

Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2025



TRANSPORTISTAS

POTENCIA SEGURIDAD RENDIMIENTO



Flota moderna de semirremolques y contenedores.
Alquiler flexible, mantenimiento total y asistencia 24/7.
Más de 20 años moviendo el transporte con confianza

ALQUITRAILER
Quality on road

CONTACTO:

916524051 - 902570691
INFO@ALQUITRAILERS.COM
WWW.ALQUITRAILERS.COM

CONTENIDOS



PRESENTACIÓN

La supervivencia de la carretera,
¿en juego?

5



EL SECTOR TRANSPORTISTA EN ESPAÑA

El sector responde a la presión regulatoria
y a la falta de conductores

6



**CARMELO
GONZÁLEZ**
CETM

12



**JUAN JOSÉ
GIL**
FENADISMER

16



**RAMÓN
VALDIVIA**
ASTIC

20



**VÍCTOR
GONZÁLEZ**
FETRANSA

24



**ROCÍO
BÁGUENA**
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

28



CAMBIOS NORMATIVOS

El peso de la norma aumenta
la presión sobre la carretera

34



LAS PERSONAS SON EL TRANSPORTE

Barreras de acceso: la carretera
se queda sin relevo

42



URGENCIAS AMBIENTALES

Velocidad insuficiente
para cumplir con la sostenibilidad

48

TRANSPORTISTAS SELECCIÓN

54

ABIAN SERVICE	55
ALMACENES AGV	55
AVANZA LOGISTICS	56
ALFREDO ROIG FONS	57
C.T.F. (CONTENEDORES Y TRANSPORTES FÉRRICOS)	57
BESTRANS	58
CUALDE LOGISTICS	59
ESPECIAL TRANSPORT 2021	60
FNG FORNES LOGISTICS	60
GRUPO CHEMA BALLESTER	61
GRUPO LOGÍSTICO ALDO	61
GRUPO TORRES	62
GRUPO RAMINATRANS	63
GRUPO TRIMODOS	63
LGM 2010	64
LEOPOLDO ROMERO	64
LIBRA LOGISTIC	65
LOGITANKS	66
LINCO-TRANS	67
OPERADOR LOGÍSTICO LOPEVAL	67
M.C. TRINTER	68
MASCARÓ MORERA	68
MONFORT LOGÍSTICA	69
MULTI-TRANS	69
NEWCARGO SOLUTIONS	70
NEWPORT LOGISTIC	71
OCEAN TRANSPORT SPAIN	72
PANTOJA GRUPO LOGÍSTICO	72
PAUL & TRUCK	73
ROS LOGÍSTICA INTEGRAL	73
RUTAS YERMA	74
SERTRANIN	74
SPECIAL AND HEAVY TRANSPORT EUROPE	75
SYRGROUP	76
SOLINTER	77
TRANSPORTES CHAVARRIA	77
TOLOSA & PARDO	78
TRÁFICOS MANUEL FERRER	78
TOTALTRAILER LEVANTE	79
TRANSPAIS	80
TRANSPORTES GRAU	81
TRANSMAR LOGÍSTICA	81
TRANSPORTES LÓPEZ GADEA	82
TRANSPORTES ORTEGA	82
TRANSPORTVAL	83
TRANSPORTES JUAN GIMÉNEZ MOLERO	83
TRANSPORTES PORTUARIOS	84
V.T.I. TRANSPORTES VELOCITY	86
VALTRAU	86

Es un producto de



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:



FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL Raquel Rocafull

DISEÑO Raúl Molina

EDITA:



DIRECTOR GENERAL Fernando Vitoria

DIRECTORA GENERAL EDITORIAL Magda Tatay

DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO Miguel Jiménez

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES Loli Dolz

IMPRIME:



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS Héctor Das

PREIMPRESIÓN José Carlos García, José Antonio Sánchez

IMPRESIÓN Fermín Leal, Luis Mateo

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl, Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 96 330 18 32 - barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 96 330 18 32 - bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 96 330 18 32 - madrid@grupodiario.com

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32 - redaccion@grupodiario.com

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL: V-3586-2022



DIRECTORA DE
DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Jaime Pinedo, Marina Cartagena, Juan Carlos Palau,
Jaume Mas, Raúl Tárrega, Loli Dolz

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Marina Cartagena, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaume Mas,
Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega, Helena Travé, Marc Vergés

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera, Carmen Mateo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mireia Castells, Mavi Guirao, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García, Zayra Montejano

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:
sas@grupodiario.com

La supervivencia de la carretera, ¿en juego?



LOLI DOLZ
Directora de
Diario del Puerto
Publicaciones

Los desafíos del transporte de mercancías por carretera español están claros y en el último tramo del 2025 se han consolidado como inevitables en un escenario marcado por los descensos.

Costes al alza, presión regulatoria y cambios normativos, atender los reclamos en pro de la transición energética, la inestabilidad de los mercados y la falta de conductores son, el día a día, del colectivo transportista que se prepara para un 2026 todavía más marcado por la incertidumbre internacional y su impacto en los importadores y exportadores españoles.

Además, las novedades en asuntos normativos como el incremento de masas y dimensiones o la reforma de la Ley de Movilidad Sostenible se entrometen en los planes de empresa de gran parte de la actividad transportista nacional, llamada a pelear por mantener la rentabilidad que se escapa.

En concreto, sobre las 44 toneladas, las organizaciones sectoriales se muestran cautas porque, señalan, la norma podría ser positiva si se aplica con rigor, de hecho, podría ser una palanca de eficiencia y de alcanzar esas metas de sostenibilidad medioambiental tan anheladas, pero, y aquí salta el gran "pero", temen que el aumento de tonelaje se convierta en una herramienta de presión a la baja por parte de los cargadores que genere desequilibrios y abusos.

Por cierto, también hay otro tema que se tendrá que atender: las 44 toneladas en el ámbito internacional ¿para cuándo? Como se recuerda desde el sector a todo aquel que quiera escuchar, la UE sigue sin permitir 44 toneladas en frontera salvo excepciones del tipo vehículos cero emisiones o rutas intermodales que son las que apenas tienen implantación en larga distancia.

En cuanto a la escasez de chóferes profesionales, todas las organizaciones subrayan que este problema es ya el mayor riesgo para la viabilidad del transporte. Faltan más de 20.000 conductores en España y la edad media del profesional supera los 50 años, así que el escenario está claro y las soluciones también deberían estarlo, por ello, invitan al Gobierno y administraciones a activar de manera decidida programas de captación y formación para el nuevo talento (¡bienvenidos jóvenes y mujeres!). Hay que actuar con rapidez. ¿Por qué? Porque el 75% de las exportaciones españolas a la UE viaja en camión, así que, ¿qué haremos sin relevo generacional?

Con el objetivo de analizar la actualidad de uno de los eslabones de la cadena logística más determinantes, Diario del Puerto Publicaciones publica una nueva edición de su monográfico "Transportistas".

Las principales voces presentes en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, patronales y asociaciones profesionales de todo el país se dan cita en este especial que pretende aportar el análisis de quienes están al frente del colectivo, conocen el mercado y sus previsiones de actividad.

Como en ocasiones anteriores, el libro se completa con la sección "Transportistas Selección", una colección de fichas de las empresas de transporte que han decidido destacar sus servicios y valores añadidos con nosotros.

Disfruten de la lectura.

El sector responde a la presión regulatoria y a la falta de conductores



► Convertir el sector en una profesión atractiva sigue siendo uno de los objetivos principales.



MARINA CARTAGENA

El transporte de mercancías por carretera en

España encara el tramo final de 2025 inmerso en una confluencia de transformaciones estructurales: costes crecientes, una transición energética que avanza más rápido en el papel que en la realidad, incertidumbre económica en los principales mercados europeos, falta crónica de conductores, presión regulatoria y cambios normativos de gran alcance como el incremento de masas y dimensiones o la reforma de la Ley de Movilidad Sostenible.

En este contexto, el diálogo con las organizaciones que representan las distintas sensibilidades del sector (desde la gran empresa internacionalizada hasta el autónomo que opera en corta y media distancia) se convierte en un ejercicio imprescindible para entender qué está ocurriendo en las carreteras, en las bases logísticas, en los centros de carga y en las cuentas de resultados de miles de empresas.

