán incluidas en el citado programa.

2024, año de referencia

Otra de las claves del nuevo sistema será la evolución de los tráficos. La ayuda se calculará a partir de una tabla de ‘ecoincentivos’ máximos y será proporcional al incremento de actividad del operador respecto a 2024, ejercicio que se convierte así en año de referencia.

“No nos parece ni bien ni mal”, apunta el presidente de AEFP sobre la elección de ese año como referencia. “El Ministerio tendrá sus razones para situar en 2024 la base de cálculo, si bien nosotros lo desconocemos”, matiza.

Las futuras convocatorias determinarán el crecimiento mínimo necesario para comenzar a recibir la ayuda y el umbral a partir del cual podrá alcanzarse el incentivo máximo. Entre ambos niveles, la cuantía aumentará de forma lineal.

La principal novedad es que, para realizar esa comparación con 2024, el tráfico asignado a la empresa podrá incorporar no sólo las toneladas-kilómetro realmente transportadas, sino también determinado

El cálculo de las ayudas incluirá el impacto de las obras

“tráfico restringido” por las obras. En la práctica, Transportes trata así de resolver una de las contradicciones del anterior modelo: exigir crecimiento a los operadores precisamente en unos ejercicios en los que una parte importante de la red convencional está sometida a actuaciones de renovación, adaptación o mejora.

Sin presupuesto cerrado

El nuevo esquema nace, sin embargo, con una incógnita económica. El Gobierno diseña un programa para cinco años sin fijar todavía su dotación económica y en plena prórroga presupuestaria. Las bases se limitan a establecer que cada convocatoria determinará el presupuesto disponible y la cuantía máxima de las subvenciones. La financiación procederá del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, pero quedará condicionada a que exista “crédito adecuado y suficiente”. Por tanto, las bases dejan diseñado el armazón de un programa con horizonte 2030, aunque será cada convocatoria la que revele la capacidad económica real del nuevo sistema.

Concurrencia competitiva

También cambia la lógica administrativa. Las ayudas se concederán mediante concurrencia competitiva, frente al régimen de concurrencia no competitiva con el que nació el ‘ecoincentivo’ ferroviario. Este cambio es, de momento, “difícil de evaluar”, reconoce Pedrero. Sobre todo, “sin conocer los porcentajes de prorrateo posible y especialmente sin conocer el presupuesto asignado”, añade.

€
0,78
CÉNTIMOS POR
TONELADA-
KILÓMETRO
ES LA CUANTÍA
MÁXIMA PREVISTA
DE LOS
'ECOINCENTIVOS'

Las solicitudes recibirán una valoración de hasta 100 puntos. Si el presupuesto disponible no fuese suficiente para atender a todos los beneficiarios que cumplan los requisitos, el importe global deberá prorratearse entre las empresas en función de la valoración obtenida.

Las ayudas serán, además, incompatibles con otras subvenciones destinadas a la misma finalidad y también con indemnizaciones o apoyos concedidos por el incremento de costes ocasionado por una misma restricción temporal de capacidad.

El nuevo esquema supone, en definitiva, un cambio de filosofía. Transportes deja atrás dos programas separados para articular un único instrumento que premiará el mérito ambiental del ferrocarril, incentivará el crecimiento de los tráficos y tratará de neutralizar, a efectos del cálculo de las ayudas, el impacto de las obras sobre los operadores. El objetivo declarado es recuperar terreno frente a la carretera y acercarse a una cuota ferroviaria del 10 por ciento en 2030. El punto de partida, sin embargo, sigue siendo muy bajo: el 3,2 por ciento alcanzado en 2024.

Sin rastro de la doble tracción

Entre las medidas que no aparecen específicamente recogidas en el proyecto figura una ayuda para compensar el uso de una segunda locomotora en aquellos corredores en los que las fuertes pendientes obligan a recurrir a la doble tracción.

El Comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, había avanzado al sector la posibilidad de compensar ese sobrecoste, pero esa medida no ha llegado, al menos de forma expresa, a estas bases reguladoras. En todo caso, “no nos parece una cuestión prioritaria”, reconoce Juan Diego Pedrero, presidente de AEF.

Críticas a un sistema “incompleto”

La Asociación de Cargadores de España (ACE) señala que, si bien comparte el objetivo de incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías, el sistema de ayudas será incompleto y perderá eficacia si limita la condición de beneficiarias a las empresas ferroviarias y excluye a los cargadores. “No basta con incentivar a quien presta el servicio ferroviario”, asegura Nuria Lacaci, secretaria general de ACE. “Si queremos que más mercancías viajen en tren, las ayudas deben alcanzar también a quien decide utilizarlo y asume el riesgo económico de esa decisión”, añade.

Desde ACE advierten que el proyecto presume que las ayudas concedidas a las empresas ferroviarias se trasladarán indirectamente a sus clientes, pero no establece ningún mecanismo obligatorio, medible y verificable que garantice esa repercusión. ACE solicitará al Ministerio que los cargadores que organicen y contraten el transporte ferroviario puedan ser también beneficiarios directos de las ayudas.



INSPIRING RAIL
SOLUTIONS



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
POR FERROCARRIL



SERVICIOS EN TERMINALES



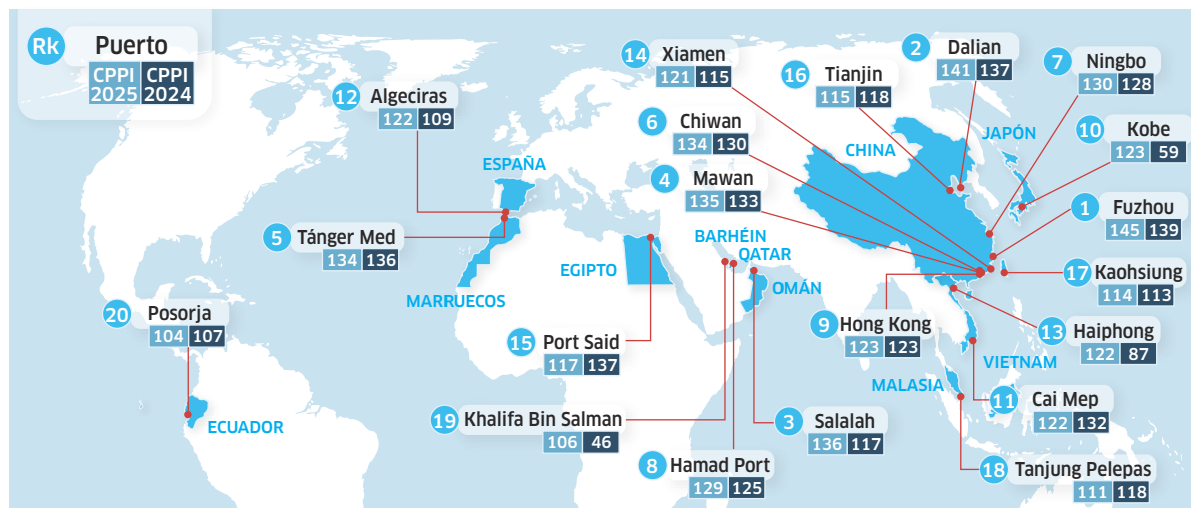
ESCUELA DE FORMACIÓN
DE MAQUINISTAS



www.captrain.es

EL CONTENEDOR, ANTE EL DESAFÍO DE MANTENER LA EFICIENCIA EN UN MUNDO TURBULENTO

Los grandes centros portuarios mundiales vienen afrontando una etapa marcada por la absorción de llegadas irregulares y cambios de ruta por parte de las navieras, con el desafío de no provocar fuertes incrementos en los tiempos de permanencia en las terminales.



Fuente: Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence.

Marítimo

Algeciras marca el paso

El puerto andaluz se sitúa como el enclave español más eficiente en el índice del Banco Mundial en un entorno marcado por la volatilidad de las cadenas logísticas

A. Martínez | Algeciras
Algeciras vuelve a consolidarse como la gran referencia española en eficiencia portuaria. El enclave andaluz ocupa el puesto 12 del mundo en el *Container Port Performance Index* (CPPI) 2025, elaborado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence. Es el único puerto español entre los veinte primeros. Con una puntuación de 122 puntos, frente a los 109 de 2024, Algeciras mejora de forma significativa y mantiene una trayectoria de elevada estabilidad desde el año 2020.

La posición resulta especialmente relevante por el perfil de tráfico del puerto del Estrecho, uno de los principales centros de transbordo de Europa y del Mediterráneo. Este tipo de actividad exige escalas rápidas y una gran capacidad para coordinar movimientos masivos de contenedores. La eficiencia se mide, precisamente, por la capacidad para reducir esperas

y tiempos improductivos y concentrar el máximo posible de la estancia del buque en operaciones efectivas de atraque.

El resultado de Algeciras cobra mayor importancia en un escenario marcado por la volatilidad de las cadenas logísticas. La pandemia, las congestiones globales y las crisis geopolíticas han demostrado que la competitividad portuaria no depende solo de mover grandes volúmenes, sino también de mantener la productividad cuando aparecen perturbaciones externas. Los puertos más eficientes son aquellos capaces de absorber llegadas irregulares y cambios de ruta sin provocar fuertes incrementos en los tiempos de permanencia.

La crisis del mar Rojo ha puesto especialmente a prueba esta capacidad. Los desvíos de las navieras por

el cabo de Buena Esperanza añadieron entre diez y catorce días a los tráficlos entre Asia y Europa y alteraron los calendarios de las líneas marítimas. La llegada simultánea de buques fuera de programación generó episodios de lo que el Banco Mundial denomina “gestión explosiva”, con presión sobre atraques, patios y equipos.

