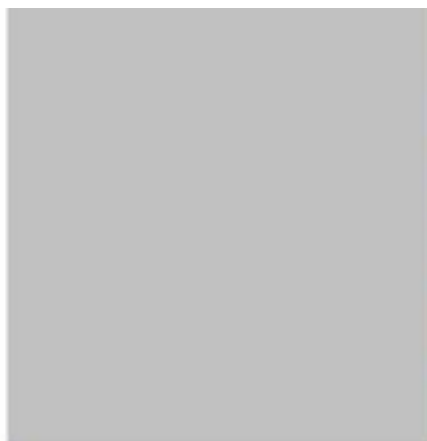
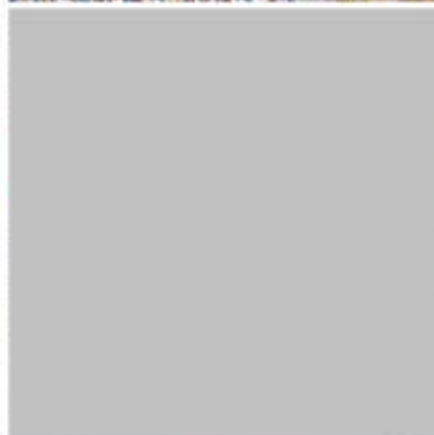




Puertos^{del} Mediterráneo





SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company

UNA EXPEDICIÓN TIENE MUCHO QUE CONTAR



Tenemos oficinas propias en Valencia, Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla, Zaragoza y Vigo y otras 340 más en todo el mundo.

f @ in

www.savinodelbene.com





Puertos del Mediterráneo, puertos competitivos

Ya superado el ecuador del año los factores geopolíticos siguen incidiendo de lleno en las cadenas de suministro y, con ellas, en los puertos españoles. El persistente conflicto en el Mar Rojo o las agresivas políticas arancelarias del gobierno Trump repercuten de lleno en las decisiones de las empresas de todo el mundo y en el comercio internacional y marcan de forma inevitable las estrategias de los puertos del mediterráneo español. Ahora más que nunca estos diez puertos demuestran no sólo su resiliencia sino todas sus fortalezas y se enfrentan al nuevo escenario con una oferta sólida y acorde a la nueva realidad en materia de digitalización y transición energética. En este número repasamos algunos de los proyectos en los que trabajan y que garantizan su competitividad.



El ferrocarril: clave para la competitividad del puerto de Algeciras

Con 1.000 millones de toneladas de mercancías movidas en la última década, el Puerto de Algeciras ata su futuro al ferrocarril. El puerto del Estrecho es una consolidada plataforma logística intercontinental, elegido por el Banco Mundial como el puerto más eficiente de Europa, que aún puede ofrecer mucho más al sector marítimo portuario. Para ello, basándose en unos pilares de desarrollo claros como son la sostenibilidad y la innovación, necesita a corto plazo y de forma urgente mejoras en su limitada red ferroviaria para poner en marcha proyectos como la ambiciosa Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza que explotará Rail & Truck y sigue acumulando años de retraso. Ésta dará salida a parte del importante crecimiento de los tráficos

UE-Marruecos-UE que las carreteras no pueden seguir absorbiendo.

En paralelo, en la parte en la que la APBA tiene competencias, la institución materializa la apuesta con un paquete de actuaciones enmarcadas dentro de un plan de desarrollo denominado Última Milla, y cuya finalidad es aumentar la competitividad marítimo-terrestre y reforzar la cadena logística en los tráficos “nearshoring” entre Marruecos y España, sin olvidar las cadenas de suministro globales dedicadas al contenedor. Se trata de un paquete inversor de 90 millones de euros para ganar capacidad ferroviaria y optimizar las operaciones en las instalaciones portuarias. Estas medidas están divididas en mejoras y ampliación de las instalaciones actuales dentro de la zona

de servicio, terminales ferroportuarias de Isla Verde Exterior (T1) y de Isla Verde Interior (T2), y nuevas infraestructuras fuera del puerto, que sirvan de apoyo a la actividad ferroportuaria. Básicamente se trata de construir una nueva terminal técnica de apoyo en la zona de Botafuegos y un ramal exclusivo entre esa instalación y el Puerto

Tarifa, puerto pionero

Tarifa es noticia este año por la próxima puesta en marcha de la primera línea marítima verde intercontinental. Será la naviera Balearia la que explote la línea, donde prevé incorporar 2 ferries eléctricos que ya construyen en Astilleros Armón. Estos barcos comenzarán a operar a finales de 2027.

Miles de pasajeros cruzan anualmente las insta-

laciones del puerto más al Sur del continente europeo. La línea, la única que opera entre territorio Schengen y la ciudad de Tánger, será uno de los puntos clave para la movilidad de los aficionados entre las distintas sedes del Norte de Marruecos y el Sur de la Península durante la Copa Mundial de Fútbol 2030.

Pero Tarifa también es noticia en el sector de los cruceros. La APBA acaba de regresar de Seatrade Miami donde ha mostrado a los operadores una novedosa oferta para los cruceros exclusivos que operan con buques de pequeño porte. Por su ubicación geográfica este destino ofrece oportunidades únicas como la posibilidad de visitar 2 continentes en un solo día, salir a avistar cetáceos en el Estrecho, jugar

al golf en los mejores campos de mundo (Valde-rrama, fue sede de la Ryder Cup 97 y es considerado el mejor campo del mundo), practica windsurf, wingfoil o kite en la playa más ventosa de Europa; avistar las migraciones aves entre Europa y el Norte de África; submarinismo en el punto donde se unen Mediterráneo y Atlántico; hacer senderismo en el Parque Natural del Estrecho; visitar el Castillo de Guzmán el Bueno, las ruinas romanas de Baelo Claudia o el Centro de Interpretación de la Isla de Tarifa; disfrutar de la gastronomía milenaria de la zona basada en el atún rojo y la carne de retinto, la Ruta Paco de Lucía en Algeciras y en algunos meses, el Fuerte de Isla Verde en el mismo corazón del Puerto de Algeciras sin olvidar una de las puestas de sol más espectaculares del planeta o visitar uno de los edificios modernistas más espectaculares de Andalucía, el Guillermo Pérez Villalta, obra del propio artista tarifeño. Ambos puertos serán además protagonistas en 2027 por estar situados



en la franja de totalidad del eclipse total de sol del 2 de agosto que recorrerá el Estrecho de Gibraltar de Oeste a Este.

Crecimiento

TTI Algeciras acaba de presentar oficialmente a la Autoridad Portuaria su proyecto de ampliación

sobre la Fase B de Isla Verde Exterior. La iniciativa contempla el crecimiento de la terminal hacia el sur, ocupando 160.000 metros cuadrados adicionales en Isla Verde Exterior, que se sumarán a los 300.000 actuales.

La inversión prevista por TTI Algeciras es de 150 millones de euros, que permitirá a la terminal incrementar en medio millón de TEUs su capacidad de manipulación, alcanzando los 2,1 millones de TEUs para 2028, y otros 700.000 en una segunda fase.

Además, la inversión irá acompañada de una ampliación del periodo concesional hasta el año 2065, lo que refuerza notablemente la proyección a largo plazo de la compañía.

TTI Algeciras es una terminal estratégica para sus principales accionistas: la naviera surcoreana HMM (50% más una acción) y, desde febrero de 2021, el Grupo CMA CGM (50% menos una acción).

Cada semana, la terminal recibe algunos de los portacontenedores más grandes del mundo, como el HMM Algeciras (23.964 TEU) y los buques propulsados por GNL de 23.000 TEU de CMA CGM, como el CMA CGM Jacques Saadé.

“Esta ampliación es la evolución natural de más de una década de crecimiento sostenido y excelencia operativa y comercial”, ha declarado Alonso Luque, CEO de TTI Algeciras. “El proyecto no solo aportará la capacidad física adicional que necesita la terminal, sino que nos permitirá responder a nuevas oportunidades de servicio y atender buques de mayor tamaño, manteniendo la flexibilidad y eficiencia que siempre nos han definido.”

En esta misma línea de crecimiento, otro de los operadores portuarios de Algeciras sigue batiendo récords. El pasado mes de abril APM Terminals Algeciras registraba el mayor

dato de productividad de su historia con 225 PMPH (Port Moves per Hour, Movimientos por hora). El hito se consiguió en la operativa del Manila Maersk, uno de los buques Triple-E incluidos en el servicio AE3 de la red Este-Oeste de la Cooperación Gemini, un buque se operó con 11 grúas de manera simultánea. Se trata además de un récord que bate el registrado con otro megaship, el Monaco Maersk, que hizo 209,52 PMPH.

“Operativas con ésta refuerzan nuestro compromiso con la puntualidad y la eficiencia, pilares clave de la Cooperación Gemini, diseñada para ofrecer a nuestros clientes una red de transporte marítimo sólida y predecible. Felicidades a todas las personas involucradas por el excelente trabajo. Este es el espíritu con el que aceleramos nuestro rendimiento”, declaró Keld Pedersen, director general de APM Terminals West-Med Hub.

Puerto Bahía de Algeciras

Comprometidos con el Verde

Está en manos de todos

Compromisos Sociales

- CS 2: Integración Puerto - Ciudad
- CS 8: Salud y bienestar social
- CS 11: Gestión del talento
- CS 12: Reducción de desigualdades

Compromisos Ambientales

- CS 3: Transición energética e infraestructuras sostenibles
- CS 4: Ecosistemas y biodiversidad
- CS 6: Calidad ambiental
- CS 7: Economía circular y contratación verde
- CS 10: Cambio climático

Compromisos Económicos

- CS 1: Gobernanza sostenible
- CS 5: Puerto innovador y sostenible
- CS 9: Divulgación y transparencia

Compromisos alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030 de la ONU

Puerto de Algeciras
www.apba.es/medio-ambiente

Puerto de Algeciras
Estrategia Verde
Comprometidos con el Verde



El puerto de Alicante se compromete con la transformación digital y la sostenibilidad

El Plan de Empresa 2025-2029 del puerto de Alicante prevé una inversión total de 223 millones de euros, de los que 90 millones serán de inversión pública y 133 millones de inversión privada. El objetivo no es otro que reforzar la capacidad productiva y la competitividad del puerto.

En este marco, se encuentra el proyecto "SMART PORT", que contempla la adecuación de una serie de necesidades estratégica en los ámbitos de transformación digital, sostenibilidad ambiental y energética, eficiencia operativa y seguridad, todo ello gracias al trabajo conjunto de los departamentos de Innovación, Infraestructuras, Transformación Digital y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria.

El proyecto contempla actuaciones en cuatro ámbitos clave: la creación de una plataforma digital integral como base para el desarrollo de un gemelo digital del puerto, la modernización de las redes energéticas con soluciones inteligentes de control y almacenamiento, enfocadas a mejorar el Modelo Energético, la sostenibilidad ambiental y climática avanzada y la mejora de la eficiencia operativa y la seguridad mediante la automatización y sensorización avanzada.

La iniciativa pretende promover la participación del ecosistema innovador, facilitando el diálogo con el mercado y la colaboración público-privada para abordar los retos actuales y futuros del entorno portuario.

Favorecerá, además, la sostenibilidad y eficiencia, priorizando actuaciones para la reducción de emisiones, la electrificación de muelles, el uso de energías renovables y el control ambiental inteligente.