Diario del Puerto Publicaciones ha escuchado las voces de las principales organizaciones presentes en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, tales como, CETM, Fenadismer, ASTIC y Fetransa, las cuales permiten trazar una radiografía en la que convergen diagnósticos muy similares: el sector crece menos, su rentabilidad se estrecha, la renovación de flota avanza con demasiada lentitud y las normas que deberían fortalecer su posición requieren una aplicación más decidida.

Cada organización observa estas tensiones desde su propia posición, pero todas coinciden en que 2026 será un año decisivo que exigirá claridad regulatoria, incentivos bien dirigidos y un esfuerzo coordinado entre empresas, cargadores y Administración.

PREVISIONES

El comportamiento del mercado del transporte durante 2025 refleja una realidad que las organizaciones profesionales perciben y matizan. Por un lado, el primer semestre del año ofreció signos positivos en volumen de actividad, apoyado en la estabilidad del precio de los carburantes y el dinamismo económico interno. Sin embargo, en la segunda mitad del ejercicio la tendencia cambia: crece la debilidad de la demanda, sobre todo en larga distancia, y los costes continúan tensionando los márgenes. ➤

EL SECTOR RECLAMA QUE LA PROFESIÓN SEA CONSIDERADA DE “DIFÍCIL COBERTURA”

La escasez de chóferes profesionales es ya el mayor riesgo para la sostenibilidad del transporte. Faltan más de 20.000 conductores en España y la edad media del profesional supera los 50 años.

En este escenario, las organizaciones que representan al sector empresarial español lo tienen claro: vamos tarde y hay que actuar con rapidez.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, subraya que la falta de conductores “afecta a toda la economía”, puesto que el 75% de las exportaciones españolas a la UE viaja en camión, y reclama cambios estructurales: integración de la formación en el sistema educativo, financiación pública del acceso a la profesión, incorporación de trabajadores de terceros países y estímulos al empleo joven y femenino.

“Estamos trabajando con el Ministerio para poner en marcha programas de captación y formación, y pedimos que la profesión se incluya en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura. También creemos que es necesario facilitar la incorporación de jóvenes y mujeres, y simplificar los trámites para conductores procedentes de terceros países, siempre con garantías formativas y laborales”, añade Carmelo González, presidente de la Confederación Empresarial de Transporte de Mercancías (CETM).

Fenadismer, por su parte, alerta de la falta de relevo generacional en las empresas familiares, con hijos que no ven atractivo el sector y con riesgo real de desaparición de autónomos por falta de sucesión. Y reconoce que “no hay una solución única para este problema, pero o la administración aborda este asunto como algo prioritario en breve plazo o tendremos un grave problema en los próximos años, que no solo afectará al propio sector del transporte sino al desarrollo del resto de actividades económicas en nuestro país”.

Fetransa coincide en que la cuestión social es el núcleo del problema y plantea recuperar a conductores que abandonaron la profesión por malas condiciones laborales, además de impulsar una jubilación anticipada específica para conductores autónomos y asalariados, un expediente ya iniciado ante Seguridad Social.

Desde ASTIC, su vicepresidente ejecutivo, Ramón Valdivia, subraya que el transporte internacional español, que cerró 2024 con un crecimiento del 4,98%, ha registrado en 2025 un retroceso del 0,68% en el segundo trimestre, moviendo 23 millones



► Faltan más de 20.000 conductores en España y la edad media del profesional supera los 50 años.

de toneladas, una cifra inferior a la del último trimestre del año anterior. A esta contracción se suma la ralentización de economías clave como Francia y Alemania, que frena exportaciones y anticipa un cierre de año sin indicios claros de recuperación. Una perspectiva similar ofrece Fetransa, en voz de su presidente Víctor González, quien constata “una desaceleración en los últimos meses”, con una caída cercana al 8% en la carga de larga distancia tanto nacional como internacional, al tiempo que los costes siguen creciendo (solo los seguros lo hacen un 8,8%), lo que estrecha el margen de beneficio esperado para el cierre del ejercicio.

2026 SERÁ UN AÑO DECISIVO PARA EL SECTOR, QUE EXIGIRÁ CLARIDAD REGULATORIA, INCENTIVOS BIEN DIRIGIDOS Y UN ESFUERZO COORDINADO

Por su parte, Juan José Gil, secretario general de Fenadismer, detecta un cierto alivio gracias a la estabilidad del precio del combustible, que ha permitido a muchos autónomos y pymes recuperar márgenes deteriorados en años anteriores. No obstante, advierte que la situación sigue marcada por la incertidumbre internacional y por la amenaza de que los problemas económicos de otros socios europeos terminen impactando en la actividad española.

Carmelo González, presidente de la Confederación Empresarial de Transporte de Mercancías (CETM), insiste en que el transporte por carretera vive un momento de enorme transformación: “Es un sector que ha demostrado su capacidad de resistencia en los últimos años, especialmente durante la pandemia, pero que hoy se enfrenta a una serie de retos estructurales y coyunturales que no podemos ignorar: falta de conductores, descarbonización, digitalización, nuevas exigencias laborales, ciberataques, etc.” Además, muchos de estos retos conllevan nuevas exigencias normativas que obligan a la actividad del transporte de mercancías por carretera a adaptarnos con rapidez, “a veces sin el apoyo necesario”, subraya González. ➤

La evolución continúa



**Grupo
Valauto**

Valauto Quart
Ctra. Madrid-Valencia. km 349,200
46930, Quart de Poblet (Valencia)
T. 961 534 181

Valauto Norte
Avd. del Puerto, 10
46520 Puerto Sagunto (Valencia)
T. 962 661 954

Valauto Sur
Pol. Ind. Ciudad de Carlet C/ Tramuntana, 19
46240 Carlet (Valencia)
T. 962 558 025

www.valauto.es





► La UE sigue sin permitir 44 toneladas en fronteras salvo excepciones, por ello su impacto internacional es limitado.

COSTES Y RENTABILIDAD

En cuanto a la presión de costes, las organizaciones destacan que son, sin duda, uno de los principales condicionantes de la competitividad del transporte por carretera. Ramón Valdivia detalla que mientras el precio medio por kilómetro subió un 2,1% en 2024, los costes lo hicieron un 3,5%, una dinámica que continúa en 2025 y que erosiona la rentabilidad de empresas sometidas además a peajes por emisiones, requisitos de digitalización y nuevas obligaciones normativas.

En estos mismos términos se pronuncia Carmelo González quien detalla que "la actividad se ha ralentizado en algunos segmentos y los costes siguen altos, por lo que los márgenes se mantienen ajustados. Si las empresas de transporte consiguen repercutir los incrementos de costes y aprovechar la mejora de la eficiencia que pueden aportar medidas como la ampliación de las masas y dimensiones, podremos hablar de un ejercicio equilibrado. Pero si eso no ocurre, habrá muchas compañías que tendrán dificultades. Por eso insistimos tanto en la necesidad de garantizar precios justos y relaciones contractuales equilibradas".

Fetransa añade alarmas similares: al incremento del precio de los seguros se suma el impacto que tendrá el aumento de masas y dimensiones cuando se refleje en los Observatorios de Costes y que, previsiblemente, complicará aún más la gestión económica de pequeñas empresas y autónomos.

Además, Fenadismar señala la ausencia de un verdadero plan Renove estatal para rejuvenecer una de las flotas más envejecidas de Europa (ha duplicado su media de antigüedad desde 2008) y denuncia que "sin presupuestos y sin apoyos específicos, los pequeños quedan excluidos de facto de la transición tecnológica".

LAS 44 TONELADAS

La modificación de masas y dimensiones es probablemente el cambio normativo más debatido del año. Las organizaciones lo miran desde prismas distintos, pero coinciden en que el aumento de tonelaje no puede convertirse en una herramienta de presión a la baja por parte de los cargadores.

"La ampliación a 44 toneladas puede ser positiva si se aplica con rigor y sensatez", opinan desde la CETM, por eso, han insistido en que los contratos deben reflejar esas nuevas condiciones y que deben existir garantías en materia de seguridad vial, mantenimiento y revisión de infraestructuras. "Bien gestionada, esta medida puede ser una palanca de eficiencia, pero mal aplicada puede generar desequilibrios y abusos, como los que ya estamos viendo desde los primeros días de su implantación", apostillan.

