

NUEVA FASE

TiL remite a la APV el proyecto constructivo de la Terminal Norte



Presentación ayer en el Puerto de Bilbao del EES System. Foto J.P.

El Puerto de Bilbao agiliza el control fronterizo de pasajeros con la activación del EES System

AÉREO · La compañía de transporte por carretera expande su actividad en España

Ninatrans refuerza su estrategia como “gran aliado” para la conectividad de la carga aérea



Laureano Marvez, country manager de Ninatrans Iberia Logística. Foto M.J.

DE HOY PARA MAÑANA

MIGUEL JIMÉNEZ

migueljimenez@grupodiario.com



“...la tierra que nos quede en las tripas...”

Al atardecer del viernes, cuando las lenguas de fuego pugnaban en los confines de Ávila y Madrid por devorarse mutuamente y arrasarse con todo, se despertó en el horizonte de la capital el manto de humo y comenzó a devorar el azul del cielo ante la mirada consternada de los viandantes.

Caía el sol a esa hora en la misma raíz de las tinieblas y teñía todo de rojo y parecía que las llamas bajaran del cielo. Y aún así, qué cerca y qué lejano todo.

Y qué humano, porque en estos días de zozobra nos hemos tenido que aferrar a dos sentimientos tan conaturales y necesarios como contradictorios.

Por un lado, esa calificación del incendio por parte de los expertos como “inextinguible” ha servido para, ante el desastre, encarar el alivio que representa la “resignación”.

Al fin y al cabo, como decía en su novela

“Al faro” la escritora Virginia Woolf, “todas las vidas vividas y aún por vivir están llenas de árboles y hojas caídas”.

Pero, por otro lado, los políticos, en su sucio, mezquino y mendaz afán de echar mierda sobre ellos mismos pero, ante todo, sobre aquellos a los que representan, han sido también tremendamente humanos al abrir la caja de los truenos del “porqué” y de las “responsabilidades” pues, aunque a veces no lo parezca, somos seres “racionales”. Recordemos aquí la reflexión de Manuel Chaves Nogales en su obra “La agonía de Francia”, a cuenta de cómo vivió la sociedad francesa los meses previos a la invasión de Hitler y cómo fue su despertar ante el horror que sobrevino: “Fue en aquellas horas espantosas cuando la masa francesa debió de pensar por primera vez que acaso hubiese sido mejor hacer la guerra que sufrirla”.

Ante esta dicotomía, no parece que en la sociedad actual haya muchas dudas en torno a que el camino correcto es declarar la guerra a los incendios, antes que limitarnos a sufrirlos. Ahora bien, es necesario armarnos en todos los frentes de la batalla. El desbroce de los montes o dotarse de los medios antiincendios necesarios es un buen argumento, incluso para calmar la rabia. Pero estos fuegos no son solo inextinguibles por las circunstancias de la masa arbórea que se quema, ni por el número de aviones que la sobrevuelan. Son inextinguibles también por las condiciones climáticas que hacen que

una chispa en nuestros campos sea lo mismo que prender un arsenal de dinamita.

Y sí, aunque nos incomode, tenemos que desembocar en el cambio climático, estación ineludible en el viaje hacia los porqués y las responsabilidades, y sobre todo reflexionar en profundidad en torno a lo que en un sector como el logístico más duele ahora mismo, que son las exigencias medioambientales diseñadas desde las Administraciones Públicas, con la Unión Europea como gran adalid.

Reconozcamos que la gran batalla que afronta el sector logístico no es ahora mismo la acción proactiva contra este cambio climático, razonablemente integrada en lo que respecta a los objetivos individuales de descarbonización.

La verdadera batalla, en la que el sector no cede ante la resignación y mantiene las espaldas en todo lo alto, es la lucha contra todas aquellas medidas cuyo diseño en favor de la sostenibilidad medioambiental no le tienen respeto alguno a la sostenibilidad económica. La oposición frontal al ETS marítimo o a los horizontes de descarbonización en el transporte por carretera son ejemplos paradigmáticos.

Es cierto que sostenibilidad medioambiental y sostenibilidad económica son las dos caras de la misma moneda de la supervivencia. Ahora bien, uno ve los campos arder y no puede por menos que cuestionar sus propios principios y preguntarse si no abusamos de la sostenibilidad económica y convertimos el argumento en excusa.

Es cierto que el mundo no nos acompaña, que Europa va muy sola por delante en la lucha contra el cambio climático y que en el viejo continente tenemos la sensación de estar haciendo el idiota, pues las emisiones que nosotros rebajamos con un alto coste otros países las sepultan por la simple inercia de su crecimiento económico.

Al final, todos estamos unidos en el qué, pero seguimos divididos en el cómo y aún más en el cuándo, mientras los campos se nos mueren en fuegos inextinguibles, porque si seguimos ignorando al elefante en la sala no nos quedará más que, como decía Gabriel García Márquez en “Crónica de una muerte anunciada”, morir aplastados sin más cuidado que sacudirnos con las manos la tierra que nos quede en las tripas.