El puerto de Alicante reafirma así su compromiso con la Agenda 2030, el Pacto Verde Europeo y la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, consolidándose como un nodo logístico avanzado, resiliente y alineado a los retos globales de descarbonización y transición digital.

En la línea antes citada de digitalización e innovación el puerto de Alicante se prepara para dar un salto tecnológico en el control de sus fronteras con la

instalación de sistemas automatizados de última generación que permitirán gestionar de forma más eficaz y segura la entrada y salida de viajeros procedentes de países no pertenecientes a la UE.

La inversión total para adquirir e instalar este equipamiento supera los 1,8 millones de euros, de los que cerca del 60% han sido concedidos por la UE a través del Instrumento de Apoyo a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados.

Fortaleza financiera

El pasado mes de junio el Consejo de Administración de la APA daba el visto bueno a los resultados económicos de 2024, un año en el que creció la cifra de negocio un 3,8%,

con un total de 15,6 millones de euros, igualando la mejor cifra histórica de ingresos del puerto en el año 2007. El beneficio neto del puerto fue superior al millón de euros, consolidando su posición financiera, con la liquidez de 17,4 millones de euros y sin endeudamiento. Por otro lado, el resultado del ejercicio habría superado los 3,1 millones de euros, un 13% más que en 2023 de no haberse aplicado un ajuste contable de máxima prudencia, vinculado al deterioro del activo correspondiente a la estructura fija de la isla de la bocana por importe de 2,7 millones de euros.

Servicio a las empresas

La Autoridad Portuaria de Alicante está trabajan-



Reunión del Consejo de Administración de la APA

do para reforzar la colaboración con algunos de los principales sectores productivos de la provincia, incrementando así su compromiso con las empresas. En este sentido, este mes de julio la APA firmaba un acuerdo con la Asociación Valenciana de Empresarios del Calzado con el fin de fortalecer la cooperación entre ambas entidades y potenciar el uso del puerto de Alicante como plataforma logística clave para la exportación e importación del sector del calzado.

Además, Luis Rodríguez, presidente del puerto de Alicante, mantuvo una reunión con empresarios de Ibi y la comarca, representados por la Asociación de Empresarios Foia de Castalla (IBIAE). Este encuentro forma parte de la misma estrategia del puerto para estrechar lazos con los sectores productivos de la provincia y promover el desarrollo comercial e industrial a través de una serie de iniciativas previstas a partir de septiembre.

Tráfico

El Puerto de Alicante ha cerrado el primer semestre de 2025 con resultados muy positivos en áreas clave como el tráfico de pasajeros, vehículos y mercancía general, reafirmando su papel como infraestructura estratégica tanto para el transporte marítimo de mercancías

como para el sector turístico del litoral mediterráneo.

Uno de los datos más destacados del periodo enero-junio es el crecimiento del tráfico de pasajeros, que alcanzó las 160.200 personas, lo que representa un incremento del 6,52% respecto al mismo periodo del año anterior. Este aumento ha sido posible gracias a la buena evolución de las líneas regulares de ferri, que sumaron 62.735 pasajeros (+7,63%), y al dinamismo del segmento de cruceros, cercano a los 98.000 cruceristas (+5,82%).

En paralelo, el movimiento de vehículos embarcados también mostró una evolución muy positiva, con un total de 30.971 unidades, lo que supone un destacado incremento del 37,81% respecto al año anterior. Este repunte ha sido especialmente notable en los vehículos embarcados en régimen de mercancía, que se triplicaron prácticamente, con un aumento del 150,17%, señal del buen comportamiento del tráfico ro-ro en el puerto.

El comportamiento del tráfico de mercancía general también merece una mención especial. En los seis primeros meses del año, este segmento alcanzó las 683.808 toneladas, lo que representa una subida del 18,55%. Dentro de esta categoría, destacan el

tráfico en contenedor excluyendo ro-ro, con un crecimiento del 13,79%, y el tráfico ro-ro, que aumentó de forma espectacular en un 184,19%, reflejo del creciente dinamismo del comercio rodado. También la mercancía convencional creció un 19,90%, con mejoras en productos como el papel prensa y materiales reciclables, entre otros.

Nuevas conexiones

El puerto de Alicante cuenta desde el pasado 25 de julio con una nueva naviera en su conexión con el norte de Argelia, atendido por el ferry "Romantika", propiedad de la naviera Tallink Grupp.

La línea regular, gestionada por la empresa estatal argelina Madar Maritime Company (MMC), enlazará el puerto alicantino con el puerto de Béjaïa-Cheikh El Haddad, ubicado en la ciudad de Bugía, en la región de Cabilia. Es uno de los puertos más importantes de Argelia en cuanto a actividad comercial.

El "Romantika" hará escala todos los lunes y viernes. Se trata de un buque construido en 2.002, con un peso de 40.803 (GT) y 192,50 metros de eslora. Tiene 2172 camarotes, con una capacidad total de 2.500 pasajeros, 300 vehículos ligeros y 1.000 metros lineales de carga rodada.



Carlos Cerdá Donat
ABOGADO

ESPECIALIDAD:
DERECHO MARÍTIMO
LOGÍSTICA Y TRANSPORTE
DERECHO PORTUARIO
PESCA MARÍTIMA
Y NÁUTICA DEPORTIVA

Desde nuestras oficinas en Castellón y Valencia
damos servicio jurídico en toda España
contando además con una amplia red
de corresponsales en la materia en las principales
plazas portuarias mundiales

C/Mayor, 31 - 6 - A - 12001 Castellón
C/ Escultor Antonio Sacramento, 17 - 2 - 41 - 46013 Valencia
Tel.: 686 980 550 - cerda@icav.es



Rosario Soto, presidenta del puerto de Almería

Almería potencia su posición estratégica internacional con más línea de muelle, superficie y conectividad

La Autoridad Portuaria de Almería (APA) está llevando a cabo actuaciones que fortalecen la posición estratégica internacional de los puertos de Almería y Carboneras, generando nuevas oportunidades de negocio y aumentando y diversificando el tráfico portuario. Estas iniciativas se corresponden con infraestructuras, con una inversión público-privada que supera los 120 millones de euros y están en ejecución o en tramitación, con la previsión de que estén materializadas

en 2028, y también con servicios, reforzando la conectividad, principalmente con el norte de África, a través de líneas regulares ro-pax, además de disponer de conexiones feeder con Valencia y Algeciras y realizar exportaciones a países de todo el mundo, principalmente a Estados Unidos, Canadá y Brasil.

El Puerto de Almería es frontera internacional del espacio Schengen, siendo el segundo puerto andaluz y el octavo a nivel nacional en pasajeros, con un millón

al año, a través de sus conexiones regulares ro-pax con Melilla, Nador en Marruecos, y Orán y Ghazaouet en Argelia, gestionadas por las navieras Baleària, Armas-Trasmediterránea y GNV. Además, en julio, ha comenzado a operar la naviera MMC – Madar Maritime Company, incrementando la conectividad del Puerto de Almería con Orán a través de trayectos puntuales para mercancías, con la previsión de iniciar línea regular para pasajeros y carga a partir de otoño. En este

sentido, la APA está reforzando las relaciones bilaterales con Marruecos y Argelia, aprovechando la ventaja competitiva de ser el puerto más próximo al país argelino y también al noreste del marroquí.

Por otro lado, la APA está aumentando la calidad de sus servicios a los pasajeros con la sustitución, ya materializada, de la primera de sus cinco pasarelas existentes, que irá renovando a continuación, y que conectan la Estación Marítima de Almería con los ferris de

líneas regulares y con los cruceros. A esta primera instalación, en la que la autoridad portuaria ha invertido 2,8 millones de euros, se suma la construcción de una terminal independiente para cruceristas que también estará ejecutada en este 2025.

Respecto a infraestructuras, con las inversiones previstas y aprobadas en el Plan de Empresa 2025-2028, el Puerto de Almería, incluido en la Red Transeuropea de Transporte, concluirá tras el verano la entrada directa desde la



N-340, en la que ha invertido 2,8 millones de euros, siendo la primera fase de la conexión con la autovía A7, cuyo proyecto se está redactando. Esta actuación permitirá diversificar tráficos, que antes estaban limitados por el acceso al puerto, y aumentar la circulación de vehículos pesados evitando su paso por la rotonda de entrada a la ciudad.

Además, en semanas, licitará las obras de la primera fase de ampliación del Muelle de Pechina, con un plazo de ejecución de dos años y una inversión de en torno a 25 millones de euros, cofinanciada en 6 millones de euros con fondos europeos CEF (Mecanismo Conectar Europa). Con esta primera de ampliación, el muelle superará los 570 metros

de línea de atraque, un calado de 18 metros de profundidad y una superficie superior a las 24 hectáreas con el Muelle de Poniente.

En el Puerto de Carboneras, la APA ha impulsado la construcción de un sexto muelle que contribuirá a posicionar la provincia de Almería, que es líder en la producción de yeso en Europa, como la primera exportadora de este mineral a nivel internacional. Explotaciones Río de Aguas, de Grupo Torralba, será la empresa que construirá el muelle de graneles sólidos, que se encuentra en fase de tramitación ambiental, con una inversión superior a los 25 millones de euros. Por otro lado, la autoridad portuaria ha concluido en este puerto la conexión a

tierra del duque de alba con el que se amplía la línea de atraque y se potencia el tráfico de graneles líquidos.

Medioambiente

Desde la perspectiva medioambiental, la APA va a invertir 13 millones de euros en instalaciones más eficientes energéticamente en tres años. Por una parte, ejecutará una hectárea de energía fotovoltaica para autoconsumo con la que alcanzará la huella de carbono cero en cuanto a consumo directo de energía eléctrica, y, por otro, avanza en la electrificación de los muelles para la conexión de los barcos a tierra en el Puerto de Almería. Además, el puerto almeriense ha implementado la herramienta ACOPIAIA, que, a través de

inteligencia artificial, optimiza las operaciones portuarias y su comportamiento medioambiental en base a inteligencia artificial.

Puerto-ciudad

La APA abrirá en tres años y con una inversión superior a los 32 millones de euros el Puerto de Almería a la ciudad por el levante y poniente. En la primera zona, donde integrará más de 6 hectáreas a la ciudad, ya está ejecutando con fondos propios la urbanización de dos hectáreas en la entrada del Muelle de Levante y Ribera I, así como la nueva envolvente de edificio administrativo, cofinanciada con fondos europeos destinados a la mejora de eficiencia energética, que convertirá al edificio en un referente arquitectónico de

la ciudad. Esta fase estará concluida a finales del presente año y en ella se incluye también la recuperación de patrimonio histórico portuario como el tinglado, que data de principios del siglo XX y servía como enclave comercial y para acopio de mercancías; la grúa Babcock & Wilcox de los años 60; y la locomotora Deutz, adquirida por el puerto en 1929 y estuvo operativa hasta 1967.

Respecto a la fase principal del puerto-ciudad, que abarca más de 4 hectáreas del frente litoral de la ciudad, supondrá una inversión de 24 millones de euros, 15 de ellos financiados por la Junta de Andalucía, y la previsión es iniciar las obras en 2026 con un plazo de ejecución de dos años.