En este contexto, Algeciras destaca por haber mantenido un elevado nivel de desempeño pese a las alteraciones del comercio marítimo internacional. Su evolución confirma que productividad, rapidez y resiliencia son cada vez más determinantes para medir la competitividad de un *hub*. El índice del Banco Mundial tiene en cuenta el tiempo total de permanencia de los buques, incluyendo operaciones, esperas y retrasos, de modo que un

Operaciones de un megabuque de Maersk en APM Terminals Algeciras.



menor tiempo para una carga de trabajo determinada se traduce en una mejor posición.

La evolución de Algeciras adquiere así una dimensión estratégica: su posición entre los doce puertos más eficientes del mundo se sitúa por delante de los grandes enclaves europeos y norteamericanos. En un sistema logístico sometido a una creciente incertidumbre, el puerto confirma su capacidad para mantener tiempos operativos reducidos y absorber las tensiones de las cadenas marítimas sin perder competitividad.

En el caso del resto de grandes puertos españoles, Valencia ofrece, en cambio, el ejemplo de cómo las mismas tensiones pueden traducirse en una mayor presión operativa. El puerto valenciano absorbió escalas adicionales y más tráficlos de transbordo tras la crisis del mar Rojo, reforzando su papel como plataforma del Mediterráneo occidental, de acuerdo al informe del Banco Mundial. El esfuerzo tuvo un coste: el porcentaje de tiempo de estancia de los buques dedicado a operaciones productivas cayó del 64 por ciento en 2024 al 49 por ciento en 2025, reflejando un aumento de esperas, maniobras y procesos previos a la operación comercial. El caso demues-

tra que incluso infraestructuras avanzadas pueden ver deteriorados sus indicadores cuando reciben llegadas masivas y fuera de secuencia.

Por su parte, el informe indica que Barcelona mantiene una posición relevante como puerta de entrada y salida del Mediterráneo occidental y cuenta con una estructura de tráfico diversificada entre importación, exportación y transbordo. Esa combinación puede aportar mayor estabilidad frente a episodios de volatilidad, en un continente donde los puertos todavía arrastran parte de los efectos de las disrupciones sufridas durante la pandemia y las posteriores alteraciones de los servicios marítimos.

Por último, en cuanto a Las Palmas, el informe del Banco Mundial señala que el enclave ha ganado interés estratégico con el alargamiento de las rutas entre Asia y Europa por el desvío de buques alrededor de África. Su localización atlántica favorece los servicios de escala, *bunkering*, aprovisionamiento y asistencia técnica. El nuevo escenario refuerza así el valor de los puertos capaces de ofrecer servicios rápidos en rutas más largas y sitúa al enclave ante una oportunidad para aumentar su peso en los corredores atlánticos.



Política

Puente vuelve a reestructurar la cúpula de Transportes

El ministro designa a Sara Hernández, hasta ahora secretaria general de Movilidad Sostenible, para asumir el cargo de secretaria general de Transporte Terrestre, en manos de Rocío Báguena desde mayo de 2025

Carlos Sánchez | Madrid

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, vuelve a mover pieza en la cúpula de su departamento con el cese de la hasta ahora secretaria general de Transporte Terrestre, Rocío Báguena, que ha estado al frente desde el 1 de mayo de 2025. Báguena sustituyó en el cargo a Marta Serrano, que lo ostentaba desde diciembre de 2023.

En sustitución de Báguena, el ministro ha nombrado a la hasta ahora secretaria general de Movilidad Sostenible, Sara Hernández, que ha desempeñado este cargo desde enero de 2025, cuando tomó el relevo de Álvaro Sáenz de Heredia, a su vez promocionado a presidente de Renfe. Puente no ha designado todavía el relevo al frente de la Secretaría General de Movilidad Sostenible, por lo que todo parece indicar que se integrará con Transporte Terrestre.

La nueva secretaria general de Transporte Terrestre, Sara Hernández, es ingeniera de Caminos, Canales y

Óscar Puente,
ministro
de Transportes
y Movilidad
Sostenible.



Sara Hernández,
secretaria general
de Transporte
Terrestre.

Puertos, y doctora en Transportes por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Ha desarrollado actividad en consultoría y asesoramiento profesional en Deloitte y en una etapa previa como investigadora de TRANSyT. Además, ha sido docente en el Departamento de Transportes de la UPMadrid y profesora de diversos máster, cursos y seminarios.

Por su parte, Rocío Báguena, ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la UPM (1996), pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde el 2000. Dentro de Transportes ha ocupado distintos puestos técnicos y de gestión. En el momento de su nombramiento como secretaria general de Transporte Terrestre, Báguena era directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte, dependiente de la Dirección General de Estrategias de Movilidad de la Secretaría General de Movilidad Sostenible.

Además, ha sido consejera de Renfe Operadora entre 2023 y mayo de 2025 y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre.



atlantic canarias

Tenerife
+34 922 622 560
atlanticfe@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

TRALLERO
mudanzas desde 1919

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



Barcelona
info@trallero.com
+34 934 217 500

Madrid
madrid@trallero.com
+34 916 562 961

trallero.com

BORJA GIMÉNEZ LARRAZ

Diputado del PP en el Parlamento Europeo, miembro de la Comisión de Transportes

“Descarbonizar, sí; desindustrializar Europa, no”

Borja Giménez, eurodiputado del Partido Popular, recalca que “la transición energética solo será un éxito si mantiene la producción, el empleo y la tecnología en Europa”. En cuanto al impulso de la red TEN-T, Giménez Larraz señala la falta de compromiso de Francia: “Europa no puede permitirse invertir miles de millones en corredores que mueren en una frontera”.

Alfonso Alday | Bruselas

► **Europa ha situado la transición energética en el centro de su política, pero el debate sobre la competitividad gana terreno. ¿Se ha pasado Europa de frenada en materia regulatoria o el problema no es la ambición, sino haber legislado sin garantizar previamente las infraestructuras y la tecnología necesarias?**

Es una realidad que en la última legislatura hemos caído en algunos excesos regulatorios, sobre todo en materia climática. En el proceso de descarbonización, Europa debe mantener su ambición climática, pero sin convertirla en una losa para nuestra competitividad. Necesitamos garantizar primero las infraestructuras, la tecnología y las condiciones necesarias para cumplir los objetivos.

► **La automoción puede ser un buen espejo de ese debate. ¿Existe el riesgo de que Europa termine descarbonizando su consumo a costa de perder capacidad industrial?**

Sí, existe ese riesgo. Europa no puede descarbonizarse a costa de desindustrializarse. No podemos sustituir la dependencia del petróleo por una dependencia tecnológica y económica de China. Defendemos una transición tecnológicamente neutral, sin imponer una única solución antes de que la industria y los ciudadanos estén preparados.

La transición energética solo será un éxito si mantiene la producción, el empleo y la tecnología en Europa. Descarbonizar sí; desindustrializar Europa, no.

► **¿Dónde cree que se ha equivocado Europa: ¿en los objetivos, en los plazos o en la falta de una política industrial capaz de acompañar la transición energética?**

El error en la legislatura pasada fue imponer plazos y obligaciones sin haber construido antes una política industrial a la altura. No se puede exigir a nuestros fabricantes que compitan con China si Europa no garantiza energía asequible, producción propia de baterías, materias primas, infraestructuras de recarga y reglas de competencia justas. Lo que defendemos es corregir el rumbo: mantener la ambición climática, pero con neutralidad tecnológica, plazos realistas y una política industrial que proteja empleo, inversión y producción europea, y que jamás ponga por delante del futuro de los europeos las políticas medioambientales.

► **Bruselas evalúa cada regulación por separado, pero las empresas tienen que cumplir todas las normas al mismo tiempo. ¿Existe conciencia en las instituciones europeas sobre el coste acumulado de regular y sobre el impacto real en la competitividad?**

Hay conciencia creciente, pero durante demasiado tiempo se ha evaluado cada norma de forma aislada, sin medir suficientemente el coste acumulado que soportan las empresas, especialmente las pymes. El Partido Popular Europeo defiende una revisión completa del stock regulatorio y un control obligatorio de impacto sobre

competitividad de los sectores afectados, aplicando subsidiariedad y coherencia antes de aprobar nuevas normas. La Comisión ha fijado el objetivo de reducir la carga administrativa un 25 por ciento para todas las empresas y un 35 por ciento para las pymes, pero hay que convertirlo en resultados concretos, no en otra promesa. La

regla debe ser clara: por cada nueva obligación costosa, eliminar dos anteriores y evitar que cada Estado añada más burocracia al aplicar la normativa europea.

► **En este sentido, el ETS marítimo está teniendo un fuerte impacto. Si la actividad se desplaza fuera de Europa sin reducir las emisiones globales, ¿se puede decir que el sistema está funcionando?**

No. De hecho, este es un tema que el PP en el Parlamento Europeo lleva denunciando desde el inicio de la legislatura, y yo mismo he realizado varias iniciativas parlamentarias al respecto. Si una norma desplaza actividad, empleo y escalas a puertos extracomunitarios sin reducir las emisiones globales, es una política climática fracasada; una fuga de carbono y de competitividad europea. La respuesta no puede ser que Europa pierda actividad mientras las emisiones simplemente se trasladan unos kilómetros al otro lado de su frontera. Necesitamos reciprocidad con terceros países, apoyo a combustibles limpios y una evaluación constante del impacto sobre tráfico, empleo y competitividad portuaria. La descarbonización debe reducir emisiones a escala global y fortalecer a los puertos europeos; si consigue lo contrario, habrá que corregir el sistema.