Europa va muy sola en la lucha contra el cambio climático y en el viejo continente tenemos la sensación de estar haciendo el idiota

Puede que el argumento de la sostenibilidad económica se haya convertido ya en una excusa



La plataforma gestionará mil toneladas de mercancía cada día.

LOGÍSTICA · Podrá operar más de 2.000 expediciones diarias

Dachser Iberia invertirá 20 millones de euros en su nueva plataforma de Júndiz

→ **Dachser Iberia ha puesto la primera piedra de su nuevo proyecto logístico en el polígono industrial de Júndiz de Vitoria-Gasteiz en el que invertirá 20 millones de euros para reforzar su capacidad operativa en el norte de España y consolidar uno de los principales corredores logísticos entre la Península Ibérica y Europa.**

DP

MADRID. La futura instalación se levantará sobre una parcela de 50.000 metros cuadrados y contará con una terminal de tránsito cross-docking de 9.200 metros cuadrados, ampliable hasta los 12.700 metros cuadrados, además de 1.900 metros cuadrados de oficinas. El proyecto contempla un diseño flexible y escalable que permitirá adaptar la actividad a la evolución de la demanda.

“Con este proyecto reforzamos nuestro compromiso con el País Vasco y con el tejido empresarial del norte de España. La nueva plataforma nos permitirá seguir acompañando a nuestros clientes en sus procesos de internacionalización con una infraestructura preparada para afrontar el crecimiento de los próximos años, a los que ofreceremos un servicio cada vez más eficiente, conectado y fiable”, señala Diego Dopico, General Manager North Business Area de Dachser Iberia.

La plataforma dispondrá de 90 muelles de carga, 140 plazas para swap bodies (contenedores móviles) y 110 plazas de aparcamiento para vehículos, lo que la configura como una plataforma logística equipada para la gestión eficiente de

los flujos nacionales e internacionales de mercancías.

Una vez entre en funcionamiento, el centro podrá gestionar más de 2.000 expediciones diarias y alrededor de 1.000 toneladas de mercancías al día. Dará servicio a clientes que operan con mercancía paletizada entre la Península Ibérica, el resto de Europa, las islas Baleares y Canarias, así como Marruecos.

La infraestructura incorporará tecnologías avanzadas de gestión y trazabilidad, entre ellas el sistema @ILO (Advanced Indoor Localization and Operations), para localizar y monitorizar las mercancías en tiempo real dentro de la terminal de tránsito, lo que mejorará y acelerará los procesos de manipulación.

La elección de Vitoria-Gasteiz para esta inversión responde a su posición estratégica como uno de los principales hubs logísticos del norte de España, aseguran fuentes de la compañía.

La ubicación permitirá reforzar las conexiones con los principales mercados europeos, tanto para las operaciones de exportación como de importación, y consolida a la capital alavesa como un punto clave dentro de la red europea de Dachser.

Complemento

Las nuevas instalaciones complementarán las actuales instalaciones logísticas que la compañía ya opera en Vitoria, situadas a apenas un kilómetro de distancia y especializadas en servicios logísticos.

De este modo, Dachser podrá ofrecer una solución integral que combina almacenamiento, preparación de pedidos, distribución y transporte internacional bajo un mismo operador, mientras que amplía su capacidad de servicio para los clientes de la región.

La plataforma dispondrá de 90 muelles de carga, 140 plazas para swap bodies, 140 plazas para contenedores móviles y 110 plazas de aparcamiento para vehículos

AÉREO · La compañía de transporte por carretera expande su actividad en España con el camión aéreo como nicho estratégico

Ninatrans refuerza su estrategia como “gran aliado” para la conectividad de la carga aérea

→ Un año después de su desembarco en España tras la adquisición de SeaLog, Ninatrans apuesta por expandir su actividad basada en el transporte terrestre especializado para carga aérea y en la conexión de los principales aeropuertos peninsulares con los grandes hubs europeos.

MIGUEL JIMÉNEZ

MADRID. Desde su plataforma en Quer (Guadalajara), Ninatrans quiere seguir creciendo en España como gran aliado para la conectividad de la carga aérea, tanto en el refuerzo de las conexiones import-export entre los principales hubs continentales, como desarrollando servicios terrestres diseñados para integrar el camión en la cadena de transporte aéreo y ampliar así el alcance operativo de los aeropuertos.

Según Laureano Marvez, country manager de Ninatrans Iberia Logística, en declaraciones a Diario del Puerto, “Europa es algo muy pequeño para el resto del mundo. A sus ojos, llegues donde llegues por avión es indistinto, de ahí que para los transportistas sea una gran oportunidad de la mano del camión aéreo”.

En este sentido, en el marco de la estrategia que viene desarrollando en Europa, Ninatrans quiere expandirse en España acercándose a los principales aeropuertos de carga poniendo al servicio de la conectividad aérea sus medios terrestres y su capacidad de valor añadido.