Puerto de Barcelona: la apuesta por el crecimiento sostenible

El puerto de Barcelona ha demostrado su apuesta por la sostenibilidad y la transición energética con múltiples acciones, todas ellas compatibles con el servicio a la economía y el crecimiento. Un claro ejemplo de este compromiso se materializó hace unas semanas con la firma de un protocolo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento para reordenar y hacer más sostenible la actividad crucerista, considerando que el catalán es uno de los puertos líderes en este tráfico.

El acuerdo suscrito a mediados de julio supone reducir las terminales de cruceros actuales y desarrollar una serie de proyectos para mejorar la movilidad de los pasajeros y

hacerla más sostenible, dando un paso adelante en la gestión responsable de los cruceros y en la mejora de la convivencia entre la actividad portuaria y la ciudad. En virtud de este acuerdo el número de terminales de cruceros pasará de siete a cinco, fruto del derribo de las terminales A, B y C y la construcción de una nueva terminal, pública y con capacidad para dar servicio a 7.000 pasajeros a la vez. De esta forma, el muelle Adossat quedará configurado con cinco terminales de cruceros: cuatro privadas y una pública.

De forma paralela se rehabilitará un tramo de muelle de 610 metros de longitud, correspondiente a las actuales terminales A

y B, con una inversión de 50 millones de euros por parte del puerto. Así, las instalaciones del puerto de Barcelona para cruceros se situarán entre las más modernas y sostenibles a nivel internacional. En este sentido, además de rehabilitar el muelle, se facilita la instalación de los sistemas onshore power supply (OPS) para conectar los barcos a la red eléctrica, suministrándoles energía verde para apagar sus motores y eliminar las emisiones de su operativa.

El protocolo incluye también un ambicioso plan de movilidad sostenible con tres actuaciones destacadas. Por un lado, el desdoblamiento del puente Porta d'Europa para mejorar la movilidad del muelle

Adossat y su conexión segura, incorporando vías para bicicletas y peatones, un proyecto dotado con 90 millones de euros. Por otra parte, se va a construir un corredor urbano por el frente litoral de Montjuïc que facilitará la conexión del vecindario a ambos lados de la montaña y permitirá canalizar los flujos de pasajeros que vayan en la dirección sur con un impacto mínimo sobre el tejido urbano adyacente. La inversión prevista es de 10 millones de euros. Finalmente, se elaborará un estudio de evaluación de la movilidad generada por los cruceros, que permitirá formular un plan de gestión sostenible de la movilidad terrestre de los cruceristas, un sis-

tema de monitorización permanente con datos compartidos con el Ayuntamiento o la instalación de pantallas informativas en todas las terminales.

Todo este conjunto de actuaciones supondrán una renovación y mejora de las instalaciones dedicadas al tráfico de cruceros, optimizando espacios y adecuándolos a los requerimientos ambientales más adelantados. Supondrá una inversión público-privada en el puerto de Barcelona de 185 millones de euros, que se suman a los 265 millones de euros del convenio suscrito en 2018.

El protocolo reconoce que el turismo marítimo es un sector económico con un peso importante en la ciu-

dad, pero especifica que requiere medidas de ordenación y de gestión, tal como está sucediendo en otros ámbitos turísticos. En definitiva, el acuerdo consolida la apuesta conjunta del puerto y el Ayuntamiento por un modelo de turismo marítimo más ordenado, eficiente y respetuoso con el entorno urbano y ambiental de Barcelona.

Nexigen

Este compromiso con la sostenibilidad se extiende a otros ámbitos del puerto de Barcelona. No sólo se ha empezado a trabajar en el proyecto constructivo del sistema Onshore Power Supply (OPS) de la terminal de MSC, el primero para cruceros, desarrollado de la mano de Power-Con, sino que el Plan Nexigen de Electrificación de Muelles del puerto, en marcha desde 2012, ha supuesto la entrada en funcionamiento de otros dos sistemas OPS ubicados en las terminales BEST y Grimaldi Terminal Barce-

lona. Estos OPS, actualmente en fase piloto, ya permiten conectar los barcos portacontenedores que llegan a BEST y los ferris que diariamente conectan Barcelona y Palma, reduciendo las emisiones que generan y proporcionando experiencia y conocimientos esenciales para la construcción de los futuros OPS.

En la actualidad el proyecto sigue avanzando con la construcción de la nueva subestación Port, que entrará en funcionamiento a principios de 2027, y el despliegue de una nueva red de media tensión que permitirá hacer llegar la energía a todos los muelles donde se instalarán sistemas OPS.

Tráfico

El Puerto de Barcelona ha cerrado un primer semestre de 2025 marcado por la aceleración de las inversiones estratégicas y el crecimiento del comercio exterior. En el apartado de tráfico, el director general

del Puerto de Barcelona, Àlex Garcia, ha destacado hoy, en la presentación de los resultados de los seis primeros meses del año, el buen comportamiento que han tenido los contenedores de exportación y de importación llenos, que han sumado 721.461 TEUs y registran un incremento conjunto del 10%, en comparación con el primer semestre de 2024. En el caso de las exportaciones, los contenedores llenos crecen un 8% (365.062 TEUs) y destacan los incrementos de la carne porcina, la alfalfa y el mercado argelino. En cuanto a las importaciones, el crecimiento del 12% (356.399 TEUs) se concentra principalmente en Asia.

El director general del Puerto de Barcelona ha puesto de relieve que este "extraordinario crecimiento del comercio exterior demuestra, una vez más, la resiliencia de la economía del hinterland del Puerto de Barcelona y el buen trabajo que hacen nuestras

empresas en los mercados exteriores". La buena evolución del tráfico de comercio exterior ha sido clave para la mejora de los resultados económicos del Puerto de Barcelona durante el primer semestre de 2025. El incremento notable de los contenedores de exportación e importación ha contribuido de manera decisiva al aumento de la cifra de negocio, que ha alcanzado los 101 millones de euros, un 4% más respecto al mismo periodo del año anterior. En concreto, el crecimiento de los contenedores de exportación e importación ha aportado un millón de euros a la cifra de negocio.

Los líquidos a granel también han tenido un comportamiento positivo, los cuales han sumado 8,25 millones de toneladas y han registrado un incremento del 22,1%. Este notable crecimiento se debe a los tráfico y a las importaciones de gasolina y de gas natural licuado (GNL), principalmente. En

cuanto a los sólidos a granel, han registrado un movimiento de 1,82 millones de toneladas (-21,9%). En este caso, el descenso es a consecuencia del mal comportamiento de las importaciones de cereales y harinas por las buenas cosechas y de la parada técnica por mantenimiento de la terminal de Elian.

El tráfico de vehículos nuevos ha sufrido una corrección del 6,5% hasta las 362.951 unidades, impactado por el descenso de las exportaciones y los tráfico. Las importaciones (+7%) y el cabotaje (+11%), sin embargo, muestran un comportamiento positivo en este inicio de año. Las UTIs (Unidades de Transporte Intermodal), se quedan igual que en el año 2024, con 218.237 unidades manipuladas.

De todos estos datos se desprende un tráfico total de 34,68 millones de toneladas registrado en el Puerto de Barcelona durante el primer semestre del año (-3,2%).



GRIMALDI LINES

La PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS: +34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | <http://cargo.grimaldi-lines.com>



Cartagena estrecha lazos con la ciudad y sigue creciendo en Escombreras

La remodelación de la fachada marítima de Santa Lucía convertirá la zona en un gran espacio público abierto al mar, integrando el barrio mediante criterios de sostenibilidad, cohesión social y respecto patrimonial.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Pedro Pablo Hernández, presentó el proyecto, que representa una inversión de 7,5 millones de euros y tiene un

plazo de ejecución de 18 meses. "Esta remodelación no es sólo un proyecto de integración puerto-ciudad. Esta también un proyecto de regeneración urbana, de cohesión social y de mejora ambiental", destacó.

La actuación se desarrollará sobre una superficie de 24.000 metros cuadrados, liberando espacio portuario hasta la fecha destinado a usos logísticos, con el fin de dar forma

a una nueva explanada urbana, con 7.000 metros cuadrados de zonas verdes, iluminación eficiente, juegos infantiles, áreas deportivas y de descanso, una nueva rampa varada amplia y espacios para eventos públicos. Además, se ordenará el entorno para favorecer la conectividad peatonal entre el muelle y el centro del barrio, facilitando la integración real de Santa Lucía en el mapa de la ciudad. Estas



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Cartagena

"El puerto deja de ser frontera y se convierte en espacio de encuentro – apunta el presidente del puerto -. Entre todos estamos construyendo una ciudad más abierta al mar, más cohesionada y con más futuro".

Cruceros

Estos proyectos de apertura a la ciudad coinciden con cifras récord en tráfico de cruceros. El puerto de Cartagena afianza su posición como uno de los destinos de cruceros más dinámicos del Mediterráneo. De hecho, en el primer semestre del año recalcaron en la ciudad un total de 72 cruceros con más de 87.000 pasajeros a bordo.

Las previsiones para el segundo semestre son aún más ambiciosas, con 118 buques de más de 182.000 pasajeros. Sólo en julio han recalado en el puerto catorce buques de crucero con 29.000 cruceristas.

Desde la Autoridad Portuaria destacan que este crecimiento sostenido es el resultado de una estrategia clara de promoción internacional junto al Ayuntamiento de Cartagena y la comunidad autónoma, una mejora constante de infraestructuras y servicios y una colaboración estrecha con instituciones, operadores turísticos y el tejido empresarial local.

En el otro plano, el de los tráficos comerciales, el puerto de Cartagena también sigue creciendo. Hace apenas unas semanas se daba luz verde al pliego de bases del concurso público para el otorgamiento de concesiones administrativas en la Zona Logística de la Ampliación de la Dársena de Escombreras, con destino prioritario a la manipulación y almacenamiento de graneles líquidos y sólidos.

"Esta iniciativa responde al alto grado de ocupación actual, con un 90% de

la superficie operativa ya utilizada, y la fuerte demanda empresarial", explica el presidente. Así, salen a concurso 78.852 metros cuadrados distribuidos en cuatro parcelas en un proyecto de ordenación que proporcionará un marco transparente y estructurado para la asignación de suelo en la zona logística. "Atraemos inversión para Cartagena y la región, inversión industrial de alto valor añadido a la vez que generamos oportunidades y empleo a través de sinergias con el tejido empresarial", puntualiza Pedro Pablo Hernández.

Ya son 125.000 metros cuadrados los ocupados a través de concesiones y autorizaciones administrativas, principales destinadas a graneles agroalimentarios, industriales, piezas eólicas o chatarra, superando con creces las expectativas en el momento de su puesta en marcha en 2010.

zonas recuperadas serán gestionadas por el Ayuntamiento de Cartagena, que asumirá su mantenimiento y dinamización.

En el ámbito patrimonial se recuperará el antiguo varadero del barrio, que será reinstalado en su ubicación original y formará un conjunto integrado en un pequeño centro de interpretación al aire libre, donde será un punto de referencia del Camino de

Santiago. A pocos metros se instalará la vela del submarino Mistral, integrada en una plataforma que reproducirá con iluminación nocturna la silueta completa del submarino. Será el primer hito físico del proyecto "Cartagena, ciudad del submarino", impulsado por la APC y el Ayuntamiento para reforzarla vinculación de Cartagena con la historia naval y submarina española.



editorial de Logística y Comercio

Toda la información sobre

Logística y Transporte

a tu alcance



Más de **50 años** informando







Valenmar S.L. C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª - 46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15 - valenmar@veintepies.com - www.veintepies.com



PortCastelló: crecimiento, diversificación de tráfico e inversión

El puerto de Castellón ha cerrado el mes de junio como el mejor en tráfico de mercancías en los últimos tres años. Con 1.745.204 toneladas movidas, el puerto ha registrado un crecimiento del 14,7% respecto al mismo período del año anterior. Estas cifras son un claro reflejo de una buena estrategia, basada en la diversificación y captación de nuevos tráfico y la apuesta por el crecimiento y la inversión.