Europa debe avanzar hacia una mayor armonización para los tráficos internacionales

► **La revisión del ETS marítimo debe servir para evaluar precisamente esos posibles efectos no deseados...**

La propia normativa prevé un seguimiento específico cada dos años para detectar desde el inicio conductas de elusión. La revisión general presentada por la Comisión el pasado 17 de julio demuestra que el problema existe y que Bruselas ha tenido que reaccionar. La propuesta endurece las reglas contra el desvío de escalas: rebaja del 65 por ciento al 50 por ciento el umbral de transbordo para incluir más puertos de riesgo en la norma antielusión. Es un paso en la buena dirección, porque reconoce que no podemos permitir que una escala en un puerto vecino extracomunitario se utilice para rebajar artificialmente las obligaciones del ETS y desplazar actividad de nuestros puertos. Es un primer paso, pero vamos a mejorar la propuesta durante el procedimiento legislativo en el Parlamento Europeo.



Borja Giménez (Zaragoza, 1983), es un **diputado español** al **Parlamento Europeo** por el **PP**. Elegido en 2024, trabaja en favor de una movilidad interconectada.

Es **Licenciado en Derecho** por la **Universidad de Zaragoza**, posee un **MBA** de la **IE Business School** de Madrid y un **máster** en **Estudios de la UE** por la **Universidad de Zaragoza**.



► El transporte por carretera lleva décadas reclamando un verdadero mercado único europeo, con reglas armonizadas y menos barreras. ¿Cuánto queda para conseguirlo? Queda demasiado. Hemos avanzado, pero el transportista sigue encontrando un mosaico de normas nacionales, controles, fiscalidad, pesos y dimensiones, procedimientos laborales y requisitos administrativos distintos al cruzar fronteras. Nosotros defendemos la culminación del mercado único con reglas armonizadas: documentación plenamente digital e interoperable, reconocimiento mutuo de controles y cualificaciones, normas comunes en pesos y dimensiones y una aplicación homogénea del Paquete de Movilidad. También hace falta que los Estados dejen de añadir burocracia nacional a las reglas europeas. El mercado único no estará terminado hasta que un transportista pueda operar de Cádiz a Varsovia con reglas claras y equivalentes. Ese debe ser el objetivo.

► La revisión de la Directiva de Pesos y Dimensiones vuelve a enfrentar diferentes intereses nacionales y sectoriales. ¿Qué de-

que encontrándose con vehículos mucho más caros, incertidumbre tecnológica y una infraestructura de recarga y repostaje insuficiente. ¿Quién está asumiendo hoy el verdadero riesgo de la transición?

El verdadero riesgo lo está asumiendo el transportista: quien tiene que comprar un vehículo mucho más caro, decidir entre tecnologías que aún están madurando y operar con una red de recarga y repostaje insuficiente. Y también lo asume el consumidor, con encarecimiento de los productos transportados y de la cadena de valor del producto. Primero hay que desplegar infraestructura, facilitar permisos, abaratar la energía y apoyar la renovación de flotas; después, exigir. La descarbonización no puede convertirse en un riesgo empresarial que recaiga exclusivamente sobre el autónomo y la pequeña empresa.

► La digitalización debería contribuir también a construir ese mercado único. Sin embargo, las empresas siguen conviviendo con documentos físicos, plataformas que no se comunican entre sí y administraciones con ritmos de digitalización diferentes.

quería inferiores a 150 euros de terceros países, a lo que se sumará previsiblemente un *handling fee* en noviembre, a la espera del futuro Centro Aduanero de Datos en 2028. ¿Era necesario? ¿Cuáles van a ser los siguientes pasos en este sentido?

Sí, era necesario actuar ante la oleada de envíos de bajo valor de terceros países. El objetivo es garantizar que quienes venden aquí de terceros países cumplen las mismas reglas que las empresas europeas. El derecho de aduanas y el futuro *handling fee* deben contribuir a que los costes de derecho de gestión no recaigan sobre el contribuyente. El siguiente paso debe ser avanzar hacia una aduana europea más integrada, con un Centro Aduanero de Datos y una Autoridad Aduanera Europea.

► ¿Va a estar Bruselas vigilante para que esta armonización sea realmente efectiva?

Por supuesto. Si de verdad queremos un Mercado Único, debemos aplicar las mismas reglas para todos los países europeos.

► Hablemos del ferrocarril. Europa lleva décadas hablando de trasvase modal y corredores ferroviarios. ¿Por qué los resultados

perseguidos siguen lejos?

El problema no está en la falta de ambición, sino en la ejecución. Europa ha definido a través del TEN-T los grandes corredores y ha puesto finan-



No basta con dibujar corredores en un mapa: tienen que funcionar sobre el terreno

bería prevalecer: una mayor armonización europea que facilite los tráficos internacionales o la capacidad de cada Estado para adaptar pesos, dimensiones y combinaciones de vehículos a su propia realidad?

No son objetivos incompatibles. Europa debe avanzar hacia una mayor armonización para los tráficos internacionales. Lo que no tiene sentido es que una combinación de vehículos permitida en España no pueda cruzar una frontera hacia un Estado vecino que también la autoriza, salvo que exista un acuerdo bilateral. Eso fragmenta el mercado interior europeo, encarece la logística y resta competitividad.

► En cuanto a la descarbonización del camión, Europa ha fijado objetivos muy ambiciosos. Sin embargo, el transportista si-

¿Existe el temor de que la prometida simplificación digital termine convirtiéndose en una nueva capa de obligaciones para las empresas?

Sí, existe ese riesgo si la digitalización se limita a trasladar al entorno digital los mismos trámites y obligaciones que ya existen. Sin embargo, esa transformación debe servir para simplificar, eliminar duplicidades y hacer que las administraciones sean interoperables. Una herramienta digital que obliga a las empresas a introducir la misma información varias veces no reduce: añade costes. Por eso, antes de legislar debemos medir el impacto, aplicar proporcionalidad y simplificar.

► La UE introdujo el 1 de julio un derecho de aduanas de 3 euros para envíos de pa-

ciación sobre la mesa, pero todavía existen cuellos de botella, sobre todo en los tramos transfronterizos, falta de capacidad y problemas de interoperabilidad. No basta con dibujar corredores en un mapa: tienen que funcionar sobre el terreno. Y para conseguir un verdadero trasvase modal, el tren debe ser una alternativa competitiva en precio, tiempo y fiabilidad frente a la carretera.

► Europa lleva décadas invirtiendo. ¿El problema sigue siendo realmente la falta de infraestructura o hay también un problema de gestión, fiabilidad y calidad del servicio?

Está claro que no basta con inaugurar vías o rutas nuevas, hay que conseguir que los trenes circulen a la hora prevista, que tengan capacidad asignada con suficiente antelación y que una obra o incidencia no paralice durante días toda una cadena logís-

(viene de la página 29)

tica. Por supuesto, hay un grave problema de gestión por parte del Ministerio de Transportes, que juzgamos nefasta, y hemos observado un deterioro claro del servicio que se presta al pasajero.

► **¿Qué posibilidades hay de que el proyecto de Travesía Central del Pirineo (TCP) sea integrado en el Reglamento del Mecanismo 'Conectar Europa' 2028-2034? ¿Qué supondría? ¿España necesita un tercer paso por los Pirineos?**

La posibilidad existe, porque el Reglamento del Mecanismo 'Conectar Europa' para 2028-2034 está todavía en negociación en el Parlamento y el Consejo. El CEF se dirige precisamente a proyectos TEN-T con fuerte dimensión transfronteriza, y la TCP debe ser tratada como lo que es: una conexión estratégica europea, no una infraestructura exclusivamente aragonesa o española. La propuesta de la Comisión reserva 51.515 millones de euros para transporte y movilidad militar dentro del CEF 2028-2034. Debemos aprovechar esa negociación para que la TCP figure expresamente entre los tramos transfronterizos prioritarios y para obtener financiación, en primer lugar, para actualizar estudios, definir el trazado y evaluar su viabilidad técnica, ambiental y económica. La TCP no compete con los corredores ya existentes: los complementa. Un tercer paso reforzaría la conexión de Aragón y el interior peninsular con Europa, descongestionaría otros ejes, mejoraría el acceso ferroviario de mercancías a los puertos y tendría también un valor estratégico creciente para la movilidad militar y la autonomía europea.

► **España está realizando grandes inversiones en sus corredores ferroviarios, pero los ritmos de ejecución y las prioridades al otro lado de los Pirineos son diferentes. ¿Existe el riesgo de construir grandes corredores que terminen desembocando en un cuello de botella fronterizo?**

No basta con que España invierta en sus corredores si Francia no ejecuta a la misma velocidad los tramos necesarios para darles continuidad. Necesitamos que la Comisión ejerza una verdadera coordinación política sobre los Estados miembros y condicione los fondos europeos al cumplimiento de plazos y estándares interoperables. Las conexiones transfronterizas europeas no pueden quedar relegadas por prioridades nacionales. Europa no puede permitirse invertir miles de millones en corredores que mueren en una frontera. Completar los enlaces con Francia y avanzar en un tercer paso pirenaico es esencial para que España deje de ser una isla ferroviaria y quede plenamente conectada con el mercado europeo.