Ninatrans desembarcó en España en 2025 tras la adquisición de SeaLog, con el objetivo de aprovechar el potencial de su proximidad al Aeropuerto de Barajas, así como la versatilidad de sus instalaciones en Quer, con capacidad para almacenar 1.000 europalés, junto a su campaña con capacidad para 70 tráileres.

El country manager de Ninatrans Iberia Logística subraya en este contexto que “la verdadera propuesta de valor” de la compañía “no es únicamente disponer de camiones. Para nosotros es combinar especialización en carga aérea, red europea, capacidad operativa, equipos específicos, temperatura controla-



Laureano Marvez, country manager de Ninatrans Iberia Logística, en las instalaciones de la compañía en Quer (Guadalajara). Foto M.J.

Ninatrans apuesta por España como hub de exportación hacia Europa para los grandes flujos de perecederos con origen en Latinoamérica que pueden encontrar en el camión aéreo un gran aliado

da, rapidez, trazabilidad y experiencia en operaciones críticas”.

En lo que respecta a los próximos pasos, en el caso de España Ninatrans está estudiando la hoja de ruta a seguir con el objetivo de contar o bien oficinas comerciales o bien almacenes en el resto de grandes aeropuertos cargueros españoles, valorándose como una de las primeras acciones tener presencia en Vitoria.

La base de la estrategia es, por un lado, contribuir al equilibrio de los flujos de carga entre los grandes aeropuertos españoles de la mano del camión aéreo. Por otro, Ninatrans busca el impulso de la carga aérea en España no solo para la conectividad de importación de los grandes flujos del centro de Europa, con el comercio electrónico como uno de los nichos destacados y clientes como Shein, Temu o Cainiao.

Ninatrans también apuesta por España como hub de exportación hacia Europa de la mano de los grandes flujos de perecederos con origen en Latinoamérica que tienen su llegada a Europa en Madrid y que pueden encontrar en el camión aéreo un gran aliado con destino final en el viejo continente.

Para ello, Ninatrans quiere apoyarse en su gran flota espe-

EL DATO

600+1000

FLOTA. Con una facturación anual de 130 millones de euros y más de 450 empleados, Ninatrans opera en la actualidad en Europa una flota con más de 600 cabezas tractoras y 1.000 tráileres. En el caso de España, según el country manager de Ninatrans, Laureano Marvez, la compañía cuenta en estos momentos con 31 cabezas tractoras y 55 semirremolques. A esto hay que unir 10 equipos roller bed refrigerados. Por otra parte, de forma dedicada para Ninatrans la compañía Transmargon opera 9 tractores, además de contar con las operaciones de 3 autónomos que elevan la flota en España a 43 tractores.

cializada con valores añadidos como los tráileres refrigerados o los roller bed.

Hay que destacar en este sentido la gran apuesta de Ninatrans por la innovación, también en el campo de la motorización y la sostenibilidad con

destacadas inversiones en el ámbito del HVO y GNL, más allá de su contribución al desarrollo de vehículos eléctricos y de hidrógeno.

La llegada a España con la compra de Sealog forma parte de una estrategia de expansión en Europa que ha implicado las adquisiciones de compañías como ARI Spedition en Alemania o Cranleigh Freight en Reino Unido, con una actividad también diversificada en campos del transporte como ferias y eventos (Ninatrans es el principal proveedor de transporte en Europa de DHL Motor Sport para todo lo que no es escudería en los grandes premios de F1), pharma, perecederos y carga refrigerada, transportes “time critical”, así como automoción, destacando las operaciones en España para Michelin y Bridgestone.

“Hay que seguir avanzando en agilidad operativa”

Laureano Marvez, country manager de Ninatrans Iberia Logística, pone especial énfasis en la estrategia de proximidad con las compañías aéreas y los operadores de handling para integrar el valor añadido del camión aéreo en las cadenas logísticas.

A partir de aquí, el responsable de Ninatrans destaca la importancia de que en aeropuertos de la trascendencia de Madrid-Barajas “se haga la vida más simple a los vuelos cargueros, facilitando sus operaciones”. Para Laureano Marvez, “los retrasos que se producen son imperdonables”. En este sentido, defiende que, para aprovechar todo el potencial de aeropuertos como Barajas, “necesitamos se-

guir avanzando en agilidad operativa, coordinación entre los distintos actores y simplificación de los procedimientos documentales. La carga aérea requiere rapidez y previsibilidad en cada eslabón de la cadena”, señala Marvez.

El responsable de Ninatrans considera que la digitalización y el intercambio anticipado de información pueden ayudar a reducir tiempos de espera y mejorar la planificación. “No se trata solo de mover más carga, sino de facilitar las operaciones y ofrecer a aerolíneas y operadores un entorno competitivo, eficiente y capaz de responder a las necesidades del mercado internacional”, añade.