FETRANSA SEÑALA UNA CAÍDA CERCANA AL 8% EN LA CARGA DE LARGA DISTANCIA TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONAL, AL TIEMPO QUE LOS COSTES CRECEN

Para ASTIC, su impacto en internacional será limitado: la UE sigue sin permitir 44 toneladas en fronteras salvo excepciones, y la medida queda prácticamente restringida a vehículos cero emisiones o a rutas intermodales, sin apenas implantación en larga distancia. Además, advierte de que el verdadero salto de competitividad llegaría de aceptar combinaciones EMS o dúo-tráilers entre Estados miembro, algo que, especialmente con Francia, parece "ni remotamente posible". Fenadismar celebra que finalmente la normativa no privilegie a grandes flotistas y permita a cualquier empresa ofrecer mayor carga, aunque matiza que solo un 15% de servicios actuales



► La presión de costes se considera uno de los principales condicionantes de la competitividad del transporte por carretera.

son susceptibles de operar con 44 toneladas. Y anuncia vigilancia extrema para que los mayores costes derivados del incremento de tonelaje sean compensados por el cargador, lo que consideran una condición indispensable para preservar la viabilidad del pequeño transportista.

Fetransa, por su parte, ha sido especialmente crítica con el proceso y el escaso consenso final. Considera esencial que la mayor productividad se traduzca en un precio justo para el transportista y que la medida no derive en presiones comerciales a la baja. Solo así, defienden, las ventajas ambientales serán del todo reales.

En este sentido, los avances normativos derivados de los acuerdos de 2021, como la prohibición de que el conductor cargue y descargue, la obligatoriedad de la cláusula de combustible o la lucha contra la morosidad, son valorados muy positivamente por Fetransa, que subraya que estas acciones han supuesto una dignificación histórica del sector. Sin embargo, advierte de que el gran reto pendiente es garantizar su cumplimiento, lo que exige dotar a las inspecciones de más medios y mayor firmeza, ya que "de poco sirve una buena legislación si luego no se cumple".

Fenadismer coincide en que la ley solo funciona si los transportistas denuncian los incumplimientos y en que es necesario profundizar en una cultura de contratación por escrito y en la erradicación del trabajo por debajo de costes, especialmente en corta y media distancia, donde las prácticas abusivas siguen siendo más frecuentes.

En cuanto a la relación con la Administración, las cuatro entidades reconocen que existe una interlocución fluida, pero con resultados muy desiguales. Fenadismer lamenta la "parálisis

SOSTENIBILIDAD SÍ, PERO DESDE UN ENFOQUE REALISTA

Las organizaciones entrevistadas no ocultan su preocupación ante una descarbonización que avanza a un ritmo incompatible con la realidad tecnológica del transporte pesado.

ASTIC afirma que no existe hoy un porcentaje mínimamente relevante de vehículos de hidrógeno o eléctricos en larga distancia, y que la disponibilidad de biogás en rutas internacionales es muy reducida, salvo en algunos países concretos. Denuncia que la UE está impulsando tecnologías poco maduras mediante restricciones y gravámenes que penalizan a quienes sí pueden cumplir misión logística en larga distancia.

Fenadismer recuerda que la electrificación está "a años luz" de poder aplicarse a su colectivo, y que cualquier transición verde debe venir acompañada de fuertes ayudas públicas para no convertirse en una barrera competitiva para autónomos y pymes.

Fetransa exige "sentido común" en los objetivos climáticos, advierte del riesgo de inversiones fallidas en flotas eléctricas y reclama que la sostenibilidad económica sea tratada al mismo nivel que la ambiental.

Y CETM comenta que, aunque el sector está comprometido con la sostenibilidad, "debemos ser realistas: la transición ecológica tiene un coste elevado y no todas las empresas pueden asumirlo al mismo ritmo". Por ello, piden que la sostenibilidad vaya de la mano de la viabilidad económica, "no puede haber transición verde si no hay una sociedad que la sostenga y acompañe a las empresas en este proceso".

**ASTIC DETALLA
QUE MIENTRAS
EL PRECIO MEDIO
POR KILÓMETRO
SUBIÓ UN 2,1%
EN 2024, LOS
COSTES LO
HICIERON UN
3,5%**

legislativa" derivada de la falta de mayorías parlamentarias, lo que frena reformas clave para el sector; Fetransa denuncia lentitud en los grupos de trabajo con el MITMA (conductores, cadena de transporte, descarbonización y digitalización), afectada por continuos cambios en el organigrama ministerial que retrasan decisiones "de manera desesperante"; ASTIC, desde la perspectiva internacional, reclama una estrategia de país para proteger el saber hacer logístico acumulado por las empresas españolas, condición indispensable para mantener la pujanza exportadora ante un entorno global cada vez más competitivo; y CETM celebra mantener una buena relación, pero "el sector requiere medidas concretas, presupuestos y plazos de tiempo definidos. El diálogo debe traducirse en hechos, porque la carretera no puede esperar eternamente". ■

CARMELO GONZÁLEZ,
Presidente de la Confederación Empresarial de
Transporte de Mercancías (CETM)

“La nueva Ley de Movilidad Sostenible es necesaria, pero debe aplicarse con realismo”



El sector del transporte por carretera en España está en un momento de profunda transformación, con la aplicación de normas como las 44 toneladas y la esperada Ley de Movilidad Sostenible, entre otros asuntos de actualidad. Diario del Puerto Publicaciones repasa con Carmelo González, presidente de la Confederación Empresarial de Transporte de Mercancías (CETM), estos temas y otros como la preocupante escasez de conductores que afecta al sector.

JUAN CARLOS PALAU

¿Cómo describiría la situación actual del transporte por carretera en España?

El transporte por carretera vive un momento de enorme transformación. Es un sector que ha demostrado su capacidad de resistencia en los últimos años, especialmente durante la pandemia, pero que hoy se enfrenta a una serie de retos estructurales y coyunturales que no podemos ignorar: falta de conductores, descarbonización, digitalización, nuevas exigencias laborales, ciberataques, etc.

Además, muchos de estos retos conllevan nuevas exigencias normativas que nos obligan a adaptarnos con rapidez, a veces sin el apoyo necesario. Aun así, estoy convencido de que también es una etapa de oportunidad: tenemos un sector fuerte, profesional y competitivo, que sigue siendo esencial para la economía española. Debemos sentir orgullo de nuestra profesión y reivindicar el papel que desempeñamos en la sociedad.

¿Qué perspectivas maneja para el cierre del ejercicio?

Será un cierre prudente. La actividad se ha ralentizado en algunos segmentos y los costes siguen altos, por lo que los márgenes se mantienen ajustados. Si las empresas de transporte consiguen repercutir los incrementos de costes y aprovechar la mejora de la eficiencia que pueden aportar medidas como la ampliación de las masas y dimensiones, podremos hablar de un ejercicio equilibrado. Pero si eso no ocurre, habrá muchas compañías que tendrán dificultades. Por eso insistimos tanto en la necesidad de garantizar precios justos y relaciones contractuales equilibradas.

La renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) está en marcha. ¿Qué papel desempeñará la CETM?

La CETM siempre ha sido un pilar del Comité Nacional y confiamos en seguir siéndolo. Nuestra intención es reforzar el papel del CNTC como órgano de representación, propuesta y diálogo ante los retos

“PEDIMOS QUE LA PROFESIÓN SE INCLUYA EN EL CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA”

La escasez de conductores continúa siendo uno de los grandes problemas del sector. ¿Qué soluciones propone la CETM?

Es, sin duda, uno de los desafíos más preocupantes que tenemos. Faltan más de 20.000 conductores en España y la edad media del profesional supera los 50 años. Considero que ya vamos tarde en este asunto, de ahí la necesidad de actuar con rapidez porque, de lo contrario, esta situación se agravará aún más.

