



# Transporte XXI



#SupportOurDrivers

**Carretera**  
**Grupo Tisco**  
**rueda fuerte**  
**en el País Vasco**  
Pág. 10

**Operadores Logísticos**  
**La Justicia avala**  
**al nuevo operador**  
**logístico de Defensa**  
Pág. 17



**Suplemento**  
**LOGÍSTICA INTEGRAL**  
La digitalización y la  
sostenibilidad ganan peso  
en las cadenas logísticas

Número 748 | Año XXXV | 15 Octubre 2026

www.transportexxi.com

## ICP acelera en logística de valor añadido

La compañía potencia su unidad para la cadena de suministro farmacéutica y sanitaria, para la que ya tiene operativo un nuevo almacén de 10.000 m2 en Madrid Pág. 8

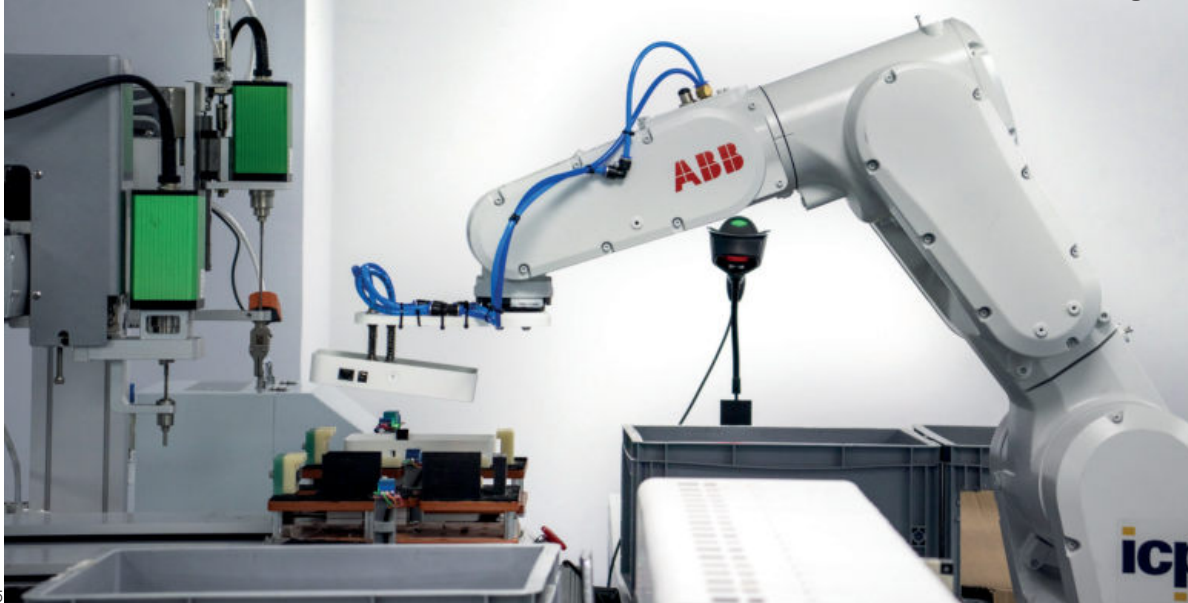


Imagen de uno de los brazos robóticos que ICP utiliza en su operativa diaria.

**SALVADOR M. GALVE**  
Presidente de la Alianza  
Europea CorREDores.eu

**“Deberíamos  
empezar  
a proyectar  
ya la TCP”**



El presidente de la Alianza CorREDores.eu tiene claro que “concentrar los flujos en dos únicos pasos genera una vulnerabilidad estructural”. Galve se pregunta “cómo vamos a conseguir el cambio modal si no aumentamos la capacidad”.

Pág. 28

### **Marítimo** **Europa, bajo** **presión portuaria**

Los puertos afrontan un nuevo episodio de presión operativa. El repunte de los tráficos está llevando la congestión en Europa a niveles próximos a los máximos de la crisis de 2022, en un escenario en el que la infraestructura portuaria y terrestre vuelve a ser el principal factor limitante.

Pág. 36



### **Informe** **Los combustibles** **alternativos ganan** **protagonismo**

La agenda verde ha situado a los combustibles alternativos en el centro del debate, abriendo nuevas vías para reducir emisiones. Sin embargo, los costes, la disponibilidad de infraestructuras y la madurez de cada tecnología siguen condicionando su implantación.

Pág. 38

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## ALGECIRAS ADVIERTI DEL EFECTO DEL ETS SOBRE LA INVERSIÓN

El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Gerardo Landaluze, reclama en Bruselas que la competitividad de los puertos europeos se aborde conjuntamente desde la regulación y las infraestructuras, en el marco de su participación en la sesión del Corredor Mediterráneo, de los *Connecting Europe Days*.

## SE MUEVEN



## Dan Davis

GXO Logistics nombra a Dan Davis como presidente de Aeroespacial y Defensa, cargo empresarial de nueva creación. Dependerá directamente del CEO, Patrick Kelleher.



## Miguel Ángel Peña

Grupo Lar, compañía española especializada en la inversión, desarrollo y gestión de activos inmobiliarios, nombra a Miguel Ángel Peña nuevo consejero delegado (CEO) del Grupo.



## Santiago Vesga

El Centro Español de Logística incorpora a Santiago Vesga como nuevo director de Innovación y Desarrollo. Vesga impulsará la ejecución del Plan Estratégico de CEL.



## Alicia Fernández

Ontime nombra directora general a Alicia Fernández. Era CFO desde hace tres años, posición que mantendrá y alternará con su nuevo cargo para hacer una transición ordenada.



## QUÉ BIEN

La entrada en vigor del DeCA, que supone un primer paso importante en el camino hacia la digitalización del transporte por carretera. Un avance necesario para modernizar la actividad, simplificar procedimientos, reducir cargas administrativas y ganar eficiencia. Otra cosa bien distinta es que todo funcione como la seda desde el primer día. Nadie podía esperar algo así ante una transformación de tal calado. Las primeras incidencias técnicas y los desajustes entre los distintos actores de la cadena de transporte así lo confirman. Queda camino por recorrer, especialmente para conseguir que los sistemas funcionen correctamente y que cada parte asuma las responsabilidades que le corresponden. Pero las dificultades iniciales no deberían empañar lo verdaderamente importante: el sector ha dado un paso adelante que ya no admite marcha atrás.



## QUÉ MAL

Corren vientos desfavorables para el transporte marítimo de corta distancia (TMCD): España ha perdido tres autopistas del mar en los primeros seis meses del año. En la fachada atlántica, quedan dos líneas, frente a las tres existentes en el primer semestre de 2025, mientras que la mediterránea ha pasado de siete a cinco, según el último Observatorio de SPC Spain. Estos datos muestran que el mercado está entrando en una fase de ajuste de la oferta ante la contracción de la demanda, que ha caído el 6,8 por ciento hasta junio en comparación con el mismo periodo de 2025. La menor oferta puede reducir las alternativas disponibles para los operadores de transporte y limitar el potencial del TMCD como instrumento de descarbonización y descongestión de las carreteras, alertan desde la asociación.

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 dependencia tiene un precio

**B**asta una nueva crisis internacional para que el gasóleo vuelva a ocupar el centro del transporte por carretera. En realidad, pese a la normativa que obliga a reflejar las subidas del combustible en los contratos, nunca se fue. Después de años hablando de descarbonización, electrificación, combustibles renovables... el petróleo sigue condicionando buena parte de la cuenta de resultados de las empresas. Y cuando su precio se dispara, más de un 40 por ciento desde el inicio del conflicto de Irán, la vulnerabilidad de las empresas queda al descubierto.

La prórroga de las ayudas hasta final de año ofrece oxígeno. Y la indexación del precio del carburante en el transporte permite trasladar parte del incremento al cliente. Son mecanismos necesarios ante una situación excepcional, pero ninguno resuelve el problema de fondo. Porque una cosa es protegerse frente al precio del gasóleo y otra muy distinta dejar de depender de él.

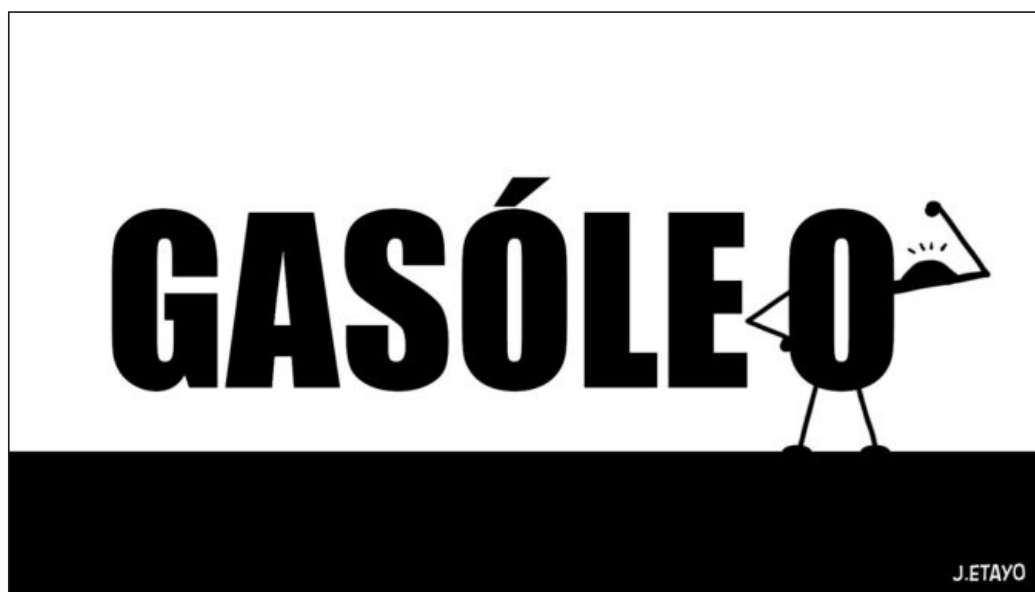
Europa ha fijado objetivos cada vez más ambiciosos para reducir las emisiones del transporte, pero las alternativas todavía no están disponibles a gran escala con las condiciones de coste, autonomía, in-

fraestructura y operatividad que necesita buena parte del sector.

No se trata, por tanto, de defender el gasóleo ni de prolongar artificialmente su utilización. Se trata de reconocer la realidad para poder cambiarla. La transición tampoco puede consistir en anunciar el final del petróleo mientras la economía real continúa dependiendo de él. Cada nueva crisis energética vuelve a recordarlo. Ocurrió en la pandemia, volvió a suceder tras la invasión de Ucrania y ahora la inestabilidad geopolítica vuelve a trasladarse al surtidor. Mientras el transporte dependa de una fuente

energética sometida a semejante volatilidad, cualquier perturbación tendrá capacidad para poner contra las cuerdas a empresas que trabajan con márgenes muy estrechos.

La mejor política energética será, por tanto, la que permita disponer cuanto antes de alternativas competitivas y suficientemente desarrolladas para reducir esa exposición. Las ayudas pueden amortiguar una crisis. La indexación puede repartir mejor sus consecuencias. Pero ninguna de las dos puede sustituir una estrategia energética capaz de reducir la vulnerabilidad del transporte por carretera.



# Transformación a marchas forzadas

**H**ubo un tiempo en que para dedicarse al transporte había que saber, fundamentalmente, de transporte. Parece una obviedad, pero cada vez lo es menos. Conseguir clientes, organizar tráfico, controlar costes y prestar un buen servicio siguen siendo la esencia del negocio. La diferencia es que ahora todo eso ya no basta. La entrada en vigor del DeCA es un buen ejemplo. La digitalización documental supone un nuevo paso adelante, pero también deja al descubierto una brecha entre las empresas con estructuras preparadas para afrontar el cambio y las pymes

y autónomos, que tienen más dificultades para absorberlo.

El DeCA es solo una pieza más. A la digitalización se suma la agenda verde, que obliga a tomar decisiones de inversión en un escenario tecnológico abierto. A ambas se añaden una regulación ambiental creciente, nuevas exigencias laborales, fiscales y documentales, ciberseguridad, protección de datos, formación o la necesidad de atraer conductores. Europa seguirá incorporando obligaciones y el mercado continuará elevando sus exigencias. El transporte se está haciendo mucho más complejo de gestionar.

La transformación alcanza incluso al propio chófer. Conducir continúa siendo el centro de su profesión, pero a su alrededor han crecido las exigencias documentales, tecnológicas y regulatorias, el manejo de aplicaciones y procedimientos de control. Toda esa complejidad necesita conocimiento, tecnología, tiempo y recursos. Y resulta inevitable preguntarse hasta qué punto acabará influyendo en un sector caracterizado históricamente por una enorme atomización.

Las operaciones corporativas y la entrada de inversores y fondos apuntan hacia una búsqueda cre-

ciente de escala. Pero sería precipitado concluir que ese será el único camino. El futuro del transporte no tiene por qué pertenecer necesariamente a las grandes empresas. Pero probablemente exigirá a todas, independientemente de su tamaño, capacidades empresariales cada vez mayores.

No corresponde decidir desde fuera del sector cuál debe ser la estructura empresarial. Pero sí conviene lanzar una pregunta: ¿hasta dónde puede seguir aumentando la complejidad del transporte sin transformar necesariamente su estructura empresarial?

## SHIPPERS &amp; CO.

Jordi  
Espín VallbonaReaprender a transportar  
en la era digital

## DeCA

Desde este mes de octubre, el documento de control administrativo del transporte de mercancías por carretera (DeCA) debe ser electrónico en los servicios donde resulte exigible. Podemos pensar que el DeCA abre una nueva etapa modesta, si atendemos sólo a su alcance inicial, ya que digitaliza un documento básico dentro del marco español de transporte. Es un comienzo, cierto, pero es importante que nos preguntemos qué vamos a aprender a hacer con él.

Este octubre coincide también con la publicación en castellano del libro "Sobre la igualdad de todas las cosas", del físico Carlo Rovelli, que explora cómo comprendemos la realidad a través de sus relaciones. El libro nos ofrece una comparación sugerente: conocer sólo las reglas del ajedrez deja mucho por aprender sobre el juego mismo. Saber cómo se mueven las piezas sólo permite empezar. Comprender una posición, anticipar consecuencias y decidir una jugada exige un conocimiento que se construye jugando, más allá de los conceptos básicos.

En el transporte, disponer de un documento digital nos permite cumplir una obligación. Aprovecharlo para transportar mejor requiere atención, intención y compromiso de colaboración para que la información contribuya a coordinar la operación.

jespin@transprime.es

El documento puede estar correctamente generado y en funcionamiento, pero ello no garantiza la robustez de la cadena de suministro, y puede que el mundo operacional siga en modo frágil: acumulando esperas, errores o descoordinación. Por ello, la digitalización sólo empieza a adquirir valor operativo cuando ayuda a reducir esas dificultades.

Una de las tesis que plantea Rovelli es que el saber práctico tiene valor propio y merece su espacio. En logística, ese conocimiento está en quienes contratan, planifican, conducen, cargan y reciben, y no tiene por qué chocar con lo que la digitalización les puede ofrecer. Incorporarlo al diseño de los procesos digitales será fundamental para que las herramientas respondan a necesidades reales. Este primer paso ofrece una ocasión para revisar procesos y hacerlos más sencillos, coordinados y adaptados a la operación.

La digitalización permite ampliar el intercambio de información entre los participantes de la cadena. La reflexión de Rovelli invita a preguntarnos cómo aprovechar ese intercambio en la práctica: ¿cómo conseguiremos que la información administrativa resulte útil dentro de la operación? ¿Quién corrige una equivocación? ¿Llega el documento al conductor cuando lo necesita? ¿Estamos ahorrando trabajo o trasladándolo a otro participante de la cadena?

El DeCA es un primer paso que nos conecta con una ambición logística de mejora continua. Su implantación nos ofrece una oportunidad para observar cómo trabajamos y detectar qué conviene simplificar, cambiar o simplemente mantener. Cumplir la nueva exigencia será la primera tarea. Después vendrá el aprendizaje que transforme la información disponible en decisiones útiles y relaciones más fluidas.

Con Rovelli de fondo, este avance abre una nueva práctica. Es indispensable que este paso sirva para convertir el cumplimiento documental digital en una mejora efectiva de la gestión del transporte. El valor de la digitalización crecerá con nuestra capacidad de utilizarla de manera operativa.

## PICOS DE ORO

Sin camiones, no hay cadenas de suministro que resistan, ni productos que lleguen a destino

Carmelo González  
Presidente de CETM

La nueva frontera europea exige al transitorio más regulación y más responsabilidad

Alexander Hormaechea  
Director de Erhardt Customs

El chófer es un cero a la izquierda en cualquier sitio donde carga o descarga

José María Arnedo  
Presidente de Atfríe

No todo se resuelve trasladando coste al cliente

Miguel Quintana  
Director general de Ibertinsa

Proteger la viabilidad del transporte es proteger el funcionamiento de nuestra economía

José Luis Olivella  
Presidente de Astic

Mover mercancías no es un trámite, es una necesidad

Juan M. Martínez Mourín  
Presidente de AET

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

Rafael Lusarreta  
CEO de ICP

ICP sigue avanzando en el refuerzo de sus servicios especializados. El operador, que está potenciando su unidad para la cadena de suministro farmacéutica y sanitaria, supera ya los 240.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas.

Pere Navarro  
Presidente ejecutivo del CZFB

La Barcelona New Economy Week (BNEW), organizada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), ha cerrado su séptima edición reforzando su posición como foro de nueva economía. Se han generado más de 11.000 contactos.

José Luís Simões  
Presidente de Luís Simões

Luís Simões Logística Integrada España ha obtenido la Medalla de Plata de EcoVadis y se sitúa en el 15 por ciento de empresas mejor valoradas por la plataforma. La medalla refleja el esfuerzo en integración de criterios sociales ambientales y de gobernanza.

Apostolos Tzitzikostas  
Comisario europeo de Tte.

El robo en camiones genera unas pérdidas económicas de 11.000 millones de euros anuales en Europa. La escasez de plazas seguras y protegidas, estimada en más de 390.000 en la UE, está obligando a los conductores a estacionar en áreas sin vigilancia.

## LA ROSCA

Alfonso  
Alday



Cuanto más difícil resulta mover una mercancía por el mundo, más necesario se hace quien sabe cómo hacerlo

## Transitarios

Hay profesiones que todo el mundo conoce y otras que parecen necesitar una explicación cada vez que salen de su propio círculo. La del transitario pertenece a este segundo grupo. Y resulta, cuando menos curioso, para una actividad que está detrás de buena parte de las mercancías que cruzan fronteras todos los días.

Un ejemplo bien sencillo para entender mejor su labor: el transitario es a la carga lo que una agencia de viajes al pasajero. Organiza el trayecto, busca la mejor combinación, coordina distintos modos de transporte, gestiona documentación, resuelve trámites y trata de encontrar alternativas cuando el viaje no sale como estaba previsto. Y últimamente los viajes se tuercen con bastante frecuencia. Pandemias, guerras, sanciones, aranceles, bloqueos, crisis en el mar Rojo, cambios regulatorios o problemas en las cadenas de suministro han con-

vertido el comercio internacional en un ejercicio cada vez más complejo. Y cuanto más difícil resulta mover una mercancía por el mundo, más necesario se hace quien sabe cómo hacerlo. El transitario, además, tiene una profesión peculiar: cuanto mejor hace su trabajo, menos motivos ofrece para que alguien se acuerde de él. Aunque no es una excepción. La invisibilidad acompaña a buena parte del transporte. Cuando una mercancía alcanza su destino final, nadie suele preguntarse quién consiguió que todas las piezas encajaran. En el caso del transitario, esa invisibilidad resulta todavía más acusada porque buena parte de su valor está precisamente en coordinar lo que otros ejecutan. Hasta que aparece un problema y surge la necesidad de encontrar a alguien que sepa desenredar el lío.

Durante años se ha hablado del transitario como intermediario, una palabra a la que en ocasiones se atribuye injustamente cierto carácter prescindible. Pero en mercados cada vez más complejos ocurre precisamente lo contrario. La intermediación especializada aporta conocimiento, conexiones y capacidad para coordinar aquello que una empresa difícilmente puede dominar por sí sola.

El reciente relevo al frente de Feteia, después de más de dos décadas de presidencia de Enric Ticó, ha colocado entre los primeros objetivos de la nueva etapa precisamente dar mayor visibilidad a la profesión. No parece una tarea menor. Porque, probablemente, pocos consumidores sabrían explicar qué hace un transitario. Muchos cargadores, en cambio, saben perfectamente para qué lo necesitan. Y quizá esa sea la mejor definición de una profesión imprescindible que todavía continúa siendo una gran desconocida.

a.alday@grupoxxi.com

## MIRAR SIN VER

Miguel  
Rocher



La globalización genera grandes beneficios para la UE, pero también tiene sombras

## Cerrando el círculo

A falta de mejor sueño, se me ha ocurrido la idea de que si una *top* transitaria se aliara con un *top* del comercio *online* y además, se sumase con una naviera *top* que a su negocio de transporte, añadiese una división de transporte de personas por puro ocio vacacional, nos podríamos encontrar con todo lo que describo ahora. Un producto estrella del comercio *online* es la electrónica y todas las grandes compañías de ese sector venden miles de millones anuales a través de ese canal, por lo que la transitaria tendría acceso directo a esas cuentas, borrando a la competencia, en la carga *offline*, negocio que manejarían conjuntamente si llegasen a cruzar acciones.

Si posteriormente, la naviera fuera la que transporta toda esa carga, obtendría una lista de siete cientos de empleados, amigos y familiares de clientes potenciales del transporte de ocio por mar y en cada puerto de escala. Y si contase con una flota de cargueros para el aéreo, se estaría cerrando el círculo, pasando a ser este trabajo un negocio repartido entre muy pocos, mientras otros muchos pasarían a deglutir un gran festín de batracios.

Nos guste más o menos, la globalización no viene de camino. Hace mucho que llegó para quedarse. La globalización genera grandes beneficios para la UE, uno de los grandes actores del comercio internacional, junto a los otros dos, EE.UU. y China. Mas de 50 millones de empleos de la UE dependen de la exportación a terceros países, llegada de la globalización, habida cuenta que crea una mayor competencia en el mercado, beneficiando a los consumidores al impulsar precios más competitivos y un mayor *portfolio* de oportunidades.

Por descontado, que también tiene sombras en forma de desafíos como la pérdida de puestos de trabajo y la reubicación de las personas, junto con la deslocalización. Todas aquellas manufacturas de productos básicos que ofrecen empleos poco cualificados han acabado en Asia.

Formación, reseteo de las personas, ayudas, etc., que no son suficientes para el bienestar de esos trabajadores. “Soñar es gratis y ayuda a dormir, despertar no” (La realidad).

mrocher@operplus.com

## EL TÚNEL

Carlos  
Sánchez



Desde el legendario ‘A sangre fría’ de Truman Capote ha pasado por diferentes etapas hasta alcanzar hoy en día su auténtico cenit

## True Crime

La Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) cuenta con un grupo de trabajo denominado *Cargo Crime*. Se trata de un foro especializado que pone el foco en los delitos en el transporte de mercancías, uno de los principales riesgos para la seguridad de la cadena logística. La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) acaba de incorporarse al mismo.

*Cargo Crime* analiza la situación actual y prepara un documento con posibles soluciones que verá la luz en 2027. El objetivo es contribuir a impulsar una respuesta integral frente a la delincuencia contra el transporte. Una respuesta basada en una legislación más disuasoria, una mayor vigilancia y coordinación policial y el desarrollo de una red de aparcamientos seguros.

El robo de mercancías en camiones genera unas pérdidas económicas estimadas de 11.000 millones de euros anuales en Europa. En esta cifra se incluye no solo el valor de las mercancías sustraídas, sino también otros costes derivados de estos delitos. Más allá del impacto económico, el 21 por ciento de los casos implican agresiones físicas. También se han producido situaciones de extrema gravedad como atropellos intencionados y fallecimientos en incidentes relacionados con la defensa de la carga o del vehículo.

*True Crime* es un género narrativo de no ficción que reconstruye casos reales de asesinatos. Desde el legendario ‘A sangre fría’ de Truman Capote ha pasado por diferentes etapas de mayor o menor éxito hasta lograr alcanzar hoy en día su auténtico cenit. Ya sea en formato libro, película, serie, documental o podcast, cada vez hay más seguidores interesados en conocer los pormenores de un crimen cometido en un pueblo de Indiana o del asesinato en una pequeña pedanía de La Mancha. Todo tiene cabida en esta moda. Desgraciadamente, el sector también padece episodios cercanos al *True Crime*.

c.sanchez@grupoxxi.com

## COMPLEMENTARIOS



Faconauto y la Real Academia de Ingeniería han firmado un convenio para impulsar el talento femenino en la automoción. En la imagen, **Marta Blázquez**, presidenta de Faconauto, y **Jaime Domínguez Abascal**, presidente de la RAI, suscriben el acuerdo de colaboración.

## OJO AVIZOR

La Escola Europea sigue siendo igual de necesaria o más que cuando se creó hace 20 años.

Eva Mármol



## Vientos en contra

Casualidades. Durante estos días, coincide la celebración de los 20 años de la Escola Europea Intermodal Transport, centro de formación promovido por el Port de Barcelona, con la difusión del Observatorio del TMCD de SPC Spain, correspondiente al primer semestre del año. Invita a la reflexión que mientras la Escola celebra dos décadas formando profesionales para impulsar la intermodalidad, el TMCD navega con el viento en contra. En apenas un año, han desaparecido tres de las diez autopistas del mar que operan desde los puertos españoles.

La Escola Europa Intermodal Transport (originalmente Escola de Short Sea Shipping) nació cuando era un *rara avis* el transportista que subía camión al barco para un destino al

que podía llegar exclusivamente por carretera.

Hace dos décadas ni había déficit de conductores profesionales ni la reducción de la huella ambiental estaba en la agenda de prioridades del sector.

La Escola ha ido evolucionando a la par que la cadena logística ha pasado de un sistema monomodal (el camión) hacia uno intermodal, como lo demuestran las exitosas autopistas del mar de Grimaldi. Eso sí, la intermodal es posible cuando hay oferta (flaco favor a la intermodalidad la desaparición de autopistas del mar) y es una oferta fiable. Y no existen normativas que penalizan, en este caso, el barco, léase ETS.

Veinte años después de su constitución, quedan pocas dudas sobre el papel desempeñado por la Escola para ganar adeptos al barco y al tren.

Su trabajo sigue siendo necesario o más que cuando se creó con los vientos en contra que corren.