MARÍTIMO · José Mayor, presidente de Oneport Canarias (Federación de Operadores Logísticos y Servicios Portuarios de Canarias)

“Shipping Canary Islands 2026 será esencial para el impulso comercial del Atlántico”

→ La cuenta atrás para la celebración de la segunda edición de Shipping Canary Islands ya ha comenzado. Tras la buena acogida de la primera edición por parte del sector portuario y logístico, este año toca consolidar e internacionalizar el proyecto, tal y como confirma a este Diario José Mayor, presidente de Oneport Canarias, entidad impulsora de la cita.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Bajo el título “Estrategia, competitividad y seguridad marítima frente a los desafíos globales”, entre los días 26 y 27 de octubre, la segunda edición de Shipping Canary Islands pondrá encima de la mesa los retos a los que se enfrenta la comunidad portuaria y logística no sólo canaria, sino de todo el Atlántico.

En declaraciones a Diario del Puerto, José Mayor, presidente de Oneport Canarias, subraya que la primera edición fue muy bien recibida por toda la comunidad portuaria, aunque reconoce que este tipo de acciones “requieren un cierto tiempo para su consolidación y nuestro objetivo es implantarlo e internacionalizarlo”, por lo que “en un futuro cercano será uno de los grandes eventos en el impulso comercial marítimo del Atlántico. El Puerto de Las Palmas necesitaba este tipo de acciones comerciales”.

Para Mayor, Canarias es un referente mundial marítimo por su situación geográfica y por su estructura logística. “Al ser una de las zonas más transitadas de las vías marítimas, necesita estar actualizada y promovida”, asegura. Por ello, las grandes temáticas que se abordarán no tienen sólo que ver con la propia idiosincrasia portuaria de Las Palmas, sino que abre el foco para tratar aspectos globales: “La geopolítica irrumpe muy fuerte en la actualidad; el nuevo sendero de la aduana europea hay que retomarlo. Es el crecimiento que este puerto está pidiendo a gritos y está en el momento justo y lugar adecuado. Nos sobran temas y nos falta tiempo y apoyos para abordar, con más nivel



José Mayor, presidente de Oneport Canarias.

EN DETALLE

Uno de los objetivos de Oneport Canarias es promocionar la actividad portuaria y logística del archipiélago para mostrar las capacidades del puerto y su capacidad de internacionalización. Pero además, actúa como portavoz del sector en sus demandas y reivindicaciones. Para el presidente de la entidad, José Mayor, una de esas grandes reivindicaciones tiene que ver con la composición de los Consejos de Administración de los puertos. Para el líder empresarial, “no están bien compuestos, hay mucho político y poco técnico y su composición es nada empresarial. Esto es un hándicap importante a la hora de tomar decisiones relativas a la tasa de actividad, el precio del suelo portuario, las condiciones de las concesiones, etc”. En opinión de Mayor, “muchos tienen que mejorar las administraciones cara a los puertos y sobre todo en el nuestro, donde somos islas y no hay otra vía”.

Así y todo, la relación de Oneport con la presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Beatriz Calzada, “es buena”, y alaba su prudencia “tanto si estamos de acuerdo en el tema a tratar como si no lo estamos”. Así, “ambas partes entendemos que lo importante es acertar en las decisiones, ya que se trata del futuro del puerto; da igual quien tenga o no razón. No hay otra que decidir lo mejor”.

“Canarias, al ser una de las zonas más transitadas de las vías marítimas, necesita estar actualizada y promovida”

si cabe, estos temas prioritarios a corto plazo”.

No obstante, el presidente de Oneport Canarias es partidario de crecer de manera sostenida consolidando el evento, y para ello “hay que seguir manteniendo el nivel y el interés. Nuestra meta es mantener su solidez y subir el número de asistentes”.

Competitividad

Uno de los grandes focos temáticos de debate de esta edición

será la búsqueda de fórmulas para competir en igualdad de condiciones con otros puertos del entorno.

En ese sentido, tal y como subraya Mayor, todos estos puertos quieren crecer, “pero necesitan crecer a nuestra costa. Los tráficos no crecen, los tráficos se desvían”, y lamenta el crecimiento de un enclave como Tánger Med a costa de otros

“No se inventó un tráfico nuevo de millones de contenedores. Europa ha tratado mejor a Marruecos que a Canarias y eso es imperdonable”

“El ETS nos grava ante otros que contaminan y que están muy interesados en quitarnos tráfico”

puertos españoles, franceses y holandeses: “No se inventó un tráfico nuevo de millones de contenedores. Europa ha tratado mejor a Marruecos que a Canarias y eso es imperdonable”.

ETS

Relacionado con esta problemática, José Mayor acentúa la situación de desventaja que provoca el régimen de comercio de derechos de emisiones implementado por la CE. El líder

“El talento hoy no lo retiene ningún sector productivo pero el puerto, por internacionalización, da más oportunidades al exterior, y la gente joven tiene que darse cuenta de ello y sacrificarse”

empresarial lo resume de manera clara: “El impuesto a la contaminación nos grava ante otros que contaminan y que están muy interesados en quitarnos tráfico”. Y advierte que la economía del archipiélago “no puede soportar” este impuesto, “ni para proteger su tránsito, ni para la cesta de la compra”.