Estamos trabajando con el Ministerio para poner en marcha programas de captación y formación, y pedimos que la profesión se incluya en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura. También creemos que es necesario facilitar la incorporación de jóvenes y mujeres, y simplificar los trámites para conductores procedentes de terceros países, siempre con garantías formativas y laborales.

Pero más allá de eso, hay que mejorar las condiciones del oficio: áreas de descanso seguras, horarios compatibles con la conciliación, y un reconocimiento social que devuelva prestigio a una profesión esencial. Conducir un camión no es un empleo cualquiera: es una responsabilidad enorme y merece respeto, estabilidad y futuro.

¿Cómo está respondiendo el sector a los objetivos de sostenibilidad?

El sector está comprometido con la sostenibilidad, y muchos transportistas han hecho y siguen haciendo un esfuerzo notable por renovar flotas, incorporar nuevas tecnologías y mejorar la eficiencia de sus operaciones.



► CETM sigue trabajando con el Ministerio para poner en marcha programas de captación y formación.

Pero también debemos ser realistas: la transición ecológica tiene un coste elevado y no todas las empresas pueden asumirlo al mismo ritmo.

Desde la CETM hemos defendido que los ingresos del nuevo Fondo Social para el Clima, derivados del ETS2 europeo, deben revertir en el propio sector para apoyar esa transformación. Descarbonizar no es solo electrificar e insisto en que todo ello también pasa por mejorar la logística, reducir los viajes en vacío, utilizar combustibles alternativos y apostar por la innovación.

Nuestro compromiso es firme, pero pedimos que la sostenibilidad vaya de la mano de la viabilidad económica. No puede haber transición verde si no hay una sociedad que la sostenga y acompañe a las empresas en este proceso.

que vayan surgiendo. Queremos que sea una institución útil, moderna y que refleje la realidad del sector.

Afrontamos esta renovación con espíritu de unidad y colaboración. Defendemos los intereses del transporte desde la independencia, pero también desde la responsabilidad. El Comité debe ser un espacio en el que todas las voces del sector se sientan escuchadas, con una interlocución fuerte ante la Administración y capacidad real para influir en las decisiones que afectan a nuestro futuro.

La modificación de las masas y dimensiones ha sido una medida muy debatida. ¿Qué valoración hace la CETM?

La ampliación a 44 toneladas puede ser positiva si se aplica con rigor y sensatez. Supone una oportunidad para mejorar la eficiencia operativa, reducir emisiones y optimizar la carga por viaje, pero también conlleva un esfuerzo importante para las empresas. No todos los vehículos están preparados, ni todas las infraestructuras están adaptadas, y eso implica costes adicionales.

Por eso hemos insistido en que los contratos deben reflejar esas nuevas condiciones. Si un transportista mueve más carga, debe recibir una compensación acorde al incremento de coste que va a soportar. Lo que no podemos permitir es que una medida pensada para mejorar la competitividad de los cargadores termine siendo un lastre para los resultados de las empresas de transporte. ►

“Si un transportista mueve más carga, debe recibir una compensación acorde al incremento de coste que va a soportar”



► CETM insiste en la necesidad de garantizar precios justos y relaciones contractuales equilibradas.

"FALTAN MÁS DE 20.000 CONDUCTORES EN ESPAÑA Y LA EDAD MEDIA DEL PROFESIONAL SUPERA LOS 50 AÑOS"

También pedimos garantías en materia de seguridad vial, mantenimiento y revisión de infraestructuras. Bien gestionada, esta medida puede ser una palanca de eficiencia, pero mal aplicada puede generar desequilibrios y abusos, como los que ya estamos viendo desde los primeros días de su implantación.

¿Qué impacto tendrá la nueva Ley de Movilidad Sostenible en el transporte por carretera?

Es una ley necesaria, que marca el camino hacia un modelo más sostenible, pero debe aplicarse con realismo. Nadie en el transporte discute la importancia de reducir las emisiones, mejorar la eficiencia o digitalizarnos, pero no se puede exigir a las empresas de transporte que asuman solas el coste de esta transición, que debe ir acompañada de apoyo financiero, incentivos fiscales y una red de infraestructuras adaptada.

Necesitamos que se implementen medidas como el uso de la carta de porte electrónica; la creación de una calculadora de emisiones con criterios claros y unificados que nos permita calcular objetivamente nuestra huella de carbono; que se construyan aparcamientos vigilados que sean seguros para nuestros equipos y mercancías y, sobre todo, para nuestros profesionales, entre otras cosas.

En consecuencia, si todo esto no se planifica bien, corremos el riesgo de que muchas pymes queden fuera del mercado. Desde la CETM defendemos una transición justa, con plazos razonables y una neutralidad tecnológica que permita avanzar sin dejar a nadie atrás.

¿Cómo son actualmente las relaciones con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible?

Existe una relación institucional fluida y un diálogo abierto. Hemos mantenido reuniones con el ministro Óscar Puente y con su equipo, y valoramos positivamente que se hayan creado grupos de trabajo para abordar cuestiones clave como la descarbonización, la digitalización, la Ley de cadena de transporte o la captación de conductores.

No obstante, también he dicho en más de una ocasión que mantener una buena relación no es suficiente. Necesitamos resultados tangibles. Necesitamos que caminen junto a nosotros. El sector requiere medidas concretas, presupuestos y plazos de tiempo definidos. El diálogo debe traducirse en hechos, porque la carretera no puede esperar eternamente.

"NUESTRO COMPROMISO ES FIRME, PERO PEDIMOS QUE LA SOSTENIBILIDAD VAYA DE LA MANO DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA"

"LA CETM SIEMPRE HA SIDO UN PILAR DEL COMITÉ NACIONAL Y CONFIAMOS EN SEGUIR SIÉNDOLO"

La legislación sobre la cadena de transporte ha sido una de las grandes reivindicaciones del sector. ¿En qué punto nos encontramos?

Se ha avanzado, pero aún queda mucho por hacer. La ley que regula la cadena de transporte ha introducido principios importantes, como la prohibición de trabajar por debajo de costes o la obligación de formalizar los contratos por escrito. Sin embargo, sigue faltando desarrollo reglamentario y, sobre todo, mecanismos de control que garanticen su cumplimiento.

Esta normativa debe servir para equilibrar las relaciones entre cargadores y transportistas, asegurar un funcionamiento justo del mercado y poner fin a prácticas abusivas. Pero para que sea eficaz, hace falta una inspección activa y sanciones que desincentiven el incumplimiento. En definitiva, hemos dado un paso importante, pero no podemos detenernos hasta conseguir que la ley se cumpla en toda la cadena. ■



► El presidente de CETM afirma que afrontan la renovación del CNTC con espíritu de unidad y colaboración.



JUAN JOSÉ GIL,
Secretario general de Fenadismer

“Nuestra máxima es que todo lo que es positivo para la pequeña empresa también lo sea para la grande”



Tras unos años marcados por la volatilidad de los precios del combustible y la incertidumbre económica, el transporte por carretera encara el futuro con un panorama algo más estable. Juan José Gil, secretario general de Fenadismer, analiza la situación del sector y los retos que afrontan los pequeños y medianos transportistas con Diario del Puerto Publicaciones con la máxima: “Todo lo que es positivo para la pequeña empresa también debe serlo para la grande”.

MARINA CARTAGENA

¿Cómo han evolucionado las cuentas de los pequeños transportistas en 2025 con los costes de combustible y mantenimiento?

Afortunadamente, la estabilidad del precio de los carburantes habida este año 2025, unido al crecimiento económico en España, ha contribuido al mantenimiento de la actividad de las pequeñas y medianas empresas transportistas en nuestro país y a que hayan podido recuperar ciertos márgenes de rentabilidad, muy deteriorados en los años precedentes como consecuencia de la situación de inestabilidad a nivel internacional y de volatilidad del precio del petróleo.

La renovación del CNTC dio lugar a debates sobre representatividad. ¿Considera que los autónomos y pymes están mejor, peor o igual representados que antes?

Nuestra organización se ha caracterizado tradicionalmente por la defensa de los autónomos y de las pequeñas y medianas empresas, como así lo ha demostrado el conjunto de medidas legislativas y económicas promovidas por Fenadismer y que se han ido aprobando a lo largo de estos últimos años. En todo caso, nuestra máxima es que todo lo que es positivo para la pequeña empresa también lo sea positivo para la grande; así que cualquier medida nueva que se implemente en nuestro sector, aunque priorice en las empresas de menor dimensión, también favorece a todos los intervinientes en la cadena de transporte.