► **Europa establece calendarios para completar la red TEN-T, pero las decisiones de inversión siguen dependiendo en buena medida de los Estados. ¿Qué capacidad real tiene Bruselas para actuar cuando una infraestructura es estratégica para Europa, pero no ocupa el mismo lugar entre las prioridades nacionales de uno de sus miembros?**

La Comisión Europea debería tener la capacidad de influencia cuando hablamos de infraestructuras estratégicas para el conjunto de la Unión. Europa lleva décadas invirtiendo en la red TEN-T, pero el reto ahora es conseguir que las prioridades europeas se traduzcan en inversiones y una gestión eficaz a nivel nacional. La red TEN-T debe servir para alinear las prioridades nacionales con una verdadera estrategia europea de transporte, además de reforzar el papel de Europa como puente hacia Latinoamérica, especialmente a través de los puertos de Algeciras y Sines.

► **En España existe la percepción de que Francia actúa como un tapón para las mercancías ferroviarias de la península...**

Existe un problema de compromiso por parte de Francia, y eso lo observamos con dos ejemplos de la red básica. En el caso del corredor Atlántico-Mediterráneo todavía no se vislumbra el inicio de las obras en

Son compromisos, sin duda. Por eso, defendemos una mayor implicación y exigencia por parte de la Comisión Europea. Debe adquirir mayores responsabilidades de ejecución y actuar con más firmeza en caso de incumplimiento por parte de los Estados miembro.

► **Por otro lado, Europa empieza a tratar los puertos no solo como nodos logísticos, sino como infraestructuras estratégicas para su seguridad, su autonomía y sus cadenas**

de suministro. ¿Ha llegado tarde después de años de entrada de capital de terceros países en activos esenciales?

Europa ha aprendido que los puertos son también infraestructuras estratégicas para nuestra seguridad y autonomía, aunque probablemente llega tarde. El caso de Gibraltar demuestra que no basta con garantizar el acceso, también hay que asegurar re-

ciprocidad, competencia justa e igualdad de condiciones entre puertos.

► **Recientemente, aseguró que "los puertos son mucho más que centros logísticos: son una pieza esencial de nuestra economía y nuestra autonomía". ¿Las llaves de las puertas de Europa siguen estando en nuestras manos?**

No podemos dar por hecho que todas las llaves están en nuestras manos. Los puertos son infraestructuras estratégicas y quien

tiene capacidad de decisión sobre ella tiene también capacidad para proteger o comprometer nuestra seguridad económica. Por eso, Europa debe reforzar su autonomía y asegurarse de que las decisiones sobre sus infraestructuras críticas responden a sus propios intereses.

► **Los puertos y las redes de transporte tienen que invertir simultáneamente en descarbonización, electrificación, digitalización, seguridad, resiliencia y nuevas conexiones terrestres y marítimas. ¿Existe financiación suficiente para todas las prioridades que Europa está poniendo sobre la mesa o habrá que empezar a elegir?**

Habrà que priorizar, pero Europa también tiene que ser más ambiciosa con la financiación. La Comisión ha planteado nuevos recursos propios para el próximo presupuesto, entre ellos una parte de los ingresos del ETS y del mecanismo de ajuste en frontera por carbono, que podrían aportar recursos adicionales al presupuesto europeo. Pero esos ingresos deben traducirse en inversiones reales en infraestructuras. No creo que la clave vaya a ser enfrentar prioridades, sino buscar inversiones que permitan avanzar simultáneamente en descarbonización, seguridad, digitalización y resiliencia.

Los puertos son infraestructuras estratégicas para nuestra seguridad y autonomía

tramos fundamentales como Dax y Hendaya o Montpellier y Perpiñán. Para nosotros es fundamental la implicación de la Comisión Europea para que presione a Francia y se pueda avanzar hacia la conexión de todos los europeos. Otro ejemplo más regional de la falta de voluntad francesa se aprecia con la Travesía Central Pirenaica o la reapertura de la línea internacional Canfranc-Pau.

► **Entonces, ¿los calendarios europeos son realmente compromisos o simplemente aspiraciones cuando chocan con las prioridades nacionales?**

T

FLASH

Carretera

Vizcaya tiene nuevo convenio colectivo

La Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi) ha valorado "muy positivamente" la firma del nuevo convenio colectivo para el periodo 2025-2027, tras más de un año y medio de negociaciones con CC.OO. y UGT. Asetrabi considera que el convenio colectivo suscrito "permitirá dotar al sector de estabilidad y seguridad en un contexto económico especialmente complejo".

Servicios

BNEW 2026 calienta motores

La Barcelona New Economy Week (BNEW) 2026 volverá a reunir a empresas, startups, inversores, instituciones y profesionales vinculados a las industrias de la nueva economía. El evento, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), se celebrará del 5 al 7 de octubre en el singular edificio DFactory Barcelona.

Marítimo

La patronal ACBE abre una nueva etapa

La asamblea general de la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE) ha aprobado la incorporación de los concesionarios portuarios como asociados de pleno derecho, la renovación de la junta directiva y el cambio de denominación de la organización. La entidad, que agrupa a 41 integrantes, pasa a ser la Asociación de Consignatarios, Concesionarios y Estibadores del Puerto de Bilbao.

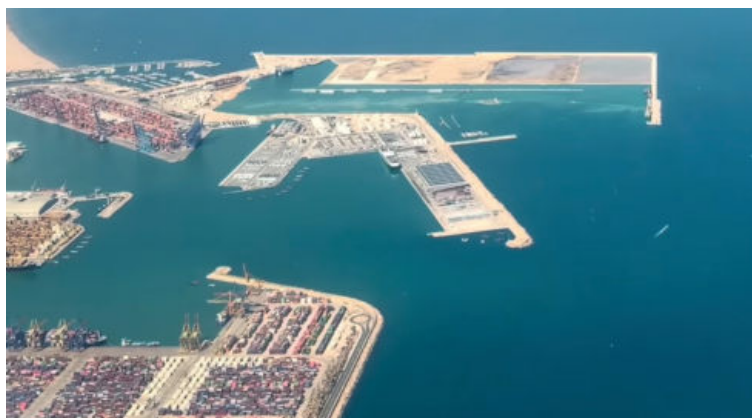


Imagen aérea del estado de las obras de la futura terminal de TIL a finales del pasado mes de abril.

Marítimo

Vía libre judicial a la Terminal Norte

La DIA de 2007 es válida para el proyecto de TIL en el Puerto de Valencia, con 1.800 millones de inversión

Antonio Martínez | Valencia

La Terminal Norte del Puerto de Valencia afronta una nueva etapa tras el respaldo judicial a su tramitación ambiental. El Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana (TSJCV) ha desestimado el recurso de Acció Ecologista Agró contra el proyecto constructivo, al considerar válida la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) aprobada en 2007.

La sentencia determina que la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) seguía vigente cuando la Autoridad Portuaria aprobó el proyecto constructivo en diciembre de 2022. El tribunal entiende que las actuaciones forman parte de un mismo proyecto global y que las modificaciones introducidas posterior-

mente no exigían una nueva evaluación ambiental al no generar efectos adversos significativos adicionales.

El fallo despeja así el principal frente judicial sobre una infraestructura que permitirá a Terminal Investment Limited (TIL), brazo terminalista de MSC, desarrollar una instalación automatizada y electrificada. El proyecto contempla un muelle principal de 1.970 metros, una explanada de 137 hectáreas y una terminal ferroviaria con seis vías de 1.000 metros.

La nueva terminal aportará cinco millones de TEUs de capacidad, elevando el potencial de la dársena has-

ta los 12,5 millones de TEU. La inversión público-privada supera los 1.800 millones de euros, de los que 1.098 millones corresponden al compromiso inversor de TIL durante los 50 años de concesión.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao, ha expresado su "plena satisfacción" por una resolución que "avala la validez de la tramitación llevada a cabo con el proyecto de la Terminal Norte". Chao destaca que supone "un respaldo a un proyecto estratégico y a una infraestructura fundamental para reforzar el posicionamiento del puerto de Valencia en el mercado global de la logística y el transporte".

La presidenta subraya además su impacto económico: "Contribuirá a generar más actividad y empleo y a fortalecer la competitividad de la Comunitat Valenciana, ofreciendo nuevas oportunidades de crecimiento y bienestar para el conjunto del país".

Obras en marcha

Las obras, adjudicadas a Acciona Construcción, Jan de Nul y Grupo Bertolín, comenzaron a finales de 2024 y cuentan con un plazo de ejecución de 58 meses. La primera fase contempla aproximadamente un kilómetro de muelle y la puesta en servicio de la terminal está prevista en torno a 2028.

La resolución del TSJCV todavía puede ser recurrida en casación ante el Tribunal Supremo, aunque supone un espaldarazo decisivo a la continuidad de las obras y a la futura implantación de TIL. La Terminal Norte se consolida así como

una de las principales inversiones de entidad portuaria y como una pieza clave para reforzar su capacidad, conectividad y posición en las grandes cadenas logísticas internacionales.