Por ello, Mayor aboga por la “eliminación total” y que las normativas “sean iguales para todos los países”, ya que “contaminación es contaminación en todos lados”.

Con todo, y a pesar de este contexto internacional complicado, la situación por la que atraviesa el sector portuario y logístico canario no es mala: “El Puerto de las Palmas está muy bien dotado y se ha adaptado. Tenemos que seguir en esa línea y mejorar la digitalización. Hay puertos que nos llevan la delantera”.

Atracción de talento

Otro de los retos que tiene ante sí el sector logístico en general es la atracción y retención de talento. A juicio de Mayor, una de las razones de esta situación es que el puerto, en general, y el trabajo portuario en particular “requiere esfuerzo”.

Para el presidente de Oneport Canarias, “el talento hoy no lo retiene ningún sector productivo pero el puerto, por internacionalización, da más oportunidades al exterior y la gente joven tiene que darse cuenta de ello y sacrificarse. El sector portuario es muy amplio y diverso en la geografía nacional”.

Para poder revertir esta situación, Oneport Canarias ha establecido convenios de colaboración con las Universidades de Las Palmas, Cádiz y A Coruña así como con negocios locales. Para Mayor, “las visitas al puerto y exposición de nuestra actividad debe despertar la curiosidad de la gente joven”.

MARÍTIMO · El terminalista prevé invertir más de 1.000 millones de euros en acondicionar y equipar las futuras instalaciones

La Terminal Norte encara una nueva fase tras remitir TiL el proyecto constructivo a la APV

→ El proyecto de la Terminal Norte del Puerto de Valencia sigue sumando pasos. TiL, empresa del Grupo MSC encargada de la gestión de terminales portuarias, ya ha remitido a la Autoridad Portuaria de Valencia el proyecto constructivo. En estos momentos, los técnicos de Valenciaport ya se encuentran analizando la documentación.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Tal y como publicó ayer Diario del Puerto, la actual normativa establece que la revisión de esa documentación es un paso obligado para que la Autoridad Portuaria de Valencia apruebe el proyecto y el futuro concesionario -Valencia North Terminal, empresa del Grupo TiL encargada de la construcción, puesta en marcha y gestión de la futura Terminal Norte del Puerto de Valencia- inicie los trabajos.

En abril, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia dio luz verde a la solicitud de Valencia North Terminal -empresa del Grupo TiL encargada de la construcción, puesta en marcha y gestión de la futura Terminal Norte del Puerto de Valencia- para prorrogar el plazo



La futura terminal contará con una capacidad de gestionar 5 millones de TEUs anuales una vez esté a pleno rendimiento.

de presentación del proyecto constructivo de las futuras instalaciones, un plazo que vencía este mes.

En estos momentos, Valenciaport está llevando a cabo los trabajos de construcción del nuevo muelle de contenedores y rellenando la explanada que acogerá la futura terminal. Diario del Puerto publicó recientemente un vídeo en el que podía verse el momento por el que

La Autoridad Portuaria de Valencia aprobó en abril ampliar el plazo de presentación del proyecto constructivo de las futuras instalaciones, un plazo que vencía este mes de julio

atravesaban las obras, donde la línea de atraque está prácticamente finalizada y los trabajos de acopio de materiales y habilitación de la explanada están muy avanzados.

La Autoridad Portuaria de Valencia adjudicó los trabajos de construcción del nuevo muelle a la UTE formada por Acciona Construcción, Jan de Nul NV y Grupo Bertolín por un importe de 591,90 millones de euros, unas obras que se iniciaron a fi-

nales de 2024 y que tienen un plazo de ejecución de 54 meses.

Por su parte, TiL, a través de Valencia North Terminal, prevé realizar una inversión de 1.098,23 millones de euros para acondicionar y equipar la terminal. Con el objetivo de agilizar el proyecto y poder poner en

marcha cuanto antes la terminal, tanto la Autoridad Portuaria de Valencia como TiL apuestan por acompañar las obras del muelle y el relleno de la superficie, que ejecuta Valenciaport, con los trabajos propios de acondicionamiento de la terminal.

EL DATO

1.690,14

MILLONES DE EUROS. La inversión público-privada conjunta prevista entre la APV y TiL asciende a 1.690,14 millones de euros, repartidos entre los 1.098,23 que aportará el operador y los 591,9 de la APV destinados a la construcción del muelle.