## AGENDA

## 20-22 de octubre de 2026

## TOC Americas

Conferencia y Exhibición  
Cartagena (Colombia)  
[www.tocevents-americas.com](http://www.tocevents-americas.com)

## 21-22 de octubre de 2026

## Congreso Aecoc de Gran Consumo

Conferencia  
Sevilla  
[www.aecoc.es](http://www.aecoc.es)

## 29 de octubre de 2026

## Congreso Aecoc de Supply Chain

Conferencia  
Madrid  
[www.aecoc.es](http://www.aecoc.es)

## 3-5 de noviembre de 2027

## Smart City Expo World Congress

Conferencia y Exhibición  
Barcelona  
[www.smartcityexpo.com](http://www.smartcityexpo.com)

## 11-12 de noviembre de 2026

## Logistics &amp; Automation

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

## 12-14 de noviembre de 2026

## XXII Foro Aduanero

Conferencia  
Lisboa  
[www.representantesaduaneros.com](http://www.representantesaduaneros.com)

## 3-5 de febrero de 2027

## Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición  
Berlín (Alemania)  
[www.fruitlogistica.com/en](http://www.fruitlogistica.com/en)

## 9-10 de marzo de 2027

## World Maritime Week

Conferencia y Exhibición  
Bilbao  
[www.worldmaritimeweek.com](http://www.worldmaritimeweek.com)

## 26-29 de abril de 2027

## Transport Logistic

Conferencia y Exhibición  
Múnich  
[www.transportlogistic.de/en/trade-fair](http://www.transportlogistic.de/en/trade-fair)

## 25-27 de mayo de 2027

## TOC Europe

Conferencia y Exhibición  
Hamburgo  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

## 9-11 de junio de 2027

## SIL de Barcelona

Conferencia y Exhibición  
Barcelona  
[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

## LOGÍSTICA 8K

Francisco  
Aranda



Ceuta merece recuperar la normalidad

## Ceuta

La decisión del Gobierno de destinar 16.000 metros cuadrados del puerto de Ceuta a la acogida de inmigrantes ilegales supone detraer superficie de una infraestructura crítica para el abastecimiento, reducir su capacidad operativa - en 2025 gestionó 1,5 millones de toneladas- y multiplicar la inseguridad de una parte de España. Una decisión que compromete un espacio clave para la actividad económica y que puede traducirse en un mayor empobrecimiento de la ciudad.

En Ceuta, el puerto concentra la entrada y salida de mercancías de una ciudad sin conexión terrestre con la península, y ocupa una posición geoestratégica en el estrecho de Gibraltar, como enlace entre Europa y África y puerta de entrada al Mediterráneo. Esta doble función exige preservar su capacidad operativa y mantener el espacio a pleno rendimiento, asegurando el movimiento de mercancías y la actividad de transportistas y operadores.

A esto se suma la exigencia de seguridad. El puerto ceutí desarrolla una intensa actividad de *bunkering* y suministra cerca de un millón de toneladas de combustible al año a los buques del Estrecho. La instalación de un espacio de acogida obliga a extremar la diferenciación de zonas, el control de accesos y la protección de áreas de actividad logística, especialmente donde se manipula combustible. También es necesario reforzar la vigilancia ante el riesgo de accesos a vehículos, protegiendo a los transportistas y evitando incidentes que pongan en riesgo las mercancías.

Desde UNO reclamamos al Gobierno que reconsidere la utilización de superficie empresarial portuaria como espacio de acogida y habilite alternativas que no comprometan su viabilidad. La emergencia migratoria requiere respuesta, pero no a costa de una infraestructura esencial para el abastecimiento y clave para la actividad empresarial, el empleo y la riqueza de esta ciudad española. Ceuta merece recuperar la normalidad, tras dos meses de una situación que resulta insoportable, en los que no se ha cambiado la legislación para facilitar el retorno de los inmigrantes ilegales.

TRIBUNA LIBRE

Manuel  
Isasa



Es difícil de entender que la carga impositiva a los biocombustibles esté al mismo nivel -y en algunos casos superior- que la de los productos derivados del petróleo

## ¿Ideología sobre ruedas?

En mis tiempos de formación, un buen profesor de procesos nos indicaba la gran diferencia entre un dato objetivo y uno subjetivo, y nos ponía el siguiente ejemplo: Un coche podrá gustar más o menos por su diseño o su color; eso es un dato subjetivo. Pero que pesa 1.000 kilogramos es un dato medible y, por tanto, totalmente objetivo. En este artículo evitaré entrar en datos subjetivos que nos puedan llevar a distintas posiciones según gustos, ideas e ideologías. Trataremos exclusivamente datos objetivos, medibles y de difícil discusión.

Realicemos unas reflexiones sobre el transporte por carretera, su situación actual, su futuro y hacia dónde lo quiere llevar la clase política actual.

En primer lugar, recordemos las ideas transmitidas en el informe Draghi con el fin de adaptar la industria europea a la nueva realidad tecnológica. En él se plantea una mayor armonización de las normativas europeas actuales, favoreciendo, entre otros puntos, el tránsito de mercancías por la UE. El informe incluye en su segunda parte medidas que promuevan la competitividad y la productividad de las empresas europeas.

Uno de los problemas actuales de las empresas de la UE que influyen de manera importante en su competitividad es el coste de la energía y de las materias primas, la productividad de las plantas y el coste del transporte en toda su cadena de valor hasta la entrega del producto final. A esto se suma una posible falta de innovación en sus productos, lo cual incide de una forma importante en sus datos económicos, más aun favoreciendo la entrada de tecnologías de otros países como China, por diversos motivos que ya comentaremos. En este escenario, la industria europea -fundamentalmente en el campo de la automoción- está por detrás en tecnologías de movilidad eléctrica, a pesar de ser líder en motores de combustión, utilizados con el mismo uso. Partiendo del informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España, publicado en abril de 2026 y correspondiente a 2024, el 1,28% del transporte de mercancías en España

se realiza por ferrocarril y el 98,72% por carretera. La enorme diferencia es obvia, y más cuando el Libro Blanco del Transporte de 2011 de la UE indica que para 2030 el 30% de las mercancías transportadas por carretera deben pasar al ferrocarril, y el documento de Transportes sobre la iniciativa 'Mercancías 30' indica que, en España, el 10% de las mercancías por carretera en 2030 deberán ser transportadas por ferrocarril, lo que supondría un incremento de 8,73 veces la cantidad realizada actualmente. ¿Es asumible este aumento? A pesar de la gran diferencia entre la carretera y el ferrocarril en el transporte de mercancías, vamos a ver la realidad actual del transporte por carretera, describiendo su problemática en este momento.

### 1. Falta de conductores

- Los factores que producen este efecto, entre otros, son principalmente los siguientes:

- Conciliación familiar: hay conductores de rutas internacionales que están fuera de sus domicilios desde el domingo por la tarde hasta el viernes por la tarde.

- Falta de seguridad en las zonas de descanso: ya no solo se producen robos de mercancías, sino actualmente también agresiones a conductores.

- Falta de una formación profesional específica: una FP para conductores de la que salieran con la formación y los permisos de conducir correspondientes. Hay que tener en cuenta que el permiso de conducir para los vehículos de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, tiene un coste muy alto.

**2. Política de la UE para la eliminación de los vehículos de combustión frente a los eléctricos**  
Inconvenientes para los vehículos de mercancías de larga distancia:

- Incremento del peso de las tractoras: en las tractoras eléctricas la tara aumenta entre 2 y 3 toneladas, en función de las marcas y autonomía, lo que conlleva un incremento del consumo energético y en el coste de mantenimiento de las carreteras.

- Falta de autonomía y alto coste: autonomía limitada (600 kilómetros) y un precio de adquisición elevado para este tipo de vehículos.

- Falta de capacidad de la red eléctrica: si los camiones actuales de España fueran eléctricos, consumirían el 20% de la energía disponible.

- Falta de formación en posventa: falta de formación y conocimiento de esta tecnología por parte de la red de asistencia técnica.

- Red de recarga insuficiente: red de servicio de carga totalmente insuficiente y con un alto coste para su implementación.

- Disminución industrial: afectación al sector del vehículo industrial dentro de la industria europea.

Es difícil  
entender las  
acciones  
normativas



ESCANEA  
EL CÓDIGO QR  
Y ACCEDE  
A LA TRIBUNA  
ÍNTegra  
ONLINE

LOGÍSTICA  
MEDIANTE

Ana  
González



En logística, el mundo digital y el físico hace tiempo que dejaron de ser independientes

## El eslabón invisible

Durante décadas hemos aprendido que una cadena de suministro es tan resistente como su eslabón más débil. Buscábamos ese eslabón en un proveedor crítico, una ruta vulnerable, un puerto congestionado o una materia prima difícil de sustituir. Hoy puede encontrarse en un lugar mucho menos visible, como una contraseña, un servidor o la conexión informática de un proveedor.

La digitalización ha transformado extraordinariamente la logística. Hemos conectado almacenes, vehículos, clientes, proveedores y sistemas para ganar eficiencia, trazabilidad y capacidad de respuesta. Pero esa conectividad tiene una paradoja: cuanto más integrada está nuestra cadena de suministro, mayor puede ser también la superficie expuesta a un ataque. La ciberseguridad deja así de ser una cuestión exclusivamente tecnológica para convertirse en un asunto de continuidad operativa. Porque un ciberataque no solo compromete información. Puede impedir gestionar una flota, preparar pedidos, facturar o comunicarnos con nuestros clientes. En logística, el mundo digital y el físico hace tiempo que dejaron de ser independientes.

El estudio 'La ciberseguridad en la cadena de suministro. Resiliencia como propiedad colectiva del ecosistema logístico', elaborado por CEL y ZLC, pone cifras a esta realidad. El 78% de las organizaciones reconoce que un ciberataque a un proveedor crítico afectaría directamente a su operativa. Sin embargo, solo el 43% dispone de una estrategia formal de ciberseguridad para su cadena de suministro y apenas el 39% exige requisitos mínimos de seguridad en sus procesos de aprovisionamiento. Quizá debamos empezar a gestionar la ciberseguridad como hemos aprendido a gestionar otros riesgos de la Supply Chain, identificando criticidades, evaluando escenarios, diversificando cuando sea posible y, sobre todo, preparando la respuesta antes de necesitarla.

Resiliencia no significa impedir que ocurra lo inesperado, sino estar preparados para continuar cuando ocurra, y el próximo cuello de botella quizá no esté en una carretera, un puerto o un almacén, sino detrás de una pantalla.

Operadores Logísticos

# ICP acelera en servicios especializados

La compañía potencia su unidad para la cadena de suministro farmacéutica y sanitaria, para la que ya tiene operativo un nuevo almacén de 10.000 m2 en Alcalá de Henares (Madrid)

**Carlos Sánchez** | Meco Información, Control y Planificación (ICP) mantiene su línea de crecimiento constante y se sitúa entre los diez primeros operadores logísticos de capital cien por cien español, según el Libro Blanco de Transporte XXI, aumentando sus ingresos en España más de un 26 por ciento entre 2019 y 2025. La compañía, que también opera en el exterior, supera ya los 200 millones de euros de facturación anual, según datos de la propia empresa.

## 240.000

**M2 DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS OPERA ICP EN ESPAÑA, PORTUGAL, FRANCIA Y REINO UNIDO**

La firma espera mantener esta trayectoria de crecimiento, tanto en las operaciones actuales como en las líneas de negocio que está impulsando, según confirman responsables de ICP. El crecimiento previsto procede de tres vías: nuevos proyectos, ampliación de servicios en clientes actuales y desarrollo de las áreas con mayor recorrido, como *Pharma & Medical Device*, *ecommerce* omnicanal, *posventa* y reparaciones, *customer service*, servicios de campo e integración tecnológica.

“El objetivo para 2026 y 2027 es aumentar el peso de los servicios especializados y de las operaciones en las que ICP puede asumir

## APUESTA TECNOLÓGICA

**ICP mantiene diversos proyectos implantados** en el ámbito tecnológico, que incluyen sistemas *multishuttle*, *sorters*, brazos robóticos, *put-to-light*, *packaging* automático, control volumétrico y herramientas de seguimiento en tiempo real. Además, el operador dispone de un **sistema propio de control logístico que se integra con los sistemas del cliente y con plataformas externas**, con el que se centraliza la información de inventario, pedidos, preparación, expedición, transporte, incidencias y devoluciones.

Desde ICP subrayan que, en determinados procesos, la combinación de automatización, *software* y rediseño operativo **ha generado incrementos de productividad superiores al 40 por ciento**. A corto plazo, la firma seguirá trabajando en **inteligencia artificial aplicada, automatización de tareas, cuadros de mando y detección anticipada de desviaciones**.

una responsabilidad más amplia”, apuntan las citadas fuentes. “Durante años, el mercado ha conocido a ICP principalmente por su capacidad logística. Sin embargo, el alcance actual de la compañía es bastante más amplio”, detallan. En este sentido, ICP diseña, integra, opera y evoluciona operaciones complejas. “Dentro de una misma estructura puede coordinar operaciones logísticas, tecnología, automatización, integración de sistemas, *customer service*, posventa, reparaciones, logística in-

responsabilidades poco claras y dificultad para entender qué está pasando”, argumentan. En esta línea, “ICP conecta esas áreas mediante procesos, sistemas de información y una dirección operativa común. El cliente mantiene visibilidad y control, aunque haya externalizado una parte amplia de su operación”.

## ICP Pharma

Una de las áreas que propulsa el desarrollo del operador es ICP Pharma, unidad especializada en la cadena de suministro farma-

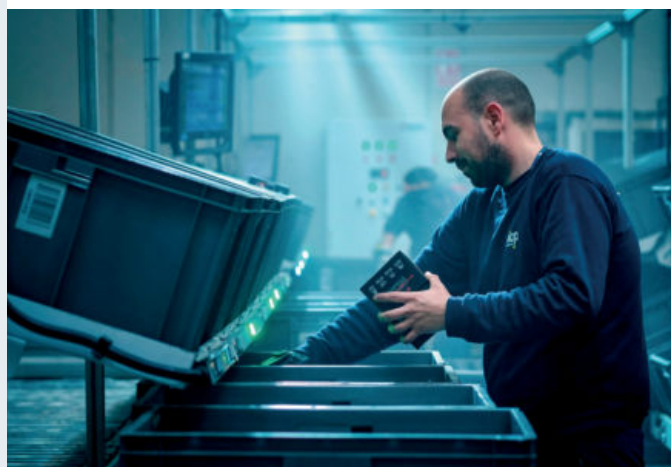
ductos con distintos requisitos de conservación, seguridad y trazabilidad. Incluye control de temperatura,

zonas específicas según el tipo de producto, seguimiento digital de la mercancía y procesos adaptados a las exigencias del sector. ICP Pharma puede integrar almacenamiento, distribución nacional e internacional, operaciones B2B y B2C, preparación de pedidos, gestión de material promocional, *customer service*, facturación y cobro, devoluciones y servicios de posventa. Durante 2026 y 2027, ICP se centrará en consoli-

dar esta capacidad y adaptarla a los proyectos que están desarrollando.

## Capacidad

ICP opera en torno a 191.000 metros cuadrados de instalaciones en España. La red incluye centros en Meco, Aranjuez y Alcalá de Henares (Madrid), Chiloeches (Guadalajara) y Gran Canaria. Esta distribución permite gestionar operaciones B2B, B2C, *ecommerce*,

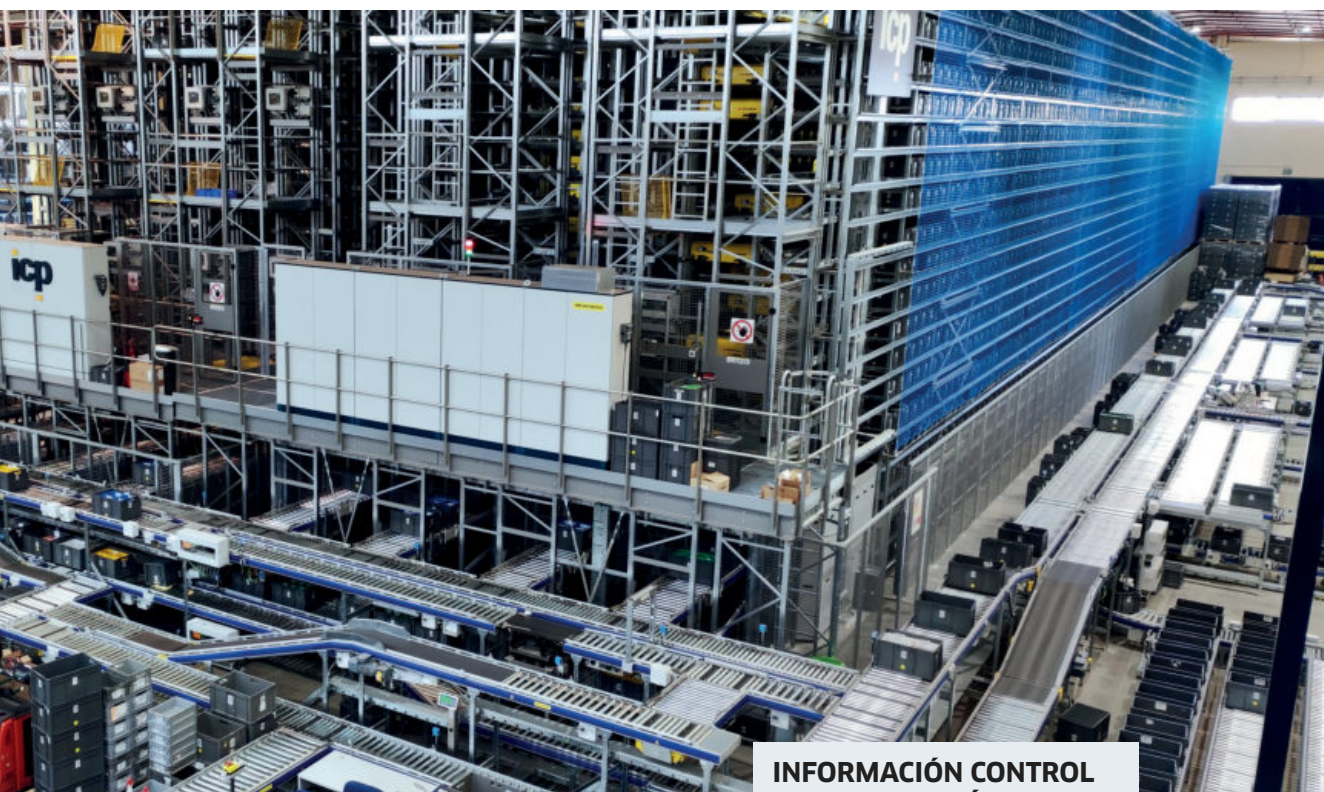


Operativa en uno de los almacenes de ICP.

versa y servicios de campo”, subrayan. “Este modelo responde a un problema frecuente”, aseveran las citadas fuentes. Muchas compañías tienen sus operaciones repartidas entre distintos proveedores y sistemas: “uno gestiona el almacén, otro atiende al cliente, otro repara, otro organiza el transporte y otro mantiene las integraciones”. El resultado suele ser “información fragmentada,

céutica y sanitaria. La división presta servicios para medicamentos, productos sanitarios, parafarmacia, veterinaria y dispositivos médicos.

Para impulsar esta división, ICP ha puesto en marcha un nuevo centro logístico de 10.000 metros cuadrados en Alcalá de Henares (Madrid), que ya se encuentra plenamente operativo. La instalación está diseñada para gestionar pro-



retail, posventa, reparaciones y proyectos especializados para el sector farmacéutico y sanitario.

Desde la compañía recuerdan que la capacidad de una instalación no depende únicamente de sus metros cuadrados. También intervienen el grado de automatización, la integración de sistemas, el diseño

de procesos y la posibilidad de adaptar equipos y recursos a los cambios de volumen. En Chiloeches, por ejemplo, ICP dispone de un *sorter* con 16 rampas y capacidad para clasificar 4.500 bultos por hora. En Meco opera un sistema *multishuttle* con 88 *shuttles*, capacidad para ejecutar 2.500 líneas por

#### INFORMACIÓN CONTROL Y PLANIFICACIÓN SA

Ingresos explotación: **120,55**

Ebitda: **6,51**

Resultado d.i.: **6,13**

Patrimonio neto: **123,64**

Empleados: **861**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2025.

ICP Logística cuenta con Cuby, un sistema de almacenamiento de alto rendimiento.

hora y almacenar hasta 40.000 cubetas.

En el plano internacional, ICP tiene presencia directa en Portugal, Francia y Reino Unido. En Portugal, ICP opera desde Oporto y Lisboa, con instalaciones de 8.500 y 9.500 metros cuadrados, respectivamente. En Francia, cuenta con un centro de 12.000 metros cuadrados en Surveilliers, y en Reino Unido, con una instalación de 20.000 metros cuadrados en Milton Keynes. Al mismo tiempo, Alemania e Italia forman parte del plan de expansión de la compañía para el próximo bienio.

Por otra parte, en el terreno de la sostenibilidad, el operador calcula las emisiones de alcance 1, 2 y 3, y desde 2022 somete su huella de carbono a verificación externa conforme al GHG Protocol. El Plan de Reducción 2025-2030 de la compañía fija como objetivo reducir un 20 por ciento el ratio de emisiones de los tres alcances respecto a 2021. Las medidas previstas incluyen ampliar el autoconsumo solar, contratar energía con garantía de origen renovable, optimizar rutas, renovar flotas y trabajar con proveedores de transporte con menores emisiones.



**WTRANSNET**  
AN ALPEGA SOLUTION

## WTRANSNET ES LA BOLSA DE CARGAS LÍDER EN IBERIA.

Ahora mismo hay:

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 405 CARGAS | ALICANTE → BARCELONA |
| 184 CARGAS | ZARAGOZA → SEVILLA   |
| 165 CARGAS | BILBAO → TARRAGONA   |
| 160 CARGAS | VALENCIA → ALMERÍA   |

Y muchas más en otras rutas.

Mientras lees esto, otros transportistas ya están cargando.



**REGÍSTRATE AHORA Y COGE TU CARGA**





Carretera

Sede de Transportes F. Uriarte en el polígono de Jundiz, Vitoria.

# Grupo Tisco rueda fuerte en el País Vasco

El operador alicantino de transporte frigorífico adquiere la compañía vitoriana Transportes F. Uriarte, tras hacerse en el año 2013 con el control del flotista guipuzcoano Goldaracena

Iñaki Eguía | Vitoria

Grupo Tisco ha dado un empujón a su negocio logístico con las mercancías a temperatura controlada con su establecimiento en la zona norte peninsular. El operador alicantino, a través de la sociedad Agencia de Transportes Hermanos Ortíz Molina, se ha hecho con el control de la compañía vitoriana Transportes F. Uriarte.

El flotista alavés adquirido por los hermanos José María y Juan Carlos Ortíz Molina tiene una trayectoria de casi cuatro décadas en el transporte por carretera de productos perecederos, así como con el almacenaje y repaletización de mercancía en seco. Entre los activos del transportista, fundado en 1988 por Félix Uriarte, destaca una flota de 26 camiones y unas instalaciones en una parcela de 9.000 metros cuadrados de superficie en el polígono industrial de Jundiz, en Álava. En su complejo, situado en las inmediaciones de las plataformas logísticas de Eroski, Mercadona, Lidl y Covirán, el operador dispone de una nave, de 4.000 metros cuadrados, dotada de cámaras de temperatura controlada.

Transportes F. Uriarte obtuvo un volumen de negocio de 3,1 millones de euros en 2024, un 10,1 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil. Por su parte, Frigoríficos Tisco, la sociedad

cabecera de Grupo Tisco, cuenta con 46 *trailers*, de los que una treintena están destinados a mercancía a temperatura controlada. Realizan rutas nacionales, especialmente con el norte peninsular, así como internacionales.

En su cartera de clientes se encuentra el productor murciano de verduras y hortalizas El Dulce Growers o los grupos alicantinos

Global Fruit Group, Betisan, y Sanchis Mira (Antiu Xixona), entre otras empresas de alimentación.

La compañía, con sede central en Crevillent (Alicante), donde cuenta con una parcela de unos 10.000 metros cuadrados, mueve otros 16 conjuntos para la industria manufacturera o distribuidora de calzado, textil, entre otras mercancías.

Además, emplea otros 19 camiones ligeros para su actividad de última milla en Alicante, donde presta servicio para la gran distribución, a través de Consum y Mercadona.

Constituida en 2001 en Crevillent, el transportista Frigoríficos Tisco contabilizó unos ingresos de 7,9 millones de euros en 2024, un 9 por ciento más que en el año anterior, y un 131 por encima de su facturación de 2019, según recoge la última edición del suplemento Logística del Frío, que publica anualmente Transporte XXI.

Al mismo tiempo, Agencia de Transportes Hermanos Ortíz Molina, sociedad creada en el año 2007, y también con sede en el municipio de Crevillent, aportó en 2024 una cifra de negocio próxima al medio millón de euros.

Además, los dos hermanos Ortíz Molina también tomaron el control en 2013 de Transportes Goldaracena, fundada en 1989 en el municipio guipuzcoano de Astigarraga, donde cuenta con una nave de 300 metros cuadrados. El operador, que emplea la marca comercial Goldaracena, dispone de cinco camiones dedicados a carga industrial. Transportes Goldaracena contabilizó unos ingresos de 1,2 millones de euros en 2024, un 4,5 por ciento más que en el año anterior, según el balance presentado en el Registro Mercantil.

7,9

MILLONES DE EUROS  
INGRESÓ  
FRIGORÍFICOS  
TISCO EN 2024

Frigoríficos Tisco emplea 46 *trailers*, de los que 30 son para frigos.



Operadores Logísticos

# NTV amplía sus instalaciones

La empresa navarra fortalece los servicios para las energías renovables con una nave de 3.000 m2 en Pamplona, con la que supera los 35.000 m2 de extensión en su territorio

**Iñaki Eguía | Pamplona**  
NTV Logística ha agrandado su área operativa con la puesta en marcha de una plataforma de 3.000 metros cuadrados de extensión localizada en el polígono industrial Agustinos, en Pamplona. El nuevo complejo del operador logístico navarro, que emplea la denominación comercial NTV Solutions, posibilita reforzar su capacidad de ensamblaje, integraciones y logística para el equipamiento vinculado con las energías renovables.

Con la apertura de la instalación, la compañía con sede central en la Ciudad del Transporte de Pamplona (CTP), en Imárcoain, cuenta con más de 35.000 metros cuadrados de extensión en la comarca de la capital navarra.