Así, tráfico tradicionales, como la cerámica y las materias primas para el sector, y otros nuevos, como la energía tiran de un tráfico que incluso resiste a la caída de la media nacional en el mes de mayo. El puerto de Caste-

llón se ha consolidado como un nodo estratégico del sector energético, una de las grandes apuestas de la Autoridad Portuaria, con 3.983.395 toneladas de mercancías vinculadas al sector en el primer semestre del año, un volumen que demuestra la capacidad de esta dársena para "ser un puerto eficiente, competitivo y clave en la distribución de productos energéticos", tal como destacaba recientemente su presidente, Rubén Ibañez. "Nos posicionamos como un puerto multidimensional capaz de adaptarnos a las necesidades de nuestros clientes. Avanzamos en nuestra transformación como nodo logístico del Mediterráneo", prosigue el presidente,

aludiendo al proyecto de expansión en la dársena sur, que convierte a Castellón en el puerto del Arco Mediterráneo con mayor superficie disponible para la instalación de nuevas industrias".

Y precisamente de esta disponibilidad de espacios y del valor estratégico de Castellón surge la confianza de los inversores en este puerto mediterráneo. En sólo tres meses el puerto de Castellón logró en el arranque de 2025 un hito inversor sin precedentes, captando 50 millones de euros de inversión privada gracias a la adjudicación de tres nuevas concesiones que impulsarán el desarrollo de su dársena

sur como polo logístico e industrial de referencia.

Inversiones

Entre las nuevas inversiones destaca la de Sevitrade, un operador líder en el puerto de Sevilla, que desarrollará una terminal de graneles líquidos y almacenes sólidos, con una inversión inicial de 31 millones de euros. Por otro lado, Alcohespa ejecutará una terminal especializada en la recepción, almacenamiento y expedición de graneles líquidos, con una inversión comprometida de 6,8 millones de euros. Estas dos inversiones se suman a la de Leatransa, empresa del grupo Térvalis, que afianza su apuesta por el puerto de Castellón

al concentrar toda su actividad granelera en la dársena sur, con una inversión de 13 millones de euros.

Además, el puerto de Castellón acaba de ampliar la zona para graneles sólidos. La empresa Gimeno Logística Portuaria ocupará una superficie de 48.608 metros cuadrados en la dársena sur del puerto para construir una nave cerrada para el almacenamiento y manipulación de graneles sólidos. El proyecto representa una inversión privada de 3.182.000 euros.

Todas estas actuaciones refuerzan el posicionamiento de la dársena sur de PortCastelló como área de crecimiento y especialización industrial y logística, atrayendo operadores



y nuevas inversiones que generarán actividad económica y empleo en el entorno. "La confianza que las empresas están depositando en el puerto de Castellón demuestra que es una apuesta segura para el desarrollo de proyectos a largo plazo. Somos un puerto atractivo para captar nuevos operadores, generar empleo y aportar valor al tejido productivo", apunta Rubén Ibañez.

Obras

Esta expansión y crecimiento de tráfico va de la mano de la mejora continua de instalaciones por parte de la Autoridad Portuaria. En la actualidad se están ejecutando obras en el muelle transversal exte-

rior por importe de 11.730.550,54 euros, una inversión estratégica para el puerto, dado que mejorará la capacidad operativa y la seguridad de las instalaciones, potenciando la competitividad del puerto. "Este proyecto, que concluirá en febrero de 2026, es clave para mejorar la operativa y competitividad del puerto", señala Ibañez.

Paralelamente, avanza una de las obras clave para el desarrollo del puerto: el acceso ferroviario sur al puerto. Se trata de una obra que supone una inversión total de 335,5 millones de euros, de los 206 corren a cargo de Adif y el resto, más de 45 millones de euros, de la Autoridad Portuaria de Castellón.

Este enlace de uso exclusivo para mercancías, electrificada y de ancho mixto, apta para circulaciones en ancho estándar y ancho convencional, que permitirá la entrada de trenes al recinto portuario por la dársena sur, conectando el puerto de Castellón con el Corredor Mediterráneo.

Tráfico

El puerto de Castellón ha cerrado el primer semestre del año con incrementos en todos los tipos de tráfico de mercancías, consolidando su tendencia positiva frente al descenso generalizado en el sistema portuario español. En total, PortCastelló ha movido un 5,9% más de mercancías que en el mismo periodo del año

anterior, mientras que el conjunto de los puertos de interés general ha registrado una caída del 3,1%. Así, cierra los primeros seis meses de 2025 moviendo 9.200.027 toneladas de mercancías.

Los datos reflejan el buen comportamiento de todos los segmentos de tráfico. Destaca especialmente el movimiento de contenedores, que ha aumentado un 32,8% respecto al primer semestre de 2024. Este crecimiento refleja la creciente confianza de las navieras en operar desde el puerto de Castellón.

También se ha registrado un notable incremento del 14,6% en la mercancía general, impulsada tanto por el tráfico convencional

como por el crecimiento del 17,5% en mercancía general en contenedor, en contraste con el retroceso del 2,8% en el conjunto del sistema portuario español.

En el caso de los graneles líquidos, el puerto de Castellón ha logrado un avance del 8%, mientras que el sistema ha caído un 5,5%, consolidando el papel estratégico del puerto en el suministro de productos energéticos.

Por su parte, los graneles sólidos han crecido un 4,3%, frente al descenso del 4,7% en el sistema. Este resultado consolida a PortCastelló como el tercer puerto español en este tipo de tráfico, gracias a su estrecha vinculación con el sector cerámico.



OCMIS MARITIME
SE SITUA ENTRE
LAS 30 EMPRESAS MÁS
GRANDES DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO ESPAÑOL

La empresa castellanense
ha escalado 14 puestos con
respecto al año pasado, pese
a las complicaciones en el
mar Negro y el consecuente
aumento de los costes





Málaga: conexión intermodal sostenible entre Europa y África

El Banco Europeo de Inversiones ha firmado un préstamo de 50 millones de euros con la Autoridad Portuaria de Málaga para financiar la ampliación y electrificación del puerto de Málaga. Este proyecto apoya el transporte marítimo como una alternativa a otros modos de transporte más intensivos en carbono. Con esta financiación, el BEI contribuye a la configuración de un transporte

marítimo más sostenible y eficiente.

Se trata de un ambicioso proyecto de ampliación y modernización de infraestructuras que permitirá incrementar la capacidad portuaria y reforzará la eficiencia y la seguridad del puerto de Málaga. Se prevé que, una vez concluido, este proyecto convierta al puerto en un centro intermodal sostenible que conecte Europa y África,

contribuyendo a reforzar las capacidades de la red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y en especial de su Corredor Mediterráneo.

El préstamo del BEI va a permitir al puerto acometer la inversión asociada a la construcción de una nueva terminal marítima multiusos, la electrificación de todas las terminales portuarias para suministrar electricidad a barcos atracados, un nuevo edificio

para inspección fronteriza y equipos que refuerzan la seguridad en la terminal de pasajeros.

Carlos Rubio, presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, asegura que "la decisión del BEI refleja que hay una confianza plena en el futuro del puerto de Málaga y eso se traduce en la firma de esta importante operación de crédito, con un importe muy elevado y unas condiciones muy favorables para el puerto de Málaga. Nos permitirá acometer con todas las garantías el importante y ambicioso plan de inversiones que tenemos para los próximos cuatro años".

Así, este préstamo impulsará los proyectos necesarios para consolidar a Málaga como enclave estratégico del sur de Europa, un nexo de unión de las rutas atlántico-mediterráneas y el eje norte-sur. La localización del puerto en el área del Estrecho de Gibraltar y la diversificación de sus tráficos suponen un espacio de oportunidad para las empresas de la ciudad y la provincia y una puerta de entrada al resto de Andalucía. Los más de 7.000 metros lineales que conforman las zonas de atraque permiten operar con tráficos de todo tipo: pasajeros en cabotaje y de cruceros, mercancía general, contenedores y vehículos, granel líquido y sólido, tráfico ro-ro y actividades náuticas.

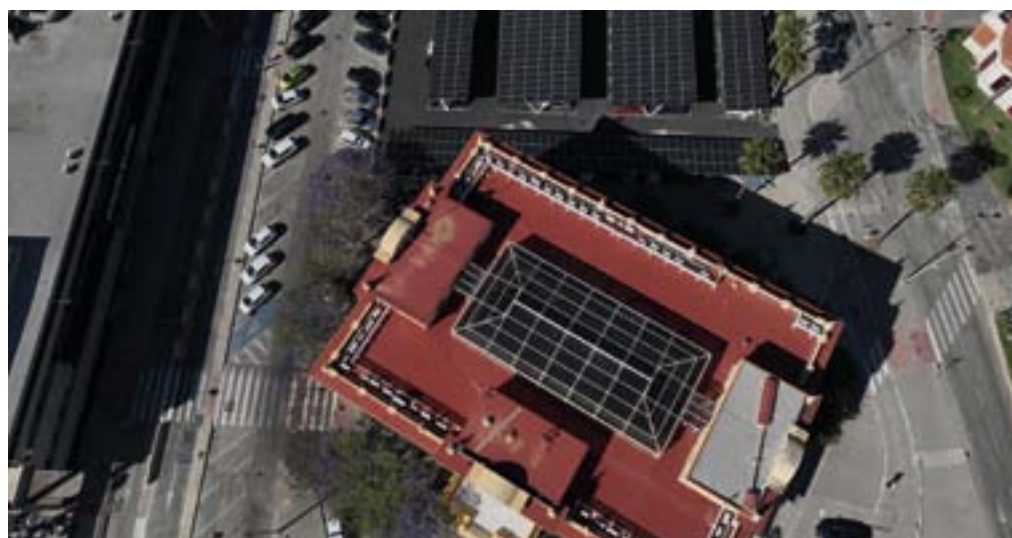
Un puerto "altamente valorado" por los cruceristas

La integración puerto-ciudad, a través de



áreas de uso ciudadano para el ocio, y el tráfico de cruceros son otras de las prioridades de la Autoridad Portuaria y en ese sentido la institución ha dado un nuevo paso adelante en la búsqueda de la excelencia. En este contexto, el puerto de Málaga y la Universidad de Málaga han elaborado el estudio "Análisis del destino Málaga para el pasajero de crucero", un informe encargado por la Fundación Málagaport y se ha sido elaborado a partir de entrevistas a 331 cruceristas de 29 nacionalidades distintas.

La satisfacción general con el destino alcanza una puntuación media de 9,06



sobre 10, mientras que la hospitalidad alcanza un 8,9 y las instalaciones portuarias un 8,6. Son, junto a la sostenibilidad socioeconómica (8,58) figuran como

los aspectos mejor valorados.