La primera fase debe entrar en servicio en el ejercicio 2028

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

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

Política

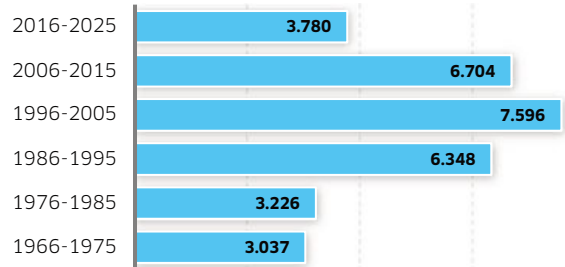
Alarma por el bache inversor en carreteras

La inversión bruta viaria descendió un 44% en el período de 2016 a 2025 en España respecto a la década anterior y el déficit de conservación supera ya los 13.000 millones de euros

CAÍDA EN PICADO

La inversión de las Administraciones Públicas en infraestructuras viarias en España ha ido recortándose de manera significativa en las últimas décadas.

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN BRUTA



EVOLUCIÓN INVERSIONES DE CONSERVACIÓN

AÑO	ESTADO	CCAA	DIPUTACIONES	TOTAL
2024	1.211	944	652	2.807
2023	1.113	805	598	2.515
2022	1.072	738	527	2.336
2021	1.005	796	367	2.168
2020	967	728	360	2.054
2019	899	758	391	2.048
2018	848	661	471	1.980
2017	879	684	511	2.074
2016	845	577	456	1.878
2015	829	670	479	1.978
2014	857	624	511	1.992
2013	1.007	728	475	2.211
2012	857	706	374	1.937
2011	1.040	770	457	2.266
2010	1.258	907	534	2.699
TOTAL	14.687	11.094	7.162	32.943

Datos en millones de euros reales de 2024. Fuente Seopan.

Carlos Sánchez | Madrid
El bache inversor en las carreteras españolas mantiene en alerta al sector. El déficit de conservación supera ya los 13.000 millones de euros, según cálculos de la Asociación Española de la Carretera (AEC).

La inversión bruta viaria en el período de 2016 a 2025 se situó, en promedio anual, en 3.780 millones de euros, lo que supone un 44 por ciento menos que en el promedio de la década anterior (2006-2015) en el que alcanzó los 6.704 millones de euros (ver cuadro). La caída de la inversión también es acusada si atendemos a las dos décadas precedentes, en las que se alcanzaron los 7.596 y 6.348 millones de euros, según datos de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarios de Infraestructuras (Seopan).

Como es lógico, la preocupación por este asunto es creciente en el transporte de mercancías por carretera, porque el sector está padeciendo cada vez más incidencias en el desarrollo de su actividad. El progresivo deterioro provoca que las empresas incrementen sus costes operativos, aumente el riesgo de averías y se comprometa la seguridad de los profesionales, poniendo otro palo más en las ruedas de la incorporación de nuevos conductores al sector.

La inquietud es tan considerable que así lo ha puesto de manifiesto el presidente de CETM, Carmelo González, en una reciente carta abierta dirigida al Gobierno español.

En la misiva, González recuerda que el transporte de mercancías por carretera es la columna vertebral de la economía española y una pieza esencial de nuestro modelo productivo. Precisamente, esa columna vertebral, “necesita una red viaria a la altura de la economía que sostiene”, ad-

vierte. En este sentido, el presidente de CETM recuerda las importantes carencias que soporta esta infraestructura, tanto a nivel de carreteras como de enlaces y conexiones con puertos, terminales ferroviarias, aeropuertos, aparcamientos seguros y nodos



El deterioro de las carreteras provoca incrementos de costes en las empresas del sector.

logísticos. González denuncia que esas infraestructuras “no han recibido durante las últimas décadas el nivel de inversión, mantenimiento y modernización que exige una economía que aspira a competir en Europa”.

58.369

MILLONES EN DIEZ AÑOS
SERÁN NECESARIOS
PARA CONSERVACIÓN
Y MANTENIMIENTO DE
LA INFRAESTRUCTURA
VIARIA

Por todo ello, González hace un llamamiento al Gobierno de España, y en particular al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para que sitúe las infraestructuras de transporte de mercancías entre las prioridades de la política económica del país, elevando la inversión y garantizando un mantenimiento adecuado de las mismas.

Necesidades de inversión

Las necesidades de inversión en conservación y

mantenimiento de infraestructuras viarias en España se elevan a 58.369 millones de euros en la próxima década, según las estimaciones de Seopan. Sobre ese total, 43.700 millones de euros corresponderían a los umbrales de calidad técnicos exigibles en conserva-

ción, lo que supondría un 56 por ciento más que en la actualidad. Por su parte, 14.670 millones de euros corresponderían a la puesta a cero en las redes viarias.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible movió ficha el pasado mes de junio con el anuncio de la licitación de una inversión de 1.006 millones de euros, más IVA, para la conservación y explotación de la red de carreteras estatales en 10 comunidades autónomas y 20 provincias. La duración de los contratos es de tres años, con posibilidad de prórroga de dos años y otra adicional de un máximo de 9 meses. En ellos se incluyen requisitos para promover la eficiencia energética y la reducción de emisiones.

Este plan ha sido considerado por parte del sector. Así, desde la CETM evidencian su limitada cobertura, puesto que permitirá actuar sobre 3.670 kilómetros de una red que supera los 26.000 kilómetros. Esto implica dejar sin intervención a una parte mayoritaria de las infraestructuras, muchas de las cuales presentan un estado crítico que afecta directamente a la se-

guridad vial, a la eficiencia operativa y a los costes de explotación de las empresas de transporte, según denuncia la patronal del sector.

Suspensión del plan

Por si fuera poco, más allá de la escasez de la inver-



sión, el problema se ha agravado aún más con la reciente suspensión del plan de conservación y explotación de carreteras que

anunció el Ministerio. La decisión tiene como origen la denuncia presentada por la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) contra los pliegos de contratación, al considerar que convierten las licitaciones en subastas.

Desde la CETM se ha reclamado ya al Gobierno que encuentre una solución que permita desbloquear cuanto antes las actuaciones previstas, si bien fuentes del sector ponen en duda que el plan se pueda reactivar antes de 2027. La patronal que preside Carmelo González advierte que las diferencias entre la Administración y las empresas del sector de conservación deben resolverse por las vías correspondien-

tes, pero que “ni los usuarios de las carreteras ni, en particular, el transporte de mercancías, pueden verse perjudicados por un conflicto derivado del procedimiento de contratación”.

“El Ministerio debe resolver esta situación cuanto antes porque cada mes de retraso en la conservación es un mes más en el que transportistas y ciudadanos estarán pagando las consecuencias”, subraya Carmelo González. CETM insiste en que la conservación de las infraestructuras “debe abordarse como una política de Estado, con recursos suficientes para actuar antes de que el deterioro de las mismas obligue a realizar intervenciones más costosas”.



Casi un tercio de la red viaria española precisa de reconstrucción urgente.

Firme en mal estado

Cerca de 34.000 kilómetros de la red de carreteras españolas, lo que supone en torno al 32 por ciento del total (101.700 kilómetros), precisan reconstrucción de carácter urgente, al registrar alteraciones muy serias, tanto estructurales (baches y piel de cocodrilo), como superficiales (grietas longitudinales y transversales, así como descarnaduras). Además, en otros 20.000 kilómetros de la red se han identificado daños calificados como graves.

Así lo recoge el informe sobre el estado de conservación de las infraestructuras viarias de nuestro país realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC). Para realizar este informe, AEC llevó a cabo por primera vez en 2024 una evaluación digital mediante captación dinámica de imágenes y procesamiento con Inteligencia Artificial (IA), que le ha permitido detectar deterioros con una muy alta resolución en una muestra de 4.000 kilómetros distribuidos por toda España, lo que supone diez veces más que mediante metodología de análisis visual.



PRESENTACIÓN II ESTUDIO

La digitalización documental del transporte de mercancías por carretera

El informe de referencia para entender hacia dónde evoluciona la gestión documental del transporte.

DESCUBRIRÁS:

- ✓ El **grado real de digitalización** del sector.
- ✓ La **estrategia documental** que están siguiendo las empresas: **DeCA · Carta de Porte Digital · eCMR · Albarán Digital**
- ✓ Los principales **retos, barreras y beneficios** detectados.
- ✓ El nivel de **preparación ante el Reglamento eFTI** y la evolución normativa europea.
- ✓ Sondeo a **80 profesionales del sector**, cuatro focus groups y testimonios de expertos de referencia.

6 OCT
12:00-13:15h

¡Escanea e insíbete!





Álvaro Rodríguez Dapena, de Puertos del Estado, Salvador Tarodo, de UIMP, Roberto Media, de Gobierno de Cantabria, y César Díaz, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

Marítimo

Los puertos se vuelcan en las autopistas ferroviarias

Responsables del Ministerio de Transportes, autoridades portuarias y operadores logísticos muestran su “optimismo” ante su actual despegue, en el marco de la Semana Portuaria UIMP celebrada en Santander

Iñaki Eguia | Santander

El sector portuario sigue encauzando su atracción por las autopistas ferroviarias dentro del objetivo de optimizar las cadenas logísticas y reducir su impacto ambiental, según expusieron los diferentes ponentes en el transcurso de la reciente edición de la Semana Portuaria, que organiza anualmente la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) en el Palacio de la Magdalena, en Santander.

Álvaro Rodríguez Dapena, subdirector de Estrategia y Desarrollo de Negocio de Puertos del Estado, inició la jornada dedicada a la movilidad ferroporportuaria presentando la evolución histórica del ferrocarril de mercancías. Rodríguez Dapena mostró su “optimismo” por la proyección para seguir ganando cuota en el transporte intermodal de la carga general, con un papel

cada vez más relevante de las autopistas ferroviarias”.