Refuerza su operativa con las energías renovables

El operador logístico dispone de una delegación en el polígono industrial Ondarria de Alsasua, y también está presente con instalaciones en el municipio alavés de Agurain, así como en el riojano de Alfaro.

La compañía se ha especializado en el diseño e integración de estaciones de transformación de potencia para las energías fotovoltaica, almacenamiento o hidrógeno. Así, suministra *power station* y sistemas de almacenamiento de energía en baterías, BESS, empleando contenedores marítimos o bien *skid* metálico, unas plataformas modulares diseñadas a medida. Entre sus trabajos más recientes, NTV Solutions ha

participado en el proyecto "UPNA Green Smart & Sustainable Campus", una iniciativa dirigida a que cerca del 50 por ciento de la electricidad consumida sea re-

novable y generada en el campus de la Universidad Pública de Navarra.

Para este desarrollo, el operador logístico ha integrado en uno de sus conte-

nedores una batería E/Strem CNT, fabricada por Cegasa Energía, con seis racks de 365 kWh cada uno y una capacidad total de 2,19 MWh. El equipamiento incluyó tres inversores de Ingeteam con una potencia nominal de 819 kW.

La compañía navarra NTV Logística también se encarga de la gestión de cargas pesadas o voluminosas para la industria eólica, fotovoltaica o de almacenamiento energético.



Marítimo

# MSC activa Nador West Med

La Terminal Este, operada por una sociedad participada entre Marsa Maroc y TIL, supera con éxito las pruebas operativas y se sitúa como nueva alternativa de tránsito internacional en el Mediterráneo

**Antonio Martínez** | Valencia Nador West Med encara la recta final antes de su entrada oficial en servicio. West Med Container Terminal (WMCT), sociedad participada por Marsa Maroc y Terminal Investment Limited (TIL), ha completado con éxito recientemente las pruebas operativas de la Terminal Este, en una escala de ensayo protagonizada por el buque MSC Nita. El ejercicio permitió comprobar en condiciones reales el funcionamiento de los equipos, los sistemas y los procesos necesarios para iniciar la actividad, según han explicado fuentes de Marsa Maroc.

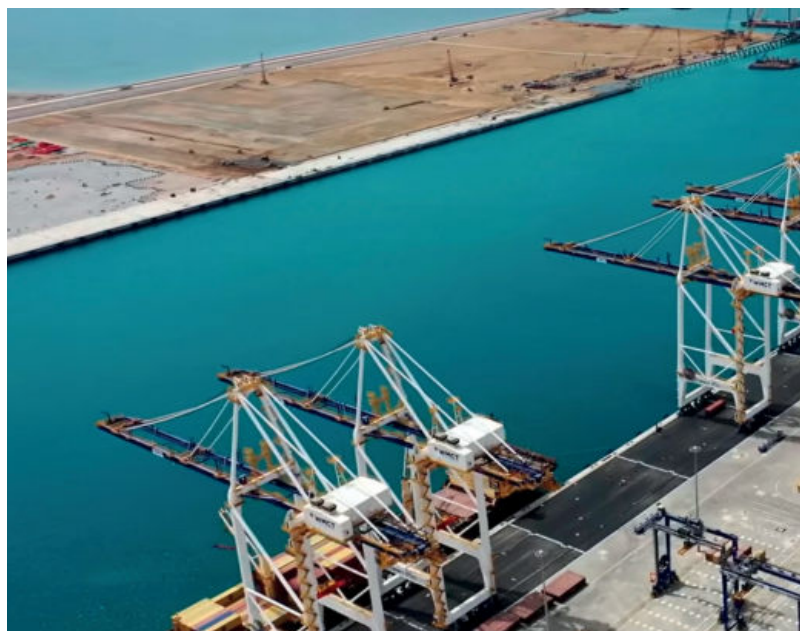
La prueba, que constituye uno de los últimos hitos de la fase de preparación de la terminal, ha confirmado que la infraestructura está ya en condiciones

de la fase de preparación de la Terminal Este”, señalan desde la empresa marroquí, que destaca que los equipos están instalados, los sistemas han sido probados y los profesionales se encuentran preparados para el comienzo de la actividad.

En las próximas semanas, MSC irá testando la capacidad operativa de la terminal en condiciones reales, con buques de mayor tamaño, arrancando con la explotación regular.

En este sentido, la llegada de los equipos de manipulación ha sido otro de los elementos determinantes en la evolución del proyecto. En los últimos meses, la Terminal Este ha ido completando progresivamente

Línea de atraque de la nueva terminal participada por Marsa Maroc y TIL.



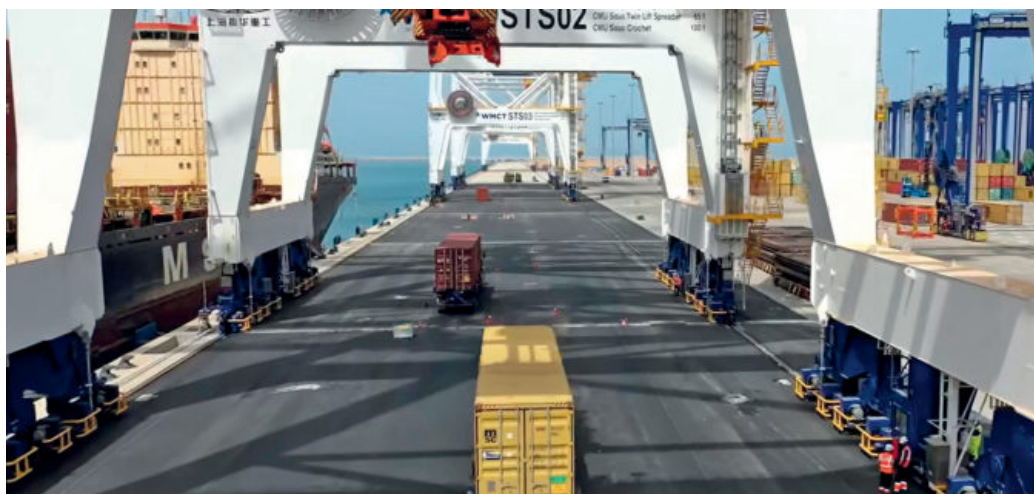
una inversión superior a los 280 millones de euros, ha sido equipada con siete grúas Ship-to-Shore, fabricadas por ZPMC, diseñadas para trabajar con los mayores portacontenedores que existen en el mercado. Los equipos son el principal equipamiento que permitirá a Nador West Med desarrollar su función como plataforma de transbordo en las rutas internacionales que atraviesan el Mediterráneo.

ción comercial. Esta preparación se ha desarrollado de forma simultánea a las pruebas técnicas para asegurar la coordinación entre personas, equipos y sistemas.

La Terminal Este dispondrá de 1.520 metros lineales de línea de atraque, un calado de 18 metros y una superficie operativa de 70 hectáreas. En su desarrollo completo, la instalación alcanzará una capacidad de hasta 3,4 millones de TEU.

Sus dimensiones permitirán atender a los grandes portacontenedores que operan en las principales rutas inter-

Su capacidad máxima teórica será de 3,4 millones de TEU



Primeras operaciones de MSC en Nador West Med.

La terminal ha arrancado su operativa con siete grúas

de afrontar sus primeras escalas. Durante la estancia del buque se reprodujeron diferentes secuencias de explotación para comprobar la coordinación entre los medios de manipulación, los sistemas operativos y los equipos humanos.

El objetivo fue validar el conjunto de la cadena operativa y detectar los últimos ajustes necesarios antes del inicio de las operaciones comerciales. “Los ensayos operativos realizados con éxito marcan el final

su configuración definitiva con la recepción de nuevas grúas de muelle STS, equipos RTG y otros medios destinados a las operaciones de carga y descarga de contenedores. La instalación también ha incorporado los sistemas necesarios para respaldar el funcionamiento de la instalación.

La terminal, que ha recibido

En paralelo al despliegue de maquinaria, WMCT ha desarrollado un programa de preparación de sus equipos humanos. Las sesiones de formación y las prácticas sobre los nuevos medios de manipulación han permitido familiarizar a los trabajadores con las instalaciones y los procedimientos que deberán aplicar durante la explota-

La puesta en marcha de Nador West Med añade, además, un nuevo activo al sistema portuario marroquí en el Mediterráneo. Su posición próxima al estrecho de Gibraltar sitúa al enclave sobre uno de los principales corredores marítimos entre Europa, África, Asia y América, en una zona por la que circula una parte significa-

nacionales y reforzar la capacidad de Marruecos para captar tráficos de transbordo.

Carretera

# Bidean Garraioak coge la ola

El operador guipuzcoano participa en el envío de componentes para el complejo deportivo destinado a la práctica del surf en Portugal, desarrollado por Wavegarden

**Iñaki Eguia | Oiartzun**

Bidean Garraioak ha transportado suministros y equipos destinados a la construcción de la primera piscina con olas artificiales que se está construyendo en Portugal, desarrollada por la ingeniería guipuzcoana Wavegarden.

El flotista, con sede en Oiartzun, ha realizado 33 viajes desde Burgos, Cárcar (Navarra), y Zaramillo y Zumaia (País Vasco), con los materiales empleados para el complejo Surfers Cove en Óbidos.

Las obras del nuevo *surf park* localizado en la costa oeste de Portugal comenzaron el pasado año, con el objetivo de terminar la construcción de la piscina a finales de este año.

El equipamiento de la laguna cuenta con un sistema de Wavegarden de 46 módulos y con un generador de olas.

El envío realizado por el transportista para la ingeniería centrada en tecnologías para la práctica del surf, se suma a una car-

tera de clientes vinculados con los sectores eólico, máquina-herramienta, fabricación de motores o la distribución de material eléctrico e industrial.

El operador guipuzcoano, que el pasado año amplió sus instalaciones de Oiartzun con una zona de aparcamiento seguro, gestiona una veintena de cabezas tractoras y unos 40 semirremolques, que incluyen gón-

Bidean Garraioak transporta equipos destinados a la construcción de una piscina con olas artificiales.



dolas, equipos rebajados o plataformas de maquinaria, entre otros vehículos pesados.

Bidean Garraioak, que este ejercicio celebra su 25 aniversario, generó unos ingresos de 6,7 millones de euros en 2024, según el Registro Mercantil.

tiva del tráfico internacional de contenedores.

Para MSC, la entrada en actividad de la Terminal Este supone incorporar un nuevo punto a su red de infraestructuras de transbordo en el Mediterráneo, donde cuenta con terminales de alta capacidad en Valencia y Gioia Tauro. La participación de TIL, brazo inversor y operador portuario del grupo MSC, proporciona al proyecto "una conexión directa con la estrategia de la naviera para ampliar y reforzar su capacidad operativa en la región", explican desde la compañía suiza.

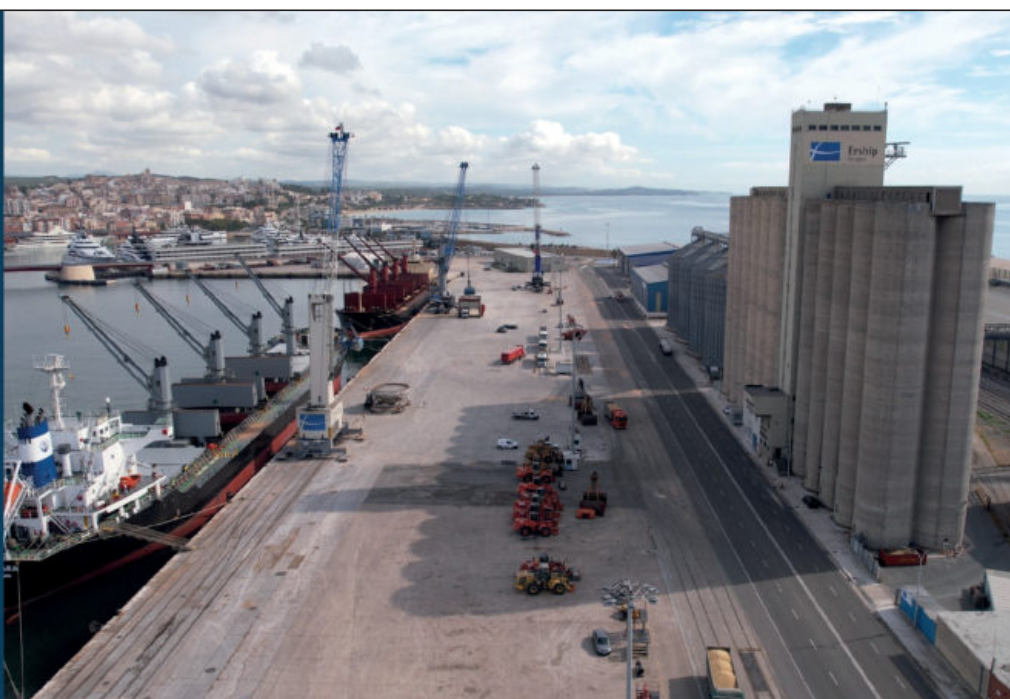


Ership  
Grupo

## RUMBO A LA EXCELENCIA

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

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



Cargadores

# Amazon fortifica su huella logística en España

El gigante del *ecommerce*, que supera los 1,6 millones de m<sup>2</sup> en 40 instalaciones de almacenaje, alcanza un crecimiento del 42,6% en sus filiales de logística y transporte en los últimos cinco años

**Carlos Sánchez** | Madrid  
Amazon aterrizó en España en 2011 y desde entonces ha ido incrementando de manera significativa su huella logística en nuestro país. En estos últimos 15 años, el gigante del comercio electrónico ha superado el listón de los 1,6 millones de metros cuadrados de superficie de almacenaje, que se reparten en un total de 40 plataformas, entre centros logísticos, centros de distribución y estaciones logísticas.

## 56.000

**M2 MÁS DE CAPACIDAD LOGÍSTICA HA INCREMENTADO AMAZON EN ESPAÑA EN EL ÚLTIMO AÑO**

Tan solo en el último año, la capacidad logística de Amazon en España se ha visto incrementada en 56.000 metros cuadrados más. La firma ha sumado en este capítulo su primer gran centro de distribución en España, ubicado en La Muela (Zaragoza) y que dispone de 30.000 metros cuadrados. Además, la multinacional ha sumado también dos nuevas estaciones logísticas y última la apertura de una tercera.

Las nuevas estaciones logísticas de Amazon que han comenzado a operar en los últimos meses se ubican en Cambre (A Coruña) y Málaga. La instalación gallega dispone de 7.000 metros cuadrados, mientras que la andaluza alcanza los 10.000 metros cuadrados. El próximo capítulo en este contex-

to pasa por la apertura de la estación logística de Paterna (Valencia), que cuenta con 9.000 metros cuadrados y está previsto que se ponga en marcha antes de que finalice el presente año.

Amazon alcanzó el millón de metros cuadrados de instalaciones logísticas en España a principios de 2021. Desde entonces, la firma ha incrementado por encima del 60 por ciento su capacidad en el último lustro. Todo ello pese a que el escenario del negocio se ha ido modificando con un caminar más pausado al experimentado a principios de la presente década.

### Filiales

El crecimiento de Amazon en el mercado español se está viendo reflejado en el comportamiento de sus dos

euros, lo que representa un 11,6 por ciento más que en el ejercicio anterior y un 42,6 por ciento más que en 2021, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

La filial de logística, Amazon Spain Fulfillment, situó sus ventas el pasado año en 1.070,9 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 6,1 por ciento respecto al ejercicio anterior y del 38,6 por ciento en relación con 2021.

A su vez, la filial de transporte, Amazon Road Transport Spain, alcanzó unas ventas de 1.020,3 millones de euros en 2025, un 18,1 por ciento más que en 2024 y un 47 por ciento más que en 2021.

Por otro lado, la multinacional del comercio electrónico ha consolidado también su servicio de su-



Centro logístico de Amazon en Siero (Asturias).

### GRUPO AMAZON

|                                   | 2025           | %25/24     | %25/21     | 2024           | 2023           |
|-----------------------------------|----------------|------------|------------|----------------|----------------|
| <b>Total ingresos explotación</b> | <b>2.091,4</b> | <b>12%</b> | <b>43%</b> | <b>1.873,1</b> | <b>1.756,3</b> |
| Amazon Road Tpt. Spain SL         | 1.020,4        | 18%        | 47%        | 863,9          | 790,2          |
| Amazon Spain Fulfillment SL       | 1.071,0        | 6%         | 39%        | 1.009,2        | 966,1          |
| Ebitda                            | 227,8          | -7%        | 46%        | 244,2          | 231,8          |
| Resultado d.i.                    | 27,3           | 46%        | 99%        | 18,7           | -0,5           |
| Patrimonio neto                   | 2.002,0        | 19%        | 77%        | 1.682,9        | 1.632,2        |
| Empleados                         | 24.281         | 11%        | 99%        | 21.900         | 19.190         |

Millones de euros, salvo empleo.

**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

**atlantic canarias**

Tenerife  
+34 922 622 560  
atlanticte@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

filiales de logística y transporte (ver cuadro adjunto). En 2025, el grupo alcanzó en este capítulo unas ventas de 2.091,38 millones de

permercado *online*, Amazon Fresh, que presta servicio en seis ciudades: Madrid, Barcelona, Guadalajara, Valencia, Sevilla y Zaragoza, desde cinco centros de operaciones. El centro pionero en este capítulo, el de Madrid, cumple su quinto aniversario.

El centro de operaciones de Amazon Fresh en Madrid cuenta con una superficie de 5.236 metros cuadrados. Este almacén gestiona una media de 1.800 pedidos diarios y tiene capacidad de alcanzar los 2.200 pedidos diarios. El centro ofrece una selección de más de 14.000 productos, de los que el 45 por ciento son frescos, perecederos y congelados.



Consejo de Administración del Puerto de Valencia, que preside Mar Chao.

Marítimo

# TIL eleva su inversión en el puerto de Valencia

El brazo de terminales de Grupo MSC destinará 1.656 millones de euros a la instalación, un 64% por encima de lo previsto inicialmente

A. Martínez | Valencia

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, ha aprobado la suspensión parcial de la concesión administrativa de Valencia North Terminal (VNT), propiedad de Terminal Investment Limited (TIL), brazo de terminales de Grupo MSC, para acompañar el desarrollo de la futura terminal marítima de contenedores de la ampliación norte con el avance de las obras del nuevo muelle. La decisión responde a las condi-

ciones técnicas y a la secuencia de ejecución de unos trabajos que condicionan la disponibilidad de los terrenos necesarios para el despliegue de la infraestructura, según ha explicado la entidad portuaria.

VNT presentó en julio de 2026 un nuevo proyecto constructivo que eleva la inversión privada prevista hasta 1.656 millones de euros, frente a los 1.011 millones contemplados inicialmente. El incremento alcanza los 645 millones de euros, cerca de un 64 por ciento más. El proyecto actuali-

za las fases de construcción para adaptarlas a las necesidades del transporte marítimo, a la información disponible y al calendario previsto para la entrega progresiva de los terrenos por parte del puerto.

La suspensión tiene carácter parcial y no afecta a las superficies que ya han sido entregadas a la concesionaria. Tampoco modifica la duración de la concesión ni supone una prórroga adicional. La medida se limita a modular temporalmente los efectos del título sobre los terrenos que todavía no pueden ser utilizados para ejecutar las instalaciones previstas.

La magnitud y complejidad de las obras, junto con su secuencia de ejecución, "constituyen circunstancias objetivas de carácter técnico que impiden iniciar de forma ordenada determinadas actuaciones de VNT", indican desde el puerto. El ajuste permite acompañar las obligaciones de la concesionaria con la disponibilidad efectiva de los espacios sobre los que deberá desarrollarse la terminal.

En paralelo, el Consejo ha aprobado modificaciones en determinados plazos parciales del contrato de ejecución del muelle de contenedores de la terminal norte. Durante los trabajos se han producido incidencias vinculadas, entre otros factores, a los efectos de la DANA y a distintos aspectos técnicos. Además, la Autoridad Portuaria deberá valorar nuevas soluciones derivadas del proyecto constructivo presentado por VNT para garantizar la coordinación entre el muelle y la futura terminal.



ESCANEA  
EL CÓDIGO QR  
Y ACCEDER  
AL CONTENIDO  
COMPLETO DE  
LA NOTICIA  
ONLINE



OBLIGATORIO DESDE EL 5 DE OCTUBRE DE 2026

## Su DeCA, siempre en el móvil.



El agente escanea el QR y el camión sigue.  
Dos minutos, sin papel, sin multa.

- ✓ Cumple con la **normativa española**
- ✓ Llega al móvil por **SMS, WhatsApp o e-mail**
- ✓ Sin app. **Desde 0,08 €** por documento

**decaportal.es**

**50 documentos gratis**  
con su prerregistro



A.P. DE MOTRIL

Marítimo

Muelle de las Azucenas del Puerto de Motril.

# La logística de automoción gana peso en Motril

Noatum Automotive multiplica su actividad en vehículos nuevos en 2026, con más de 9.500 unidades movidas al cierre del tercer cuatrimestre, impulsado por la llegada de fabricantes chinos

**Antonio Martínez** | Valencia

El tráfico de automóviles nuevos vive un fuerte crecimiento en el puerto de Motril. La dársena granadina ha movido 9.511 unidades entre enero y agosto de 2026, frente a las 58 contabilizadas en el mismo periodo del ejercicio anterior. El avance contrasta con las 2.212 unidades que se manejaron durante todo 2025 y sitúa al automóvil como uno de los tráfico emergentes del enclave andaluz.

El incremento está vinculado a la llegada de nuevos fabricantes asiáticos al mercado español y a la consolidación del puerto de Motril como punto de entrada y distribución de vehículos procedentes de China.

Noatum Automotive está desempeñando un papel central en estas operaciones marítimas, gestionando la recepción de los buques, la descarga y el almacenamiento de los vehículos nuevos y su posterior distribución por carretera.

La actividad se reforzó en 2026 con la llegada de nuevos servicios ro-ro procedentes de China. Entre las operaciones destaca la descarga de cerca de 2.000 vehículos en marzo y la posterior escala del BYD Shenzhen, uno de los mayores portavehículos del mundo, que descargó en julio alrededor de 2.000 unidades. La operativa está permitiendo atender el desembarco de marcas chinas que están ampliando su presencia comercial en España.

Omoda y Jaecoo ganan protagonismo en Motril

Chery, matriz de Omoda y Jaecoo, y vinculada también a Ebro, ha elegido Motril como uno de sus puntos de entrada para abastecer los mercados del sur y centro de España y Portugal. La compañía prevé canalizar alrededor de 12.000 vehículos a través del puerto durante 2026, complementando sus operaciones en Málaga y Barcelona.

Noatum está acompañando este crecimiento con una solución logística integral que combina la operativa portuaria con la

distribución terrestre hasta los concesionarios del interior peninsular. La ubicación del Puerto de Motril, conectado directamente con las autovías A-44 y A-7, permite al operador logístico articular los flujos hacia Andalucía, el centro peninsular y Portugal.

El proyecto contempla además ampliar la capacidad destinada a esta actividad. Noatum Automotive ha solicitado una concesión a la Autoridad Portuaria de Motril para ocupar 79.504 metros cuadrados en el Muelle de Azucenas y desarrollar un *hub* especializado en el estrecho de Gibraltar en vehículos nuevos. La instalación parte de una capacidad inicial para unas 2.000 unidades, con previsión de alcanzar las 3.000.

La compañía construirá una nueva terminal portuaria especializada en vehículos, denominada Hub Mediterráneo Sur. La iniciativa pretende convertir al Puerto de Motril en un nuevo punto estratégico para la logística y distribución de automóviles en el Mediterráneo. Noatum Automotive cuenta con una amplia experiencia internacional.

La compañía dispone de terminales especializadas en distintos puertos europeos y de Oriente Medio, entre ellos Barcelona, Tarragona, Sagunto, Málaga, Santander, Pasaia, Vigo y Khalifa, en Emiratos Árabes Unidos. En conjunto, estas instalaciones gestionan alrededor de 1,8 millones de vehículos al año, según la información publicada sobre la compañía.

## Nuevo *hub* en la zona del Estrecho

El proyecto de Motril supone, por tanto, una apuesta por ampliar la presencia de Noatum Automotive en el sur de España y por aprovechar la posición geográfica del puerto granadino para canalizar tráfico internacional de automóviles. La nueva terminal podría favorecer además la combinación de diferentes medios de transporte y contribuir a reforzar el papel de Motril dentro de las cadenas logísticas vinculadas a la industria automovilística.

La relevancia del proyecto ya se ha empezado a reflejar en la actividad del propio puerto. En marzo de 2026, Noatum Automotive recibió en Motril su primer buque cargado con unos 2.000 vehículos, mientras continúa la tramitación administrativa de la concesión. La operación se realizó inicialmente bajo un régimen de autorización, a la espera de que concluya el procedimiento concesional, que está siendo analizado por el enclave andaluz.

El salto registrado hasta agosto confirma la transformación del tráfico de automóviles en Motril. El enclave granadino gana así peso en las cadenas logísticas asociadas a la expansión de los fabricantes chinos en el mercado ibérico.

Noatum crecerá en espacio en Motril hasta los 79.504 m2

Operadores Logísticos

# Aval al operador logístico de Defensa

El Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales rechaza el recurso de SLI, filial de DSV, que pretendía que se suspendiera la adjudicación a la UTE de BeSS Group y Kuehne + Nagel

**Carlos Sánchez** | Madrid

La adjudicación del Ministerio de Defensa para el acuerdo marco de servicios de operador logístico para las Fuerzas Armadas ha sido refrendada por la Justicia. La Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Beyond Soluciones y Servicios (BeSS Group) y Kuehne + Nagel se convierte en operador logístico para las Fuerzas Armadas durante un período de dos años, prorrogables por hasta tres años más, como avanzó Transporte XXI. El contrato ha sido adjudicado en tres lotes, por un importe total de 159,03 millones de euros.

El Tribunal Administrativo Central de Recurso Contractuales ha rechazado el recurso de Servicios Logísticos Integrados (SLI), filial del grupo DSV. SLI había presentado un recurso contra el acuerdo de la Junta de Contratación del Ministerio de Defensa por la adjudicación del Lote 1 del citado acuerdo marco, el de más importe.

## Internacional

El lote 1 corresponde a los servicios de transporte logístico internacional, que fueron adjudicados por un importe de 113,23 millones de euros. El contrato de servicios logísticos internacionales del Ministerio de Defensa conlleva el apoyo al despliegue, sostenimiento y repliegue de las unidades de las Fuerzas Armadas españolas cuando se necesite su participación fuera de nuestras fronteras.