"Estos datos tienen muchísimo valor para la Autoridad Portuaria porque nos permiten analizar y

visualizar el comportamiento del crucerista, es decir, su percepción, y también utilizar esta información como un instrumento de gestión"



Technology and efficiency

- Efficient management
- Resources optimization
- Latest technology
- Sustainability and environmental care

In Spain, we lift a lot more than containers

www.apmterminals.com

APM TERMINALS

Lifting Global Trade.



Motril apuesta por la diversificación de tráficos para dar servicio a las empresas

Hace ya dos décadas que Motril se constituyó como Autoridad Portuaria y para conmemorarlo ha diseñado un intenso programa de actividades que se sucederán a lo largo de todo el año y que reflejarán el inmenso desarrollo de la dársena en este tiempo.

Así, la segunda fase del Muelle de Azucenas, la prolongación del dique exterior, los nuevos accesos desde la autovía y el edificio Azul, la comisaría de Policía Nacional o el

Cuartel de la Guardia Civil son algunas de las mejoras obtenidas en materia de infraestructuras e instalaciones. Pero, además, estos actos pondrán en valor el esfuerzo de las empresas (navieras, consignatarios, transitarios, transportistas, cargadores, etc.) por contribuir a posicionar al puerto de Motril en los diferentes tráficos.

“Durante los próximos meses queremos reconocer el trabajo que se ha realizado en estos años

por parte de los integrantes de la comunidad logístico-portuaria y dejar constancia de la transformación que ha sufrido el puerto y las consecuencias económicas y sociales que esto ha tenido”, asegura el presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, José García Fuentes.

A las infraestructuras antes citadas se ha sumado en este tiempo la nueva nave de inspección de la Aduana o la ampliación del Puesto de Control Fronte-



José García Cifuentes, presidente del puerto



rizo, lo que permitirá atender las necesidades derivadas del incremento del número de inspectores y tráficos, así como las mejoras generales en la urbanización viaria que han contribuido a mejorar la movilidad y optimizar no sólo la operativa, sino también la convivencia entre puerto y ciudad, como el desdoblamiento del vial que conecta Varadero con la Zona de Actividades Logísticas.

“La prolongación del dique nos ha permitido contar con más línea de atraque, sumándose a la que se ha generado gracias a la segunda fase del Muelle de Azucenas”, apunta el presidente, que asegura que estos desarrollos van a continuar para garantizar el futuro de la dársena. “Nos espera el desarrollo del Master Plan, que zonificará por usos todo el puerto, con una dársena específica para pasajeros y otra para mercancías y la generación de dos nuevas rampas ro-ro”, apunta García Fuentes.

La dársena comercial para mercancía estará unida a toda la zona de actividades logística y se garantizará la compatibilidad de la operativa con la ciudad. En este mismo

sentido, está previsto ejecutar el proyecto de la nueva terminal de cruceros, con una línea de atraque que permitirá el atraque simultáneo de dos cruceros y otro más pequeño en otro muelle. Es uno de los proyectos estrella del puerto de Motril. “No es una terminal al uso. Será una terminal tematizada y centrada en el destino, con un diseño que simulará la estética de un típico pueblo andaluz, con sus calles y sus plazas, con tiendas de artesanía y productos locales que recibirán al turista y actuarán como elemento de transición hacia el destino final”, explica el presidente del puerto andaluz.

Y es que los cruceros constituyen un tráfico al alza para el puerto de Motril. El pasado mes de marzo el Seabourn Sojourn inauguraba una temporada en la que se prevén 49 escalas y más de 44.000 pasajeros, con el impacto económico que esto supone en la región. De hecho, será este puerto el que acoge en 2025 el Congreso Internacional de Cruceros de Andalucía, coincidiendo con los actos previstos para el veinte aniversario.

Pero la Autoridad Portuaria de Motril también está trabajando en el impulso de otros tráficos que en los últimos meses han crecido y están permitiendo adquirir un cierto grado de especialización. En este sentido, las mejoras de accesibilidad realizadas en los últimos años han permitido el desarrollo del project cargo y, en concreto, del tráfico de material eólico. De esta forma, el puerto de Motril ha adquirido peso en la exportación de palas para el montaje de aerogeneradores fabricadas por la compañía VESTAS en su factoría de Daimiel (Ciudad Real), con más de 5.000 unidades exportadas en los últimos cinco años a Marruecos, Alemania, Suecia, Finlandia, Reino Unido o Estados Unidos, entre otros destinos. “Actuamos como un puente comercial que conecta este tipo de mercancías de gran volumen con los mercados globales de energía eólica, permitiendo y facilitando que lleguen a destinos lejanos”, señala José García Fuentes.

Además, esta actividad exportadora a través del puerto de Motril favorece la economía de la provincia

castellano-manchega, integrada en el hinterland del puerto de Motril, al facilitar la distribución de los productos de una de sus principales industrial.

Lo mismo sucede con el tráfico de exportación de minerales. Al cierre de 2024 se han transportado más de 525.000 toneladas de este tipo de mercancías. En estos productos destaca el volumen de mineral de yeso, los áridos y las gravas calizas, mercancías que proceden de canteras de la provincia de Granada que aprovechan la cercanía al puerto y su accesibilidad terrestre para la exportación. “La industria mineral de nuestro hinterland tiene en puerto de Motril un aliado para la internacionalización de su actividad empresarial”, asegura el presidente.

El puerto de Motril es también aliado de un sector esencial y en crecimiento, como es el hortofrutícola. La provincia de Granada cuenta con empresas reconocidas de este sector que aportan un gran valor a la economía y generan empleo. “Entre nuestros objetivos está el de apoyar y colaborar con los agricultores de la Costa Tropical y la provincia de

Granada en la producción, venta y exportación de sus mercancías a Europea y en la distribución de productos auxiliares, como abonos sólidos y líquidos”, continúa José García Fuentes.

Sostenibilidad

Más allá del desarrollo de tráficos e infraestructuras, el puerto de Motril mantiene un firme compromiso con la sostenibilidad y la descarbonización. En esta línea la Autoridad Portuaria, la empresa granadina Cuerva y General Electric están impulsando el proyecto GreenMotril, que se encuentra en fase de construcción y que suministrará la electricidad a través de una comunidad energética autogestionada.

El proyecto ha recibido la aportación de la Agencia Andaluza de la Energía a la iniciativa, que consiste en un proyecto de mejora de la conexión en media tensión y la adecuación de las instalaciones eléctricas para aumentar la capacidad de suministro a 800 kilovatios en las tomas eléctricas para recarga de buques en el puerto, una clara contribución a la descarbonización del transporte marítimo.



Tarragona avanza en los proyectos que garantizarán su competitividad

El puerto de Tarragona trabaja para garantizar su futuro, un futuro que garantice la competitividad pero también la sostenibilidad y la conectividad de la dársena. La Zona de Actividades Logísticas, la Terminal Port de Tarragona Guadalajara-Marchamalo y el nuevo contradique de Poniente son tres de los proyectos que integran la estrategia de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

La ZAL representa más de 900.000 metros cuadrados de superficie dentro del recinto portuario, en el término municipal de Vila-seca, cerca del núcleo de La Pineda. Este espacio

tendrá, sin duda, un impacto positivo en los tráficos marítimos del puerto, previsto entre 2,7 y 4,6 millones de toneladas más por año.

La zona está pensada prioritariamente para tráficos estrechamente vinculados al tráfico marítimo y a productos con valor añadido, así como para consolidarse como centro de transferencia de carga de mercancías.

Ahora la infraestructura afronta su fase final con la ejecución de los accesos y está previsto que a lo largo del año que viene se pueda poner en marcha esta Zona de Actividades

Logísticas. En este sentido, desde la APT se están realizando los contactos con potenciales clientes, como las navieras vinculadas con el tráfico de vehículos, uno de los nichos de mercado en los que se está centrando la Autoridad Portuaria, aprovechando la conectividad ferroviaria con el Corredor Mediterráneo, la terminal de La Boella o la Terminal Port Tarragona Guadalajara-Marchamalo.

Por otro lado, el puerto de Tarragona dispone de 150.000 metros cuadrados en la Ciudad del Transporte Puerta Centro, la principal plataforma logística y



de servicios en el área de influencia de Madrid entre Guadalajara y Marchamalo. Esta iniciativa permite al puerto catalán realizar su expansión hacia el centro de la Península Ibérica, a apenas 70 kilómetros de Madrid. Esta terminal intermodal se completa, además, con la Terminal Intermodal La Boella, y favorece el crecimiento de los tráficos intermodales ferrocarril-carretera y marítimos. Su conectividad con la fachada cantábrica (Bilbao y Santander) y la Mediterránea (Tarragona y Barcelona) y su integración en un entorno industrial propicia, apoyándose en la localización estratégica del puerto de Tarragona, una alta concentración de cargas que permitan el desarrollo del transporte intermodal.

La terminal tiene capacidad para canalizar los principales flujos nacionales, europeos e internacionales de mercancías, tanto contenedorizadas como breakbulk con origen/destino en Madrid y su corona metropolitana, que incluye, entre otras, las ciudades de Guadalajara, Toledo,

Segovia y Ávila. Se constituye así como uno de los principales centros de distribución regional y metropolitano del Corredor de Henares.

A la ZAL y la Terminal Guadalajara Marchamalo se suma la Terminal Intermodal de La Boella, gestionada por el puerto de Tarragona aunque el objetivo es que sea un operador privado el que gestione la instalación, que en 2026 podrá operar trenes de ancho internacional con la puesta en marcha del tercer hilo.

Plan de Empresa

Estos proyectos están contemplado en el Plan de Empresa 2026 del puerto de Tarragona que el pasado mes de junio se presentó en Puertos del Estado y que prevé inversiones por importe de 317,5 millones de euros entre 2025 y 2029 para el desarrollo de las principales infraestructuras estratégicas del puerto, entre las que se encuentran el Muelle de Baleares y el Contradique de Poniente. Además, destina recursos para adquirir nuevos terrenos incluidos



en la DEUP para el desarrollo urbanístico de la ZAL y para actuaciones de descarbonización de las instalaciones portuarias, como los OPS (Onshore Power Supply) del Muelle de Baleares, el fomento del transporte por ferrocarril y la restauración de espacios naturales.

Contradique de Poniente

Precisamente el Contradique de Poniente constituye uno de los proyectos estrella del puerto de

Tarragona. El Plan Director 2015-2035 contempla que el puerto crecerá a medio plazo en dirección suroeste, en la zona denominada explanadas de ribera. En una primera fase se construirá el nuevo contradique de Poniente, recreciente y prolongando el espigón existente. El nuevo contradique tendrá una longitud total de unos 1.600 metros, y coronará en la cota +7,2 metros, siendo no rebasable. Posteriormente se construirá un muelle de 400 metros

de longitud de línea de atraque, con una explanada de 40.000 metros cuadrados que con los años siguientes se continuará prolongando hasta la finalización del muelle con una totalidad de 1.000 metros de línea de atraque.

Las previsiones del Puerto son que este punto se convierta en un muelle para la recepción de cruceros, mientras que al mismo tiempo se le otorgue capacidad y polivalencia para que pueda albergar también carga general.



Valenciaport aspira a “crecer en un mundo global” con su Plan Estratégico 2035

Valenciaport acaba de dar a conocer su Plan Estratégico 2035, una hoja de ruta “colectiva” y que nace del diálogo y el compromiso, con un objetivo principal: crecer en un mundo global.