Para su desarrollo, “es imprescindible la colaboración público-privada”, coincidieron la presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao, junto con los directores de Transitalia 2004, Juan Carlos Arocas, y de Tramesa, Jesús Calvo, que calificaron como “muy positivas” las autopistas ferroviarias que conectan la dársena mediterránea con Madrid y Entroncamento (Portugal), puestas en marcha en 2024 y este año, respectivamente.

Chao aseguró que “permiten nuevas opciones multimodales, además de mantener la competitividad de la cadena logística con soluciones fiables”. En este sentido, avanzó que “queremos replicarlos con nuevas rutas desde el puerto de Valencia, que posibilitarán bajar los costes”.

El director de Transitalia



Queremos más rutas de autopistas ferroviarias

Mar Chao

Pdta. Puerto Valencia

cuantificó en unos “24.000 semirremolques transportados entre el puerto de Valencia y Madrid, a través de 600 trenes, y que han posibilitado una reducción de 20.000 toneladas de CO2 en el acumulado de los dos primeros años”. En su hoja de ruta, también adelantó una tercera conexión, así como el inicio de pruebas con las terminales de Noáin, en Pamplona, o con Jándiz-Vitoria.

El responsable de Tramesa resaltó la “complejidad” del establecimiento de las autopistas ferroviarias, especialmente tras la DANA sufrida en Valencia en su fase de arranque, por lo que aconsejó “evaluar la matriz de riesgos, mejorar las infraestructuras, así como los costes energéticos, especialmente cuando se emplean las locomotoras de diésel”.

Eduardo San Román, director general de la Agen-

cia Logística de la Comunidad de Madrid, anticipó la próxima firma de un convenio para el lanzamiento de la autopista ferroviaria que conectará la capital española con el puerto de Santander.

“Será el proyecto 21 que gestionará la Oficina de Apoyo y Asesoramiento (OAA)”, organismo de Adif creado en 2022 para la puesta en marcha de autopistas ferroviarias, aseguró el presidente de Autoridad Portuaria de Santander, César Díaz. “Una conexión en línea con el plan estratégico 2030 que aspira a crecer en tráficos sin poder añadir más superficie en la bahía, además de ser el complemento perfecto para la decena de navieras de carga rodada que enlazan Santander con ocho países del norte de Europa”, remarcó Díaz.

Por su parte, José Antonio Sebastián, comisionado

del Gobierno para el Corredor Atlántico, aseguró que este proyecto entre Madrid y el puerto de Santander recibirá financiación europea, y que encaja entre las autopistas 4 R (ro-ro rail road).

Tras realizar un repaso de las actuaciones ferropor-tuarias, en curso y proyec-tadas, en los puertos de Santander, Algeciras, Bar-celona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ferrol, Pasaia, Sagunto, Sevilla, Tarragona y Valencia, José Antonio Sebastián aseguró que este sector tiene un “optimismo elevado al ver que en el fu-turo habrá soluciones para pasar de la actual cuota en España de mercancía en tren del 4 por ciento al 10 por ciento, y que desde 1997 no se ha recupera-do”.

Antonio Aguilar, subdi-rector de pro-moción de transporte de mercancías de Adif, puso en valor la iniciati-va ‘Mercancías 30’ que se está llevando a cabo, acele-rada con los fondos euro-peos procedentes del pro-grama Next Generation EU. A su juicio, está suponiendo una “revolución” para el transporte ferroviario de cargas.

El responsable de Adif destacó que esta moderni-zación de la red está propiciando la puesta en marcha de las autopistas ferroviarias para el transporte de semirremolques, y que emplean, mayoritariamente, el sistema *Poche* de carga ver-tical.

Aguilar detalló que su implantación requiere abordar cuatro retos: los gálíbos en las infraestructuras; la puesta en marcha de termi-nales intermodales; la in-versión en vagones; así co-mo que los operadores con-fíen en los nuevos servicios.

En su opinión, este des-pliegue supone una oportu-nidad ante la falta de con-ductores de camión y para que las empresas flotistas puedan reducir sus inver-

siones en vehículos, ade-más de aportar una mayor seguridad vial, fiabilidad, e integración intermodal.

En cuanto a la huella de carbono, Aguilar expuso que los costes externos de la carretera son siete veces superiores a los del ferroca-rriil eléctrico. En cuanto a la competitividad económica, barajó que el precio medio de transporte por camión es de un euro por kilóme-tro, y que para que el tren sea competitivo, se debe ofertar al menos un 10 por ciento por debajo.

Según su análisis, “el coste del tren ronda la mi-tad, 0,50 euros por kilóme-tro, si bien esta valoración sube al añadir los acarreo-s y las operativas en las termina-les”. Además, reiteró que “las autopistas fe-rroviarias lo-gran su mayor eficiencia eco-nómica en los recorridos si-tuados entre los 650 y 950 kiló-metros”.

Durante la jornada dedicada a la mo-bilidad ferropor-tuaria tam-bién se expuso el modelo de colaboración del sistema portuario con Adif, por par-te de su director, Luis Vi-cente Moreno, así como los desarrollos que tienen en curso los puertos de Algeci-ras, Sevilla y Santander para los trenes de carga, de la mano de Juan José Aguilar, Ángel Pulido y Christian Manrique, respectivamen-te.

Entre los 650 y 950 kilómetros se gana en eficiencia

Antonio Aguilar
Subdirector de Adif

Innovar en liderazgo

La Semana Portuaria UIMP 2026, cele-brada entre los pasados días 8 y 11 de septiembre, dedicó la última jornada a la innovación en liderazgo, bajo el título ‘Management en la era digital: nuevos paradigmas’.

El máximo responsable de la Autori-dad Portuaria de Santander, César Díaz, destacó, durante su presentación, la ne-cesidad de “asesorar y acompañar a quie-nes, en línea con el Marco Estratégico pa-ra 2030 del sistema portuario, están lla-mados a ser agentes del cambio en los puertos españoles”.

En este sentido, Díaz, que estuvo acompañado por la vicerrectora de Inter-nacionalización y Relaciones Institucio-nales de la Univer-sidad Internacional Menéndez Pelayo, Mariola Urrea Co-rres, subrayó que contar con líderes preparados consti-tuye “una condi-ción esencial” para afrontar con éxito un escenario por-tuario “marcado por la transición energética, la trans-formación digital y los desafíos globa-les”.

Este encuentro posibilitó ahondar en la transformación de los procesos opera-tivos, tecnológicos o administrativos de los puertos y de las autoridades portua-rias, para poner al descubierto los lími-tes de unos sistemas y procesos de *mana-gement* que cuentan con más de 30 años de antigüedad.

Durante la jornada se incidió en un nuevo enfoque de *management* a través de un sistema más desburocratizado, que facilite la construcción de organizaciones más adaptables e innovadoras, capaces

de desarrollar el potencial de sus equipos humanos.

Geoestrategia

Además, la Semana Portuaria UIMP 2026 también abordó, en una de sus cuatro jornadas, los riesgos del transporte ma-rítimo, de la cadena de suministro globa-les y sus impactos en los puertos. Para di-cho análisis se contó con la participación de Javier Marín, de Maersk; Elisa García, de Cosco; y de José Ignacio García, direc-tor de Supply Chain de Renault Iberia.

La fragmentación del sistema econó-mico global, el impacto de las barreras arancelarias sobre el comercio, la compe-tencia por el control de los recursos es-



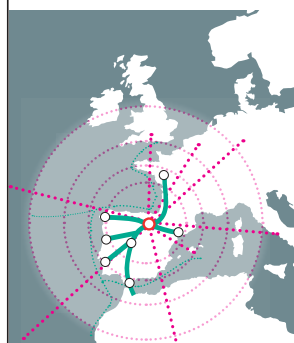
Imagen en la jornada de inauguración de la Semana Portuaria UIMP 2026.

tratégicos fueron algunos de las cuestio-nes que se pusieron sobre la mesa.

Además, se reflexionó sobre el rol de los puertos en la nueva geoestrategia emergente, para poner de relieve que además de ser centros logísticos clave para el comercio, se posicionan como in-fraestructuras críticas en defensa y segu-ridad. En este bloque expusieron Alvaro Rodríguez Dapena, de Puertos del Esta-do, junto con Abel Romero, capitán de navío de la Armada, y analista del Insti-tuto Español de Estudios Estratégicos.



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



Marítimo

Boluda Shipping avanza en su estrategia intermodal

El nuevo diseño de las locomotoras, tras la integración de activos de Transfesa, consolida la integración de la actividad ferroviaria dentro de su red logística

Transporte XXI | Valencia

Boluda Shipping refuerza su apuesta ferroviaria tras incorporar activos de Transfesa Logistics (ahora DB Cargo Iberia Rail Logistics), a su oferta de servicios. Esta actividad se integra en Boluda Logistics, unidad especializada en soluciones logísticas terrestres de la compañía, junto con los servicios de transporte por carretera y almacenamiento.

El nuevo diseño aplicado a locomotoras, con los colores corporativos de Boluda, junto al anagrama 'B', consolida la integración de la actividad ferroviaria dentro de una red logística cada vez más conectada y sostenible.

Como parte de esta operativa, los contenedores de Boluda Lines son transportados por ferrocarril entre Madrid y Jerez de la Frontera, donde continúan su recorrido por vía marítima a través de los servicios regulares de la compañía. Esta integración entre ferrocarril y transporte marítimo permite conectar el norte de Europa con la península ibérica, Canarias, Cabo Verde y distintos destinos de África Occidental, configurando una cadena logística sostenible y

adaptada a las necesidades del comercio internacional.