En el recurso, SLI reclamaba que el se suspendiese la adjudicación del lote por incumplimiento en los requisitos y habilitaciones de seguridad y fuese otorgada a la siguiente mejor oferta, que era la suya.

La sentencia establece

que una de las dos empresas que participan de la UTE, en este caso Kuehne + Nagel, dispone de la HSES (Acreditación de seguridad de establecimien-

to) y es esta sociedad la que aporta a la UTE el único establecimiento en el que necesitará, almacenar o generar información clasificada.

ESCANEA  
EL CÓDIGO  
Y ACCEDE  
A LA  
NOTICIA  
COMPLETA  
ONLINE



**Algeciras Port**

**ONE STOP SHOP**

**ALGECIRAS + 200 COMPANIES**  
READY TO MEET YOUR BUSINESS DEMAND

EFFICIENCY | EXPERTISE | RELIABILITY

**Algeciras Port Green Strategy**  
Committed to Green

Marítimo

# Algeciras afina el *bunkering* de metanol

El puerto andaluz, que lidera el sector en España, arranca la hoja de ruta para analizar la dispersión de posibles fugas durante el suministro 'buque a buque' de este combustible y definir las condiciones de seguridad de estas operaciones

**A, Martínez** | Algeciras

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras prepara el terreno para incorporar el metanol a su oferta de combustibles marinos con la contratación de un estudio avanzado de dispersión atmosférica asociado a las operaciones de *bunkering*. El objetivo es determinar cómo se comportaría una eventual fuga durante el suministro de este combustible alternativo y establecer, a partir de los resultados, las distancias de seguridad, limitaciones operativas y medidas de mitigación necesarias.

El enclave prevé disponer inicialmente de un informe preliminar y, posteriormente, de un estudio definitivo que podrá incorporar hasta cinco escenarios de simulación. La iniciativa se enmarca en la estrategia de descarbonización del transporte marítimo y en el creciente interés por los combustibles alternativos. El documento señala que en 2025 el GNL se ha consolidado como la principal alternativa a los combustibles fósiles convencionales para los nuevos buques, mientras que el metanol está ganando peso, con una flota de 428 buques preparados para utilizarlo entre unidades ya operativas y pedidos en construcción. Además, varias navieras han mostrado interés por realizar suministros de metanol en el Puerto Bahía de Algeciras.

El estudio se centrará específicamente en operaciones de suministro *Ship to Ship* (STS) realizadas en atraque. El puerto quiere disponer de un modelo tridimensional avanzado ba-

sado en dinámica de fluidos computacional (CFD) que permita reproducir las condiciones reales de una operación de *bunkering* y analizar la formación y posterior dispersión de nubes de vapor inflamables o tóxicas en caso de fuga.

La simulación deberá incorporar las características físico-químicas del metanol, las condiciones meteorológicas locales y la configuración de los buques y del entorno portuario. El

modelo tendrá que considerar factores como el viento, la estabilidad atmosférica, los obstáculos y el confinamiento parcial, además de calcular concentraciones relevantes para la seguridad, entre ellas el porcentaje del límite inferior de inflamabilidad y los umbrales de exposición tóxica.

El nivel de detalle exigido evidencia la importancia que la Autoridad Portuaria concede al análisis previo de riesgos. El modelo será tridimensional y transitorio y deberá resolver las ecuaciones de conservación de masa y cantidad de movimiento, el transporte de metanol en el aire y los efectos de flotabilidad. Los buques considerados tendrán una eslora de entre 230 y 260 metros y una manga de entre 32 y 38 metros, mientras que la separación entre las unidades durante el suministro se situará entre cinco y diez metros.

Con esta actuación, el enclave avanza en la preparación técnica de una nueva modali-

dad de suministro de combustible marino. El estudio no supone por sí mismo la puesta en marcha del *bunkering* de metanol, pero permitirá a la Autoridad Portuaria disponer de una base técnica específica para definir bajo qué condiciones pueden desarrollarse estas operaciones con criterios de seguridad y control del riesgo.

Algeciras está manteniendo en 2026 su posición como principal enclave español de *bunkering* y consolida una evolu-

ción positiva en el suministro de combustibles líquidos a buques. Entre enero y agosto, las instalaciones contabilizaron 2,06 millones de toneladas, un 2,9 por ciento más que en 2025, y una cuota del 31,3 por ciento del mercado nacional. La

cifra sitúa a Algeciras claramente por delante de Las Palmas, segundo puerto del *ranking* con 1,74 millones de toneladas, mientras Barcelona ocupa la tercera posición con 980.013 toneladas. El acumulado proyecta un cierre de

31%

**DE CUOTA NACIONAL  
DEL MERCADO DE  
BUNKERING EN  
ESPAÑA**

Operativa de  
*bunkering* en  
aguas del  
Puerto de  
Algeciras.



2026 en torno a los 3,09 millones de toneladas.

Fuentes del Puerto de Algeciras han explicado a Transporte XXI que el enclave viene trabajando en la optimización del fondeadero exterior para reducir los tiempos de espera de los buques y aumentar el número de operaciones en estas zonas, cuya capacidad es limitada. El puerto aplica desde hace aproximadamente dos años un proceso de mejora de las operaciones en fondeo. El sistema busca que exista una coordinación previa entre el buque y la empresa suministradora, de manera que la información sobre la operación y la disponibilidad del producto estén sincronizadas antes de que el barco llegue al fondeadero.

El objetivo es evitar que los buques permanezcan fondeados innecesariamente a la espera de que estén disponible las gabarras de suministro o el producto requerido. Se trata de una medida destinada a agilizar las operaciones, liberar espacio de fondeo y aumentar las rotaciones. El puerto desvincula el incremento del *bunkering* registrado en los últimos meses del proceso de mejora interno.



J. A. Carbonell, presidente del Port de Barcelona, M. Massarotti, consejero delegado de Grimaldi España, y E. Morace, CEO de Tramed.

Marítimo

## Más *hub* de automoción

Grimaldi se posiciona ante el cambio de la cadena logística por la entrada de vehículos chinos en el mercado europeo con el nuevo silo vertical en su concesión del puerto de Barcelona

**Eva Mármol | Barcelona**

El puerto de Barcelona será todavía más *hub* en tráfico de vehículos nuevos con el nuevo silo vertical que Grimaldi ha inaugurado en su concesión en el muelle Poniente de la dársena catalana. El enclave portuario ya está consolidado como la principal puerta peninsular de entrada de vehículos fabricados en China y como *hub* de distribución del sur de Europa, sobre todo de automóviles eléctricos producidos en el país asiático. Los 2.000 vehículos de capacidad del nuevo silo vertical de Grimaldi, que estará operativo el próximo mes, contribuirán a reforzar esta posición.

Como señaló Mario Massarotti, consejero delegado de Grimaldi Lines España, el silo vertical no puede llegar en mejor momento, cuando las ventas de marcas chinas se han disparado en Europa. El grupo marítimo italiano toma posiciones ante el cambio que está experimentando la cadena logística del sector de la automoción por la masiva entrada de vehículos fabricados en China en el mercado europeo. Prueba de este posicionamiento es la nueva flota de 17 buques portavehículos de nueva generación que ha encargado, de los que ya ha recibido 14, y el nuevo silo vertical en Grimaldi Terminal Barcelona.

La instalación, de cuatro plantas y que suma una superficie total de 37.500 metros cuadrados, supone cuadruplicar la capacidad que tenía la terminal. El silo tendrá conexión directa con la terminal ferroviaria del muelle Costa.

Esta actuación forma parte del ambicioso plan de mejoras que desarrolla el grupo al unificar en una sola concesión Terminal Ferry de Barcelona (TFB) y Grimaldi Terminal Barcelona. Estas actuaciones incluyen nuevas puertas automáticas de acceso a la terminal, “las más avanzadas de una

terminal ro-ro en España”, aseguró Mario Massarotti.

Grimaldi ha invertido alrededor de 45 millones de euros desde que ocupa la concesión, hace 14 años, incluyendo el nuevo equipamiento. No se queda aquí. Tiene en marcha otros cinco millones para completar el plan de mejoras.

El silo está cubierto de paneles fotovoltaicos destinados a generar energía renovable para el autoconsumo. El silo y la planta fotovoltaica “cubren las necesidades de espacio y de ser más verdes”, señaló Miguel Pardo, director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi.



AP. DE ALGECIRAS

**Logística Castillo**

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

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular



Aéreo

# Airbus lanza su carguero para larga distancia

El avión A350F, con una capacidad de alcance de 8.700 kilómetros y hasta 111 toneladas de carga útil, completa el vuelo inaugural de un nuevo modelo centrado en la eficiencia de combustible

**Iñaki Eguía** | Toulouse

Airbus ha realizado el primer vuelo con el carguero A350F desde sus instalaciones de Toulouse (Francia), durante 4 horas y 10 minutos, en el que alcanzó una altitud de 25.000 pies, para realizar las pruebas centradas en verificar la aeronavegabilidad básica y asegurar que los sistemas básicos funcionaran según lo previsto. Con su despegue comienza una campaña de ensayos con dos aviones de prueba que se extenderá durante más de 9 meses, y conforme con una planificación para iniciar las entregas a partir del segundo semestre del próximo año.

La corporación industrial europea destaca el hito del vuelo inaugural en el desarrollo del "único avión carguero de nueva generación preparado para cumplir con las normas de emisiones de CO2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OA-

CI), que serán vigentes para finales del año 2027".

El A350F permitirá a los operadores su despliegue en las rutas internacionales de larga distancia gracias a una capacidad de alcance de hasta 8.700 kilómetros y poder transportar una carga útil de 111 toneladas. Con estas características se sitúa en unas prestaciones en las que ya operan los Boeing 777F, que superan los 9.200 kilómetros y 107 toneladas de carga, así como las contempladas para el nuevo Boeing 777-8 Freighter, cuyas primeras entregas también están previstas para el próximo año.

Airbus señala que su nuevo carguero "está fabricado con materiales más avanzados en un 70 por ciento, para lograr un peso máximo al despegue (MTOW) 46 toneladas más ligero con respecto a los aviones competidores".

14 clientes han realizado ya 115 pedidos del A350F

El A350F hizo su vuelo inaugural en Toulouse (Francia).

También resalta su equipamiento con motores Rolls-Royce Trent XWB-97, "que supondrá una reducción en el consumo de combustible y las emisiones de carbono de hasta un 40 por ciento en comparación con los aviones competidores con capacidad de carga útil similar".

La compañía Airbus cuantifica que "a finales de agosto, el A350F ya había registrado 115 pedidos de 14 clientes declarados y había capturado hasta un 59 por ciento de cuota de mercado en la categoría de grandes cargueros".

Entre los operadores demandantes de la nueva aeronave destacan la compañía estadounidense Atlas Air Worldwide, con 20 unidades; junto con la decena encargada por Air China Cargo, y de otras 10 por parte de la taiwanesa Starlux Airlines.

Cathay Group, de Hong Kong, solicitó otras ocho unidades. Además, CMA CGM Air Cargo, Air France, Korean Air, Etihad Airways, Singapore Airlines o Silk Way West Airlines también tienen pedidos del A350F.

Las instalaciones de Airbus en España, con tres plantas situadas en Cádiz, Getafe (Madrid) e Illescas (Toledo), participan en la fabricación del nuevo carguero al aportar el fuselaje trasero, el estabilizador horizontal (también conocido como plano de cola horizontal o HTP), la cubierta inferior del ala, el carenado ventral y la puerta de carga principal de la cubierta de 4,3 metros de ancho.

El avión A350F supone un salto con respecto a los actuales cargueros operativos fabricados por la corporación industrial europea, que tiene en el A330-200F su mayor capacidad de transporte de mercancías, con 70 toneladas, y con una cobertura de 5.900 kilómetros.

T

FLASH

Transitarios

**Nippon Express absorbe sus filiales**

La transitaria Nippon Express ha completado la unificación de su estructura societaria en España con la absorción de las transitarías Cargo Partner y Franco Vago, junto con la de los transportistas D.D. Cargo y Tramoés. Esta operación posibilita aglutinar un volumen de negocio que supera los 86 millones, así como escalar más de 20 posiciones para entrar en el top 30 de transitarías, según el especial “¿Quién manda en el transporte y la logística en España?”, que elabora Transporte XXI.

Marítimo

**CSP Spain sumará músculo en Valencia**

CSP Spain avanza en el desarrollo de su proyecto logístico en la ZAL del Puerto de Valencia. Su filial Maltransinter ha formalizado con VPI el derecho de superficie de la parcela G-2, de 33.504 metros cuadrados y un plazo inicial de 35 años, prorrogable por un máximo de otros 35 años más.

Operadores Logísticos

**Caliche refuerza su expansión exterior**

Caliche sigue avanzando en su estrategia internacional. EGD Logistics, empresa especializada en Contract Logistics integrada en el grupo, ha puesto en marcha un centro logístico de 17.000 metros cuadrados en Poznan (Polonia). El objetivo de esta nueva base es que se convierta en punto de unión entre el sur de Europa y los mercados de Europa central, oriental y nórdica.

Carretera

# Logistics Rotger, con el turbo puesto

La mallorquina pasa en pocos años de la distribución local a convertirse en un actor destacado en los flujos de carga completa y grupaje entre la península y Baleares

**Eva Mármol | Barcelona**

Logistics Rotger (nombre comercial de Redrapid Balear) ha pasado en pocos años de dedicarse a la paquetería local en Mallorca a convertirse en un actor destacado en los flujos entre la península y Baleares, siendo una de las principales empresas del sector balear.

Esta evolución se ha reflejado en sus cuentas. La compañía familiar crece a un ritmo de dos dígitos en los últimos años. Logistics Rotger ha pasado de unas ventas de 6,67 millones de euros en 2019 a los 16,69 millones en 2024, situándose entre las 10 primeras empresas de transporte y logística con sede en Baleares, según la última edición de la publicación “¿Quién manda en el transporte y la logística en España”, editada por Transporte XXI.

La compañía inició el desembarco entre la península y Baleares operando inicialmente a través del puerto de Barcelona, contando actualmente con una plataforma en el Parc

Logístic de la Zona Franca, que estrenó el año pasado, tras pasar por otros emplazamientos. Lo ha completado con una nave propia en Valencia (Riba-roja de Túria) que, re-



La compañía ha ampliado flota durante este año.

cién inaugurada, resultó afectada por la DANA y tuvo que rehabilitar.

Esta instalación ha supuesto operar desde el puerto de Valencia, lo que ha permitido a Logistics Rotger ampliar su nicho geográfico más allá

de la Comunidad Valenciana, captando tráfico también del centro peninsular y de Andalucía. Además, ha comportado “contar con un servicio de grupaje diario entre Valencia y Madrid desde que tenemos plataforma propia”, señala A. Frederic Mudo Rotger, director general y tercera generación al frente de la compañía, cuyos orígenes se remontan a 1927.

“Hemos pasado de ser una paquetera local a ser una empresa de transporte, de carga completa y grupaje, entre las islas y los dos puertos emisores, Barcelona y Valencia”, añade el empresario. El objetivo de la compañía no es quedarse aquí. De cara a 2027, “estudiamos entrar en Canarias”, un paso que, de darlo, no será en solitario, sino de la mano de algún cliente.

Para hacer frente al crecimiento de actividad que viene registrando,

Logistics Rotger ha incrementado la flota en 6 tractores y 10 remolques durante este año, llegando a superar las 200 unidades. Mueve diariamente alrededor de 35 camiones entre la península y Baleares.



## TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

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

**salvatlogística**  
www.salvatlogistica.com

TATA ecoadis

Cargadores

# Cofares amplía su ecosistema logístico

La cooperativa farmacéutica planea superar el medio centenar de centros logísticos en España y se aproximará al medio millón de metros cuadrados de capacidad de almacenaje

**Carlos Sánchez** | Madrid

Cofares, Sociedad Cooperativa Farmacéutica Española, sigue marcando hitos en el marco del plan de ampliación de su ecosistema logístico. La compañía, que preside Eduardo Pastor, tiene trazada una hoja de ruta que le permitirá disponer de un almacén operativo a menos de una hora de cada farmacia en España.

Los próximos movimientos serán la construcción de tres nuevos centros logísticos que se ubicarán en Talavera de la Reina (Toledo), Córdoba y Santa Cruz de Tenerife, según anunció recientemente la compañía. De momento, la firma no ha avanzado las características concretas de cada instalación ni los plazos previstos para su ejecución. Con la apertura de estas tres nuevas instalaciones, Cofares ampliará su actual red compuesta por 48 centros logísticos y 450.000 metros cuadrados por encima del medio centenar de centros y del medio millón de metros cuadrados.

La firma destinó 45 millones de euros el pasado año al mantenimiento, ampliación y modernización de su red de almacenes, a los que sumó otros 21 millones a digitalización y tecnología. En los últimos cinco años, la inversión en el capítulo logístico de Cofares se ha situado por encima de los 230 millones de euros, según la compañía. La firma gestiona actualmente 2.455 rutas de re-

parto diarias, por medio de una flota de 950 vehículos, que acuden a las farmacias una media de 2,7 veces al día.

El pasado año se concretaron diferentes actuaciones en el ámbito logístico por parte de la cooperativa en sus almacenes de Alicante, Valencia, Girona, Castellón y Valladolid. Además, se encuentran en marcha o recién finalizadas actuaciones en otras instalaciones. En el caso del almacén de Fuencarral en Madrid se instalará el automático Cofares en la nueva nevera. En Murcia, una nueva nave anexa para albergar las rutas y envase de origen. En Valencia, reforma del almacén y de la mayor parte de sus sistemas, mientras que en Málaga se impulsa una nueva nave anexa para albergar las rutas, mayor nivel de *stock* y un automático.

Cofares, que alcanzó unas ventas de 3.221 millones de euros en los ocho primeros meses de 2026 (+6,5 por ciento), ha situado su cuota de mercado en el negocio de la distribución farmacéutica en España en el 29,59 por

salen la capilaridad territorial, la incorporación de la inteligencia artificial y la cultura del dato, los servicios de valor añadido a la farmacia y también, en buena medida, el papel de Farmavenix, el operador logístico del grupo.

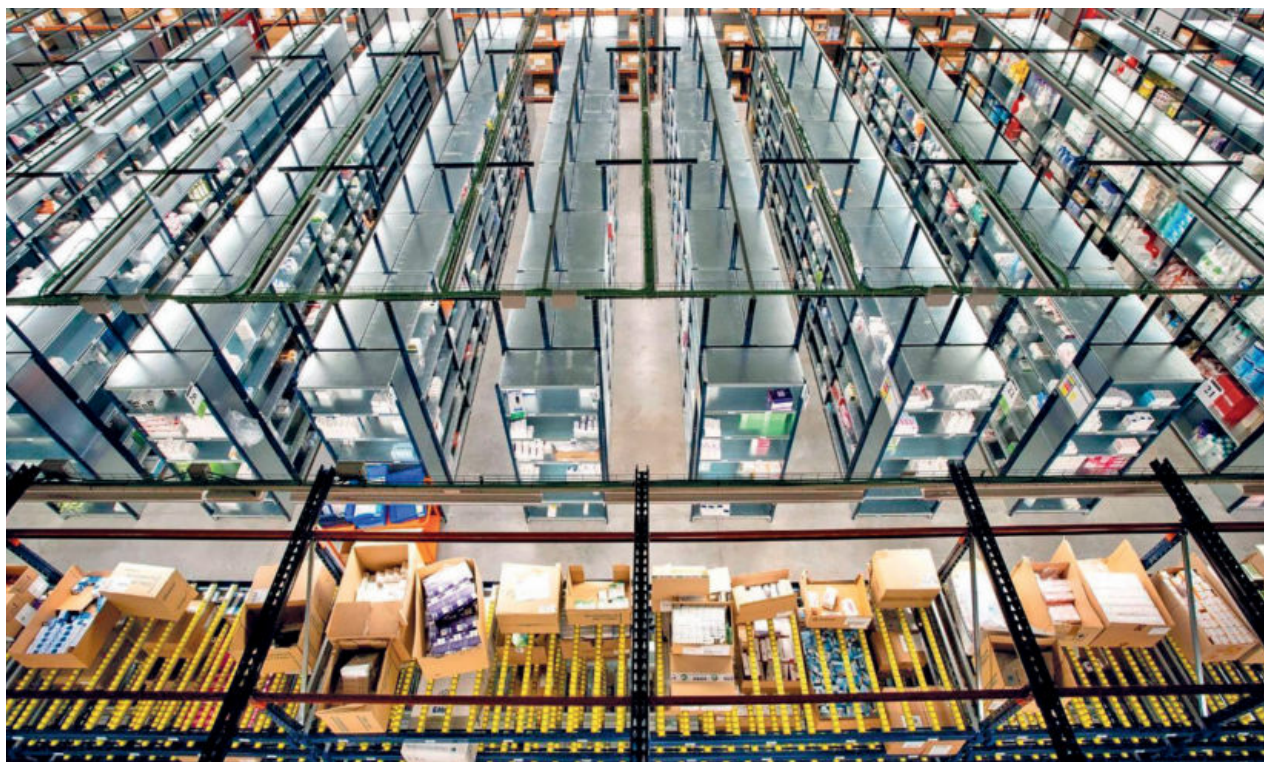
En Farmavenix también se realizarán inversiones para reforzar su capacidad logística. Así, Cofares tiene previsto invertir 23 millones de euros en duplicar el silo automático de su operador logístico antes de 2028, pasando de los actuales 20.000 huecos a los 40.000.

Farmavenix Logística alcanzó unas ventas de 22,44 millones de euros en 2024, con un crecimiento del 30 por ciento, según el Libro Blanco de Transporte XXI. En 2025, la compañía volvió a crecer otro 19 por ciento, según datos facilitados por el grupo Cofares.

Farmavenix cuenta con media docena de centros logísticos repartidos por España y Portugal, entre los que destaca su plataforma logística de Marchamalo (Guadalajara). El operador ofrece servicios de logística integral que

2.455

**RUTAS DE REPARTO  
DIARIAS GESTIONA  
COFARES POR MEDIO  
DE UNA FLOTA  
COMPUESTA  
POR 950 VEHÍCULOS**



Cofares planea la apertura de nuevas instalaciones logísticas en Toledo, Córdoba y Tenerife.

ciento, lo que supone más de seis puntos por encima del segundo operador del sector y más de 17 puntos por delante del tercero.

## Operador logístico

La compañía atribuye esta evolución a su modelo de negocio, en el que sobre-

van desde la logística directa e inversa, hasta los servicios más especializados, como gestión hospitalaria, gestión de productos a temperatura controlada, gestión de vacunas, ensayos clínicos, operaciones de manipulado y de acondicionamiento secundario o gestión de material promocional, entre otros.

COFARES

Ferrocarril

# Cádiz acelera sus vías

El puerto impulsa la segunda fase de los ramales de acceso a la futura terminal de Boluda

**A. Martínez** | Cádiz

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz avanza en la conexión ferroviaria de la futura terminal de contenedores, que explotará Boluda, con la red ferroviaria de interés general mediante la segunda fase de los ramales interiores de acceso a la instalación.

El nuevo proyecto contempla el suministro de dos aparatos de vía que permitirán prolongar la infraestructura ferroviaria dentro del recinto portuario.

La actuación forma parte del proyecto global de conexión ferroviaria de la nueva terminal de contenedores, cuya primera fase se encuentra actualmente en ejecución. Las obras de esta primera fase fueron adjudicadas a Ferroviaria Construcción en marzo de 2025 y comenzaron el 14 de mayo de ese año.

Los accesos acumulan una larga tramitación

El desarrollo de esta infraestructura acumula una larga tramitación. El acceso ferroviario al puerto tuvo que desplazarse desde la Plaza de Sevilla hasta la Avenida de los Astilleros como consecuencia de las actuaciones urbanísticas y ferroviarias desarrolladas en la ciudad.

Las obras del nuevo cruce fueron adjudicadas en 2018, pero no llegaron a comenzar por la necesidad de ejecutar previamente diversas canalizaciones de servicios.

Una vez completadas en 2022, el incremento de los costes de los materiales provocó la renuncia de la UTE adjudicataria y dejó

pendiente la actuación exterior, que debe retomar ADIF.

En paralelo, la Autoridad Portuaria ha ido desarrollando los ramales interiores de la nueva terminal.

La primera fase de la actuación a desarrollar incluye la conexión de la vía principal con un patio ferroviario dotado de una vía directora y otra de maniobra, además de dejar preparado un des-

vío para una futura tercera vía a la instalación.

La segunda fase permitirá prolongar estos ramales de la futura terminal de Boluda en el enclave gaditano. Para ello, la Autoridad Portuaria adjudicó en abril de este año la redacción del proyecto a TG4 Consultores AEC. La actuación cuenta con financiación del 'Mecanismo CEF' de la Unión Europea, dentro del proyecto 'Extension of the Rail Yard. Phase II'.


**LOGISTICS & AUTOMATION**


**Logistic & Industrial Build**

---

**11 & 12 NOVIEMBRE | IFEMA**


**NOV. 11**

**Jornada organizada por** 

**Ceremonia de Premios Truck Friendly**

---


**NOV. 12**

**Foro Protagonistas del transporte Ferroviario de mercancías**

**Organizado por** 




[logisticsautomationmadrid.com](https://logisticsautomationmadrid.com)
[logisticindustrialbuildmadrid.com](https://logisticindustrialbuildmadrid.com)

**REGÍSTRATE GRATIS**

by **EASYFAIRS**



En el estudio elaborado por el CEL y Fieldeas han colaborado Astic, Spanish Shippers' Council (SSC), ESC y Global Shippers Alliance (GSA).

Eventos

# El DeCA impulsa la digitalización del sector

La trazabilidad es el beneficio más destacado por las empresas, mientras operadores logísticos y transportistas han asumido el liderazgo de la transformación, según un estudio del CEL y Fieldeas

**Carlos Sánchez | Madrid**

“La normativa es una palanca para la digitalización”, señalaron Santiago Vesga, director de Innovación y Desarrollo del CEL, y Lola Hurtado, directora de Marketing de Fieldeas, en el marco de la presentación de los resultados del II Estudio Retos y Beneficios de la digitalización documental del transporte de mercancías por carretera, elaborado por ambas entidades. El estudio se ha realizado con la colaboración de Spanish Shippers' Council (SSC), la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), European Shippers' Council (ESC) y Global Shippers Alliance (GSA).