Así, tal como explicaba hace unos días la presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao, el puerto de Valencia se presenta como el aliado de referencia para empresas y personas ante un mundo global y conectado, salpicado de incertidumbre sociopolítica y económica y que, sin duda, exige más seguridad, innovación y compromiso ambiental.

En este contexto, Valen-

ciaport ha diseñado un plan dirigido a reforzar su papel como generador de riqueza y empleo de calidad y facilitador de la transformación de la estructura logístico-portuaria. Para la fecha horizonte, 2035, el puerto de Valencia prevé aglutinar en sus muelles hasta el 45% del tráfico de contenedores llenos de import-export del sistema portuario español. En este objetivo jugará un papel clave el ferrocarril, que para entonces debería gestionar uno de cada cinco contenedores import-export que pase por las dársenas de Valencia y Sagunto, es decir, el 17% del total. Sin embar-

go, esto no significa que el puerto de Valencia renuncie a la carretera, el transporte terrestre, continuará siendo un aliado esencial para alcanzar el objetivo de servicio.

En el plazo de diez años se espera que las terminales del puerto de Valencia generen 80.000 empleos, frente a los 50.000 actuales, y que movilice 40 millones de euros en una diversidad de proyectos de digitalización que lo sitúan en vanguardia. Es, de hecho, una de las metas principales del plan. “Es mucho más que un documento técnico. Nace del diálogo, el análisis riguroso y el

compromiso de todos los actores que formamos Valenciaport y su propósito es claro: consolidar a Valenciaport como un puerto líder, sostenible, innovador y al servicio del tejido empresarial, la ciudadanía y el entorno”, señala al respecto Mar Chao. “Queremos ser el motor de una economía sólida y responsable. Queremos crecer con solvencia y liderazgo en la economía global que nos envuelve. Aspiramos no sólo a mejorar la competitividad sino también a generar valor social y respeto ambiental”, añade Chao.

La optimización de las

infraestructuras portuarias y logística para adaptarse a los cambios es uno de los grandes objetivos de este Plan Estratégico. En él se enmarcan la nueva Terminal Norte, el desarrollo de accesos ferroviarios a Valencia y Sagunto, y el desarrollo de la ZAL y Fuente San Lluís.

También la descarbonización, la resiliencia y la lucha contra el cambio climático son elementos nucleares en este plan. El Plan Net Zero Emissions de Valenciaport demuestra este compromiso del puerto de Valencia a través del uso de energías renovables, el suministro eléctrico





- Grúas STS Port Panamax
- 100.000 m2 de superficie
- Línea de atraque: 740 m de muelle
- 14,5 metros de calado
- 2 grúas móviles con capacidad para 120 tn
- Atraque ro-ro

Muelle Norte - 2 - 46520 Puerto de Sagunto - Valencia - Spain
Tel.: +34 962 699 060 - Fax: +34 962 672 141 - E-mail: info@saguntoti.com

a buques, los combustibles alternativos y las herramientas de compensación ambiental.

La innovación y el capital humano son, además, pilares de esta hoja de ruta, que promueve un ecosistema de innovación abierta, el desarrollo de un gemelo digital del puerto, la digitalización de todos los procesos y la transformación tecnológica.

Pero este ambicioso Plan Estratégico no se queda en el papel. Como resultado del diálogo y el análisis se han fijado veinte proyectos estratégicos con más de 150 iniciativas concretas. Los proyectos se enmarcan en cinco pilares estratégicos: actuaciones dinamizadoras del sistema (optimización de infraestructuras, sinergias con los clientes, oferta sostenible para pasajeros...); acciones ambientales; el objetivo de liderazgo en innovación y digitalización; el

puerto como generador de calidad y espacios ciudadanos; y la voluntad de ser referente de buena gestión y autosuficiencia económica.

Un proceso participativo

Chao quiso poner el acento en todo momento en el hecho de que este documento surge del diálogo y la participación de toda la comunidad logístico-portuaria. Desde el inicio, ha sido un documento compartido que ha contado con la participación de más de 200 agentes (empresas, administración, asociaciones, etc.). En el transcurso de su trabajo se han celebrado más de sesenta reuniones técnicas, talleres sectores y entrevistas, internas y externas, y han tenido lugar sesiones con el personal técnico y directivo de la APA y mesas de trabajo con operadores del transporte terrestres,

ferroviarios, sindicatos, ayuntamientos o universidades, entre otros muchos. De esta forma, la APV asegura que este proceso de validación progresiva ha permitido dotar al plan de una estructura clara, medibles y realista con indicadores de seguimiento y compromisos públicos de mejora.

Tráfico

El tráfico de contenedores llenos con mercancías que entran o salen de España a través de los muelles de Valenciaport sigue creciendo, y este aumento ha servido para equilibrar la bajada en los contenedores en tránsito; es decir, aquellos que pasan por Valenciaport solo como escala hacia otros destinos internacionales.

Durante el mes de junio, las estadísticas reflejan un crecimiento del 5,29% en exportaciones y un 2,93%

en importaciones, en comparación con el mismo mes del año anterior. Estos datos son significativos porque el volumen combinado de mercancías que llegan o salen del país ha sido suficiente para compensar la caída del 5,46% registrada en los tráficos de transbordo.

Este tipo de tráfico en tránsito -que consiste en descargar contenedores en València para volver a embarcarlos hacia otros países, sin que entren en el mercado español- tuvo un fuerte impulso durante el año 2024, con un crecimiento del 17%. Sin embargo, desde principios de 2025 ha empezado a descender de forma progresiva. La tendencia actual indica que esa bajada está siendo reemplazada por un aumento de la actividad comercial directamente vinculada al comercio exterior español, especialmente en las exportaciones.

Si se amplía la mirada a los últimos doce meses, todavía se aprecia un balance positivo en los transbordos, con un crecimiento acumulado del 6%, aunque ya inferior al de periodos anteriores. En ese mismo periodo, las importaciones aumentaron un 14%, mientras que las exportaciones crecieron un 2,12%, confirmando que el motor del puerto siempre está ligado al flujo directo de mercancías con origen o destino en España.

En conjunto, durante los seis primeros meses del año, Valenciaport ha movido un total de 2.833.919 contenedores, lo que supone un crecimiento del 3,84% en comparación con el mismo periodo del año anterior. En términos interanuales, es decir, sumando los últimos doce meses completos, el puerto ha gestionado 5.580.598 TEUs, un 8,33% más que en el año anterior.


autoterminal
 BARCELONA

Nueva tecnología eGate



El motor digital que acelera accesos

Nuestra plataforma digital avanzada diseñada para optimizar los procesos de entrada y salida en los puertos de forma segura y sin interrupciones.



Proyecto financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
Título del Proyecto: eGate: Automatización y optimización de las operaciones de entrada, salida y control de carga mediante tecnologías de gestión digital. **Número de expediente:** PATSYD/22/00221
 El Proyecto eGate, que se llevará a cabo en Autoterminal Barcelona, se centra en la automatización y optimización de las operaciones de entrada, salida y control de carga dentro de la terminal mediante tecnologías de gestión digital.



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia


Financiado por la Unión Europea
 NextGenerationEU



Corredor Mediterráneo: las obras clave que conectarán los puertos mediterráneos con Europa

El pasado 8 de julio, empresarios y líderes de la sociedad civil se reunieron en Elche para constatar los avances en las obras del Corredor Mediterráneo durante el primer semestre de 2025, así como señalar los cuellos de botella que siguen existiendo en puntos como Valencia y Murcia. Días después, el Ministro de Transportes Óscar Puente remarcó en el Cer-

cle d'Economía las inversiones hechas para desarrollar esta infraestructura, la cual "contará con ancho estándar, sistema de seguridad ERTMS y capacidad intermodal para conectar con los puertos del levante peninsular". Actualmente, el nivel de integración entre terminales marítimas y el corredor varía en el arco mediterráneo.

En la Comunidad Valen-

ciana, se contemplan inversiones para mejorar el enlace con el eje ferroviario marítimo. En el Puerto de Castellón, se han adjudicado este julio 12 millones para el montaje de vía y la electrificación del nuevo acceso ferroviario sur al Port de Castelló, como parte de la inversión de 132 millones de euros impulsada entre Adif, Generalitat Valenciana y

Puertos del estado, y un paso hacia la creación de un acceso exclusivo de mercancías a la dársena que potencie la intermodalidad. Adif estima que esté acabado el último semestre de 2026.

En el caso del Puerto de Valencia, sí que está articulado con el trazado mediterráneo aunque con importantes puntos débiles. Un ejemplo es el túnel de Serrería, por el que pasan todos los trenes de viajeros y de mercancías provenientes del sur o del centro de España en dirección a la frontera francesa; y la falta de túnel pasante, cuyas obras concluirán a partir de 2028, y que atravesará Valencia de norte a sur. La meta es la mejora de la eficiencia del servicio al no tener que retroceder para entrar a la actual Estació del Nord.

En Sagunto, las obras avanzan para unir el enclave marítimo con el Corredor Mediterráneo, y su finalización está prevista en 2026, teniendo en cuenta que debe realizarse la comunicación ferroviaria con la instalación costera y con la futura estación intermodal junto a la gigafactoría de PowerCo en Parc Sagunt II. Tanto ADIF como Puertos del Estado y la Generalitat Valenciana participan en las obras en esta zona.

En cuanto al Puerto de Alicante, se han adjudicado por 129,4 millones de euros las obras en el tramo entre La Encina-Alicante para incluir el ancho estándar ferroviario, con la implantación del tercer carril, la adaptación de la catenaria a la corriente de 25 Kv y una nueva configuración de vías para trenes de hasta 750 m de longitud para explotar esta vía convencional en ancho mixto.

Más recientemente, Transportes ya ha autorizado contratar por 27,2 millones el suministro de carril para la implantación del ancho mixto en el tramo La Encina – Alicante. Estas inversiones son clave para unir la infraestructura con el corredor, y el objetivo es

que el tercer carril para mercancías esté en funcionamiento en 2027.

Puerto de Barcelona ya dispone de vínculo con la red mediterránea, aunque la articulación plena sin trasbordos ni cambios de ancho se dará tras las obras de los nuevos accesos sur a las dársenas. El inicio de obras será en 2025, con la desviación del tráfico, y se sopesa su finalización en 2032.

Asimismo, el Puerto de Tarragona también busca desarrollar su enlace al Corredor en ancho internacional sin tener que hacer cambios de ejes o transbordo entre convoyes. Para esto, se han puesto en marcha obras como la adaptación del túnel de Sant Gaietà (Roda de Berà) al ancho estándar internacional, mediante la implantación del tercer carril. La conclusión de los trabajos en este cuello de botella histórico se prevé para primavera o verano de 2026.

Recientemente, El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha adjudicado por 744.150 euros el contrato de servicios para la redacción del estudio informativo de los nuevos accesos ferroviarios al Puerto de Tarragona, con el objetivo a largo plazo de disponer de salidas directas desde las terminales a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y a la terminal de Tarragona Mercaderías.

Respecto al Puerto de Cartagena, el tramo de alta velocidad Requelme-Torre Pacheco ya está en construcción, Requelme-Requelme está en fase de redacción de proyecto, y en marzo de 2025 se adjudicó la obra del tramo Torre Pacheco-Cartagena para concluir en 2027-2028. Además, a finales de 2024 el Ministerio inició la redacción del estudio informativo para el acceso e integración de la alta velocidad entre Cartagena y Murcia. No obstante, los empresarios señalan que la unión del enclave portuario con el Corredor sigue sin



tener fecha concreta de apertura.