Todo en **ARTES GRÁFICAS**

Servicio de Diseño
Preimpresión
Impresión offset y digital
Desde 1 ejemplar

Diario
Impresión

T. 96 330 18 32 | pedidos@grupodiario.com

EUROPEA **BYD** Forklift

BATERÍA DE POR VIDA

GARANTÍA
8 AÑOS | 15.000 HORAS

RECARGA EN 1 HORA

www.europeadecarretillas.com

MARFRET 

EXPORTACIÓN/IMPORTACIÓN EN CONTENEDORES
(DV/HC/OT/FR/RH y NOR)

COLOMBIA	Cartagena Buenaventura
REPÚBLICA DOMINICANA	Caucedo
JAMAICA	Kingston
COSTA RICA	Moin San José
ECUADOR	Guayaquil Posorja
PERÚ	Paita
ANTILLAS FRANCESAS	Fort de France (Martinica) Pointe à Pitre (Guadalupe) Gustavia (ST. Barthélemy) Marigot (ST. Martin)

 **EVGE BARCELONA**
SHIP AGENTS

Avda. Francesc Cambó, 17, 8B - 08003 BARCELONA
Tels.: 93 3905800 - 628558466
comerciales@evgebcn.com

MARÍTIMO · La AP de Tarragona sigue apostando por la mejor gestión de los graneles, uno de los principales impulsores de su economía

La apuesta por el tráfico de graneles consolida el crecimiento en el Puerto de Tarragona

→ Los graneles vuelven a ejercer de auténtico motor del Port de Tarragona. Tras un comienzo de ejercicio con cifras no especialmente positivas y por la debilidad de algunos tráficos tradicionales, la evolución registrada durante la segunda mitad del semestre ha permitido consolidar una recuperación que sitúa al enclave tarraconense en una clara trayectoria de crecimiento.

JAUME MAS

TARRAGONA. El resultado de esta clara evolución es un tráfico marítimo de 15,12 millones de toneladas entre enero y junio, un 6,5% más que en el mismo periodo de 2025, sustentado principalmente en el excelente comportamiento de los líquidos y los sólidos a granel.

Los graneles líquidos continúan siendo una de las principales actividades del puerto catalán. En el primer semestre alcanzaron 9,89 millones de toneladas, un 7,9% más que un año antes, lo que supone cerca de dos terceras partes de todo el tráfico marítimo del enclave. El crecimiento llega impulsado por la recuperación de los productos químicos, que aumentan un 18,6% hasta superar los dos millones de toneladas, así como por los otros productos petrolíferos, que avanzan un 12,5%. El petróleo crudo, pese a mantenerse prácticamente estable (+0,6%), continúa siendo con diferencia la principal mercancía del puerto, con 4,48 millones de toneladas y un peso cercano al 30% del tráfico total.

El otro gran pilar del semestre han sido los graneles sólidos. Este segmento cerró junio con 4,30 millones de toneladas, un crecimiento del 7,5% que adquiere todavía más valor al producirse pese al fuerte retroceso del carbón y del coque de petróleo, cuyos movimientos disminuyen un 39,3%. La explicación está en la diversificación de mercancías que ha ido desarrollando el puerto durante los últimos años. El incremento del mineral de hierro, que se dispara un 54%; el crecimiento de los piensos y forrajes (+21,7%); el aumento de los productos químicos; la recuperación de los mate-



De nuevo los graneles han impulsado las cifras de Port Tarragona.

riales de construcción (+24,5%) o el avance de los fertilizantes (+164,7%) compensan amplia-

Los líquidos a granel crecieron un 7,9% más que en el primer semestre del año anterior

mente el descenso de los tráficos energéticos tradicionales.

El sector agroalimentario en el Port Tarragona goza de unas buenas cifras, convirtiéndose en uno de los sectores estratégicos de la Autoridad Portuaria. Aunque los cereales y

harinas retroceden ligeramente un 1,2%, el fuerte crecimiento de los piensos y forrajes permite que el conjunto de cereales, piensos y harinas aumente un 4,6%, alcanzando 2,85 millones de toneladas y manteniéndose como uno de los principales generadores de actividad para el puerto.

Esta evolución confirma el cambio de tendencia observado durante los últimos meses. Después de un primer trimestre en el que el crecimiento ya descansaba sobre el buen comportamiento de los productos químicos, los energéticos y el mineral de hierro, la mejora se aceleró durante mayo gracias al fuerte

impulso de los graneles líquidos y de los cereales. El cierre del semestre consolida así una tra-

El buen comportamiento de los graneles contrasta con la evolución de la carga general

yectoria ascendente que permite al puerto recuperar parte del terreno perdido durante 2025.

El buen comportamiento de los graneles contrasta con la evolución de la carga general, que continúa siendo el principal punto débil de las estadísti-

cas del puerto. Entre enero y junio este segmento retrocedió un 9,7%, hasta las 923.627 toneladas, afectado principalmente por la caída de la mercancía convencional. No obstante, el tráfico contenerizado mantiene una evolución positiva, con un crecimiento del 7,7% en TEUs y del 6% en toneladas, mientras que el movimiento de automóviles comienza a ofrecer señales de recuperación tras un buen mes de junio, aunque el acumulado anual todavía permanece por debajo del registrado en 2025.

Cadenas logísticas

Más allá de estas cifras, los datos del primer semestre reflejan el éxito de la estrategia desarrollada por la Autoridad Portuaria para reforzar sus principales cadenas logísticas. La apuesta por consolidar el polo químico, ampliar la capacidad para productos agroalimentarios y atraer nuevos tráficos industriales está permitiendo compensar el progresivo descenso de mercancías como el carbón y construir un modelo de crecimiento más equilibrado y resiliente. El hecho de que el puerto haya sido capaz de crecer tanto en graneles líquidos como sólidos al mismo tiempo confirma que la diversificación de mercancías se está convirtiendo en el principal factor de competitividad del enclave tarraconense.