De hecho, el 61,54 por ciento de las empresas de la cadena de transporte consultadas en el estudio ya había iniciado su proyecto de digitalización documental a tres meses de la entrada en vigor de la obligatoriedad del Documento Electrónico de Control Administrativo (DeCA). A su vez, el restante 38,46 por ciento no lo había iniciado, pero una gran mayoría (86 por ciento) lo iba a hacer en el corto plazo. Estos datos contrastan con el escaso 6 por ciento obtenido en el estudio de 2024 sobre el grado de implantación del eCMR en España, lo que viene a corroborar que la obligatoriedad ha sido una palanca de impulso para la transformación digital en el sector.

Por su parte, el estudio, en el que han

participado más de un centenar de profesionales de todos los grupos de interés implicados, revela un significativo cambio de roles en la digitalización documental del transporte, que ahora lideran los operadores logísticos (85,71 por ciento), las empresas de transporte (72,72 por ciento) y las empresas cargadoras (47,82 por ciento). La trazabilidad es el beneficio más destacado por las empresas gracias al proceso de digitalización, mientras que la interoperabilidad o integración con los sistemas empresariales, es uno de los principales retos a superar. Otras barreras señaladas son el desconocimiento y la resistencia al cambio. Al mismo tiempo, el coste se configura como una preocupación más importante antes de digitalizar que una vez implementado el proceso.

El estudio establece cinco factores clave para el éxito de la digitalización en el transporte: un marco normativo claro y estable, interoperabilidad, adaptación de los sistemas a la realidad operativa, coordinación

entre todos los actores de la cadena de suministro y la disponibilidad de tiempo para gestionar la transición y el cambio cultural que requiere.

Ángel Soret, subdirector general de Inspección del Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, destacó que “hemos percibido cierta heterogeneidad” en la implantación del DeCA en las empresas del sector. Soret avanzó que Bruselas pretende agilizar los controles de carretera, para lo que se pasará a aplicar toda la tecnología para reducir tiempos de control por medio del intercambio de datos. Soret reconoció que desde el punto de vista tecnológico, el DeCA es bastante sencillo, pero que “pararse ahí, no sería una buena política, sino que tiene que ser el punto de partida para una digitalización más amplia”, matizó.

Óscar López, CEO de Fieldeas, puso el foco en la necesidad de incorporar en todo este proceso al destinatario. A lo que Soret replicó que “si hay consenso del sector y así nos lo piden, se atendería esta petición”, si bien reconoció que “es más complicado desde el punto de vista normativo, aunque desde el Ministerio estamos abiertos”.

## Punto de partida

La presentación contó también con una mesa redonda en la que participaron diversos actores del sector. María Barreiro, responsable de Transporte de Tendam, avanzó que “nuestro reto es digitalizar también el CMR antes de que sea obligatorio en Europa”.

Por su parte, Alberto Piqueras, Transport and Distribution Manager de Persan, insistió en que el DeCA “es el punto de partida para un sector que ha ido a remolque en digitalización, por lo que es el momento de subirse al carro”. Para Piqueras, “como empresa cargadora es imprescindible impulsar un proceso de digitalización para buscar una mayor eficiencia en el transporte”, subrayó.

Mientras, Miguel Quintana, director general de Ibertinsa, reconoció que “el DeCA en sí mismo no tiene ventajas tangibles, pero sí desde el punto de vista de la sensibilización”.

Para Quintana, el proceso de transformación digital del transporte debe poner el foco en tener que introducir los datos una sola vez, en reducir toda la gestión de papel físico y en “cobrar antes”.



Óscar López (Fieldeas), y Ángel Soret (Ministerio de Transportes).

ESCANEA  
EL CÓDIGO QR  
Y ACCEDE  
A LA NOTICIA  
COMPLETA  
ONLINE



Marítimo

# Del camión a la intermodalidad: 20 años de Escola Europea

La entidad, una iniciativa novedosa en su día, promovida por el Port de Barcelona, ha formado a más de 25.000 alumnos y organizado más de 500 cursos en dos décadas

**Eva Mármol** | Barcelona

Escribir sobre la evolución de la Escola Europea Intermodal Transport, que cumple veinte años, es escribir, salvando las distancias, sobre la evolución de un sistema monomodal, el camión, hacia uno intermodal.

El propio nombre de la entidad, promovida por el Port de Barcelona, refleja esta evolución. Su denominación original era Escola Europea de Short Sea Shipping, en una época en la que “las cadenas logísticas se configuraban exclusivamente por camión, se utilizaba el barco para llegar a una isla, no para un destino al que se podía acceder por carretera”, señala Eduard Rodés, director y *alma mater* de la entidad. “El impacto ambiental preocupaba poco y no faltaban conductores”.

Dos décadas después, “la intermodalidad ha pasado a ser una forma habitual de hacer operaciones cuando existe la oferta”, como demuestran las exitosas autopistas del mar entre Barcelona e Italia

Consolidada como centro de formación de referencia

de Grimaldi. Veinte años después, la Escola está consolidada como centro de formación de referencia europeo dedicado a promover el transporte intermodal y la logística sostenible. Fue, en su día, una iniciativa novedosa y sigue siendo singular.

La Escola ha formado a más de 25.000 alumnos y ha superado los 500 cursos organizados en sus 20 años de existen-

cia. De la internacionalización del centro da fe el hecho de que menos de la mitad de los estudiantes, el 43 por ciento, son españoles, seguidos de los italianos, con un 25 por ciento, y los franceses, con un 14 por ciento.

Sin duda, a esta internacionalización ha contribuido la plataforma Port Virtual Lab, donde estudiantes y profesionales del transporte simulan virtualmente operaciones reales. Port Virtual Lab nació a raíz de la pandemia, ante la imposibilidad de impartir clases presenciales, y se está exportando a países como Sudáfrica, Arabia Saudí, Marruecos o Rumanía.

La formación previa de los estudiantes también ha evolucionado en estos 20 años. “Al principio, nos llegaban alumnos sin una formación específi-

cación social y ser considerado un sector industrial cada vez más importante”.

El centro desarrolla los programas presenciales SUCO, centrado en el tren, y MOST, dedicado al transporte marítimo, formación *online* a través de Port Virtual Lab y cursos técnicos especializados. También organiza Format’ al Port, una iniciativa que busca acercar el Port de Barcelona y su comunidad a los estudiantes.

Como desde sus inicios, los alumnos del programa MOST conocen *in situ* las ventajas de la intermodalidad durante las travesías en los servicios regulares de GNV y Grimaldi que conectan Barcelona con Italia.

Veinte años después, quedan

públicamente el propio fabricante.

“Nuestros alumnos nos dicen que les ayudamos a cambiar la forma de ver la intermodalidad. Explicamos situaciones donde la intermodalidad es una opción, no una obligación, y formamos a los estudiantes para que tengan los conocimientos técnicos y la sensibilidad ambiental para aplicar la solución más eficiente”.

La Escola es una agrupación europea de interés económico, liderada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, que nació al calor de los fondos Marco Polo y que es autosuficiente financieramente desde hace años. Además del Port, son socios fundadores las autoridades portuarias de Génova y Civitavecchia y las navieras GNV y Grimaldi. El Puerto de Palermo se incorporó en 2023. La entidad cuenta con dos sedes, Barcelona y Civitavecchia, esta última desde 2018.

Los nodos que funcionan “son los que integran los puertos, el tren, las ZAL, los puertos interiores y los aeropuertos”, añade Eduard Rodés.

“La visión de estas comunidades logísticas y cómo competir

de forma más eficiente se puede lograr desarrollando una inteligencia colectiva. Y este es el reto de la Escola, ayudar a orquestar esta sinfonía para que dé resultado. Queremos jugar el papel de intentar estructurar la inteligencia colectiva de las comunidades logísticas” de cara al futuro, concluye.

Contribuye a cambiar la forma de ver la intermodalidad

Travesías entre Barcelona e Italia, escenario de los cursos MOST.



ca, había pocos estudiantes universitarios”. Ahora, “hay más formaciones especializadas en logística y transporte, han aparecido los grados superiores y universitarios”. Una evolución que refleja la propia transformación de un sector que “no era identificado como tal y que ha pasado a ganar reconoci-

pocas dudas sobre el papel desempeñado por la Escola para ganar adeptos a la intermodalidad. Seat es un ejemplo de cargadora que, en su día, empezó a utilizar el barco para llegar a Italia después de realizar uno de estos cursos y constatar las ventajas del *short sea shipping*, según ha reconocido

Carretera

# El gasóleo sigue en el centro del problema

El sector tacha de “insuficientes” las ayudas del Gobierno previstas hasta final de año y reclama elevar unas cuantías alejadas de la escalada real del combustible

**Alfonso Alday** | Madrid

El transporte de mercancías por carretera ha llegado a octubre con dos escudos frente a la escalada del crudo: una cláusula de revisión obligatoria para trasladar sus variaciones al precio y una prórroga de las ayudas hasta final de año. Y, sin embargo, el gasóleo continúa en el centro del problema.

La decisión del Gobierno de mantener el apoyo más allá del 30 de septiembre ha evitado el escenario más temido por las empresas, pero no ha cerrado el debate.

Las primeras valoraciones del sector no se han hecho esperar: tachan de “insuficientes” las cuantías anunciadas frente a un gasóleo que se ha encarecido más de un 40 por ciento desde el inicio del conflicto en Irán, moviéndose en niveles próximos a los dos euros por litro, por encima de los niveles registrados durante el paro de transportistas de marzo de 2022.

## Las ayudas se quedan “cortas”

El nuevo esquema anunciado por el Gobierno contempla una reducción del Impuesto sobre Hidrocarburos de 20 céntimos por litro en octubre, 13 céntimos en noviembre y seis céntimos en diciembre.

CETM valora que el Ejecutivo haya mantenido las medidas durante el último trimestre del año, pero considera las cuantías “claramente insuficientes” ante la magnitud de la subida. El presidente de la patronal, Carmelo González, recuerda que la situación resulta ya “inasumible” para muchas compañías, que están viendo cómo sus márgenes se reducen, limitándose su capacidad para absorber nuevos incrementos. La Confederación reclama que las medidas evolucionen de forma proporcional al precio real del combustible y vuelve a plantear que una parte de la mayor recaudación pública asociada a esta subida revierta en la economía. “Se trata de evitar que un *shock* extraordinario de costes termine reduciendo actividad, inversión, empleo y capacidad de consumo”, señala González.

La distancia entre lo aprobado y las reclamaciones planteadas previamente



Las empresas no pueden absorber indefinidamente una escalada de los costes del combustible

**José Luis Olivella**  
Presidente de Astic



Si la ayuda busca compensar el encarecimiento del combustible, no debería depender del tipo de vehículo

**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO



La situación es inasumible para muchas compañías

**Carmelo González**  
Presidente de CETM

por el sector da una medida de la discrepancia.

UNO Logística había reclamado elevar de 20 a 40 céntimos la ayuda al gasóleo profesional, mientras Astic propuso un esquema combinado de fiscalidad y ayudas directas de entre 30 y 40 céntimos por litro, moduladas según la evolución del combustible.

La asociación de transporte internacional por carretera aporta además una referencia para medir esa diferencia. Según sus cálculos, los 20 céntimos aprobados en marzo cubrían aproximadamente el 45 por ciento del sobrecoste del gasóleo respecto al precio anterior al conflicto. Con la cotización registrada el 22 de septiembre, serían necesarios alrededor de 30 céntimos por litro para mantener ese mismo nivel de compensación. La asociación califica por ello las nuevas medidas de “decepcionantes e insuficientes” y advierte de que el precio del combustible ronda ya los dos euros por litro. “Las empresas de transporte no pueden absorber indefinidamente una escalada de los costes del combustible de esta magnitud”, sostiene el presidente de Astic, José Luis Olivella.

## El pago en el surtidor

La insuficiencia que denuncian las patronales no se explica únicamente por el precio final del gasóleo. También por el momento en el que el coste entra en las cuentas. El combustible se paga antes de cobrar el porte.

Astic recuerda que un vehículo pesado de larga distancia puede consumir más de 4.000 litros al mes. Una variación de 25 céntimos por litro supone 1.000 euros adicionales mensuales por camión. En una empresa con decenas o centenares de vehículos, la cifra se convierte rápidamente en una necesidad extraordinaria de circulante.

La liquidez se ha convertido precisamente en otro frente de preocupación. CETM advierte de que el encarecimiento del combustible coincide con retrasos en la percepción de las ayudas, mientras Astic asegura que, a media-

dos de septiembre, cuatro de cada cinco empresas consultadas por la asociación todavía no habían cobrado íntegramente las cantidades que les correspondían del anterior paquete de apoyo. Algunas no habían recibido aún ningún importe y otras únicamente pagos parciales. UNO insiste también en acelerar el pago de las cantidades pendientes, especialmente para unas pymes cuya capacidad financiera es menor.

Parece evidente que una ayuda diseñada para aliviar una tensión de tesorería pierde parte de su efecto cuando llega después de que la empresa haya tenido que financiar durante meses el coste que pretende compensar.

Fenadismer pone precisamente el foco en este punto. Aunque reconoce el esfuerzo del Gobierno por mantener el esquema de protección hasta final de año, rechaza que parte de la ayuda vuelva a gestionarse a través de las estaciones de servicio y reclama que los fondos se transfieran directamente a las cuentas de transportistas y autónomos para garantizar liquidez inmediata. La organización, que preside Carlos Folchi, pide además que las cuantías se corrijan automáticamente si vuelve a repuntar el petróleo y exige mayor agilidad en la

tramitación de las compensaciones, especialmente en un tejido compuesto mayoritariamente por autónomos y pequeñas empresas con menor capacidad financiera.

Por su parte, Pymetrans centra su reclamación en pymes y autónomos, para los que demanda ayudas directas y urgentes, pero incorpora además otro elemento: denuncia que algunos profesionales siguen encontrando trabas para aplicar la propia cláusula del combustible y reclama a los cargadores su cumplimiento íntegro.

## El transporte absorbe el “golpe”

La escalada de los precios energéticos ha abierto además otra discusión: hasta qué punto el incremento del transporte termina trasladándose a los precios que paga el consumidor.

Astic rechaza que el transporte por carretera pueda ser señalado como uno de los principales responsables de la inflación y propone un ejemplo particularmente gráfico.



Un porte contratado hace un año por 1.000 euros para transportar 23.000 kilos de fresas en un conjunto articulado necesita, como consecuencia de la variación del combustible, una actualización de 150 euros. El transporte se encarece un 15 por ciento. Pero esos mismos 150 euros, repartidos entre los 23.000 kilos transportados, suponen poco más de medio céntimo adicional por kilo.

La comparación no puede trasladarse automáticamente a cualquier mercancía. El peso del transporte en el precio final depende de la distancia, el tipo y valor del producto, el grado de ocupación del vehículo o las necesidades logísticas asociadas. Pero el ejercicio refleja una realidad relevante: una subida importante para la cuenta de explotación del transportista puede di-

una fórmula objetiva para trasladar las variaciones al precio del servicio. Y las sucesivas crisis han llevado al Gobierno a articular instrumentos extraordinarios de apoyo cuando el precio del carburante se dispara. El transporte está hoy mejor protegido. Pero la actual escalada está dejando al descubierto los límites de esa protección.

La fórmula puede trasladar el incremento al servicio de transporte, pero no evita que la empresa adelante el dinero. Tampoco solucionan la dependencia estructural de una energía cuyo precio queda completamente fuera del control de las empresas y que representa alrededor del 40 por ciento de los costes de explotación de un vehículo.

La tensión del combustible ha servido además para reabrir discusiones que van más allá del gasóleo.

## La fórmula del combustible, nuevo frente abierto

La cláusula del combustible, que debía sacar esta partida de la negociación permanente entre transportistas y cargadores, se ha convertido, apenas unos meses después de su reforma, en un nuevo motivo de discusión.

Las asociaciones de cargadores ACE y Spanish

Los cargadores consideran que la fórmula debería reflejar con mayor precisión el coste efectivo soportado y cuestionan también la complejidad que puede generar la actualización automática en cada periodo de facturación de los contratos continuados.

Las organizaciones de transportistas defienden, por el contrario, que precisamente el carácter objetivo y automático del mecanismo evita tener que renegociar las tarifas cada vez que cambia el combustible y reduce la capacidad de que una de las partes imponga su posición comercial.

Los cargadores piden mejorar el sistema de revisión

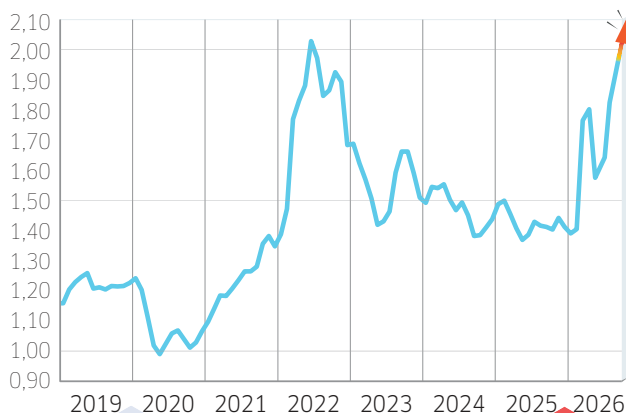
CETM admite que la fórmula pueda perfeccionarse técnicamente, pero sitúa la línea roja en preservar su obligatoriedad y exigibilidad. El presidente de Cone-trans, Javier Arnedo, defiende igualmente la actual indexación y advierte frente a cambios que puedan poner en riesgo avances regulatorios ya conseguidos.

El debate ha cambiado así respecto a anteriores crisis. Ya no se discute principalmente si el combustible debe repercutirse en el precio del transporte. La discusión está ahora en cómo, cuánto y cuándo. Y que esa controversia vuelva a abrirse precisamente cuando el gasóleo alcanza nuevos máximos confirma hasta qué punto el combustible continúa condicionando las relaciones entre transportistas y cargadores.

Shippers' Council querían aprovechar la tramitación parlamentaria del Real Decreto-ley 9/2026 para modificar determinados aspectos del mecanismo de revisión.

Su planteamiento parte de una premisa relevante: no cuestionan que las fuertes variaciones del gasóleo deban trasladarse al precio del transporte. La discrepancia aparece en la forma de calcular esa repercusión.

Evolución de precios del gasóleo. Último dato recogido en septiembre. Datos en euros. Fuente: MITECO.



luir-se considerablemente cuando se distribuye entre toda la carga transportada. Astic utiliza precisamente ese argumento para rechazar que la actualización de las tarifas del transporte explique por sí sola una parte significativa de la subida general de precios.

### Más protección que en 2022

La situación actual no es la misma que durante el paro de marzo de 2022, como consecuencia de la fuerte escalada de los costes energéticos por la guerra en Ucrania.

Desde entonces, el sector ha conseguido mecanismos que llevaba años reclamando. La indexación del combustible se ha reforzado y su aplicación es obligatoria. Las empresas disponen de

Fuera de la interlocución del Comité Nacional, Plataforma, que irrumpió en el escenario sectorial con el paro de marzo de 2022, ha vuelto a plantear cambios de mayor alcance, entre ellos convertir el Observatorio de Costes en una referencia obligatoria.



SALVADOR M. GALVE MARTÍN  
Presidente de la Alianza Europea CorREDores.eu

# “Seguimos teniendo una estructura transpirenaica muy limitada”

El presidente de la Alianza CorREDores.eu tiene claro que “concentrar los flujos en dos únicos pasos genera una vulnerabilidad estructural”. Galve se pregunta “cómo vamos a conseguir el cambio modal si no aumentamos la capacidad de conexión con Europa”.



**Carlos Sánchez** | Zaragoza

► **¿Cómo es el origen de Alianza Europea corREDores.eu?**

CorREDores.eu nace de una doble y urgente constatación. Por un lado, España y Portugal arrastran una asignatura pendiente histórica: necesitan una reforma estructural de su sistema ferroviario y una conexión eficiente con el resto del continente, especialmente en mercancías. Por otro lado, el nuevo Reglamento UE 2024/1679 de la Red Transeuropea de Transportes TEN-T reclama converger al ancho europeo y priorizar el transporte por ferrocarril para descarbonizar el sector y reducir un 90 por ciento las emisiones para 2050. Para acelerar este cambio, en abril de 2022 unimos a empresas, universidades y colegios profesionales en una alianza transversal que hoy cuenta con el respaldo de decenas de organizaciones en toda la península.

► **¿Cuál es su misión principal?**

Impulsar una red ferroviaria de altas prestaciones, interoperable y conectada con la

Red Transeuropea de Transporte, que permita vertebrar la península y conectarla de manera eficiente con el resto de Europa. Y hay una idea que para nosotros es fundamental: los corredores no son solamente infraestructuras; son oportunidades para los territorios, las empresas y las generaciones futuras.



Necesitamos una reforma estructural del sistema ferroviario

► **¿Tiene sentido que en 2026 sigan existiendo solo dos únicos pasos fronterizos entre la península y el resto de Europa?**

No parece razonable si el objetivo de la UE es dar ese impulso masivo para aumentar de manera significativa el transporte ferroviario de mercancías. Si queremos descarbonizar el transporte y trasladar mercancías de la carretera al ferrocarril, necesitamos capacidad y alternativas. Si queremos pasar mercancías al tren no queda más remedio que abrir nuevos pasos ferroviarios.

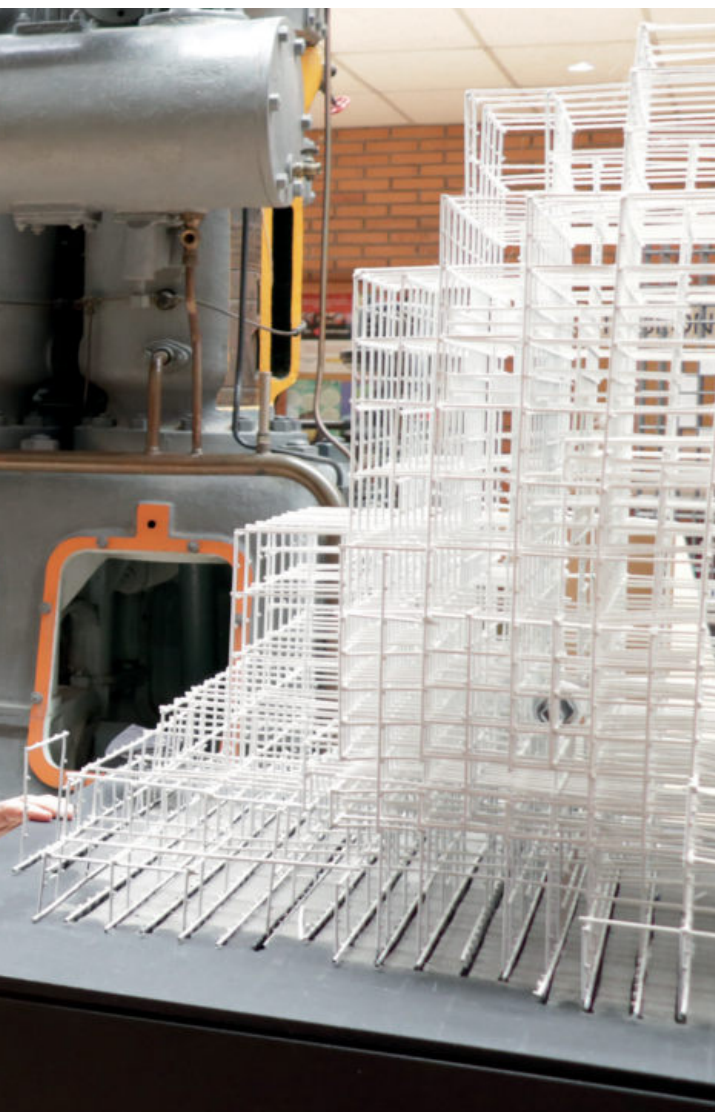
► **¿Qué sólo existan dos pasos supone una amenaza en forma de cuello de botella?**

Concentrar los flujos en dos únicos pasos (Irún y La Junquera) genera una vulnera-

bilidad estructural. No se trata solamente de capacidad: también de resiliencia. Si uno de esos ejes tiene una incidencia, una obra, una avería o una interrupción, las alternativas son muy limitadas. Además, tenemos una paradoja: queremos multiplicar el transporte ferroviario de mercancías, pero seguimos teniendo una estructura transpirenaica muy limitada. La pregunta es cómo vamos a conseguir ese cambio modal si no aumentamos la capacidad de conexión con Europa. Con los pasos actuales nunca se podrán alcanzar cuotas superiores al 9 o 10 por ciento. Deberíamos empezar cuanto antes a proyectar esa Travesía Central del Pirineo. Vamos tarde.

► **Uno de los caballos de batalla de la Alianza es la Travesía Central del Pirineo (TCP). ¿Es un proyecto estratégico?**

Es una pieza estratégica de la red europea. No hablamos solo de Aragón. Hablamos de una infraestructura europea que puede conectar los flujos de mercancías procedentes de Portugal, del sur de España y de los puertos españoles con Francia y el centro de Europa. Por eso defendemos que debe contemplarse con una visión europea y no únicamente española o aragonesa.



### ► ¿También desde el punto de vista económico?

Por supuesto. Una buena infraestructura ferroviaria reduce costes logísticos, mejora la competitividad de las empresas y permite ampliar mercados. Aragón tiene una posición geográfica privilegiada y Zaragoza es ya un nodo logístico de primer nivel. Pero esa posición solo se puede aprovechar plenamente si estamos conectados de forma eficiente con Europa. Y hay un aspecto que a veces queda en segundo plano: una conexión ferroviaria central no aporta únicamente más capacidad, sino que puede permitir ahorrar distancia y tiempo en determinados tráficos entre la península y distintos destinos europeos. Eso significa reducir tiempos de transporte y costes para los operadores y mejorar la competitividad de las cadenas logísticas.

► **Ustedes calculan que la TCP permitiría un cambio modal estimado de 15.000 camiones diarios en La Junquera y 10.000 en Hendaya, es decir, en torno al 30 por ciento del tráfico actual. ¿No son previsiones demasiado optimistas?**

Hay que entender esas cifras como una estimación del potencial de transferencia mo-

dal, no como una previsión cerrada de tráfico. El dato de partida es el enorme volumen de camiones que actualmente atraviesan los dos pasos occidentales y orientales. El argumento fundamental es que existe una demanda potencial muy importante. En una infraestructura de estas características, la capacidad no se crea solamente para trasladar el tráfico que hoy existe, sino también para permitir el crecimiento futuro de los intercambios comerciales.

### ► ¿Hay posibilidades de que la TCP acabe por integrarse en el Reglamento del Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2028-2034?