En cuanto al Puerto de Almería, ya señaló en julio de 2024 la Mesa en Defensa del Ferrocarril de Almería que este nodo es el único del sistema de terminales marítimas de competencia estatal que no dispone de articulación ferroviaria. El vínculo Murcia – Almería del Corredor está un 85% ejecutada según el delegado del Gobierno de España en Andalucía, Pedro Fernández, pero aún no está planificada la infraestructura que una la instalación marítima con el Corredor.

Este agosto, Transportes ha adjudicado por 11,6 millones de euros las obras de la base para el montaje de vía del tramo Lorca-Almería, que permitirá la unión de estos dos nodos con Alta Velocidad. No obstante, aún no se conocen los plazos de estas obras.

Por último, el Puerto de Algeciras, el más importante en volumen de mercancías de España, está esperando integración con ancho internacional con el resto del Corredor. Actualmente, toda la línea está en obras en distintas fases, renovando vía y colocando traviesas de tres carriles, siendo la más relevante para el transporte intermodal de mercancías el tramo Algeciras – Bobadilla, que permitirá la articulación del corredor y la Autopista Ferroviaria entre Algeciras,

Madrid y Zaragoza. El ministerio apunta a 2027 como fecha de fin de la reforma y electrificación del recorrido desde la bahía hasta Bobadilla.

A pesar de todas las fechas y previsiones, el Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, ya advertía en 2024 de que "el Corredor Mediterráneo no tendrá fecha de inaugu-

ración" debido a la gran complejidad de las obras y de las constantes mejoras posibles en el sistema ferroviario: nuevas terminales, nuevas plataformas, nuevos tramos, etc. Todos estos cambios e inversión que acercan a los puertos a un modo de transporte eficiente, bajo en emisiones y capaz de hacer llegar sus mercancías a todo el continente europeo.



VALENCIA TERMINAL EUROPA

- TERMINAL TRÁFICO RO-RO, VEHÍCULOS Y MATERIAL RODANTE
- CENTRO LOGÍSTICO DE DISTRIBUCIÓN DE AUTOMÓVILES
- SERVICIOS AUXILIARES DE PREENTREGA PARA AUTOMÓVILES (P.D.I. - PREDELIVERY INSPECTIONS)
- SERVICIOS MANTENIMIENTO STOCKS




Dique del Este, s/n - 46024 Valencia
 Tel.: (34) 96 324 23 50 - Fax: (34) 96 324 23 51
 valte@valte.com



Portsur avanza en la digitalización y sostenibilidad de su actividad con el respaldo del Ministerio de Transportes

Portsur ha sido una de las compañías seleccionadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para recibir financiación en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), dentro del programa de ayudas a empresas para un transporte sostenible y digital. Una apuesta que refuerza el compromiso de la empresa con la innovación y la sostenibilidad como pilares de su desarrollo.

Gracias a esta convocatoria, Portsur ha podido impulsar el proyecto Nextport Digital, centrado en la digitalización del nodo portuario. Esta iniciativa permite a la compañía implantar una innovadora herramienta Smart capaz de monitorizar de forma automatizada procesos clave de su operativa, como el control de almacenes, campos, grúas, maquinaria, iluminación y senso-

res atmosféricos, entre otros elementos estratégicos.

Nextport Digital se suma a Nextport Electro en el camino hacia una logística más eficiente y sostenible, afianzando una visión empresarial que integra la sostenibilidad como eje transversal de todas sus áreas. La digitalización de procesos no solo optimiza la operativa diaria, sino que también permite mejorar la planificación y la toma de decisiones a partir de datos actualizados y críticos para la actividad.

El resultado es una solución integral que conecta e integra almacenes, maquinaria, básculas y accesos a través de sistemas sensorizados, permitiendo así una gestión inteligente y eficiente de toda la infraestructura portuaria.

El proyecto NEXTPORT-DIGITAL, con

número de expediente: PATSYD/22/00198, ha sido financiado mediante fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, a través de la convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, gestionada por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

En esta misma línea de compromiso con la sostenibilidad, este mismo año Portsur ha completado la instalación de dos nuevos puntos de recarga dobles para vehículos eléctricos en el Muelle Dársena Sur del Puerto de Castellón. Esto supone un paso más en un proyecto mucho más ambicioso y alienado con los objetivos de sostenibilidad y descarbonización del sector logístico-portuario.

La empresa

Portsur cuenta en el puerto de Castellón con una línea de atraque de

1.000 metros una superficie de almacenamiento de 180.000 metros cuadrados. Con esta estructura la compañía gestiona 4,5 millones de toneladas de mercancías anualmente.

La empresa ofrece servicios de estiba y desestiba con los más modernos y sostenibles equipos y la capacidad de manipular una gran variedad de productos, desde arcillas a feldespatos, caolines, fertilizantes, agroalimentarios, coke, biomasa o clinker, entre otros.

Además, Portsur, que cuenta con el certificado que le acredita como depósito aduanero, ofrece servicios de logística integral, que incluyen el transporte de la mercancía desde el buque al almacén y el destino final, del origen a la expedición o traslados internos entre almacenes y carpas, así como manipulación y transformación de mercancías.

Por otro lado, y a través de Gimeno Logística, la empresa ofrece servicios de consignación de buques en el puerto de Castellón.

Un grupo que crece

Hace apenas unas semanas el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Castellón daba el visto bueno a una nueva concesión administrativa a favor de Gimeno Logística Portuaria para la ocupación de una superficie de 46.039 metros cuadrados en la dársena sur del puerto de Castellón. El objetivo de la concesión es la construcción de una nave cerrada para almacenamiento y manipulación de graneles sólidos como arcillas, feldespatos y caolines entre otros. La operación supone una inversión privada de 3.182.000 euros y supone ampliar la zona de graneles del puerto de Castellón.

Tus aliados en el transporte internacional

Más de un siglo de experiencia
y una localización estratégica en
el mediterráneo.

510 m lineales de atraque
16 m de calado



Ports of Castellón

Gimeno
logística portuaria

portsurcastellon.com | gimenologport.com



OCMIS, garantía de calidad en el puerto de Castellón



TecniporT Cas

REPARACION, MANTENIMIENTO
Y ALQUILER DE MAQUINARIA



**PARQUE DE MAQUINARIA EN EL
PUERTO COMERCIAL DE CASTELLÓN**

**Muelle de Levante s/n
12100 Grao de Castellón
Telf. 659 279 323
tecniporTcas@gmail.com**

El mercado es cada vez más cambiante y el transporte marítimo está sometido a esa volatilidad. Por eso, en OCMIS MARITIME trabajan cada día en elaborar nuevas propuestas y servicios, una estrategia que lleva a la compañía a reforzar su apuesta por la diversificación, siempre con criterios de calidad y eficacia.

OCMIS, constituida en 2016 al amparo de la compañía SIMCO, con sede en Beirut y creada en 2002, lleva varios años confiando en el puerto de Castellón, su potencial y su capacidad de crecimiento. Así, la naviera ofrece servicios regulares entre los puertos de Italia y Portugal y la dársena

castellonense con el objetivo de atender el tráfico de graneles, principalmente el de arcilla y feldespato. Cinco buques atienden este tráfico y en breve la naviera pondrá en marcha otro servicio con Argelia.

OCMIS apuesta por seguir creciendo y también ofrece salidas para cargas completas en importación desde el norte de España a cualquier destino del Mediterráneo, tanto para graneles como para carga convencional. De esta manera, puede atender cualquier demanda para el Mediterráneo, el norte de España, el norte de Europa y también Oriente Medio, Mar Negro, Adriático y parte del Mar Rojo.

Ghassan Halabi, Ali Halabi y Rabi Halabi están al frente de la compañía, cuya estrategia se basa en aportar al cliente un servicio de calidad y garantizar una relación estrecha y contante que permita atender las nuevas demandas. Además, OCMIS permanece siempre atenta a los cambios del mercado y trata de mejorar la funcionalidad de sus propuestas para mantener la competitividad.

En este sentido, la compañía actúa como armador, fletador, corredor de barcos y agente marítimo, con una capacidad excepcional para llevar su objetivo a la puerta del cliente.



PORTCASTELLÓ

UN PUERTO DE OPORTUNIDADES



Liderando el futuro

www.portcastello.com



La compañía Sevitrade desembarca en Castellón con una nueva terminal

El 25 de abril el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Castellón aprobaba una concesión administrativa a Sevitrade. Las conversaciones se iniciaron hace aproximadamente cuatro años, pero ha sido ahora cuando la empresa estibadora sevillana ha sido autorizada a ocupar 50.680 m² para desarrollar una terminal de graneles líquidos y almacenes de sólidos.

En declaraciones de Francisco García Campos, presidente y fundador de

la compañía familiar, “con 35 años ya, era el momento de dar el paso hacia otros puertos, como es el caso de Castellón y, el año pasado, en Motril, Granada”.

En la concesión administrativa, como se ha indicado, se levantará una terminal de graneles líquidos destinada a almacenar grasas vegetales, fundamentalmente, así como naves para la recepción de sólidos, como pueden ser abonos y cereales. El parque de tanques estará conectado por un nuevo

rack con un jetty para buques cisterna.

Javier García Senent, director general e hijo mayor, recalca que “tanto Motril, donde ya operamos desde junio de 2023 con una instalación de líquidos compuesta por doce tanques y en curso una ampliación de 60.000 m³ de capacidad, como Castellón actuarán como complemento de nuestra base de Sevilla”.

La futura terminal de Castellón, cuando esté al 100% operativa, contará con una veintena de depó-



sitos y dos naves para sólidos, cuya inversión total, más obras complementarias, se estima en casi 31 millones de euros. El movimiento anual rondará las 250.000 toneladas.

La compañía valora muy positivamente este paso dado que, sin duda, “marca un antes y un después en el futuro de Sevitrade y sus empleados”, en palabras de García Campos. “La confianza depositada y ánimos dados por los clientes han sido claves”, según declaraciones de Javier García.

Por su parte, don Fran-

cisco recalca que “el interés de Sevitrade por establecerse en otros puertos, especialmente del Mediterráneo, radica en la búsqueda de nuevas oportunidades de negocio.

Aportamos nuestra cartera de clientes, así como

capacidades y experiencias logísticas”.

Tras batir todos los récords de toneladas, así como buques consignados, el año pasado en el Puerto de Sevilla, Sevitrade espera cosechar en Castellón el mismo éxito que el obteni-

do a orillas del Guadalquivir, donde se ha convertido en una empresa estibadora de referencia en Andalucía.

También gestiona el despacho de aduanas de las mercancías, así como el envasado de fertilizante a granel.

Con orígenes valencianos, Sevitrade se fundó en 1989. Recién cumplidos los 36 años, y habiendo recibido la medalla de la Ciudad de Sevilla, la empresa que dirige la familia García declara estar ante su “gran salto adelante”.