Inversiones en el sector del sector agroalimentario

La fortaleza que está mostrando el tráfico agroalimentario en el Port de Tarragona no es fruto de la casualidad. Detrás de este crecimiento existe una estrategia de inversión que está transformando por completo la cadena logística de este tráfico, uno de los principales negocios del enclave tarraconense.

En los últimos meses, la Autoridad Portuaria ha impulsado un paquete de inversiones privadas superior a los 53 millones de euros destinado a modernizar la logística del cereal. El programa contempla la construcción de nuevos almacenes especializados, la ampliación de la capacidad de almacenamiento y la implantación de sistemas mecanizados de cintas transportadoras que conectarán los muelles con las naves logísticas. El objetivo es agilizar las operaciones, reducir los tiempos de carga y descarga y minimizar el tráfico interno.

Uno de los proyectos más relevantes es el de Noatum Ports, que levantará una nave mecanizada de cerca de 11.000 metros cuadrados en el muelle de Castella para el almacenamiento de graneles agroalimentarios. La compañía invertirá cerca de 21 millones de euros en esta infraestructura, considerada una de las piezas clave de la nueva estrategia agroalimentaria del puerto.

Con este conjunto de actuaciones, el Port de Tarragona sumará cerca de 55.000 metros cuadrados adicionales de superficie



Noatum Ports modernizará la gestión de cereal en sus instalaciones.

logística y aumentará en 1,85 millones de toneladas anuales su capacidad para mover productos agroalimentarios. Port Tarragona persigue transformar su modelo operativo hacia una logística más mecanizada, eficiente y sostenible, consolidando al enclave como el principal hub agroalimentario del Mediterráneo y sentando las bases para seguir impulsando uno de los tráficos que mayor peso tiene en su actividad.

MARÍTIMO · La colaboración entre la Autoridad Portuaria, la Policía Nacional y Brittany Ferries culmina la implantación del nuevo sistema europeo

El Puerto de Bilbao agiliza el control fronterizo de pasajeros con la activación del EES System

→ La AP de Bilbao presentó ayer el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES, Entry/Exit System), una herramienta que digitaliza los controles fronterizos, refuerza la seguridad y agiliza el paso de viajeros extracomunitarios tanto en los buques de Brittany Ferries como en cruceros.

JAIME PINEDO

BILBAO. El Puerto de Bilbao dio ayer un nuevo paso en la digitalización de sus servicios con la presentación oficial del Sistema de Entradas y Salidas (EES, Entry/Exit System), una plataforma europea que sustituye el sellado manual de pasaportes por un registro digital de datos biométricos y biográficos para los viajeros procedentes de terceros países.

La implantación del sistema, desarrollada de forma conjunta por la Autoridad Portuaria de Bilbao, la Policía Nacional y Brittany Ferries, permitirá realizar controles más ágiles, eficientes y seguros tanto en la terminal de cruceros de Getxo como en la terminal de ferris de Zierbena.

La infraestructura incorpora quioscos de autoservicio para el registro biométrico y un sistema de guiado de vehículos especialmente diseñado para las operativas Ro-Pax, una solución que facilita el tránsito de pasajeros y vehículos sin perjudicar los tiempos de embarque y desembarque, al tiempo que mejora la capacidad de gestión de las autoridades responsables del control fronterizo.

Obligatorio en 2026

El presidente de la AP de Bilbao, Iván Jiménez, destacó el esfuerzo conjunto realizado para adaptar las instalaciones al nuevo marco normativo europeo. "La implementación del EES ha sido un desafío operativo y ha sido posible gracias a la estrecha cooperación de la Policía Nacional", afirmó. Asimismo, subrayó que el proyecto "ha permitido modernizar nuestros procesos, digitalizándolos, sin perder para ello la garantía de que los flujos de



Unai Tejedor, jefe de Operaciones y Servicios Portuarios de la Autoridad Portuaria de Bilbao (derecha), explica en la terminal de Brittany Ferries del Puerto de Bilbao, el funcionamiento del sistema a la delegada del Gobierno en Euskadi, Marisol Garmendia, en presencia del subdelegado del Gobierno en Bizkaia, Carlos García Buendía (segundo derecha); el director de Brittany Ferries en España, Roberto Castilla (chaleco naranja), el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Iván Jiménez (izquierda) y mandos policiales de Policía Nacional, Guardia Civil y Ertzaintza. Foto J.P.

El EES agiliza el control fronterizo, refuerza la seguridad y moderniza la atención al pasaje de ferris y de cruceros

entrada de turistas serán ágiles para que no se demore el desembarco ni el posterior embarque".