Es precisamente una de las reivindicaciones que estamos llevando a Europa. La Alianza presentó una petición ante el Parlamento Europeo para que el cruce ferroviario del Pirineo central se incorpore a la lista indicativa del futuro Reglamento del Mecanismo 'Conectar Europa' 2028-2034. Lo que hemos solicitado concretamente es que la TCP sea incluida en el Anexo del futuro Reglamento CEF, dentro de la lista indicativa de proyectos transfronterizos, y que se incorpore como una sección transfronteriza prioritaria de doble uso.

### ► ¿En qué fase está?

Es importante subrayar que, a día de hoy, la TCP todavía no está incorporada. Lo que existe es una petición formal y un proceso europeo abierto. Pero esa iniciativa ha contado con respaldo en el Parlamento Europeo por parte de eurodiputados del PP, PSOE y Vox. Además, tras la comparecencia de la Alianza ante la Comisión de Peticiones, eurodiputados de estas tres formaciones presentaron enmiendas al Reglamento para solicitar la incorporación expresa de la TCP a ese Anexo. Por tanto, estamos ante un proceso que todavía tiene que culminar en la tramitación y aprobación del nuevo Reglamento. Pero hemos conseguido algo muy importante: que la TCP esté sobre la mesa del debate europeo y que exista una petición concreta para que sea reconocida como infraestructura transfronteriza prioritaria de doble uso. Eso es relevante porque su inclusión en esa planificación europea reforzaría el reconocimiento de la conexión y abriría nuevas posibilidades de financiación comunitaria.

### ► ¿Un punto fuerte de la TCP es que permitiría completar el corredor Sines-Algeciras-Madrid-Zaragoza hacia el norte?

Exactamente. Zaragoza y el Valle del Ebro puede desempeñar un papel de gran nodo logístico entre el Atlántico, el Mediterráneo

y el norte de Europa. La conexión con Portugal, con Algeciras y con Madrid y, desde Zaragoza, hacia Francia y el resto de Europa, tiene una enorme lógica desde el punto de vista logístico. La clave es dejar de pensar en corredores aislados y empezar a pensar en una red.

### ► En el marco del contexto geoestratégico actual, esta infraestructura tendría un peso importante en el ámbito militar.

La TCP aportaría una nueva conexión ferroviaria transpirenaica de gran capacidad, aumentando la redundancia y la resiliencia de la red para los movimientos entre la península y el resto de Europa. Esto es especialmente relevante porque, ante un accidente, una catástrofe natural, una situación de saturación, un sabotaje, un ataque o cualquier otra interrupción grave de los pasos actuales, disponer de una conexión alternativa permitiría mantener o redirigir movimientos de tropas, material pesado, vehículos, suministros y otros recursos logísticos.



**Salvador M<sup>a</sup> Galve Martín** es ingeniero superior industrial por la ETS de Ingenieros Industriales de Zaragoza. Además es Master MBA en Dirección y Administración de Empresas Industriales y de Servicios por UNED.

Galve ha desempeñado labores directivas en compañías como Inta Eimar, Acciona, Nieve de Teruel y Aramon, entre otras. Es Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja y presidente de la comisión del ferrocarril del Consejo General de Colegios Oficiales de Ingenieros. Cargos que comparte con la presidencia de la Alianza Europea CorREDores.eu.



El doble uso civil y militar de la TCP cobra especial relevancia

### ► El famoso doble uso civil y militar.

Cobra especial relevancia. La petición presentada por corREDores.eu ante el Parlamento Europeo plantea expresamente la TCP como una infraestructura transfronteriza de doble uso, civil y de defensa. La idea es que una misma infraestructura pueda responder a las necesidades de la economía y del transporte en condiciones normales y, al mismo tiempo, aportar resiliencia y capacidad logística en situaciones de crisis.

► **¿Qué ventajas ofrece la TCP respecto al otro gran proyecto de infraestructuras pirenaico: la línea Zaragoza-Canfranc-Pau?**

No deberíamos plantearlas como infraestructuras excluyentes. Canfranc y la TCP pueden ser complementarias. Canfranc tiene una enorme importancia territorial y transfronteriza y puede recuperar una conexión internacional ferroviaria que Aragón lleva décadas reclamando. La TCP, por sus características y capacidad prevista, responde a otra escala: pretende constituir un

(viene de la página 29)

nuevo gran paso ferroviario de altas prestaciones para mercancías a través del Pirineo. Necesitamos las dos conexiones si queremos construir una red verdaderamente resiliente.

► **¿En qué fase se encuentra el proyecto de línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau?**

El proyecto está avanzando, aunque todavía se encuentra en fase de estudios y procedimientos administrativos, en concreto en la vertiente francesa. En 2026, SNCF Réseau ha realizado nuevas consultas sobre la compatibilidad urbanística del proyecto y prepara el expediente previo a la declaración de utilidad pública. La previsión francesa publicada actualmente contempla la declaración de utilidad pública en 2027 y el inicio de obras en 2028.

► **¿Qué previsiones manejan?**

Conviene ser prudentes porque el calendario ha cambiado. La Región Nouvelle-Aquitaine mantiene actualmente como horizonte deseado 2032, pero otras informaciones señalan que SNCF ha desplazado ese horizonte hasta 2035. Por tanto, hoy no presentaría 2032 como una fecha garantizada.

► **¿Nos siguen poniendo desde el otro lado de los Pirineos palos en las ruedas?**

El problema es que la velocidad de avance no está siendo la que necesitamos. En el caso de la TCP, corREDores.eu ha denunciado públicamente la falta de voluntad política suficiente de ambos gobiernos para avanzar. En Canfranc, sin embargo, tampoco podemos decir que no se esté haciendo nada. En Francia hay un proyecto en marcha, estudios, consultas y procedimientos administrativos. Lo que reclamamos es que se acelere y que exista un compromiso financiero claro, porque desde Aragón ya se ha avanzado mucho más en algunos tramos. De hecho, en septiembre de 2026 el Gobierno de Aragón volvió a reclamar al Gobierno francés que comprometa la financiación necesaria.

► **La Alianza pone sobre la mesa que existe una grave deficiencia estructural del sistema ferroviario en España.**

En mi comparecencia ante la Comisión de Investigación del Senado defendimos que el sistema necesita una revisión importante de su gobernanza, planificación y gestión y propusimos un mando técnico y ejecutivo único por encima de Adif y Renfe, como un buen director de orquesta del sistema. No se trata de negar el modelo actual, sino de conseguir que el sistema funcione como un to-

do. Hoy tenemos muchas decisiones fragmentadas y necesitamos una estrategia ferroviaria de Estado que trascienda los ciclos políticos.

► **¿Es necesario un único ancho de vía en la península?**

Tenemos que avanzar hacia una red plenamente interoperable. El ancho internacional es el estándar europeo y permite una conexión directa con la red continental. Y la península ibérica debe converger al mismo ancho. Hay mecanismos de financiación para ello. Debemos empezar cuanto antes. Hemos defendido públicamente que este debate debe reabrirse.

► **¿Qué ventajas aportaría poder contar con el ancho de vía estándar europeo en toda la red ferroviaria peninsular?**

La principal sería eliminar una de las grandes barreras técnicas que existen actualmente para conectar directamente la península con Europa. Eso facilitaría la circulación internacional de mercancías, reduciría operaciones de cambio y aumentaría la eficiencia y la competitividad logística. Pero insisto: el objetivo final es la interoperabilidad y la continuidad de los tráficos.

► **La Alianza es crítica con los proyectos de Corredores Mediterráneo y Atlántico.**

No somos contrarios a esos corredores. Lo que defendemos es que no pueden plantearse como corredores aislados. Hay que completar las co-

nexiones y garantizar que los corredores europeos realmente funcionen como una red. Por ejemplo, hemos defendido que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo tenga la consideración prioritaria de altas prestaciones que está definida en la TEN-T y hemos reclamado actuaciones urgentes en el eje Sagunto-Teruel-Zaragoza para que no sea un cuello de botella y su continuidad hacia el norte. España necesita conectar sus puertos, plataformas logísticas, áreas industriales y fronteras mediante una red coherente.

► **¿Separar la gestión de Adif y Renfe fue un error?**

En España se fue demasiado lejos con la separación de Adif y Renfe

En España se fue demasiado lejos con la separación. Debería existir un organismo técnico superior que coordinase ambos sistemas. No tiene ningún sentido separar tanto Adif y Renfe y la gobernanza no se hizo bien. La cuestión no es necesariamente volver al modelo anterior, sino establecer una gobernanza integrada y técnica que permita que infraestructura y operación respondan a una estrategia común.

terior, sino establecer una gobernanza integrada y técnica que permita que infraestructura y operación respondan a una estrategia común.

► **¿Ve bien privatizar Renfe Mercancías?**

Aquí sería prudente para no atribuirle una posición de 'privatización' como tal si no la ha formulado expresamente. Lo que sí he defendido es la necesidad de mejorar radicalmente el funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías y de introducir eficiencia y competencia. La situación de Renfe Mercancías es uno de los síntomas del problema. Ha tenido dificultades para mantener volúmenes y resultados, en un mercado en el que otros operadores están ganando presencia.

► **¿Impulsar los proyectos de autopistas ferroviarias es una buena estrategia?**

Es una herramienta muy interesante, especialmente para aquellos tráficos en los que el camión puede incorporarse al tren mediante el transporte del semirremolque. Pero tienen que formar parte de una red ferroviaria de mercancías completa, con capacidad, interoperabilidad, terminales adecuadas y fiabilidad.

► **La cuota del tren de mercancías en España es ridícula. ¿Qué hemos hecho tan mal para haber llegado hasta aquí?**

Hemos planificado durante décadas el ferrocarril fundamentalmente desde la perspectiva del viajero y no hemos diseñado una red específica y suficientemente competitiva para las mercancías. Las mercancías no pueden ser simplemente 'invitadas' a utilizar una infraestructura diseñada principalmente para los pasajeros. Si queremos que el ferrocarril sea una alternativa real para los operadores logísticos, tiene que ofrecer fiabilidad, capacidad, tiempos competitivos y continuidad en el servicio.





Jaume Collboni, alcalde de Barcelona, presidió, acompañado por Pere Navarro y Blanca Sorigué, la entrega de premios a las mejores startups de cada vertical de BNEW 2026.

Eventos

# BNEW, más conexión, más negocio

El evento de nueva economía, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), genera más de 11.000 contactos y supera los 12.000 participantes, entre presenciales y en remoto, en su séptima edición

**Eva Mármol** | Barcelona

La Barcelona New Economy Week (BNEW) ha culminado su séptima edición reforzando su posición como foro de referencia de la nueva economía. Un año más, respaldan esta evolución las cifras de participación que ha registrado el evento, celebrado durante tres días en DFactory.

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) puso en marcha BNEW en plena pandemia, en un contexto marcado por una excepcional crisis sanitaria a escala mundial que limitó la movilidad. Desde su nacimiento, el Consorci defendió que la iniciativa había llegado para quedarse. Y así ha sido. Siete ediciones después, el evento mantiene su apuesta por un formato híbrido, presencial y online, y ya consolidado como escaparate de la nueva economía.

Entre presenciales y en remoto, más de 12.000 profesionales de 96 países han participado en las diferentes sesiones, paneles y debates celebrados, según la organización. Otro dato que avala la buena salud de la iniciativa son los 11.753 con-

tactos de *networking* entre los participantes, numerosos de ellos realizados a través de la plataforma digital BNEW Platform, desarrollada ex profeso por el CZFB.

El foro de nueva economía ha contado con 270 oradores en las 50 sesiones que han deparado las ocho verticales escogidas este año. La séptima edición del evento conectó ocho sectores de actividad con el denominador común de la nueva economía. Cinco se han estrenado, *AI*, *Agrofood*, *Science*, *Gaming* y *Energy*, y tres repiten, *Aviation & Space*, *Talent* y *Health*.

La innovación ha sido una de las protagonistas en prácticamente todas las sesiones, aseguran sus promotores, así como las actividades experienciales. “Una vez más, hemos demostrado que la nueva economía no es un concepto abstracto, sino una realidad que ya está transfor-

mando nuestra forma de trabajar, producir y vivir”, señala Pere Navarro, presidente ejecutivo del CZFB, a través de un comunicado. “BNEW nació para conectar mundos que no siempre dialogaban entre sí y, siete años después, se ha consolida-

cia artificial (IA) se consolida como el principal motor de transformación de la nueva economía, con un impacto directo en prácticamente la totalidad de las organizaciones y unas previsiones de inversión al alza, según este análisis.

El estudio, en el que han participado 1.792 profesionales de los ocho sectores representados en BNEW, dibuja un escenario marcado por la rápida implantación de la IA, el aumento de la inversión en innovación y unas expectativas mayoritariamente positivas sobre la evolución de la economía europea.

La séptima edición del BNEW es

un punto y seguido. Habrá nueva cita en octubre de 2027. Comportará una novedad, será en el nuevo edificio, actualmente en construcción, que da continuidad a la singular edificación DFactory, dedicada a la nueva economía.



DFactory ha acogido los plató y ejemplos de lo que se hace.

Eventos

# ‘Fruit Attraction’ extiende su horizonte logístico

La XVIII edición de la Feria Internacional de Frutas y Hortalizas concentra en Madrid a 2.500 empresas de 78 países y más de 120.000 visitantes profesionales procedentes de más de 150 países

**Carlos Sánchez** | Madrid

‘Fruit Attraction’ alcanza la mayoría de edad convertida en todo un referente mundial para la logística del frío. La Feria Internacional de Frutas y Hortalizas reunió durante tres días a 2.500 empresas de 78 países y cerca de 120.000 visitantes profesionales de más de 150 países. El certamen, que organizan Ifema y la Federación de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex), cuenta con

Carlos Sánchez, Clara Bouza y Alfonso Alday (TXXI).



Grupo Ontime participó activamente en Fruit Attraction.



Jorge Delgado, director de Marketing de Transportes J. Carrion.

presencia transversal del sector, a lo que suma un espacio dedicado a la cadena del frío, transporte y logística de productos perecederos denominado ‘Fresh Food Logistics’.

Transporte XXI, presente en el certamen con stand propio una edición más, aprovechó el evento para distribuir sus suplementos especiales de Logística del Frío y Puertos de España, con una notable acogida por parte de los asistentes.

## A pie de muelle

Puertos del Estado volvió a participar con stand junto a 15 autoridades portuarias. Su objetivo es consolidar los puertos españoles como la gran plataforma logística para el comercio internacional de productos frescos, así como abrir nuevos mercados. En este espacio de Puertos del Estado participaron los puertos de Alicante, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo, que presentaron su oferta de frío y conectividad internacional al sector de frutas y verduras.

El presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana, recordó que “España es una potencia agroalimentaria mundial y uno de los principales exportadores de alimentos en la UE”. Participar en ‘Fruit Attraction’ permite “exponer la fortaleza del sistema portuario como gran plataforma logística para el comercio global de productos frescos”, subrayó Santana.

España cuenta con más de 200 conexiones con puertos de todo el mundo. Los

puertos españoles cuentan con cerca de 100 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito, más de 2 millones de metros cúbicos en almacenes frigoríficos, conexiones reefer, tecnología avanzada para el control de temperatura y 395.000 metros lineales de atraque.

El Port de Barcelona, que volvió a com-



Foto de equipo de los representantes de las autoridades portuarias

partir stand con Mercabarna, puso en valor las conexiones marítimas que ofrece, como las líneas de *short sea shipping* con diferentes puertos de Europa y África. Olga Salvador, BCO's and Reefer Manager Comercial del Port de Barcelona, cifró en el 8 por ciento la cuota del reefer en la dársena catalana. Poniendo el foco en el lado tierra, Carles Mayol, jefe de la División de Contenedores del Port de Barcelona, situó las previsiones de cuota modal ferroviaria en el puerto catalán en el 20 por ciento una vez estén acabadas las obras actualmente en marcha en la red ferroviaria española.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Algeciras estuvo acompañada con representantes de 24 empresas de su comunidad portuaria. En importación, Costa Rica y Perú lideran juntos como principales oríge-

Más de 120.000 visitantes profesionales en la feria



Primafrío, bajo los mandos de José Esteban Conesa, desplegó un amplio equipo en Fruit Attraction.

nes de la carga reefer que llega al puerto de Algeciras, mientras que Egipto es el que más crece en el acumulado desde 2024, impulsado como origen de los cítricos. A su vez, Estados Unidos, República Dominicana y Brasil son los principales destinos de los tráficos reefer desde Algeciras.

La Autoridad Portuaria de Valencia, a través de su presidenta, Mar Chao, también presentó en la feria su hoja de ruta para los próximos años, que contempla, entre otras prioridades, la ampliación de capacidad, la conectividad ferroviaria, los tráficos ro-ro y la logística de productos perecederos.



El puerto de Bilbao también estuvo presente destacando sus dos nuevas conexiones directas en contenedor con América: costa oeste de Sudamérica (con escalas en República Dominicana, Colombia, Panamá, Perú y Chile), y con Canadá. Estos dos servicios refuerzan el número de líneas marítimas que le conectan a cerca de 900 puertos del mundo, con gran presencia en Reino Unido e Irlanda y el norte de Europa.

El puerto de Cartagena muestra una evolución positiva del tráfico hortofrutícola, con un movimiento entre enero y agosto de 2026 de 71.386 toneladas, un 66,5 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior. La entidad trabaja para potenciar la dársena con la puesta en marcha de líneas marítimas de corta distancia que puedan complementar al transporte por carretera en determinados productos, destinos y mercados europeos.

A su vez, el puerto de Huelva subrayó su apuesta por impulsar la logística del frío y la intermodalidad. El objetivo es potenciar el tráfico de mercancía general en contenedor, convencional y en carga rodada para convertir al puerto en nodo logístico clave para incrementar las exportaciones hortofrutícolas, según resaltó el presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, Alberto Santana.

#### Puertos del Estado reunió a 15 autoridades portuarias

La naviera Baleària presentó su potencial logístico para el transporte hortofrutícola de Canarias, con una capacidad semanal superior a los 7.000 metros lineales de carga frigorífica. Además, el grupo ha creado la división Baleària Logística, que potencia el transporte terrestre y las soluciones intermodales en la exportación del plátano canario.

Igualmente, Primafrío mostró la evolución de su modelo logístico, con servicios de almacenamiento refrigerado, congelado y ambiente. La compañía dispone de más

de 1,5 millones de metros cuadrados de superficie logística, de los que 100.000 corresponden a almacenes frigoríficos propios y 40.000 a temperatura ambiente.

Otras empresas vinculadas al sector logístico con presencia en el certamen fueron



Kuehne + Nagel mantuvo numerosas reuniones con empresas del sector.



Victor Ferran (Arola), C. Bouza (TXXI), Mery Cairo (Arola) y A. Alday (TXXI).



El Port de Barcelona reivindicó su apuesta por la multimodalidad.

DHL Supply Chain, Logista, Ontime, Olano, Transportes J. Carrión, Uniq, Martico, Arola, Altius, Castillo Trans, Kuehne + Nagel, Isabel Alonso, Sabseg, MSC, CMA CGM, Great White Fleet, Cosco Shipping Lines y Maersk, entre otras.



S. Escribano y M. Urreiztieta (DHL).



Laura Alonso (Altius).



Carrier presentó su cartera de soluciones para la cadena de frío.



Joaquín Fernández (Uniq).



Junta directiva de Atfrie en la asamblea de Benidorm.

Carretera

# Los ‘frigos’ reclaman fidelidad a los cargadores

La patronal Atfrie solicita mayor compromiso para garantizar la viabilidad de un sector condicionado por el aumento de los costes, la falta de conductores y la incertidumbre sobre la renovación tecnológica de las flotas de transporte

**A. Martínez** | Benidorm

El transporte frigorífico puso sobre la mesa en Benidorm (Alicante) algunos de los asuntos que más condicionan su actividad diaria y la viabilidad de las empresas. La 49ª Asamblea General de Atfrie, celebrada en el Hotel Meliá Villaitana, reunió los pasados 1 y 2 de octubre a representantes del sector para analizar la situación que atraviesa la actividad y los retos que deberá afrontar en los próximos años.

Bajo el lema “Donde hay transporte, hay vida”, la patronal diseñó un programa que combinó el análisis de la situación del transporte

en España y Europa con distintos espacios de debate y la participación de representantes institucionales y empresariales.

Su presidente, José María Arnedo Medina, trasladó una visión preocupada sobre la situación del transporte frigorífico, un sector que, a su juicio, afronta importantes dificultades y puede encontrarse “al borde del abismo” si no se toman medidas.

El mensaje central de su intervención estuvo dirigido directamente a los cargadores y clientes finales. Arnedo pidió que tengan en cuenta la situación económica y operativa del sec-

tor y que entiendan que garantizar el servicio requiere también cuidar la relación con las empresas de transporte.

“Los clientes tienen que ir pensando un poco en este sector”, señaló, al tiempo que advirtió que los problemas actuales pueden terminar afectando a la disponibilidad del servicio. En este sentido, lanzó un llamamiento a los cargadores para que “se pongan las pilas” y contribuyan a garantizar la continuidad del transporte frigorífico.

Uno de los principales problemas señalados fue la falta de conductores, una situación que está llevando a las empresas a buscar profesionales fuera de España. Arnedo reclamó una mayor implicación de las administraciones para favorecer la incorporación de nuevos trabajadores y el relevo generacional: “Necesitamos que la gente quiera aficionarse a esto”, apuntó en referencia a la profesión de conductor.

El presidente de Atfrie también insistió en la nece-

sidad de cumplir las normas relativas a la carga y descarga, defendiendo que estas operaciones deben ser asumidas por quien corresponde legalmente. “Se tiene que utilizar porque también es ley”, afirmó, antes de reclamar que se utilice la legislación para “erradicar lo que no nos corres-



Mesa de presidentes de las asociaciones sectoriales.

ponde”. A su juicio, eliminar estas tareas del trabajo del conductor también contribuiría a hacer más atractivo el oficio y facilitar la incorporación de nuevos profesionales.

En materia de transición energética, Arnedo cuestionó que las actuales alternativas eléctricas estén todavía preparadas para las necesidades del transporte fri-

Transitarios

# Feteia busca darse a conocer

El nuevo presidente, Víctor Martín, marca entre sus objetivos reivindicar el papel de los transitarios, y aumentar la representatividad de la federación, junto con la atracción del talento profesional

gorífico internacional. Señaló el coste de los vehículos, los tiempos de carga y la insuficiencia de la infraestructura como obstáculos, y resumió la situación afirmando: "Estamos muy lejos". En su opinión, las empresas de transporte internacional no pueden afrontar inversiones con horizontes demasiado largos cuando sus contratos tienen una duración mucho menor.

Atfrie pide más implicación para mejorar la vida del sector

Por último, Arnedo anunció la integración completa de la asociación en el entramado de CETM, indicando que "estamos muy contentos" y "con ello vamos a hacer más grande el sector del transporte", sin perjuicio de ganar el pleito que Atfrie tiene con el Ministerio de Transporte sobre su representación en el Comité Nacional.

Iñaki Eguia | Tenerife

El sector transitario comienza un nuevo ciclo bajo la dirección de Víctor Martín, quien toma el testigo de Enric Ticó, que en los últimos 21 años ha presidido la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra). Su designación se produjo en el transcurso de la asamblea general, celebrada a principios de este mes de octubre, en el marco del XIV Congreso Feteia 2026, que tuvo lugar en Tenerife.

El nombramiento de Víctor Martín como presidente de Feteia-Oltra, con un mandato que se extenderá un trienio, supone además un reconocimiento al trabajo desarrollado como máximo responsable de Atea Bizkaia y Atea Euskadi. Una labor compatibilizada, en los dos últimos años, como máximo responsable del área marítima dentro de la comisión técnica de la Federación Española de Transitarios.

Víctor Martín afronta su nuevo cargo con el objetivo de reforzar la estructura de Feteia-Oltra e incrementar su actividad para dar respuesta a las necesidades crecientes de las empresas transitarias, poniendo también en valor el papel de las distintas asociaciones territoriales.

El relevo en la presidencia se produce en un contexto de profundos cambios en la operativa de la cadena de suministro, con un aumento de las normativas regulato-

rias, y con la expansión de las políticas de integración vertical en los servicios logísticos por parte de las grandes navieras. Unos factores que afectan a la competitividad del conjunto de empresas que participan en la gestión de los flujos de importación y exportación.

Martín destacó la necesidad de que Feteia "incremente su representatividad sectorial, incorporando en la federación a más medianos y pe-

a lograr una cadena de suministro más eficiente". Con dicha pretensión, el sector apuesta por agilizar los procedimientos administrativos y seguir avanzando en la digitalización de la actividad.

El nuevo presidente de la Federación Española de Transitarios también incidió en la asignatura pendiente de "atraer talento procedente de la universidad y del resto de ámbitos formativos para garan-



Los presidentes de Atea-Oltra Algeciras, M. Cózar, Puertos del Estado, G. Santana; y Feteia, V. Martín.

queños asociados, para poder dar una mayor visibilidad a la figura del transitario en los ámbitos institucionales, económicos y sociales".

Según expuso el nuevo presidente de los transitarios, "queremos participar como asesores y consultores en las decisiones políticas que se adoptan, tanto en España como en la Unión Europea, encaminadas

tizar el relevo generacional en la profesión". Martín aseguró que "el sector necesita de nuevos perfiles capacitados para trabajar en un entorno cada vez más especializado, donde los conocimientos sobre logística y transporte internacional deben complementarse con las competencias digitales y los procedimientos aduaneros".



La cita llegó en un momento en el que las empresas de transporte frigorífico tienen sobre la mesa una amplia relación de cuestiones que afectan directamente a sus costes.



**ewals cargo care**

**Next Generation Logistics**

Let's take your transport to the next level!

ewals.es

**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

Marítimo

# Europa, bajo presión portuaria

La congestión vuelve a ganar terreno en los principales enclaves europeos, con el norte del continente más tensionado que el Mediterráneo y Algeciras entre los enclaves españoles mejor posicionados

**Antonio Martínez** | Valencia  
La red portuaria europea afronta un nuevo episodio de presión operativa. El repunte de los volúmenes marítimos está llevando la congestión en Europa a niveles próximos a los máximos registrados durante la crisis de 2022, en un escenario en el que la infraestructura portuaria y terrestre vuelve a convertirse en el principal factor limitante. El norte de Europa concentra las mayores tensiones, mientras que el Mediterráneo presenta una situación más contenida.

La fotografía europea muestra dos velocidades. Los grandes puertos del norte acumulan mayores niveles de ocupación y problemas en sus conexiones interiores, mientras los *gateways* meridionales mantienen una operativa más estable. Esta diferencia responde, en buena medida, a una mayor disponibilidad de capacidad y a un comportamiento más fiable del transporte terrestre en el sur.