Sevitrade

ACCESO LOGÍSTICO AL SUR DE ESPAÑA

CONSIGNATARIO DE BUQUES
ESTIBADORES
AGENTES DE ADUANA
ALMACENES
TRÁNSITOS



CTRA. DE LA ESCLUSA
Ctra. de la Esclusa 37, Acc. A
41011 Sevilla (España)

POLÍGONO DE LA ISLA
Torre de los Herberos nº 2, Parcela 111
41700 Dos Hermanas Sevilla (España)

CARRETERA DEL COPERO
Ctra. Del Copero s/n. Dársena del cuarto
Puerto de Sevilla 41012 Sevilla (España)

TEL.: 955 950 810
SERVITRADE.COM



Alianzas mediterráneas: Qué proyectos en común están impulsando los puertos mediterráneos españoles

España cuenta con 46 puertos de interés general, de los cuales 24 se ubican en la costa sur y este. Estas terminales marítimas representan gran parte del tráfico de mercancías de todo país, siendo una de ellas de los más importantes de Europa: la Bahía de Algeciras, que encabeza en el Mediterráneo por su tráfico total de mercancías gracias a su conexión directa con más de 200 enclaves a nivel mundial y a la treintena de navieras que operan en sus dependencias.

Debido a su relevancia, los puertos españoles

mediterráneos se han involucrado en propuestas europeas e internacionales para impulsar la transición energética y el comercio mundial, además de acciones de colaboración para aprender de experiencias en otras plataformas. Un ejemplo es la implantación de los sistemas OPS (Onshore Power Supply) o cold ironing en instalaciones portuarias para reducir el impacto ambiental negativo de los buques. Consiste en la conexión de los navíos al suministro de energía terrestre durante su estancia en muelle, de forma que los motores

auxiliares puedan mantenerse apagados para evitar emisiones y contaminación acústica.

Entre los nodos del sudeste español, Barcelona ha sido la primera en implantar esta tecnología en áreas de contenedores, inaugurándolo el pasado 23 de junio en el marco del Salón Internacional de la Logística (SIL). Las autoridades portuarias españolas como la de Valenciaport habían visitado en octubre de 2024 la electrificación en desarrollo. Por otra parte, Cádiz comenzará a ofrecer a lo largo de 2025 conexión eléctrica a

los cruceros que atraquen en sus dársenas.

El nodo valenciano anunció en diciembre de 2024 el proyecto OPS Valenciaport, con un presupuesto en torno a los 80 millones de euros, cofinanciados por el programa europeo CEF (Connecting Europe Facility), para implantar la solución en tres áreas de operaciones. Su ejecución está prevista hasta 2028.

El impulso a esta tecnología se ha dado por el plan de descarbonización europeo que exige que en 2030 se garantice el suministro de electricidad en termina-

les marítimas a barcos atracados para ferris, portacontenedores y cruceros. Y cada vez más zonas de operaciones ofrecerán este servicio: Algeciras ha sacado a licitación la instalación de tecnología cold ironing en las dársenas de carga y descarga de fast ferries de Ceuta, y para los muelles de Isla Verde interior y Príncipe Felipe, más el primer tramo del Dique Norte, que se espera estén acabados a partir del 2026; Almería ya tiene preasignados 6 millones de los fondos FEDER 4 para la conexión de los ferris a la red terrestre, y Tarifa licitó

el pasado junio la ejecución del suministro de conexión eléctrica por 2,5 millones de euros.

Más allá del desarrollo de iniciativas por imperativo legal, las infraestructuras costeras de esta cuenca también buscan propulsar la innovación y la transformación digital en sus muelles, sumándose a propuestas de Puertos del Estado como Ports 4.0, en referencia a la cuarta revolución industrial (blockchain, IoT, inteligencia artificial). Este programa, con fondos procedentes del propio sistema portuario español, busca desarrollar soluciones tecnológicas innovadoras para el sector logístico-portuario usando las instalaciones portuarias de interés general como entornos de pruebas.

Con esta meta, Port 4.0 financia proyectos desde su fase conceptual hasta la comercialización. Los 28 enclaves de interés general están adheridos al programa, y muchos de los mediterráneos han sido

promotores, han apoyado a terceros o han actuado como sandbox a casi 180 acciones. En 2025, se han destinado 750.000 euros en ayudas para 47 nuevas ideas de compañías y empresas emergentes. Además, desde los inicios del programa, más de mil planes han sido financiados en las primeras cuatro convocatorias de los fondos Ports 4.0

Valenciaport, por ejemplo, se ha ofrecido desde el principio como entorno de pruebas para "startups", universidades y grandes operadores, quienes pueden testear soluciones tecnológicas sin los impedimentos de la operativa real. El Puerto de Valencia ha puesto el foco en los ámbitos de eficiencia logística, energía, sostenibilidad, digitalización y seguridad, con desarrollos como PERSEO, cuyo objetivo es monitorizar de manera eficiente las emisiones.

El de Alicante también se ha implicado en Ports 4.0, presentando múltiples

planes piloto de gran calidad en colaboración con las universidades alicantinas. De hecho, en 2022, una de cada cuatro aprobadas, en el conjunto de las 28 Autoridades Portuarias, contó con el apoyo de la dirección del nodo portuario de Alicante. La propuesta "SAVEHEAT" de uso de hormigones geopoliméricos para conformar elementos de la infraestructura", es una muestra de cómo estas ensayos tecnológicos fomentan la eficiencia y el ahorro: en materiales, en energía y en emisiones.

El puerto de Barcelona también ha apoyado desde el comienzo de Ports 4.0 a propuestas en su fase pre-comercial y en fase comercial, con el objetivo de que aporten valor en base a la innovación, la transición ecológica y la viabilidad. Un ejemplo es Gandolapp, el primer asistente de voz diseñado exclusivamente para camioneros en Europa. Su participación en Ports 4.0

permitió a esa empresa emergente profesionalizar su estructura, entender el mercado y realizar una prueba de concepto en la terminal catalana.

Por otra parte, Tarragona ha incidido en la implicación de empresas, organismos públicos e incluso de trabajadores del propio órgano portuario, como es el caso de World Friendly/Port, una iniciativa que tiene como objetivo el desarrollo de un modelo de puerto eficiente ambientalmente, tecnológico y humanitario, así como un índice unitario para medir el nivel de cumplimiento del modelo en cada plataforma operativa. De esta manera, los puntos operativos dispondrán de datos e información para acelerar la transformación sostenible.

Ya hay herramientas desarrolladas a través de este fondo que están implantadas y exportándose a otros países del mundo. Se puede citar el caso de Guardian IoT, de

la empresa Sibre Brakes Spain. Esta herramienta destinada a la operativa de las grúas para evitar que se produzcan enganches, que el contenedor vuelque y se acabe produciendo un accidente ya ha sido adoptada por terminalistas en dársenas como la de Algeciras, Barcelona y Valencia, y enclaves extranjeros como Dinamarca, Croacia, Portugal, entre otros.

Con la preparación del Nuevo Pacto por el Mediterráneo de cara a octubre, los puertos españoles de esta cuenca se posicionan como líderes para el fomento del crecimiento económico de esta región gracias a incidir en innovación verde. Y para seguir manteniendo su peso y relevancia, deben explotar las "grandes oportunidades compartidas" que tal y como expresó el secretario de Estado por la Unión Europea, Fernando Sampedro durante un acto en los MedCat Days en Barcelona, ofrece esta frontera azul mediterránea.

Ship Agents





simónmontolío
& Cía

Avda. Ojos Negros 81-3-9/10 Edificio la Dársena
46520 Puerto de Sagunto, Valencia, España.

Tel.+34 96 267 99 11
ops@montolio.agency

www.montolio.agency



Jaime Veral, Gregorio González y Antonio Gómez de la Torre

TMG confirma su apuesta por la sostenibilidad con nuevos equipos ecológicos

Terminal Marítima del Grao tiene un sólido compromiso con la sostenibilidad, tal como ha demostrado con diferentes acciones dirigidas a conjugar la productividad y el respeto al medio ambiente, como la construcción de unas naves semicerradas para garantizar las cero emisiones de partículas a la atmósfera.

La compañía dio un paso más en esta política de sostenibilidad con la adquisición de una nueva tolva ecológica y una cinta transportadora de última

generación. La nueva tolva cuenta con una capacidad de 110 metros cúbicos y dispone de un sistema de descarga a camiones formado por bocas hidráulicas de apertura y cierre. Cuenta también con un sistema de iluminación para facilitar las operativas en momentos de visibilidad reducida y de un sistema para atrapar partículas de polvo. Por otro lado, la cinta transportadora permite elevar materiales hasta una altura máxima de doce metros.

Tal como explican Antonio Gómez de la Torre, Jaime Veral y Gregorio González, socios de la compañía, el objetivo es "aumentar los medios materiales con una segunda tolva y una segunda

cinta transportadora de iguales características". El nuevo equipamiento, de igual manera que el que se acaba de incorporar a las instalaciones de TMG en el puerto de Castellón, es autopropulsado y móvil de manera que garantiza una mayor flexibilidad en la



operativa.

Naves

Con la incorporación de esta maquinaria Terminal Marítima del Grao continúa materializando su apuesta por la sostenibilidad. La construcción de las dos naves semicerradas representó para la compañía una inversión de 6.974.274,79 euros. Cuentan con 8.000 metros cuadrados de superficie cada una de ellas y permiten una capacidad de almacenamiento de 70.000 toneladas. Están diseñadas para operar directamente desde el buque a través de cintas transportadoras cubiertas, precisamente para minimizar el impacto ambiental, principal objetivo de la iniciativa.

La implementación de estos medios ecológicos que fomentan el respeto por el medio ambiente y la construcción de las nuevas naves y el equipamiento para ponerlas en servicio no sólo responde a la apuesta de TMG por la sostenibilidad, sino también a los requisitos contemplados en el pliego de condiciones de una de las dos concesiones que sacó a concurso público la Auto-



ridad Portuaria de Castellón en la Dársena Norte en el año 2019 y de la que Terminal Marítima del Grao es adjudicataria. La instalación cuenta con una superficie total de 16.500 metros cuadrados.

“Tenemos un compromiso no sólo con el cliente sino también con la sostenibilidad y el medio ambiente”, aseguran los socios de la compañía, que se consti-

tuyó en 2012, aprovechando los conocimientos y experiencia en el sector logístico de los socios fundadores. Ahora, TMG afronta el año con una previsión de tráfico entre 2,5 y 3 millones de toneladas en su concesión de PortCastelló, una cifra a la que se sumaría el tráfico que gestiona en otras zonas del recinto portuario. “Reforzamos nuestra apuesta por el

puerto de Castellón y estamos decididos a ofrecer un mejor servicio y quizá a ampliar nuestra actividad a la zona sur del recinto portuario”, señalan los directivos de TMG. De hecho, la empresa ya ha empezado a diversificar y operar nuevos tráficos, como la exportación hacia el mercado argelino, una vez levantado el bloqueo comercial del gobierno argelino, o el trá-

fico de material eólico, en el que TMG ya cuenta con experiencia y para el que dispone de equipos especializados.

El objetivo de este plan inversor se enmarca en la estrategia de TMG de conjugar productividad y sostenibilidad y dar cumplimiento a las políticas ambientales al tiempo que se garantiza al cliente un servicio de alta calidad.



TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

Muelle Serrano Lloberas, s/n - local 1

Edificio Usuarios - Puerto de Castellón

Tel.: 964 73 70 49 - Fax: 964 25 85 33 - 12100 Castellón

tmg@tmg.com.es

www.tmg.com.es



**CARGA Y DESCARGA DE GRANEL,
MERCANCÍA GENERAL
E INDUSTRIAS RENOVABLES**

ESPECIALISTAS EN SECTOR CERÁMICO