Sobre las 44 toneladas: ¿qué impacto tendría en la supervivencia de los transportistas pequeños frente a las grandes flotas?

Tal y como se ha diseñado esta medida, frente a la propuesta inicial que solo pretendía privilegiar a los grandes flotistas, finalmente, lo que se ha aprobado es que cualquier transportista sea cual sea su dimensión empresarial o el tamaño de su flota va a poder ofrecer a sus clientes transportar mayor carga. Pero debe quedar claro que no todos los tipos de transportes existentes en nuestro país son susceptibles de llevar 44 toneladas; de hecho, según nuestras estimaciones, esto

“EN LA ACTUALIDAD NO EXISTE NINGUNA LÍNEA DE AYUDAS ESTATAL PARA LA SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS”

El acceso a ayudas para renovación de flota suele ser más difícil para pequeños transportistas. ¿Han percibido mejoras en los criterios o siguen excluidos de facto?

Ahora mismo hay un preocupante envejecimiento de la flota de transporte en nuestro país, habiendo duplicado la media de edad de los vehículos tanto rígidos como cabezas tractoras respecto de lo que había antes de la crisis de 2008. Teniendo, además, ahora mismo una de las flotas más viejas de toda la Unión Europea. Pese a que le hemos solicitado al gobierno insistentemente un plan Renove para modernizar nuestros camiones, la falta de aprobación de la ley de presupuestos en los últimos años ha impedido llevarlo a cabo. De hecho, en la actualidad no existe ninguna línea de ayudas estatal para la



► Fenadismer denuncia el “preocupante envejecimiento de la flota de transporte en nuestro país”.

sustitución de vehículos, salvo alguna actuación aislada por parte de alguna comunidad autónoma o diputación.

afectará a un porcentaje en torno al 15% de los servicios de transporte que en la actualidad se prestan.

En lo que sí vamos a estar absolutamente vigilantes es que el aumento de costes que el mayor tonelaje representa para el transportista sea compensado por su cargador, para lo cual nos hemos dotado de herramientas legales que permiten perseguir cualquier actuación o abuso que se produzca en este ámbito.

Uno de los puntos fuertes de Fenadismer es la defensa de la ley de la cadena de transporte. ¿Se está cumpliendo realmente en las operaciones de corta y media distancia?

La ley de la cadena del transporte recogía diferentes medidas de interés para el transportista, como es la contratación por escrito, que hasta la fecha tenía un carácter muy residual lo que generaba indefensión en caso de controversia; así como la prohibición de trabajar por debajo de costes, teniendo como referencia el Observatorio de Costes que trimestralmente aprueba la Administración. Pero dichas leyes no son útiles si no son exigidas por los transportistas que puedan sufrir algún incumplimiento en este ámbito, por lo que desde nuestra federación seguimos insistiendo en que denuncien todas aquellas situaciones que consideren que por parte de sus clientes no se están cumpliendo, y que, por supuesto, contarán con nuestro apoyo para hacer que dicha ley se cumpla.

En cuanto a relaciones con la Administración, ¿cómo valoran el grado de interlocución en este último año? ¿Se sienten escuchados?

El grado de interlocución es positivo, pero echamos en falta el que se aprueben nuevas medidas de mejora para el desarrollo de la actividad del sector, lo que es debido en buena parte a la situación de parálisis legislativa que vive nuestro país por la falta de mayorías que respalden la actuación de este gobierno.

La falta de conductores se une a la dificultad de relevo generacional en negocios familiares. ¿Están desapareciendo autónomos por falta de sucesión?

La falta de incorporación de nuevos profesionales al sector del transporte por carretera es una de las principales preocupaciones que tenemos las asociaciones del sector, que se dan tanto en las grandes empresas como en las pequeñas, en la mayoría empresas familiares en las que los hijos de los actuales transportistas no ven este sector atractivo, lo que limita el necesario relevo generacional que se debería producir en este sector. No hay una solución única para este problema, pero o la administración aborda este asunto como algo prioritario en breve plazo o tendremos un grave problema en los próximos años, que no solo afectará al propio sector del transporte sino al desarrollo del resto de actividades económicas en nuestro país.

Fenadismer fue muy activa en pedir jubilación anticipada para conductores. ¿En qué punto está esta reivindicación y qué esperan del Ministerio?

Ahora mismo ya está presentado formalmente ante el Ministerio de Seguridad Social la solicitud formal para el inicio del trámite de los estudios necesarios que permitan la implantación de la jubilación anticipada, tanto de los conductores profesionales ►

“Seguimos insistiendo en que denuncien todas aquellas situaciones que consideren que por parte de los clientes no se están cumpliendo”



► Las asociaciones prestan cada vez más atención a las condiciones laborales de los trabajadores del sector, preocupados por la falta de relevo generacional.

"DEBE QUEDAR CLARO QUE NO TODOS LOS TIPOS DE TRANSPORTES EXISTENTES EN NUESTRO PAÍS SON SUSCEPTIBLES DE LLEVAR 44 TONELADAS"

autónomos como de los conductores asalariados. A partir de ahí se realizarán los informes justificativos de que se cumplen los requisitos para que este sector pueda acceder a la jubilación anticipada, para lo cual el Gobierno dispone de un plazo máximo de 6 meses.

En sostenibilidad, ¿qué riesgos ven de que la transición verde se convierta en una barrera competitiva para los autónomos?

Aún existe mucha incertidumbre sobre qué tecnología será la que finalmente se imponga en nuestro sector, ya que la electrificación 100% de nuestra flota está a años luz de que vaya a ser una realidad. A diferencia de los turismos en los que la tecnología de propulsión eléctrica está muy desarrollada y es una alternativa más por la que pueden optar los particulares, en el caso del sector del transporte aún le queda mucho camino por desarrollar hasta que sea una tecnología viable y rentable, lo que va a precisar de grandes apoyos tanto económicos como de otra índole por parte de los gobiernos para que esta transición se lleve a cabo.



**SOLUCIONES
INFORMÁTICAS**
ACTIVIDADES PORTUARIAS

C/. Martín el Humano, 30-1° - 46008 VALENCIA
Tel. 96 337 18 70
mail: ancasa@ancasa.com
www.ancasa.com

- **Aplicaciones multiempresa, multiusuario multiejercicio**
- **Transitarios** Import / Export Marítimo, aéreo, terrestre
- **Agentes de aduanas** Importación / Exportación / Tránsito / Vinculación a depósito
- **Almacenaje** Almacén de depósito temporal / Almacén aduanero / Almacén distinto del aduanero / LAME
- **Transporte** Transporte convencional / Transporte contenedores / Grupajes / Cargas completas
- **Contabilidad**
- **VERIFACTU-SII**
- **Apps** Transporte convencional Cargas Completas y Grupajes / Contenedor marítimo / Almacenaje

Todas las aplicaciones generan la documentación propia de la actividad, procesos de facturación automática, contabilidad, gestión de cartera, generación de informes, etc.

Cuarenta años de actividad avalan nuestra trayectoria

**"ECHAMOS EN FALTA EL QUE SE APRUEBEN
NUEVAS MEDIDAS DE MEJORA PARA EL
DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DEL SECTOR
DEBIDO A LA PARÁLISIS LEGISLATIVA"**

**¿Cómo valoran el cierre de 2025 y qué esperan
del próximo año en cuanto a competitividad y
viabilidad para el pequeño transportista?**

La realidad de nuestro sector es que sigue estando configurado principalmente por autónomos y pequeñas empresas. Es cierto que en los últimos años las grandes empresas han crecido exponencialmente más que las pequeñas, pero la mayoría del tejido empresarial en nuestro sector sigue dominado por las empresas familiares, lo que contribuye a dotar de una mayor flexibilidad y competitividad al sector. Afortunadamente, la coyuntura internacional se ha estabilizado en este último año y eso ha ayudado a que nuestro sector esté viviendo un buen momento, aunque con cierta incertidumbre sobre si los problemas económicos que ahora mismo están teniendo otras potencias europeas contaminen también a nuestro país, lo que se podría traducir en una ralentización y recesión de nuestra actividad. ■



► Juan José Gil, secretario general de Fenadismar, destaca que la falta de llegada de nuevos profesionales al sector es una de las principales preocupaciones de la entidad.