En el eje septentrional, Bremerhaven, Hamburgo y Róterdam concentran la mayor presión. La recuperación de las huelgas registradas en Alemania y Países Bajos continúa afectando a los horarios de los buques y a la productividad portuaria. A ello se suman las dificultades en el ferrocarril alemán y en las conexiones por barcaza, condicionadas además por los bajos niveles del Rin, factores que están haciendo menos previsible los tiempos de tránsito hacia el *hinterland*.

Hamburgo ha registrado retrasos de entre dos y cinco días y mantiene importantes problemas ferroviarios, además de una acumulación de envíos pendientes derivado de las recientes huelgas. Róterdam ha presentado también entre dos y cinco días de demora, con falta moderada de equipos, pro-

blemas en carretera y acumulación de operaciones tras los conflictos laborales. Bremerhaven se ha situado en uno o dos días de retraso, aunque con importantes dificultades ferroviarias y un atasco posterior a la huelga.

Amberes continúa bajo presión. El puerto viene operando con retrasos de uno a dos días y acusa escasez moderada de equipos y problemas en carretera, mientras las alteraciones provocadas por las huelgas de Alemania y Países Bajos siguen repercutiendo sobre su actividad. Le Havre mantiene una situación algo más contenida, aunque con una elevada concentración de escalas de buques.

El contraste aparece al mirar hacia el Mediterráneo. Algeciras, Sines, Pireo y Fos-sur-Mer han mantenido una operativa mayoritariamente controlada, frente a Génova, que continúa siendo uno de los principales focos de preocupación por la congestión de los terminales y las dificultades del transporte por carretera.

En el caso español, Algeciras figura entre los grandes *gateways* europeos con mejor comportamiento relativo. El enclave ha registrado retrasos de entre uno y dos días, disponibilidad de equipos y ausencia de problemas relevantes en el *hinterland*, aunque mantiene niveles elevados de ocupación en los patios. La situación contrasta con la presión que soportan buena parte de los grandes puertos del norte continental.

El escenario cobra especial relevancia para los flujos entre Asia y Europa. La demanda de importación desde Asia continúa siendo elevada y la capacidad disponible permanece limitada. Los mayores tiempos de navegación derivados de las rutas alternativas a Suez condicionan la planificación de los servicios Este-Oeste, mientras el empeoramiento de la congestión traslada retrasos a toda la cadena logística.

restres que no están absorbiendo el incremento de la demanda con suficiente oferta.

Para los puertos españoles, el mapa dibuja así una oportunidad en el Mediterráneo. Mientras el norte europeo afronta una combinación de patios tensionados, interrupciones ferroviarias, problemas de barcasas y recuperación de conflictos laborales, los principales *gateways* del sur presentan un margen operativo ma-



Instalaciones del Puerto de Algeciras.

La tensión no se limita al contenedor seco. El mercado *reefer* afronta también un entorno exigente, con una previsión de crecimiento aproximado del 3 por ciento en 2026. La combinación de demanda alimentaria estable, mayores tiempos de tránsito, problemas operativos y congestión está reduciendo la capacidad efectiva disponible pese al crecimiento de la flota mundial de contenedores y de los enchufes frigoríficos.

El informe cifra en más de 3,7 millones de TEU los contenedores atrapados en puertos congestionados a finales de junio, una magnitud que está afectando directamente a la fiabilidad de los servicios. El repunte de los volúmenes está poniendo a prueba unas infraestructuras portuarias y te-

yor. Algeciras, en particular, aparece con una situación más controlada, aunque sus niveles elevados de ocupación evidencian que tampoco permanece al margen de la presión que atraviesa el sistema europeo.

La fotografía deja una conclusión clara para las cadenas logísticas: la capacidad portuaria efectiva ya no depende únicamente de los metros de muelle o de la capacidad nominal de las terminales, sino de la capacidad real para mover la mercancía hacia y desde el *hinterland*.

En el norte de Europa, las limitaciones ferroviarias y fluviales están amplificando los problemas de los muelles; en el Mediterráneo, una mayor estabilidad de las conexiones interiores permite absorber mejor el actual ciclo de presión.

Los puertos del Mediterráneo tienen menor congestión



Renfe Mercancías se mantiene como primer operador del sector, pero continúa perdiendo cuota frente a los privados.

Ferrocarril

# Los privados siguen rascando cuota a Renfe

El ferrocarril alcanzó un tráfico de 4.318 millones de toneladas-kilómetro en el primer semestre de 2026, con el operador público reduciendo su participación hasta el 30,9%

**Carlos Sánchez** | Madrid

Las empresas ferroviarias privadas volvieron a rascar cuota a Renfe Mercancías al cierre del primer semestre del presente año. Después de un primer trimestre de consolidación de las respectivas cuotas, el segundo trimestre su-

puso un nuevo incremento de cuota por parte de los competidores de la pública.

El negocio ferroviario de mercancías alcanzó un tráfico de 4.318 millones de toneladas-kilómetro de enero a junio de 2026, lo que supuso un retroceso

del 9,71 por ciento. La cuota de mercado en el sector quedó repartida al cierre de ese primer semestre del año en el 69,1 por ciento para los privados y el 30,9 por ciento para la pública, según el estudio realizado por Transporte XXI en base a los últimos datos publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el Instituto Nacional de Estadística (INE).

## Reparto del mercado

Renfe Mercancías se mantiene como primer operador del sector y por detrás se sitúa Captrain con una cuota de mercado del 20 por ciento, según datos del último informe sobre el sector ferroviario elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), correspondiente al segundo trimestre del presente ejercicio.

Captrain registró en este período un crecimiento de dos puntos porcentuales. Mientras, Medway, del grupo MSC, se colocó en el tercer lugar del *ranking* con una cuota del 17 por ciento y un crecimiento de un punto porcentual. Por detrás se sitúan Continental Rail con el 14 por ciento de cuota, repitiendo porcentaje, Transervi, con el 5 por ciento de cuota, y Logitren, con un peso del 4 por ciento. El resto de empresas ferroviarias privadas sumaron conjuntamente una cuota del 12 por ciento, según apunta el citado informe.

69%

LA CUOTA DE LOS  
OPERADORES  
FERROVIARIOS  
PRIVADOS



INSPIRING RAIL  
SOLUTIONS



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
POR FERROCARRIL



SERVICIOS EN TERMINALES



ESCUELA DE FORMACIÓN  
DE MAQUINISTAS



www.captrain.es

# Los puertos extienden sus OPS

La electrificación avanza para dar servicios a la flota de portacontenedores, buques de carga rodada y pasaje antes de 2030



**Iñaki Eguía | Bilbao**

La electrificación del transporte constituye un pilar fundamental para la descarbonización, dado que este sector representa el 42 por ciento del consumo final de energía y el 32,5 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero en España. Así lo recoge el Marco de Acción Nacional (MAN), elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y que ha sido remitido a la Comisión Europea, de acuerdo con el procedimiento establecido por el Reglamento (UE) 2023/1804 (AFIR). Se trata de un instrumento estratégico destinado a promover la implantación de una infraestructura suficiente para los combustibles alternativos en vehículos de carretera, trenes, buques en puertos marítimos y aeronaves estacionadas en aeropuertos.

Para el modo marítimo, la electrificación portuaria se desarrolla a través de la infraestructura OPS (*Onshore Power Supply*) para garantizar que los buques apaguen sus motores auxiliares durante su estancia en muelle. El MAN identifica 26 puertos españoles obligados por el reglamento europeo y proyecta alcanzar una potencia eléctrica instalada de 919 MW para 2030, con

el fin de satisfacer, al menos, el 90 por ciento de las escalas de buques portacontenedores y de pasaje de más de 5.000 toneladas. Teniendo en cuenta que el sistema portuario contaba con 200 MW instalados en 2024, será necesario alcanzar 1,1 GW totales para atender estas obligaciones junto con nuevas actividades portuarias.

La inversión pública prevista para este proyecto supera los 950 millones de euros, según las cifras recogidas en los planes de empresa consensuados entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, hasta 2030, incluida financiación de mecanismos europeos.

El 52 por ciento de las instalaciones OPS planificadas en muelles están ya en una fase de madurez equivalente a anteproyecto o en etapas más avanzadas, según un estudio de Ghenova, expuesto en un encuentro del Clúster Marítimo Español, celebrado a finales de junio, en Madrid.

Así, el Puerto de Valencia ha finalizado este año las obras de la primera infraestructura OPS destinada a una terminal de contenedores. Sampil concluyó los trabajos en el Muelle Transversal de Costa que permiten que MSC Terminal Valencia pueda suministrar energía eléctrica a los buques durante su estancia en puerto.

Instalación OPS en el puerto de Valencia.

La inversión pública supera los 950 millones de euros

La Autoridad Portuaria de Valencia aprobó, el pasado abril, la extensión por ocho años de la concesión de APM Terminals Valencia, condicionada a un compromiso inversor por encima de los 10 millones. Entre las actuaciones previstas está la electrificación del Muelle de Levante con la instalación del primer OPS de los cuatro que APM Terminals desplegará en Valencia.

Por su parte, CSP Iberian Valencia Terminal (CSPV) ha solicitado una prórroga de 29,22 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 que incluyen implantación de un sistema OPS, con seis tomas, distribuidas entre los muelles de Costa, Príncipe Felipe y Este, con una capacidad conjunta de 30 MVA.

El Plan de Transición Energética del Puerto de Bilbao ha cogido velocidad de crucero. La primera fase del proyecto de electrificación de los muelles (BilbOPS) se ha completado. Se ha desarrollado en el Espigón central, con dos puntos de conexión en el muelle A5 para los tráfico ro-ro. La segunda fase, con otros nueve puntos de conexión OPS y que finalizará en 2027, se desarrolla en los muelles A1, A2, A6 y AZ3, y en la terminal de cruceros de Getxo.

La Autoridad Portuaria de Algeciras acomete una inversión de 92 millones para dotar a sus muelles de conexión eléctrica.

El puerto de Cádiz activó, el pasado mes de marzo, su primer sistema OPS, en el Muelle Alfonso XIII, para conectar la red eléctrica terrestre a los buques de crucero mientras permanecen atracados.

El puerto de Pasaia ya dispone de un punto de conexión OPS. Iberdrola ha completado la implantación de una infraestructura destinada a abastecer a los buques ro-ro atracados en el muelle de Kaputxinos. El proyecto realizado en la dársena guipuzcoana se engloba dentro de una iniciativa de Iberdrola, que también incluye a los puertos de Vigo y Alicante, para desplegar la tecnología OPS. La entidad gallega contará con un presupuesto específico de 33 millones de euros para la instalación de nuevos paneles solares en las cubiertas portuarias y el desarrollo de sistemas de OPS.

Las entidades portuarias de Cartagena y Gijón contrataron este año a Regenera OPS sus sistemas de suministro eléctrico desde tierra a buques. El puerto murciano contempla unas inversiones de más de 30 millones en el muelle Juan Sebastián Elcano, mientras que el asturiano desembolsará 7,8 millones en el muelle de La Osa.

La Autoridad Portuaria de Marín adjudicó a Tecnoled el proyecto de suministro eléctrico de un nuevo centro con capacidad de 2.000 kVa en los muelles Reboredo para la terminal de contenedores.

El Puerto de Bilbao completó la primera fase de BilbOPS



Imagen de un buque de UECC junto a la instalación OPS puesta en marcha en el puerto de Pasaia.

## Buques enchufados

Las flotas de portacontenedores, ferris, cruceros y de carga rodada amplían sus conexiones a la red eléctrica

### I.Eguia | Bilbao

La extensión de la red de energía eléctrica en tierra en los muelles españoles tiene al puerto de Barcelona como referente en sus logros ambientales. La entidad portuaria que preside José Alberto Carbonell reveló, el pasado marzo, una reducción de más de 3.570 toneladas de CO2 ahorradas a través del sistema OPS de Hutchison Ports BEST, destinado a los portacontenedores, y que entró en servicio en 2024.

Además, Tramed, a través de su ferri Ciudad de Palma, es el usuario de la OPS establecida en el muelle de Sant Bertran en Grimaldi Terminal Barcelona, habiendo reducido 495 toneladas de CO2 de emisiones en el primer año de la puesta en marcha de la instalación. También, Grandi Navi Veloci (GNV), que en los últimos meses ha renovado su flota de ferris, probó el sistema OPS en el puerto de Barcelona con GNV Aurora.

Estos dos equipamientos OPS se encuadran dentro de la iniciativa Nexigen, con una inversión que superará los 200 millones de euros para electrificar los principales muelles del puerto de Barcelona y reducir en un 47 por ciento las emisiones.

### Baleària

La propulsión eléctrica tiene a Baleària entre sus principales referentes. La naviera ultima la puesta a flote de su primer *fast ferry* de propulsión completamente eléctrica, que se está construyendo en los Astilleros Armón de Gijón, y que operará a partir de verano de 2027. Este proyecto, con un coste de más de 200 millones de euros, engloba la construcción de dos buques eléctricos y la electrificación de los puertos de Tarifa y Tánger City.

Baleària dispone de tecnología OPS en sus *fast ferris* Mercedes Pinto, Margarita Salas y Eleanor Roosevelt, así como en los barcos Rusadir y Cap de Barbaria, dentro de la hoja de ruta de la compañía, que preside Adolfo Utor, para avanzar en la descarbonización.

Por su parte, el nuevo buque MilaGreen incorporado este año por Grupo JSV, así como su gemelo MirandaGreen, también están preparados para conectarse a la red eléctrica en los muelles.

Junto con las navieras de portacontenedores, cruceros y ferris, los armadores de carga rodada como Finnlines, UECC, NYK, y Hoegh Autoliners, entre otros, son los usuarios habituales de los OPS.

## Marflet Marine toma aire

Primera naviera española en apostar por la propulsión eólica

### I.E. | Bilbao

Marflet Marine se situó como la primera naviera española en apostar por la propulsión asistida por viento a través del contrato, establecido en mayo de 2024, para incorporar los sistemas de velas de succión de Bound4blue. Este compromiso firmado por el armador, con sede central en Madrid, con la compañía tecnológica cántabra ya es una realidad. El buque tanque para productos químicos Santiago I, de 49.999 TPM, ha completado este año la instalación de cuatro velas de succión eSAIL de 22 metros. La ingeniería valenciana Cotenaval prestó apoyo técnico para el proyecto en Santiago I, y con el que se espera reducir su consumo energético anual entre un 10 y un 15 por ciento, dependiendo de las fluctuaciones del mercado y las condiciones meteorológicas.



### Una nueva forma de mover el mundo

DHL impulsa una aviación más sostenible gracias al combustible de aviación sostenible (SAF), que permite reducir las emisiones de carbono hasta en un 80%.

**GoGreen PLUS**




# A todo gas

GNL y bioGNL mantienen su tendencia ascendente, a la vez que combustibles sintéticos como el e-metano buscan su posicionamiento

Iñaki Eguia | Bilbao

El sector naviero está dando grandes pasos en su transición energética. Y uno de los datos que mejor lo corroboran es que el suministro de gas natural licuado (GNL) a buques se ha multiplicado por cuatro en tan solo dos años, alcanzando 893.860 metros cúbicos el año pasado, el doble que en 2024, según reflejan los datos de Gasnam.

Entre las navieras que se añaden al GNL destaca Suardiaz Group, que este año recibe el buque RS Atlantico, con una capacidad aproximada para embarcar 5.500 automóviles, y que en 2027 proyecta recibir una segunda unidad con sistema de propulsión dual-fuel, preparado para operar GNL.

El suministro de GNL se ha multiplicado por cuatro

Para este cambio al gas, los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Gibraltar, Huelva, Málaga, Tenerife, y Valencia, junto con el portugués de Sines, conforman una red de suministro diversificada y especialmente competitiva en operaciones buque a buque (STS), y que colocan a la península ibérica como actor principal en este segmento del *bunkering*.

Entre las últimas acciones destacadas, Enagás y Axpo presentaron, el pasado marzo, el buque de suministro de GNL y bioGNL Alisios LNG, que cuenta con una capacidad de almacenamiento de 12.500 metros cúbicos.

Enagás se consolida como armador de referencia en el *bunkering* de GNL del sur de

Europa, al añadir el nuevo buque a su actual flota en servicio, conformada por Levante LNG, gestionado comercialmente por Península, y Hauge-sund Knutsen, fletado para Shell. Además, tiene en construcción al Mistral LNG, y que posibilitará la entrada de Naturgy en este segmento del suministro marítimo.

Por su parte, el grupo Ibaizabal también dirige la mirada a la diversificación de sus servicios con su apuesta por el transporte marítimo de GNL. Un negocio en el que ya está presente a través de su participación en Itsas Gas Bunker Supply, propietario de la gaba-



El nuevo buque Alisios LNG cuenta con el respaldo de Enagás y Axpo.

rra multiproducto Oizmendi, y que se complementa con el suministro de combustibles tradicionales, a través de su filial Naviera Altube, que administra al buque tanque Monte Anaga.

El armador, que preside Alejandro Aznar, ha constituido la sociedad Ibaizabal LNG, ante la próxima entrada de cuatro buques gaseros, que tendrán una capacidad de 18.500 me-

tros cúbicos cada uno. Está previsto que la finalización de la construcción de las cuatro unidades, dos de ellas destinadas a TotalEnergies y las otras dos a Shell, y su entrega se produzca entre enero de 2027 y enero de 2028.

Asimismo, el hito diferencial de 2025 ha sido el bioGNL. El suministro de este combustible de origen renovable se ha disparado en la península ibérica hasta alcanzar una cuota de doble dígito (cerca al 12 por ciento) en el mix de suministro de gas marino.

Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), que escala regularmente en los puertos de Barcelona, Sagunto, Santander y Vigo, ha anunciado un acuerdo de adquisición de bioGNL a largo plazo para su utilización en sus buques portavehículos alimentados con gas natural li-

navegar con biogás entre los puertos de Valencia y Baleares, dentro de su objetivo de eliminar todas sus emisiones marítimas y terrestres antes del ejercicio 2030 en su primer corredor verde del Mediterráneo.

Además, con la apuesta por el hidrógeno verde, la península ibérica consolida su potencial como referente en la producción de combustibles sintéticos (e-fuels), entre los que se encuentra el metano sintético.

En esta línea, el operador Titan Clean Fuels, controlado por el grupo madrileño Molgas Energy, se ha asociado con el proveedor alemán de energía verde Turn2X, que puso en marcha en Miajadas (Cáceres), en 2024, una planta pionera en la producción de gas natural renovable a partir del hidrógeno y del CO<sub>2</sub>, para suministrar

El bioGNL ya alcanza una cuota del 12% en gas marino

cuado, con el que espera reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en torno a 60.800 toneladas al año.

La naviera japonesa se suma a otros armadores ro-ro que también está apostando por el bioGNL, estando entre las pioneras Brittany Ferries y UECC. También, Baleària anunció, a finales de 2025, su propósito de

metano sintético a la industria marítima a partir de 2028.

Con este acuerdo, Titan Clean Fuels, que gestiona siete buques de *bunkering* de gas natural licuado (GNL) y bioGNL que operan en alrededor de 52 puertos, da un nuevo paso con la incorporación del e-metano en impulsar el suministro de combustibles marítimos sostenibles.



El buque MilaGreen de Grupo JSV ya está operativo.

## Navegar con metanol

Grimaldi, Grupo JSV y X-Press se sitúan entre las navieras que despliegan las flotas con motores duales

Iñaki Eguía | Bilbao

El metanol está ganando posiciones en el proceso de descarbonización marítimo. Este combustible puede reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> entre un 40 y un 70 por ciento, además de eliminar prácticamente las emisiones de óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), reducir de forma muy significativa las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y minimizar la emisión de partículas.

Grupo JSV ya tiene operativo su primer buque que incorpora la tecnología "Methanol Ready" tras recibir, el pasado mes de agosto, MilaGreen en su hub del puerto de Alicante. Este portacontenedor, con una capacidad nominal de 1.200 TEU, y al que en los próximos meses se sumará el buque gemelo MirandaGreen, posibilita a Grupo JSV dar los primeros pasos en el impulso de una nueva "autopista verde" entre la península y Canarias, reforzando su compromiso con la reducción de emisiones y la descarbonización del transporte marítimo.

Por su parte, el plan de desarrollo del Grupo Grimaldi también incluye una inversión de 1.321 millones de euros en la construcción de 9 buques ro-pax, equipados con motores compatibles con metanol, para el transporte de carga y pasajeros, que se incorporarán a la flota entre 2028 y 2030. Grimaldi Lines, Minoan Lines y Finnlines operarán con esta nueva flota en sus rutas en el Mediterráneo y Báltico.

Por su parte, X-Press Feeders encargó, a partir de 2021, una serie de 14 portacontenedores con capacidad para 1.200 TEU y equipados con motor dual para emplear metanol verde. La naviera, con sede central en Singapur, ya emplea alguna de estas nuevas unidades en sus escalas en los puertos de Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao y Vigo.

### Suministro

Suardiaz Energy, ha firmado un acuerdo para poner a disposición de Moeve el buque quimiquero RS Onza, adquirido este año, y que cuenta con clasificación IMO2 y capacidad para transportar metanol. La nueva unidad está centrada en dar servicio de *bunkering*, principalmente, en los puertos españoles.

Por su parte, la naviera Mureloil se ha reforzado este año con el buque quimiquero diésel-eléctrico, Bahía Candela, que también ha sido construido en el Astillero Murueta. Este barco, de 8.000 TPM, está fletado por Repsol y dispone de 12 tanques con una capacidad

aproximada de 8.000 metros cúbicos para el suministro de todo tipo de biocombustibles y metanol. Bahía Candela, que tiene capacidad para operar en modo completamente eléctrico, suministró, el pasado julio, 2.800 toneladas de bioetanol al buque portacontenedores Antonia Maersk, en el puerto de Barcelona.

9  
RO-PAX  
HA ENCARGADO  
GRIMALDI

## El SAF levanta el vuelo

Los aeropuertos españoles suministraron más de 152.000 toneladas de combustible sostenible en 2025

I.E. | Bilbao

El sector europeo de aviación empleó 39,3 millones de toneladas de combustible de aviación en 2025, incluyendo 1,1 millones de toneladas de carburante sostenible SAF, el 2,79 por ciento, según revela el último informe anual publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA). En España se suministraron 5,9 millones de toneladas de combustible de aviación en los aeropuertos, de los cuales el SAF representó el 2,59 por ciento del total, con 152.490 toneladas. Esta cifra supone casi cuatriplicar el volumen de SAF, de 42.100 toneladas y una cuota del 0,68 por ciento que disponía en 2024.

### Siete plantas operativas

Siete instalaciones de producción de SAF están operativas en España. Repsol inició su elaboración de en 2020 en la refinería de Puertollano (Ciudad Real). Desde entonces, ha ampliado la capacidad en sus instalaciones en los puertos de Bilbao, Tarragona y A Coruña. Asimismo, en Cartagena, cuenta con una capacidad anual de 190.000 toneladas de SAF.

Moeve lleva produciendo SAF mediante coprocesamiento en su refinería de Huelva desde 2023, con una capacidad de 25.000

toneladas. La empresa también tiene en construcción una nueva plana de combustibles renovables en Huelva, con 400.000 toneladas de SAF al año.

BP Energía España también lleva produciendo SAF mediante coprocesamiento en su refinería de Castellón desde 2023. La compañía ha definido el proyecto para construir una nueva planta, que supondrá una inversión de 60 millones de euros, permitirá reforzar la integración entre la actividad portuaria y el complejo industrial que tiene en Castellón.

Además, se han anunciado otros proyectos para aviación. Solarig impulsa en Soria Numantia SAF, con una capacidad prevista de 60.000 toneladas anuales a partir de 2034; y Turboleto SAF, en Teruel, con 75.000 toneladas de SAF al año y prevista para 2032.

La filial de Repsol, Petronor, y Saudi Aramco tienen una planta piloto en Bilbao de 2.100 toneladas de SAF. Greenalia y P2X Europe han presentado el proyecto Breogan en Teixeira, con el objetivo de iniciar la producción en 2027 con una capacidad anual estimada de 11.000 toneladas de SAF. Synhelion también ha anunciado el proyecto RISE, cuya producción está prevista que comience a partir de 2027.



Air BP firmó este año un contrato de suministro de SAF con Airbus.



Disfrimur, que cuenta con más de 50 vehículos eléctricos, ha incorporado este año cinco cabezas tractoras eléctricas de MAN, que se suman a la unidad con la que anteriormente ya operaba.

# La electrificación pendiente del camión

La cuota española apenas alcanza el 1,6%, que en el caso de los vehículos pesados baja al 0,5%, según los datos manejados por Anfac

Iñaki Eguia | Bilbao

“La evolución de la electrificación en el sector transporte está siendo más lenta de lo esperado, tanto en España como en Europa”. Así lo revela el último informe actualizado de la Hoja de Ruta Anfac del Vehículo Industrial y Autobús 2030. Según los datos de la patronal, la cuota española en camiones de más de 3,5 toneladas impulsados por baterías apenas alcanza el 1,6 por ciento frente al 4,2 por ciento que tenía el conjunto de la UE.

Además, el informe especifica que en el caso de los camiones ligeros y medios, el porcentaje español se sitúa en el 7,5 por ciento, la mitad que la media europea. La diferencia se agrava más en los camiones pesados, con 139

unidades que suponen un 0,5 por ciento, frente al 2 por ciento de los países comunitarios.

El documento recuerda que en 2030 el mercado de camiones español de cero emisiones deberá alcanzar, al menos, el 25 por ciento de su cuota, con 5.500 vehículos electrificados, para poder conseguir el objetivo de reducción de emisiones marcado por la Comisión Europea.

Los análisis de tendencia indican que, sin una intervención decidida para mejorar las condiciones de entorno, España no alcanzaría dicho objetivo hasta el año 2075. Para lograrlo se deberá ir a una tasa de

crecimiento media anual del 68,8 por ciento.

Anfac pone de manifiesto que la transición solo será viable si se garantizan tres condiciones fundamentales que deben avanzar de forma coordinada. En primer lugar, es imprescindible disponer de una oferta suficiente de vehículos que sean funcionales, fiables y económicamente competitivos.

En segundo lugar, el desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje adecuada, tanto en cobertura como en potencia, que permita operar en todos los tipos de servicio. Actualmente, esta infraestructura es claramente insuficiente, en especial en el caso del transporte pesado, donde las necesi-

dades técnicas son mucho más exigentes.