El servicio ferroviario se realiza mediante plataformas intermodales destinadas al transporte de contenedores marítimos, una solución que favorece la gestión de los flujos de mercancías y mejora la competitividad de las cadenas logísticas internacionales, destacan desde Boluda Corporación Marítima a través de un comunicado. "La integración entre ferrocarril y transporte marítimo consolida el papel de los corredores

verdes como una herramienta clave para avanzar hacia una logística más respetuosa con el medio ambiente", recoge la misma nota.

Boluda proporciona servicios de logística portuaria a través de Boluda Maritime Terminals, operando en un total de nueve terminales marítimas: cuatro ubicadas en la península ibérica y cinco en las islas Canarias. Además, a través de su filial Boluda Logistics, despliega una amplia oferta de servicios de transporte y logística intermodal.



Boluda refuerza su presencia ferroviaria con el nuevo diseño corporativo de las locomotoras.

Operadores Logísticos

OnRoute se posiciona en el sector 'farma'

El operador incorpora las empresas Joanca Logística y Transporte y Plataforma Logística de Aranda

TXXI | Madrid

El fondo Sherpa Capital, que ha abanderado su negocio logístico bajo la marca comercial OnRoute, sigue de compras en la península. El operador logístico, nacido de la unión de Talaexpres, Logística Carosán, Europa Logistricks, Futrans y Transnugon, ha incorporado recientemente a las empresas Joanca Logística y Transporte, y Plataforma Logística de Aranda, con presencia operativa en Burgos, Aranda del Duero y Madrid.

Joanca Logística y Transporte

está especializada en el sector farmacéutico, logística sanitaria y cosmética. También opera en el sector de alimentación y automoción y cuenta con la autorización GDP (*Good Distribution Practices*) y como almacén por contrato, tanto para el almacenamiento como para el transporte de medicamentos. Además, la empresa está identificada como un operador de referencia en proyectos de almacenes dedicados para laboratorios farmacéuticos (*Greenfield*), y como plataforma logística.

La empresa, con sede en Burgos, sumará al grupo 200 vehículos adaptados a las necesidades operativas de la distribución y logística del sector farmacéutico. Esta empresa cerró el ejercicio 2024 con 18,8 millones de facturación.

Como adelantó este periódico, la estrategia del grupo pasa por reforzar el negocio con clientes industriales y fabricantes, evolucionando hacia un modelo de operador logístico integral (3PL) y aumentando la ocupación rentable de sus plataformas logísticas.

T

FLASH

Marítimo

GNV estrena una nueva ruta entre Italia y Argelia

GNV, compañía del Grupo MSC, abre una tercera ruta con Argelia. La línea enlaza Italia y el puerto de Annaba, y se suma a las rutas ya operativas desde Sète (Francia) hacia Argel y Bejaia. La nueva ruta Civita-vecchia-Annaba, operada por el buque Cristal, cuenta con dos frecuencias semanales. Gracias a la posición geográfica estratégica de Annaba, la nueva ruta permitirá atender no solo al mercado argelino, sino también a una zona más amplia del Magreb oriental mediante conexiones terrestres, destacan desde la naviera.

Transitarios

Airpharm consolida su estrategia digital

Airpharm obtiene la certificación ISO/IEC 27001:2023, estándar internacional en materia de seguridad de la información, que impulsa la estrategia de transformación digital de la compañía y reafirma su compromiso con la protección de los datos, señalan desde la compañía. Su obtención verifica que una organización dispone de un sistema de gestión sólido para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información, además de establecer un modelo de mejora continua orientado a identificar, evaluar y minimizar los riesgos derivados de un entorno cada vez más digitalizado.

Servicios

VGP añade tres nuevos proyectos en construcción a su cartera en España

VGP, propietaria, gestora y promotora de inmuebles logísticos y semiindustriales, suma en España tres nuevos proyectos en construcción a su cartera: VGP Park Burgos, VGP Park La Naval y VGP Park Sevilla Ciudad de la Imagen. A 30 de junio de 2026, VGP contaba con 1.140.000 metros cuadrados de superficie en construcción, correspondientes a 44 proyectos.

Transitarios

Erhardt abre nuevas instalaciones en Madrid

TXXI | Madrid

Erhardt consolida su presencia en Madrid con su establecimiento en un nuevo complejo que aporta al centenario grupo de transporte y logística una mayor capacidad y multifuncionalidad en su operativa.

Erhardt Transitarios (Ertransit) ha trasladado, durante el presente ejercicio, su actividad en la zona centro peninsular a un inmueble de 2.810 metros cuadrados de superficie construida. Las instalaciones puestas en marcha por el operador, sobre una parcela de 4.400 metros cuadrados en el polígono industrial de Coslada, están dotadas de ocho muelles de carga frontal y de uno noveno lateral.

El cambio de emplazamiento de Ertransit en la comunidad de Madrid, que ha contado con

el asesoramiento de la consultora Soluciones M2, permite a la transitaria seguir impulsando el crecimiento de su actividad de consolidación, desconsolidación, *cross-docking*, gestión de *stocks*, *picking* y distribución de mercancías.

El negocio transitario del grupo Erhardt rondó los 149,5 millones de euros en 2024.



Marítimo

Santander impulsa su apuesta por los vehículos

TXXI | Santander

La segunda fase del silo vertical de automóviles del puerto de Santander entra en servicio, mientras continúan los trabajos de la instalación. El aparcamiento en altura dispone, en estos momentos, de 207.200 metros cuadrados y capacidad para 9.328 vehículos. La totalidad del silo entrará en funcionamiento antes del próximo verano, según las previsiones ma-

nejadas por la entidad portuaria, cuando la infraestructura alcance los 322.000 metros cuadrados de superficie y una capacidad para 14.600 coches.

La instalación, con una superficie de 70.000 metros cuadrados en cada una de las cuatro primeras plantas y de 42.000 en la última, permitirá aumentar la capacidad de la terminal y mejorar la gestión de los flujos de vehículos.



La instalación alcanzará los 322.000 metros cuadrados y una capacidad total para 14.600 coches.

A.P. DE SANTANDER



MARFLET MARINE NAVEGA CON BOUND4BLUE

La compañía se posiciona como el primer armador español en adoptar la propulsión eólica tras completar la instalación de cuatro velas de succión eSAIL, de 22 metros, diseñadas por la compañía cántabra Bound4blue en el buque tanque para productos químicos Santiago I.

Servicios

Fuera de Madrid y Barcelona

Los mercados secundarios ya concentran casi una cuarta parte de la contratación logística en España, según la consultora Proequity

TXXI | Madrid

El mapa logístico español avanza hacia un modelo más diversificado. Madrid y Barcelona continúan siendo los dos grandes polos de referencia del país por volumen, profundidad de mercado y concentración de demanda, pero otros enclaves como Valencia, Zaragoza, Sevilla y Málaga están consolidando su papel como mercados estratégicos.

La consultora Proequity señala que “el desarrollo del sector ya no puede analizarse únicamente desde la perspectiva de los dos grandes hubs. La búsqueda de mayor capilaridad, proximidad a los focos de consumo, eficiencia en la distribución regional y alternativas viables para nuevos desarrollos está reforzando el papel de mercados con buena conectividad, actividad empresarial y capacidad de crecimiento”.

Según datos de mercado publicados recientemente, la contratación logística nacional superó los 751.000 metros cuadrados en el primer trimestre de 2026, un 5 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior. La actividad siguió concentrada en los grandes hubs de Madrid y Cataluña, con más de 345.000 metros cuadrados y 222.000 metros cuadrados, respectivamente, pero los mercados secundarios ya representan cerca

de una cuarta parte de la contratación nacional.

Madrid y Barcelona siguen marcando el ritmo del mercado por stock, demanda, rentas e inversión. Las cifras sectoriales de cierre de 2025 muestran que ambos mercados mantienen niveles de contratación elevados y superiores a la media histórica reciente, lo que confirma su papel como principales polos logísticos del país. Sin embargo, la presión sobre la disponibilidad, la necesidad de acercarse a mercados regionales y la búsqueda de ubicaciones bien conectadas están impulsando el interés por enclaves que permiten diversificar operaciones sin perder eficiencia, recalcan desde Proequity.

Nuevo escenario

Para la consultora especializada en operaciones inmobiliarias dentro del sector industrial y logístico, esta evolución abre una nueva etapa en la toma de decisiones. Los operadores necesitan ubicaciones que combinen coste, disponibilidad, conectividad y proximidad al cliente final, mantienen. En este escenario, la disponibilidad de suelo finalista, la eficiencia energética, la conectividad multimodal y la adaptación a criterios ESG serán factores cada vez más determinantes, concluyen desde Proequity.



Barquín y Otxoa inicia una nueva etapa de la mano del operador portugués Paulo Duarte.

Carretera

Operadores vascos, en el punto de mira

Multinacionales y fondos de inversión acrecientan su presencia en el accionariado del **top 15** de la comunidad autónoma

Iñaki Eguía | Llodio

La reciente toma de control por parte del operador portugués Paulo Duarte en la alavesa Barquín y Otxoa se suma a una amplia lista de empresas vascas con origen familiar que han apostado por acelerar su desarrollo a través del capital foráneo. El grupo luso, participado por la gestora británica ICG Infra, anunció, en agosto, la adquisición del 70 por ciento del capital del grupo logístico alavés, que con un negocio de unos 26 millones de euros en 2024 entró en el **top 15** del País Vasco, según el Libro Blanco de Transporte por Carretera y Operadores Logísticos, que publica anualmente Transporte XXI.