Mira la lista!
Creo que lo tenemos todo

En lo grande
y en lo pequeño

CONECTAMOS
valenciaport

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

RAMÓN VALDIVIA,
Vicepresidente ejecutivo de la Asociación del
Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

**“La falta de conductores
de camión no sólo afecta
a las empresas de
transporte; nos afecta a
todos”**



La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) tiene claro cuáles son los retos que condicionan la competitividad del sector. La presión de costes, la falta de conductores, los nuevos peajes por emisiones y la lentitud en la renovación de flotas son los desafíos que atender y así lo traslada Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, con quien Diario del Puerto Publicaciones conversa mientras el comercio exterior europeo desacelera y España mantiene una posición sólida con una rentabilidad estrechándose.

MARINA CARTAGENA

Tras un año convulso en el comercio global, ¿cómo está afectando la inestabilidad geopolítica (guerra en Ucrania, conflictos en Oriente Medio, tensiones en fronteras) al transporte internacional español?

Para la mayoría de los operadores españoles con foco UE occidental/central, la inestabilidad geopolítica ha tenido impacto acotado. El impacto significativo se concentra en rutas poco habituales para las empresas españolas, rutas en el Lejano Este europeo, donde aduanas y fronteras (por ejemplo, Polonia-Bálticos o Rumanía-Bielorrusia) se han visto penalizadas en cuanto a tiempos y costes y ha obligado más de una vez a rediseñar itinerarios o compromisos contractuales con clientes.

¿Qué problemas concretos encuentran hoy las empresas españolas en el acceso a países europeos con restricciones medioambientales más exigentes?

Lo primero que hay que señalar en este aspecto es que las flotas de las empresas de ASTIC en rutas internacionales cuentan con vehículos de menos de tres años de media desde su matriculación y, por lo tanto, están en la vanguardia tecnológica en seguridad vial y en reducción de emisiones contaminantes. Pero sí hay que señalar que el afán recaudatorio de las autoridades, disfrazado de “salvemos el planeta”, sí nos causa problemas como el aumento de peajes basados en emisiones de CO2 (implantados en países como Alemania, Austria, Suecia, Dinamarca o República Checa) y las Zonas de Bajas Emisiones (establecidas en ciudades como París, Berlín, Ámsterdam o Milán), obligando a modificar rutas. A esto se suma la incertidumbre normativa, con cambios frecuentes en

“SIN UN VECTOR LOGÍSTICO COMO EL DE LAS EMPRESAS ASTIC, LA PUJANZA DE NUESTROS EXPORTADORES SE HABRÍA ENCONTRADO CON SERIAS DIFICULTADES”

¿Cuáles son las tres prioridades de ASTIC de cara a 2026 para consolidar la presencia española en el transporte internacional europeo?

Para nosotros, desde siempre, lo principal en ese aspecto que se pregunta es lograr que se interiorice tanto entre los poderes públicos como entre el tejido empresarial que el know-how atesorado por las empresas españolas de transporte internacional ha sido y es vital para que el sector exterior español ganase continuamente peso en el total de nuestro PIB, sobre todo en relación con nuestros vecinos de la UE y con África. Sin un vector logístico como el que estas empresas han sabido crear, mantener y mejorar en estas décadas, la pujanza de nuestros exportadores se habría encontrado con serias dificultades para lograr lo que se ha logrado. Si se tiene eso en mente, como digo, tanto entre los clientes como desde las Administraciones públicas, todos trabajarán conjuntamente con nosotros para mantener esa posición privilegiada en transporte internacional que nuestras empresas detentan.

En concreto, si lográsemos aliviar la elevada carga impositiva y de costes sociales que soporta este sector, como por ejemplo las cotizaciones sociales, probablemente haríamos más competitiva esta actividad nuestra.



► La carga impositiva y de costes sociales lastra la competitividad del transporte internacional, así lo confirma Ramón Valdivia (ASTIC).

No puedo dejar de mencionar la neutralidad tecnológica para que no se busque hacer artificialmente competitivas soluciones tecnológicas poco evolucionadas a base de gravámenes y restricciones sobre otras que sí permiten el efectivo cumplimiento de la misión de transporte internacional pesado de larga distancia. Como tampoco olvidarme de que es necesario facilitar la incorporación de personas jóvenes de ambos sexos, tanto europeas como de terceros países, a las plantillas de chóferes de nuestras empresas. Ya hoy día, la escasez de conductores está provocando cancelaciones de rutas e incluso que algunas empresas empiecen a barajar el abandono de ciertas rutas internacionales en sus planes estratégicos, con evidente repercusión para las exportaciones españolas.

regulaciones laborales, medioambientales y de transporte, que generan costes adicionales de adaptación y planificación.

La ampliación a 44 toneladas. En recorridos internacionales, ¿qué implicaciones logísticas y de competitividad tendrá esta medida frente a otros países de la UE?

En recorridos internacionales no está permitido alcanzar las 44 toneladas de MMA en la UE. Por lo que parece, si llegase a alterarse esta limitación aceptando esas 44 toneladas estará limitada a la utilización de vehículos cero emisiones o rutas intermodales, por lo tanto, de confirmarse finalmente este cambio normativo europeo, el impacto real sobre el actual trazado de transporte internacional se verá muy acotado, al menos en países extensos territorialmente como es el nuestro o Francia o Alemania ya que no existen en el horizonte ZEV capaces de cubrir rutas de largo recorrido con esas masas (otra cosa puede ser en Benelux o en Dinamarca, por ejemplo) y dada el limitado uso que la intermodalidad tiene sobre el total del transporte internacional por carretera. Para poder afrontar efectos relativamente importantes en el transporte internacional deberíamos estar hablando de combinaciones EMS (y en particular dúo-trailers) permitidas entre Estados Miembro y eso, al menos en lo que respecta a nuestra frontera con Francia, no parece ni remotamente posible.

En la representación del CNTC, ¿cree que el transporte internacional está suficientemente representado frente al nacional?

En el actual CNTC, ASTIC es la tercera organización en peso relativo en el Pleno de dicho órgano y está también en cabeza en la sección de transporte internacional del comité; sin duda la componente internacional de nuestro transporte por carretera tiene un peso destacado en términos de ton.km con relación al transporte por carretera español en su totalidad, alcanzando cerca de un tercio de dicho total. No sabemos cómo quedará el nuevo CNTC tras esta renovación, pero en la actualidad sí consideramos que el transporte internacional está bien representado en dicho órgano. ➤

“El afán recaudatorio de las autoridades, disfrazado de “salvemos el planeta”, sí nos causa problemas como el aumento de peajes basados en emisiones de CO2 y las Zonas de Bajas Emisiones, obligando a modificar rutas”



► El sector movió 23 millones de toneladas en el segundo trimestre, lo que supone una caída interanual del 0,68% y una cifra inferior a la del último trimestre de 2024.

La escasez de conductores profesionales se acusa especialmente en rutas largas. ¿Qué soluciones proponen desde ASTIC para atraer y retener chóferes dispuestos a trabajar en internacional?

Es un problema muy grave porque la falta tan acuciante de conductores profesionales, no sólo en nuestro país sino en toda Europa, Estados Unidos, Japón y más países, pone en peligro la cadena de suministro y, como en el caso de España, incluso el comercio exterior (el 75 % de lo que exportamos a la UE viaja en camión en términos de t.km.). La falta de conductores de camión no sólo afecta a las empresas de transporte; nos afecta a todos. Nuestros conductores son una pieza clave en la cadena de suministro de cualquier economía.

Desde ASTIC llevamos años demandando que se revise el modelo de formación para vincular el proceso de obtención del carné de conducir al sistema educativo reglado, además de pidiendo que se financie parcial o totalmente esta formación ya que supone una enorme barrera para quien quiere ser conductor profesional. Se debe facilitar aún más la incorporación de profesionales de terceros países; incluir esta profesión en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura del SEPE; e incentivar el empleo joven (la edad media de los conductores de camión roza los 54 años), así como el empleo femenino.