Por su parte, la delegada del Gobierno en el País Vasco, Marisol Garmendia, enmarcó la puesta en marcha del sistema dentro del proceso de transformación de las fronteras exteriores de la Unión Europea. "La aplicación del Sistema de Entradas y Salidas, el EES, no es únicamente la incorporación de una nueva tecnología; es la materialización de una política europea que apuesta por fortalecer la seguridad, mejorar la gestión de las fronteras y, al mismo tiempo, ofrecer un servicio más fiable y cómodo a los viajeros", señaló.

Asimismo, puso en valor "el estratégico papel que desempeña el Puerto de Bilbao como puerta de entrada y salida de miles de personas cada año", destacando que la coordinación institucional ha sido "la clave del

éxito" de un proyecto respaldado financieramente por la Unión Europea.

El EES será obligatorio este año en las fronteras exteriores

del espacio Schengen y contribuirá a reforzar el control de entradas y salidas, detectar excesos de estancia y combatir el uso de identidades falsas, consolidando

al Puerto de Bilbao como una infraestructura preparada para responder a las nuevas exigencias europeas en materia de movilidad y seguridad.



Los británicos dominan entre los extracomunitarios en Bilbao. Foto J.P.

Inversión de 6,4 millones

La implantación del Sistema de Entradas y Salidas (EES) en el Puerto de Bilbao ha supuesto una inversión superior a los 6,4 millones de euros, destinada tanto al despliegue de la infraestructura tecnológica como a su mantenimiento y operación durante los próximos años. Una parte significativa de esta financiación procede del Instrumento de Apoyo Financiero para la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (IGFV) de la Unión Europea, que respalda la adaptación de los puestos fronterizos al nuevo modelo europeo de control de viajeros.

Entre las actuaciones realizadas figuran la instalación de quioscos de autoservicio para el registro biométrico de pasajeros de terceros países, nuevos puestos de control para la Policía Nacional, cámaras de captura facial, lectores de huellas dactilares y de documentos, sistemas de videovigilancia, equipos de comunicaciones y señalización específica para ordenar los flujos de viajeros. A ello se suman los trabajos de integración tecnológica con las plataformas nacionales y europeas, la formación del personal y la puesta en marcha del conjunto del sistema. La ayuda europea también cubrirá el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos, el soporte técnico, las actualizaciones de software y parte de los costes del personal vinculado al control fronterizo, garantizando así la continuidad operativa de un sistema llamado a convertirse en una pieza clave de la gestión de las fronteras exteriores del espacio Schengen.

El EES será obligatorio este año en las fronteras exteriores del espacio Schengen y reforzará el control de entradas y salidas para detectar excesos de estancia y combatir el uso de identidades falsas

MARÍTIMO · Nuevas inversiones anunciadas por el Gobierno

El Consejo de Ministros autoriza inversiones de más de 243 millones en puertos españoles

MARINA CARTAGENA.

MADRID. El Consejo de Ministros autorizó ayer inversiones por valor de 243,2 millones de euros destinadas a impulsar nuevas infraestructuras estratégicas en los puertos de Barcelona, Las Palmas, Granadilla (Tenerife) y Valencia, dentro del plan de modernización y mejora de la competitividad del sistema portuario estatal. Las actuaciones abarcan desde nuevos accesos viarios hasta ampliaciones de muelles e infraestructuras para el tráfico de mercancías y pasajeros.

La mayor inversión corresponde al Puerto de Barcelona, donde el Ejecutivo dio luz verde a la licitación de los nuevos accesos viarios a la ampliación sur por 98 millones de euros. El pro-



Puerto de Barcelona.

yecto contempla la construcción de un gran nudo viario que conectará la futura autovía de acceso con la red interior del recinto portuario, mejorando la movilidad y la capacidad opera-

tiva de una de las principales áreas logísticas del puerto.

En Granadilla (Tenerife) se autorizó ayer una inversión de 53,9 millones de euros para completar el muelle de Ribera.

La actuación permitirá finalizar los más de mil metros previstos para esta infraestructura y poner en pleno funcionamiento el puerto, concebido para complementar la actividad

de Santa Cruz de Tenerife y captar nuevos tráficos.

Por su parte, se autorizó a invertir 46 millones de euros en el Puerto de Valencia para adaptar el espigón del Turia al atraque de buques de pasajeros. El proyecto prevé habilitar dos nuevos atraques, realizar dragados y dotar al muelle del equipamiento necesario como paso previo a la futura licitación de una nueva terminal de pasajeros, reforzando así la capacidad del enclave.

También se autorizaron 45,3 millones de euros para construir un nuevo muelle adosado al dique Reina Sofía Sur en Las Palmas. La obra permitirá incorporar 335 metros de línea de atraque, con una explanada de 16.000 m² destinada principalmente a mercancía general.



ESPECIALISTAS EN COMUNICACIÓN Logística

ESTAMOS CONTIGO

Comunicación interna y externa, comunicación corporativa e institucional, campañas, eventos, RRSS, comunicación digital, merchandising...



T. 96 330 18 32
pedidos@tallerdeideas.org

taller de IDEAS y COMUNICACIÓN