El operador vasco, creado en 1993 por Ricardo Barquín, y con sede en Llodio, mueve más de 240 camiones para el transporte de mercancías vinculadas con los sectores de alimentación y bebidas, *ecommerce*, electrónica o textil.

Esta compra se suma a la realizada por el Fondo de Transporte y Logística de Everwood Capital, el pasado junio, por el 100 por cien de Tudefrigo. La compañía guipuzcoana, fundada en 1993 por la familia Tudero, está especializada en transporte internacional a temperatura controlada. Con un negocio que roza los 69 millones ocupa la segunda posición del citado **top 15**.

La huella de Everwood en el **ranking** de operadores de transporte con sede en el País Vasco comenzó en 2025 con la adquisición de Hirutrans Garraioak y de Arin Express, empresas con sede en Irún con unos ingresos que superaron los 32 y 26 millones de euros en 2024, respectivamente.

Además, Ontime tomó recientemente el control del grupo SJL, operador que nació en 2002 fruto de la fusión de dos históricas del sector: Transportes Internacionales San José y Transportes López. Ontime se adentró en 2020 en el mismo territorio con la compra de Transportes Gallastegui.

Igualmente, Dachser Spain, con un negocio que superó los 475 millones de euros en 2024, encabeza el transporte por carretera en el País Vasco. La multinacional alemana integró a Transportes Azkar en 2012, una compañía impulsada por la familia Erausquin en 1933, y que estaba controlada desde la década de 1990 por el empresario gallego Luis Fernández Somoza.

El grupo Olano, con sede en San Juan de Luz (Francia), también tiene una destacada presencia en el **ranking** vasco de carretera a través de sus filiales Olano Seafood Ibérica y Olano Norte, con unos ingresos de más de 54 y 26 millones, respectivamente.

Carretera

ROR refuerza su apuesta intermodal

TXXI | Barcelona

ROR Operador de Transportes avanza en su estrategia de crecimiento y modernización de flota con la incorporación de cinco nuevos *duotrailers* portacontenedores. La inversión refuerza su capacidad para desarrollar operaciones logísticas de gran volumen y optimizar el transporte intermodal. Cada uno de los conjuntos está formado por una cabeza tractora, un semirremolque, un *dolly* de dos ejes y un segundo se-

mirremolque portacontenedores, una configuración diseñada para transportar dos contenedores de 20 pies o uno de 40 o 45 pies.



ROR

Marítimo

WEC Lines abre nueva conexión de *short sea*

TXXI | Róterdam

WEC Lines amplía su red con una nueva conexión entre el sur de España y el norte de Europa, que tiene

su *hub* de transbordo en Setúbal (Portugal).

El servicio permite optimizar los flujos de importación y exportación entre el sur de España y la red de WEC Lines en el noroeste de Europa, destacan desde la naviera a través de una nota. El renovado servicio ISS-PT conecta los puertos de Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Gibraltar, Huelva y Cádiz, así como Nador (Marruecos), con Setúbal y Sines (Portugal).



Marítimo

MSC mantiene su *depot* de vacíos en Valencia

A. Martínez | Valencia

Spain Container Depot, filial del grupo MSC, ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Valencia una prórroga de cuatro años de la concesión que explota en la ampliación norte del puerto, destinada al almacenamiento y gestión de contenedores vacíos, tanto secos como frigoríficos. La com-

pañía, integrada en el entramado de Medlog, la división logística del grupo naviero, pretende prolongar la vigencia del título concesional hasta 2030.

La petición se produce mientras la compañía continúa a la espera de contar con su futura macroterminal en la ampliación norte del recinto valenciano.

Carretera

Disfrimur impulsa la electrificación del transporte

El operador refuerza su alianza con Iberdrola | bp pulse

TXXI | Madrid

Iberdrola | bp pulse y Disfrimur amplían su acuerdo para seguir impulsando la electrificación del transporte pesado mediante el desarrollo de nuevas infraestructuras de recarga de acceso público en las bases logísticas de la compañía en España. La alianza permitirá duplicar la instalación ya existente en la base de Disfrimur en San Isidro (Alicante) y contempla la puesta en marcha de nuevas estaciones en sus bases de Ribarroja (Valencia) y Plaza (Zaragoza).

Junto con la infraestructura ya existente en Murcia, la hoja de ruta trazada contribuirá al desarrollo de una red de recarga para camiones a lo largo del Corredor Mediterráneo y su unión con el nodo logístico de Zaragoza, facilitando la progresiva electrificación de las principales rutas logísticas que conectan el levante peninsular con el resto de España y Europa.

Las nuevas instalaciones serán de acceso público para todos los operadores y estarán preparadas para responder a las necesidades específicas del transporte pesado e incorporarán tanto tecnología de recarga CCS, que alcanza los 600 kilovatios, como la tecnología MCS (por encima de 1.000 kilovatios). Esta última permite alcanzar potencias superiores al megavatio y está llamada a desempeñar un papel clave en la electrificación del transporte de larga distancia.



Estación de recarga de Disfrimur.

T

FLASH

Carretera

Dachser se afianza en Vitoria

Dachser invertirá cerca de 20 millones en sus nuevas instalaciones en el polígono industrial de Jundiz en Vitoria, con las que reforzará su capacidad operativa en el norte de España. La instalación se levantará sobre una parcela de 50.000 metros cuadrados y contará con una terminal para operaciones de tránsito y cross-docking de 9.200 metros cuadrados, ampliable hasta los 12.700 metros cuadrados.

Marítimo

Kaleido consolida su apuesta por Namibia

Kaleido Logistics continúa incrementando su actividad en África. Tras su desembarco, el pasado año, en Namibia, con un centro logístico de 5.000 metros cuadrados en su principal puerto, Walvis Bay, el grupo ha abierto uno nuevo en Karibib, con una extensión de unos 100.000 metros cuadrados. Kaleido Logistics y TransNamib, la empresa estatal de ferrocarriles, han puesto en marcha un corredor en tren que une ambas localizaciones.

Marítimo

Reganosa avanza en internacionalización

Reganosa sigue reforzando su estrategia de internacionalización y su posicionamiento como proveedor en el sector energético europeo. El grupo energético gallego alcanza acuerdos con la polaca Gaz-System y la irlandesa Gas Networks Ireland y consolida su colaboración con la alemana Deutsche Energy Terminal.



Instalaciones de Prontia Logística, compañía de transporte frigorífico impulsada por Everwood.

Carretera

Everwood crece en frío

El Fondo de Transporte y Logística compra el 100% de Grupo Palomo

TXXI | Madrid

Everwood Capital sigue de compras en España. El Fondo de Transporte y Logística se ha hecho con el 100 por ciento de Grupo Palomo, formado por Hijos de Marino Palomo, Servicios Filiarios Burgaleses y Frijaf, tres compañías especializadas en transporte y logística de mercancías a temperatura controlada con sede en Torrijos (Toledo) y Burgos. La compra se ha articulado a través de una única operación que refuerza su apuesta por la consolidación del sector logístico y fortalece de forma significativa su plataforma de transporte refrigerado.

Tras la operación, Grupo Palomo se integrará en Prontia Logística, la compañía especializada en transporte y logística de frío nacional impulsada por Everwood Capital. Esta incorporación permitirá ampliar su capacidad operativa y reforzar su cobertura geográfica, ampliando la presencia de Prontia a Castilla y León, Castilla-La Mancha y Valencia.

La adquisición de Grupo Palomo constituye la decimoséptima operación corporativa del Fondo de Transporte y Logística de Everwood Capital, creado para invertir en el sector en la península ibérica.

Marítimo

Algeciras amplía el PCF

Acelera los trabajos para arrancar con la mejora de las instalaciones

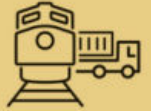
Antonio Martínez | Algeciras

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ha adjudicado por vía de urgencia a Ampe Obras e Ingeniería obras de cerramiento que permitirán ocupar parte de los terrenos actualmente integrados en la concesión de APM Terminals y avanzar en la ampliación de las Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías (IFCM), situadas en el muelle Juan Carlos I.

La actuación resulta necesaria para redefinir el límite entre la terminal de contenedores y el futuro recinto inspector, condición previa para iniciar las obras de ampliación de unas instalaciones que actualmente cuentan con ocho puertas de inspección para mercancías de ori-

gen no animal. El proyecto de ampliación comenzó a gestarse en 2024 y su ejecución fue adjudicada posteriormente a Vías y Construcciones. La nueva actuación de cerramiento permitirá liberar físicamente los espacios necesarios para desarrollar las obras principales y mantener, al mismo tiempo, la segregación entre las operaciones de la terminal y las actividades de control fronterizo. Con estas obras, el puerto, que preside Gerardo Landa-luce, da un paso previo imprescindible para ampliar la capacidad de inspección del puerto y adaptar el complejo fronterizo al crecimiento del tráfico y a las mayores exigencias de control de las mercancías procedentes de terceros países.

INTERMODAL
SOLUTIONS



PREPÁRATE PARA TU CADENA DE SUMINISTRO

Con décadas de experiencia dando servicio a todo tipo de sectores en el mundo, MSC tiene como objetivo garantizar un transporte fluido para tu mercancía. Seguimos ampliando nuestra red terrestre y ofrecemos soluciones integrales de transporte por carretera, ferrocarril y barcaza para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.



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

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