Desde nuestra patronal impulsamos proyectos como El Conductor al Frente, una iniciativa europea que hemos puesto en marcha junto a Transprime (Spanish Shippers' Council), que tiene como objetivo mejorar las condiciones laborales de los conductores de transporte por carretera, especialmente

en los puntos de carga y descarga de mercancías. Se basa en un decálogo (el "Charter" de la Organización Internacional del Transporte por Carretera, IRU) que define buenas prácticas y compromisos para cargadores, transportistas y otros agentes de la cadena logística. En el plano nacional, hemos lanzado Truck Friendly Movement, plataforma también impulsada por la Asociación de Cargadores de España (ACE), el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA) que trabaja para mejorar el día a día de los transportistas.

Todo esto debe ir acompañado de reformas estructurales porque el sistema de 54 convenios provinciales en España complica la negociación de condiciones homogéneas.

El Pacto Verde Europeo marca hitos de descarbonización muy exigentes. ¿Qué avances reales están viendo en la electrificación, gas renovable o hidrógeno aplicados al transporte de larga distancia?

Escasísimos. No hay un porcentaje mínimamente destacable de ese tipo de vehículos pesados en rutas de larga distancia; ni el hidrógeno ni las baterías juegan ningún papel hoy por hoy en esas rutas -ni hay vehículos ni hay red de recarga o repostaje- en cuanto a motores de combustión que utilicen gas natural licuado, que sí están desarrollados para larga distancia y tienen cierta presencia real en las carreteras resulta que, salvo quizá con la excepción de Francia y Benelux e Italia, la disponibilidad de dicho bio gas en las rutas internacionales es también muy reducida, especialmente si hablamos de GNL que es el que puede dar la talla en estas rutas.

¿Se están cumpliendo los plazos y fondos del Plan de Recuperación en materia de renovación de flota para las empresas internacionalizadas?

No completamente. Llevamos ya dos años de paralización casi total tras los famosos 400 millones de euros inicialmente previstos en el programa de transformación de flotas del transporte por carretera (que se incrementaron después en 50 millones). Sin embargo, solo el 46,5% de las ayudas han ido a la renovación de flotas de autobuses y camiones cero emisiones; el resto de los fondos se ha empleado en achatarramiento de flota actual. Además, gran parte del presupuesto para comprar camiones o autobuses eléctricos/hidrógeno sigue sin agotarse en ciertas comunidades autónomas. Aunque se han adjudicado los fondos, el plazo para justificar totalmente muchas actuaciones expira a 30 noviembre 2025, lo que indica que podría quedar dinero sin gastar o sin reasignar si no se cumple a tiempo. En ASTIC pedimos una reformulación del programa Moves que favorezca la renovación del parque rodante, cada vez más envejecido, por vehículos de cualquier tecnología disponible viable que reduzca el consumo energético, o sea que reduzca las emisiones y, al mismo tiempo, mejore la fiabilidad y la seguridad vial activa y pasiva.

Muchos de sus asociados forman parte de multinacionales o cooperan con cargadores globales. ¿Cómo han evolucionado las relaciones contractuales en cuanto a costes, plazos y condiciones de pago?

Hay que señalar, de entrada, que el cumplimiento de las cargas burocráticas que las nuevas regulaciones europeas o nacionales de los diversos Estados están imponiendo a empresas de cierto tamaño y que nos tocan y nos obligan a soportar fundamentalmente nuevos costes de staff y también de incorporación de elementos tecnológicos y de gestión. Ciñéndonos a plazos y condiciones de pago, las relaciones contractuales entre empresas de transporte y cargadores se han vuelto más dinámicas y reguladas, pero aún con demasiadas excepciones y escaso convencimiento, a mi parecer, pero sí, se va apreciando un énfasis creciente en la transparencia, el cumplimiento de plazos y seguridad en el flujo de pagos, adaptándose a la presión de costes, la digitalización y la sostenibilidad. Durante años, muchos cargadores han tratado el transporte como una simple 'commodity', un servicio prescindible adjudicado al menor precio posible. Ese enfoque ha generado relaciones frías, contratos cortos y escasa inversión, reduciendo la

eficiencia a una mera supervivencia. Sin embargo, esta realidad está cambiando gracias a factores como la escasez de conductores, la complejidad normativa o la consolidación empresarial.

En términos de rentabilidad, ¿qué balance hacen del ejercicio 2025 y cómo se posiciona el sector internacional español frente a la competencia de países del Este?

A cierre de 2024, el transporte internacional por carretera en España experimentó un incremento del 4,98% interanual, alcanzando un total de 95,04 millones de toneladas. Sin embargo, los datos registrados en lo que llevamos de 2025 muestran una desaceleración: este sector movió 23 millones de toneladas movidas en el segundo trimestre, lo que supone una caída interanual del 0,68% y una cifra inferior a la del último trimestre de 2024.

"ANTE LA FALTA ACUCIANTE DE CONDUCTORES PROFESIONALES, SE DEBE FACILITAR AÚN MÁS LA INCORPORACIÓN DE PROFESIONALES DE TERCEROS PAÍSES, INCLUIR LA PROFESIÓN EN EL CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA E INCENTIVAR EL EMPLEO JOVEN Y FEMENINO"

La debilidad del transporte internacional se debe a la incertidumbre económica en países clave como Francia y Alemania, cuyos crecimientos nulos han afectado a las exportaciones españolas. La falta de signos de recuperación en las principales economías europeas, es previsible que esta tendencia a la baja se mantenga en los próximos trimestres. En términos de rentabilidad, el sector enfrenta desafíos. En el año 2025 estamos viendo una continuidad de tendencia respecto a lo vivido en 2024, en el cual el precio medio por kilómetro creció un 2,1% pero la cifra de negocios del sector aumentó solo un 0,8%, mientras que los costes del transporte subieron un 3,5%. Esto indica una presión sobre los márgenes de beneficio que sigue incrementándose y está poniendo a las empresas y a los equipos que las gestionan en el límite de su resistencia.

En cuanto a la competencia de los países del Este, España mantiene una posición sólida. Sin embargo, la creciente presión competitiva, especialmente en rutas clave como las que unen España con Francia, podría afectar su cuota de mercado si no se implementan estrategias eficaces. ■



CPS
CARGO PROTECTION
AND SECURING

We care, protect and serve
www.cargoprotect.es



TRINCAJE DE MERCANCÍA



EMBALAJES DE MADERA



RETRACTILADOS DE GRAN TAMAÑO

Carrer de l'Agricultura, 14, Pl Els Domenys II · 08720 Vilafranca del Penedès (Barcelona) · T 937 079 075 · cps@cargoprotect.es

VÍCTOR GONZÁLEZ,
Presidente de Fetransa

“Las ventajas de las 44 toneladas solo serán reales si se garantiza que el transportista reciba un precio justo”



La posición de Fetransa (Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías) con respecto a una de las principales nuevas medidas para el transporte por carretera, las 44 toneladas, ha sido de “crítica firme al proceso y cautela”. Además, la organización aspira a renovar su representación en el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), tal y como explica el presidente de la federación, Víctor González, a Diario del Puerto Publicaciones.

JUAN CARLOS PALAU

¿Cuál es la realidad actual del transporte por carretera en España y qué previsiones tienen de cierre de ejercicio?

La realidad es de desaceleración en los últimos meses y costes de producción altos, con bajada de la carga de trabajo más significativa en la larga distancia, donde tenemos una caída de cerca del 8%, tanto a nivel nacional como internacional. Por otra parte, los costes siguen en aumento (los seguros, por ejemplo, crecen un 8,8%), por lo que la previsión es de un cierre de ejercicio muy ajustado.

Así pues, un año que se ha comportado bastante bien en el primer semestre, en cuanto demanda de transporte, que puede acabar en números más flojos y, en paralelo, los costes subiendo, aunque también es verdad que en términos generales también el precio del transporte ha subido este año. Veremos si en 2026 podemos recuperar un poco de margen de beneficios, para paliar la más que segura subida de los costes derivados del aumento de masas y dimensiones (todavía no aparecen en el observatorio de costes).