Según los datos de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), se estima que, en España, hay 24 puntos de recarga pública de más de 350 kW. Y Anfac considera que se deberían desplegar

1.614 puntos de recarga en 2035 específicos para vehículos pesados repartidos en tres grupos de 538, con potencias de 350 kW, 800 kW y 1.200 kW.

# 24

**PUNTOS  
DE RECARGA PÚBLICA  
DE MÁS DE 350 KW  
HAY EN ESPAÑA**

Falta de  
despliegue en el  
transporte  
internacional

# El HVO gana puntos

El transporte pesado de larga distancia incrementa su empleo por sus ventajas para reducir el TCO y las emisiones

En tercer lugar, la patronal resalta que “la electrificación del transporte pesado requiere un marco regulatorio estable y orientado al incentivo, que facilite la adopción de nuevas tecnologías sin comprometer la competitividad de los operadores”. A esta situación se suma la cuestión de la viabilidad económica. La patronal identifica casos de uso, u operaciones, en los que la evolución de la electrificación empieza a ser una realidad. Se adecua a entornos controlados por el propio operador; recorridos predefinidos y estables tanto en corta como media distancia; o a los destinados a servicios urbanos de todo tipo que realizan tareas en tiempos controlados y zonas predefinidas. Sin embargo, la electrificación avanza más despacio ya que o bien su coste total de propiedad (TCO) no es viable o no hay infraestructuras de recarga suficientes para dichos recorridos en el transporte internacional de largo recorrido.

Anfac reclama incentivos para adoptar nuevas tecnologías

## Cero emisiones

Entre los operadores que está apostando en firme por la transición a las cero emisiones se sitúa Transbernal Logística Catalana, empresa leridana especializada en el transporte de animales vivos, y que prevé culminar la electrificación de su flota de 35 camiones, que comenzó el año pasado, en 2028.

Grupo Disfrimur, que opera con más de 50 vehículos eléctricos, ha reforzado, en las últimas semanas, su apuesta por la electrificación del transporte pesado con la incorporación de cinco tractoras MAN, que se añaden a otra unidad de este mismo fabricante.

Por su parte, Grupo Primafrío y Scania han iniciado la validación operativa del Corredor Mediterráneo eléctrico, una de las principales demostraciones del proyecto ZEFES (*Zero Emission Freight EcoSystem*), impulsado por la Unión Europea para acelerar la implantación de soluciones de cero emisiones en el transporte pesado de larga distancia.

La primera fase de las pruebas conecta Murcia y Valencia y continuará por Tarragona y Girona hasta Le Boulou, en Francia. El objetivo es comprobar el comportamiento de una tractora eléctrica en condiciones reales de transporte, incluida la operativa de mercancías a temperatura controlada.

Alimerka incorporó, el pasado abril, su primera cabeza tractora eléctrica, que se suman a su flota sostenible compuesta por 21 camiones ligeros y 24 furgonetas.

## TXXI | Bilbao

La opción energéticamente más eficiente y económicamente más competitiva para el sector español del transporte pesado por carretera es mantener los motores de combustión modernos de los camiones alimentados con HVO (Aceite Vegetal Hidrotratado). Esta es la principal conclusión del informe ‘Coste Total de Propiedad (TCO) y emisiones de CO2 en España: camiones diésel y alternativos en 2025’, presentado el pasado diciembre por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic).

Así, el TCO en operaciones de larga distancia, considerando una carga útil de 15 toneladas, el análisis reflejó que el HVO alcanza aproximadamente 0,64 euros por kilómetro, ligeramente por debajo del diésel, que situaba este coste en 0,66 euros. Los camiones de gas natural (GNC y GNL) presentaban un importe superior, en torno a 0,75 euros por kilómetro, mientras que los eléctricos BEV se situaban en torno a 0,80 euros por kilómetro, debido principalmente a su mayor inversión inicial.

El informe hizo hincapié en la eficiencia logística co-

mo palanca inmediata para reducir el TCO y las emisiones de CO2, a través de aumentar la carga útil y reducir los kilómetros en vacío como medidas altamente efectivas y rentable. También recomendó a los operadores españoles modernizar la flota con motores de combustión y emplear combustibles renovables como el HVO, así como planificar una electrificación progresiva a medida que la infraestructura lo permita.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic y miembro de la Ejecutiva de IRU, aseguró que “el HVO se posiciona como la solución que ofrece hoy mayor reducción de CO2 sin aumentar los costes, con la ventaja adicional de que no requiere adaptar vehículos ni infraestructura”.

A su juicio “la decisión tecnológica no debe basarse únicamente en el precio del vehículo o del combustible, sino en la evaluación conjunta del TCO y de las emisiones de CO2, una perspectiva que modifica de forma sustancial el or-

den de preferencia entre las distintas soluciones disponibles”.

Entre las iniciativas puestas en marcha para emplear conjuntamente HVO y *duotrailers* está la desarrollada por la multinacional japonesa Denso con el transportista barcelonés Goviltrans 2009. Esta solución logística en la

ruta entre Portugal y Barcelona mejora la eficiencia del transporte y reduce las emisiones de CO2, contribuyendo a la transición hacia un modelo logístico más sostenible.

ATDL emplea HVO para mover *duotrailers* en el marco

del programa AirShared, liderado por CHEP, para reducir el impacto ambiental del transporte de mercancías entre la plataforma logística de Dia en Illescas (Toledo) y sus plataformas regionales de Cataluña, con el almacén central de Affinity Petcare en La Bisbal del Penedès (Tarragona).

Por su parte, Ontime es otro de los operadores que ha multiplicado el empleo del HVO para recortar su huella de carbono.

El HVO se posiciona como solución que más CO2 reduce sin subir los costes

Ramón Valdivia  
Vpdt. ejecutivo de Astic

ATDL emplea HVO en *duotrailers* para la logística de CHEP, Dia y Affinity Petcare.



Marítimo

# A.P. Moller-Maersk amplía su huella en España

El grupo danés suma a su cartera Euroports Group, que cuenta con activos en los puertos de Tarragona y Sevilla y gestiona más de 70 millones de toneladas anuales

**TXXI | Barcelona**

El grupo danés A.P. Moller-Maersk incrementará su presencia en la península tras hacerse con el control de Euroports Group, operador de terminales portuarias y servicios logísticos con presencia en los puertos de Tarragona y Sevilla, que en 2024 alcanzó unos ingresos de 86 millones en España.

La operación, que se suma a la compra, el pasado año, del 51 por ciento de Bergé Infraestructuras y Servicios Logísticos, será liderada por A.P. Moller Capital, la división de inversión en infraestructuras de A.P. Moller Holding, según ha anunciado la multinacional.

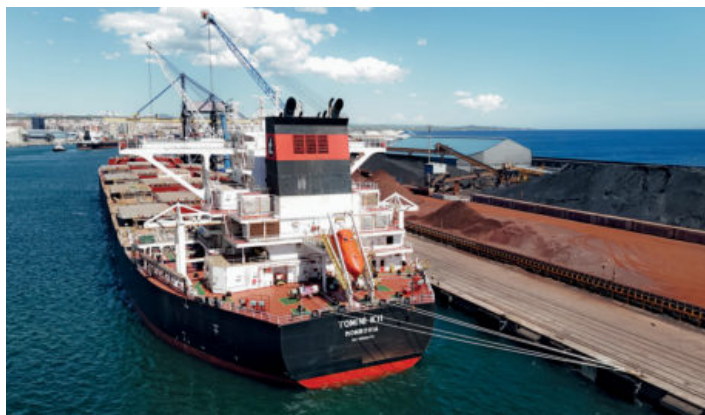
Euroports opera más de 50 terminales portuarias de aguas profundas e interiores en diez países de Europa y China. La compañía gestiona anualmente más de 70 millones de toneladas de mercancías, principalmente graneles sólidos y líquidos, fertilizantes, productos agroalimentarios, azúcar, frutas, productos forestales, metales y minerales. La empresa cuenta con una plantilla de unos 3.000 trabajadores.

En España, Euroports tiene una de sus principales plataformas eu-

ropeas en el puerto de Tarragona, donde opera varias terminales y muelles especializados en mercancía convencional, sobre todo graneles sólidos, minerales y productos agroalimentarios y forestales. El grupo también está presente en el puerto de Sevilla, donde reforzó su posición, hace cuatro años, tras la integración de la estibadora Carbón Puerto, ampliando su actividad en el enclave.

A.P. Moller-Maersk mantendrá la estructura de gestión, el marco de gobierno y la dirección estraté-

gica actuales de Euroports. El equipo directivo continuará al frente de la compañía. El hasta ahora accionista mayoritario, R-Logitech, filial de la firma monegasca Sonel Investment (anteriormente Monaco Resources Group), venderá la totalidad de su participación. Por su parte, los accionistas públicos belgas SFPIM y PMV permanecerán en el capital como socios minoritarios. El cierre de la operación está pendiente de las correspondientes autorizaciones de las autoridades regulatorias.



Euroports opera minerales, entre otros tráficos, en el puerto de Tarragona.

Cargadores

## Finsa abre nueva sede en Reino Unido

Completa una inversión de más de 23 millones de euros en el entorno portuario de Liverpool

**TXXI | Liverpool**

Financiera Maderera (Finsa) ha puesto en marcha el nuevo centro de distribución de su filial británica. El complejo de Finsa UK, que ha supuesto una inversión de 23,3 millones de euros, se localiza en los muelles de Birkenhead, dentro de la zona franca de Wirral Waters, en las inmediaciones del puerto de Liverpool, que gestiona Peel Ports.

La nueva sede dispone de unos almacenes de más de 14.700 metros cuadrados, y tiene adosado

un edificio de oficinas de dos plantas, que también incorpora un espacio comercial. El centro cuenta con un muelle exclusivo y una nueva grúa portuaria para la descarga directa de buques.

Con este desarrollo, la maderera gallega mejorará su capacidad de manipulación de carga en los muelles de Birkenhead, proyectando un aumento del 23 por ciento en el volumen de mercancía manejado para 2031 y partiendo de la base de 30 buques que recibe anualmente.

Este proyecto logístico de Finsa UK se presentó en 2022 tras el acuerdo con Peel Ports Group para establecerse en los muelles de Birkenhead con el objetivo de centralizar sus actividades de distribución en el Reino Unido.

Por otra parte, para dar soluciones de transporte a sus productos, el grupo Finsa constituyó en noviembre de 2016 la filial Norfin Logistics. Esta compañía cerró 2024 con un volumen de negocio de 23,1 millones de euros y un crecimiento del 11 por ciento.

T

FLASH

Operadores Logísticos

**DHL amplía su red logística mundial de baterías**

DHL está llevando a cabo la ampliación de su red logística mundial de baterías para dar respuesta al rápido crecimiento de la cadena de valor de la electrificación, que abarca la movilidad eléctrica, la fabricación de baterías, los equipos industriales y los sistemas de almacenamiento de energía. La multinacional está desarrollando una red integrada de Centros de Excelencia de Vehículos Eléctricos (EV) y Baterías que conecta la fabricación, el transporte, el almacenamiento, los servicios posventa y los servicios relacionados con el ciclo de vida de las baterías. Actualmente, la red ya conecta más de 20 centros en el mundo.

Express

**Correos licita su servicio aéreo internacional**

Correos ha puesto en marcha una nueva licitación del acuerdo marco para la contratación del servicio de transporte aéreo del correo internacional. En esta ocasión, la pública tiene previsto adjudicar este servicio por un período de cuatro años (2027-2030) y un importe total estimado de 51,1 millones. Este servicio es prestado históricamente por diferentes aerolíneas, de forma directa o a través de sus agentes generales de carga (GSA) en España, que se reparten las diferentes rutas aéreas regulares en las que el operador postal público español mueve su correo internacional.

Marítimo

**Project cargo y contenedor, oportunidades para Pasaia**

Un estudio de la Cámara de Gipuzkoa analiza el potencial del puerto de Pasaia para captar nuevos tráficos marítimos. El transporte de proyectos especiales y la futura logística de contenedores se perfilan como oportunidades de crecimiento. El informe destaca, igualmente, que el factor de la sostenibilidad actuará como impulsor del tráfico a medio plazo.

Transitarios

## Erhardt Projects se afianza en Norteamérica

**TXXI | México**

Erhardt Projects mantiene firme su itinerario de reforzar la cobertura global para la carga de proyectos industriales, donde Oriente Medio y Norteamérica se sitúan como sus principales regiones estratégicas.

El operador especializado en *project cargo*, que en 2024 puso en marcha una delegación en Houston, Texas, para el mercado estadounidense, ha presentado su apuesta por México, a través de su nueva compañía Riepol. Su actividad estará enfocada en sectores como energía, ingeniería, EPC, industria, infraestructuras y construcción, con el objetivo de conectar México y Centroamérica con los principales mercados internacionales. El lanzamiento de este proyecto se ha producido en

el transcurso de 'Breakbulk Americas', la principal cita de la industria del *project cargo* en Norteamérica, desarrollada recientemente en Houston.

Una de las recientes acciones de Riepol ha sido su incorporación como miembro de la Red Global de Reubicación Industrial (GIRNetwork), como representante de México.



Eventos

## Acto de reivindicación de la figura del consignatario

**E.M. | Barcelona**

La Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona estuvo arropada por más de un centenar de empresarios y profesionales de la cadena logística durante una nueva edición del 'Día del Agente Consignatario'. La efemérides sirvió para poner en valor "un aliado estratégico para atraer líneas" y un "nexo indispensable entre navieras, puerto y cliente final",

señaló José Alberto Carbonell, presidente del Port de Barcelona. La cita "nos permite poner en valor una profesión esencial para el buen funcionamiento del transporte marítimo y el comercio internacional", aseguró Salvador Richart, presidente de la asociación. La doceava edición del evento reconoció a Alex Ferrándiz, gerente de la entidad hasta su desaparición, en un emotivo de homenaje.



J.A. Carbonell (Port de Barcelona), S. Richart (Ass. Consignataris) y P. García (Puertos del Estado).



### ESTACIÓN DE RECARGA ULTRARRÁPIDA EN GALICIA

Iberdrola | bp pulse construyen una nueva estación de recarga en el parking seguro de camiones de la Ciudad del Transporte de San Cibrao das Viñas, en Ourense. La instalación cuenta con ocho puntos de recarga con energía 100 por cien renovable y certificada con garantías de origen.

Eventos

## Agenda verde sin receta única

El sector reclama una transición abierta a las tecnologías existentes y advierte de las barreras económicas, regulatorias y de infraestructura

**TXXI | Zaragoza**

En el contexto de incertidumbre que vive el sector por el aumento de precios de la energía y la situación geopolítica mundial, el proceso de descarbonización en el transporte necesita neutralidad energética. Así lo puso de manifiesto el presidente de la Fundación Corell, Marcos Basante, en el marco del II Foro 'Transición energética y sostenibilidad del transporte', organizado en Zaragoza por la Fundación Corell junto a la Fundación Repsol, la Fundación Ibercaja y Mobility City.

El 87,9 por ciento de la energía que se consume en el transporte corresponde a la carretera, por lo que "cualquier reducción significativa de dependencia y emisiones exige actuar sobre la carretera", afirmó Alberto Camarero, catedrático de Ingeniería del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid. Para Camarero, la gran pregunta que se debe hacer el sector y los gobiernos es la gestión eficiente de todas las tecnologías y energías disponibles.

Descarbonizar no es lo mismo que electrificar, pusieron de manifiesto Pablo Suárez, CEO de Full & Fast; Alejandro Izquierdo, director técnico de PragmaCharge; Juan Jesús Sánchez, director general de Disfrimur, y Javier Blanco, respon-

sable de eMobility Truck España de Daimler Truck, en una de las mesas del foro. También aprovecharon para lamentar que la Administración española ha dejado abandonado al sector por dejar en cero las ayudas a la inversión en vehículos pesados alternativos.

### Combustibles renovables

En este contexto, los combustibles renovables pueden desempeñar un papel fundamental en la transición energética, como coincidieron los ponentes de otra de las mesas de debate del foro.

Fernando de la Sen, gerente de Desarrollo de Combustibles Renovables de Repsol; Carlos Salinas, director Mobility Spain de Molgas; José Ramón Freire, director general de AEAR y Bio-E, e Inés Cardenal, directora de Comunicación de la Plataforma para los Combustibles Renovables, expusieron las posibilidades de las distintas soluciones energéticas para reducir las emisiones del transporte profesional. En este sentido, Cardenal señaló que un reciente informe de la Plataforma para los Combustibles Renovables estima que determinadas modificaciones fiscales permitirían abaratar el diésel renovable en más de un 38 por ciento y la gasolina renovable en más de un 33 por ciento.



Vista de la ampliación de las instalaciones de Eurocontainer en la localidad zaragozana de Remolinos.

Servicios

## Eurocontainer gana terreno en Zaragoza

El grupo avanza en la ampliación de su complejo industrial en Remolinos, donde centralizará parte de su producción

### Transporte XXI | Zaragoza

Eurocontainer, fabricante de contenedores, cajas móviles, furgones y cisternas, avanza en la ampliación de sus instalaciones de Remolinos, en Zaragoza, proyecto declarado como inversión de interés autonómico. El proyecto se ejecuta sobre una parcela de 13 hectáreas. Está prevista la construcción de 30.825 metros cuadrados de instalaciones, repartidos en nueve naves y edificios auxiliares, con capacidad para albergar hasta 300 trabajadores.

El complejo industrial de nueva construcción concentrará una parte de la producción del grupo, repartida en Zaragoza, Figueruelas y Remolinos, en una superficie total de 150.000 metros cuadrados. La actuación permitirá “optimizar la capacidad de diseño y fabricación”, así como “mejorar la eficiencia de todas las etapas del proceso productivo, reduciendo tiempos y minimizando costes”, según recoge el proyecto denominado ‘Ampliación para *data center* de Eurocontainer’. En la actualidad, el grupo transporta grandes materiales entre sus plantas, muchos de los cuales requieren, además, de transportes especiales, debido a su tamaño. Al mismo tiempo, la ampliación permite incorporar tecnologías avanzadas y procesos innovadores, lo que ayudará a

mejorar procesos productivos en las otras sedes y reforzará su competitividad. Eurocontainer ha desarrollado recientemente una nueva línea de productos dirigida a la fabricación e integración de unidades de soporte de emergencia para centros de datos, así como módulos para alojar inversores y centros de transformación en plantas de generación energética.

La inversión prevista en la ampliación superará los 15,8 millones, de los que cerca de 14 se destinarán a la construcción de naves y edificios auxiliares, dedicándose alrededor de 1,8 millones a maquinaria, robots de soldadura, máquinas láser y de plegado.

La iniciativa se enmarca dentro de la expansión del grupo, que acaba de establecer su primera planta productiva internacional en Estados Unidos para desarrollar, en una primera fase, la fabricación de contenedores destinados al sector energético. La filial Eurocontainer America, con sede en el estado de Oklahoma, dispone de unas instalaciones con 15.800 metros cuadrados de nave y con otros 85.000 de campa. El grupo proyecta replicar en el mercado estadounidense la actividad industrial dirigida al intermodal, al igual que los sectores industrial, energético y de defensa que desarrolla en España.

Carretera

## Primafrío ensaya el eléctrico con Europa

### TXXI | Murcia

Primafrío y Scania inician la validación del Corredor Mediterráneo eléctrico, una de las principales demostraciones del proyecto europeo ZEFES, impulsado por la UE para acelerar la implantación de soluciones de cero emisiones en el transporte de larga distancia. La primera fase de las pruebas conecta Murcia y Valencia y continuará por Tarragona y Girona hasta Le Boulou, en Francia. El objetivo es comprobar el

comportamiento de una tractora eléctrica en condiciones reales, incluida la operativa de mercancías a temperatura controlada.



Operadores Logísticos

## Arvato abre una nueva plataforma logística

### TXXI | Illescas

Arvato inaugura un nuevo centro logístico en Illescas (Toledo). La plataforma, de 26.000 metros cuadrados

de superficie, podrá gestionar, una vez que esté plenamente operativa, más de 20 millones de unidades al año. La nueva sede es el segundo centro de Arvato en Illescas y el cuarto en el área metropolitana de Madrid. El centro, diseñado para operar con múltiples clientes y a través de múltiples canales, ofrece soporte a la gestión de pedidos B2B y B2C, la logística omnicanal y la gestión de devoluciones para marcas de belleza y moda.



Carretera

## Palletways se expande en Portugal

### TXXI | Madrid

Palletways Iberia mantiene su plan de expansión en el mercado portugués. El operador, que este año cumple su vigésimo aniversario desde su aterrizaje en España, habiendo superado en este período la cifra de 2 millones de palés entregados, ha incorporado tres nuevos *depots* a su red lu-

sa de distribución exprés de mercancía paletizada.

La extensión de la cobertura de Palletways Iberia en Portugal viene de la mano de un nuevo miembro, THC - Transportes e Logística, junto con la ampliación de la capacidad operativa de dos de sus asociados históricos, Garland y Grupo Moldtrans.

Marítimo

## Suardiaz Group transiciona al GNL

Recibirá su primer cochera con sistema de propulsión dual-fuel

TXXI | Madrid

Suardiaz Group alcanzará estas próximas semanas un nuevo hito en el proceso de renovación y crecimiento de su flota troncal de PCTC (*Pure Car and Truck Carrier*). El buque RS Atlantico, construido en el astillero de Xiamen, que forma parte del grupo chino Fujian Chuazheng Shipbuilding, se incorporará, antes de fin de año, siendo el primero de la naviera española con sistema de propulsión dual-fuel, preparado para operar con gas natural licuado (GNL).

La entrega del RS Atlantico, con una capacidad aproximada para embarcar 5.500 automóviles, tiene su origen en el acuerdo de colaboración establecido en 2024 entre Suardiaz Shipping Lines y Eastern Pacific Shipping (EPS), con sede en Singapur, y que gestiona más de 350 buques. Los dos armadores comparten el compromiso para “descarbonizar el transporte marítimo, manteniendo al mismo tiempo la calidad, la innovación y la excelencia operativa en el transporte de vehículos”.

La llegada del RS Atlantico, de 55.000 GT y 190 metros de eslora, se posiciona como “uno de los buques de mayores dimensiones en la historia de la compañía”. Además, Suardiaz avanza la incorporación de un “segundo buque, también propulsado por GNL, a mediados de 2027”, resalta el grupo a través de un comunicado.



Imagen del buque RS Atlantico.

T

FLASH

Carretera

**TSB ganará capacidad en Madrid**

TSB Transporte y Logística ganará capacidad en Madrid. La red de palettería y paquetería B2B ha anunciado que ampliará su *hub* en la capital pasando de los actuales 11.500 metros cuadrados a los 20.500 metros cuadrados construidos. La ampliación permitirá prácticamente duplicar el espacio disponible. Contará con 130 muelles de carga y descarga.

Operadores Logísticos

**Dársena21 impulsa su operativa**

Dársena21 ha ampliado sus capacidades de logística aduanera en sus instalaciones de Fontanar y Yunque de Henares, en Guadalajara, en las que cuenta con más de 40.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje. El operador ha incorporado nuevas posibilidades de operación como ADT. Al mismo tiempo, ha reforzado su actividad aduanera, que ya contaba con autorización como Depósito Aduanero desde 2024.

Marítimo

**Bergé afianza su actividad en Colombia**

Bergé sigue sumando hitos en su actividad en Colombia, donde ha ampliado sus instalaciones. La actuación ha permitido registrar nuevos máximos históricos de inventario desde su aterrizaje en el país en 2014 en sus tres campas, con más de 16.800 vehículos. Este *stock* se reparte entre las plantas de Yotoco, con 8.300 unidades; Santa Marta, con 5.009; y Bogotá con 3.517.



La instalación ocupará 87.425 metros cuadrados.

Marítimo

## Boluda, oferta ganadora

Gestionará la terminal multipropósito del puerto de Barcelona

Eva Mármol | Barcelona

Boluda Maritime Terminals se ha llevado finalmente el gato al agua. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha adjudicado a la filial para la gestión de terminales de Boluda Corporación Marítima, participada por Marsa Maroc, la explotación de la terminal multipropósito del muelle Príncipe d'Espanya. Transporte XXI ya avanzó que el proyecto de Boluda era el mejor posicionado de las tres ofertas presentadas al concurso convocado por la entidad al finalizar la actual concesión, que ocupa Sammer. El consejo de administración ha desestimado las ale-

gaciones presentadas por Andino Inversiones Global, filial española del grupo peruano Andino Global, y Manipuladora de Mercancías (Sammer), filial de Grupo Mestre, las otras dos ofertas presentadas.

Boluda prevé alcanzar un tráfico de 1,3 millones de toneladas anuales como mínimo entre 2028 y 2032. Su oferta incluye una aportación voluntaria de un millón de euros y una mejora extra de la tasa de actividad de 0,50 céntimos por tonelada de mercancía marítima. La instalación ocupará 87.425 metros cuadrados. La concesión será por un periodo de 16 años.

Marítimo

## Cosco pone el foco en Canadá

Incorpora una conexión que une Sagunto y Algeciras con Montreal

TXXI | Valencia

Cosco Shipping Lines refuerza su oferta entre España y Canadá con el lanzamiento del nuevo servicio marítimo directo MECA, que conectará los puertos de Sagunto y Algeciras con Montreal. La nueva línea incorpora además conexiones ferroviarias con Toronto y otros destinos interiores. El servicio ofrecerá un tránsito de 18 días entre Sagunto y Montreal, mientras que desde Algeciras, con escala en APM Terminals, el tiempo de transporte se situará en 16 días.

La rotación prevista será Salerno, Livorno, Génova, Fos, Sagunto, Algeciras, Tánger y Montreal, configurando una conexión directa entre el Mediterráneo y Canadá.

La propuesta se completará con conexiones con Toronto y otras terminales ferroviarias y destinos interiores. De este modo, Cosco Shipping Lines ampliará el alcance del servicio mediante soluciones intermodales orientadas a las necesidades de los cargadores. La escala inaugural estará protagonizada por el Arica Express, cuya llegada a Sagunto está prevista para el 22 de octubre. Al día siguiente, el buque recalará en Algeciras, desde donde continuará hacia Montreal.

Con el lanzamiento de MECA, la naviera asiática incorpora una nueva conexión directa con Canadá y amplía las alternativas marítimas e intermodales disponibles desde los puertos españoles.



## ¿Carburante? ¿Electrificación? Sea como sea tu flota, **esta es tu tarjeta**

En marcha con tu tarjeta bp Fuel & Charge.

Simplifica la gestión de tu flota híbrida con una  
única tarjeta, una sola red y una sola solución.

Solicita  
información:



**bp Fleet Solutions**