¿Qué opinión tiene Fetransa acerca de la modificación de masas y dimensiones? ¿Qué retos plantea? ¿Cuáles serán las ventajas que aportará?

Nuestra opinión es de crítica firme al proceso y cautela. Si bien no nos oponemos a la eficiencia, nos opusimos a algunos aspectos de la propuesta inicial, sobre todo en la parte final del proceso negociador, donde criticamos la falta de un mayor consenso, pues no estaba en el acuerdo inicial ir más allá de las 44 toneladas en ningún caso. Asimismo, lamentamos que no se incluyera la obligación de adecuar los precios del transporte a la mayor capacidad de carga, cuestión que se mantuvo prácticamente hasta el último borrador que conocimos.

El principal reto es que esta modificación no se convierta en una herramienta para que el

“LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEBE SER UNA ALIADA, PERO ESTAMOS VIGILANTES”

¿Cuál es la posición de Fetransa acerca de la Ley de Movilidad Sostenible y qué dificultades y ventajas aportará esta nueva legislación?

La Ley debe ser una aliada, pero estamos vigilantes. El principal riesgo es el de la financiación, que podría derivar en la imposición de nuevos peajes o desvíos obligatorios a los que nos oponemos frontalmente. La otra gran dificultad es el coste de la transición energética, que es inasumible para la pyme sin un plan de ayudas potente.

En cuanto al proceso de digitalización, nos preocupan los costes que se pueden derivar de la obligatoriedad del documento de control electrónico y de los aspectos técnicos que podrían dificultar el acceso a nuestros representados, pues gran parte de ellos están ya cerca de la edad de jubilación.

¿Cómo están trabajando los asociados de Fetransa la adaptación a los objetivos sostenibles y qué retos plantea a los mismos?

De momento lo que esperamos es que los objetivos sean más realistas y que tengan en cuenta, como decía anteriormente, la sostenibilidad económica de las empresas de transporte. Como todo el mundo sabe, a día de hoy, no existe una energía alternativa viable, lo que genera una

cargador presione a la baja. Las ventajas (más eficiencia y menos emisiones por tonelada) solo serán reales si se garantiza que el transportista reciba un precio justo por la productividad aportada, no vale únicamente con cubrir los costes extra, sino que es necesario compartir parte del beneficio aportado.

¿Cómo se encuentra actualmente la legislación sobre la cadena de transporte y su aplicación y qué aspectos son los que aún tienen desarrollo en su aplicación?

Los acuerdos de diciembre del 2021 aportaron dos Reales Decretos, el 3/2022 y el 14/2022, que significaron un gran paso adelante en cuanto a la dignificación del sector. Recuerdo que cuestiones como la prohibición al conductor de realizar la carga y descarga; la obligatoriedad de la aplicación de la cláusula del combustible; las sanciones contra la morosidad o el buzón de denuncias anónimo eran reivindicaciones históricas de nuestro sector que se materializaron en la nueva normativa surgida del acuerdo. Se aportó nueva legislación más favorable al transportista, ya que el cumplimiento de cuestiones fundamentales para nosotros que hasta ese momento eran de carácter dispositivo pasaron a imperativo (por ejemplo, se quitó la famosa “salvo pacto en contrario” de la cláusula del combustible).

El aspecto pendiente es la plena aplicación. En este sentido, necesitamos que la Inspección de Transportes (y Trabajo) tenga la capacidad y la dotación de medios suficientes para garantizar el mayor grado posible de cumplimiento de la norma. De poco sirve una buena legislación si luego no se cumple y, para ello,



► Fetransa constata una desaceleración en los últimos meses en el transporte por carretera.

enorme incertidumbre sobre todo de cara a las inversiones en cuanto a la renovación de flota. Las empresas más pequeñas no se pueden permitir inversiones de tal envergadura que finalmente resulten fallidas.

La electrificación como única vía de futuro no es realista para el transporte pesado y menos para el de media y larga distancia. Reclamamos que las autoridades apliquen el sentido común y le den una vuelta a los objetivos planteados para que el sector pueda abordar todos los retos a los que se enfrenta con un mínimo de garantías.

no podemos confiar únicamente en las buenas prácticas de los diferentes operadores, sino que se ha de impulsar de manera decidida también desde la administración.

¿Cómo está abordando Fetransa la renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera?

Abordamos la renovación del CNTC con el objetivo de consolidar nuestra representación como una voz principal del transportista autónomo y la pequeña empresa. El CNTC es el órgano de representación de las empresas del sector y es el máximo interlocutor con la Administración, por eso es fundamental formar parte de este organismo.

Nuestra estrategia es asegurar una voz fuerte e independiente en el Comité para defender los intereses de la base del sector frente a los intereses de los grandes operadores y en muchas ocasiones del propio gobierno. ➤

“Abordamos la renovación del CNTC con el objetivo de consolidar nuestra representación como una voz principal del transportista autónomo y la pequeña empresa”



► Fetransa demanda que se impulse la legislación de la cadena de transporte desde la Administración.

¿En qué punto se encuentran las relaciones de Fetransa con la Administración y cómo están evolucionando los grupos de trabajo? ¿Qué debería mejorar?

Como parte importante de los acuerdos entre el MITMA y el Comité Nacional, estamos trabajando con el Ministerio en los cuatro grupos de trabajo que venimos desarrollando desde principios de 2022, el de conductores, el de la Ley de Cadena

de Transporte, el de descarbonización y el de digitalización, en los que los avances son muy escasos por el momento. En los últimos meses ha habido demasiados cambios en el organigrama del Ministerio, lo que sin duda ha retrasado el ritmo de trabajo (en ocasiones de manera desesperante).

En cualquier caso, desde Fetransa siempre esperamos una apuesta más decidida por parte del MITMA. Por poner algún ejemplo: en la búsqueda de nuevos conductores apostamos por intentar que vuelvan aquellos que ya fueron conductores y que abandonaron el sector aburridos por las malas condiciones de trabajo, ya que están en posesión, tanto del carnet como del CAP y, además, ya atesoran experiencia. Tenemos que preguntarnos porqué se fueron y cuáles serían las condiciones que les harían volver.

“LA FALTA DE CONDUCTORES ES, PROBABLEMENTE, EL MAYOR RETO AL QUE NOS VAMOS A ENFRENTAR EN LOS PRÓXIMOS AÑOS”



► La cuestión social es considerada por Fetransa como clave para abordar seriamente la renovación del sector.

No es ningún secreto que para Fetransa la cuestión social es la clave si queremos abordar seriamente la renovación del sector. La mejora de la competitividad, el desarrollo de las nuevas tecnologías y la cuestión medioambiental, desde luego que han de estar en primera línea, pero siempre de la mano de una mejora de las condiciones económicas y laborales de nuestros conductores que vuelva a hacer atractiva la profesión.

"LA LEGISLACIÓN DE LA CADENA DE TRANSPORTE TIENE UN ASPECTO PENDIENTE, EL DE LA PLENA APLICACIÓN"

¿Cómo están abordando los asociados de Fetransa la falta de conductores y la jubilación anticipada de los mismos?

La falta de conductores afecta de manera desigual a nuestro colectivo. Obviamente a la mayoría de nuestros asociados que son autónomos con un solo camión no les afecta, pero a aquellos que están al frente de pequeñas empresas con un número mayor de vehículos les afecta tanto o más que a las grandes empresas. Es, probablemente, el mayor reto al que nos vamos a enfrentar en los próximos años.

En cuanto a la jubilación anticipada, desde Fetransa estamos impulsando la Mesa de los Autónomos a través de nuestra intersectorial ATA. Ya hemos mantenido varias reuniones y en breve esperamos poder solicitar a la Seguridad Social que evalúe la actividad (conductor profesional de vehículos pesados autónomo) para incluirla dentro del catálogo de las actividades con coeficientes reductores. Aún quedan algunos interrogantes que para nosotros son importantes como el coste de la sobrecotización, si habrá retroactividad en la aplicación de los coeficientes reductores o si cabe la posibilidad de que el acceso a esta vía sea voluntario. ■



► La falta de una energía alternativa sostenible viable genera incertidumbre en los transportistas.



SIR TRUCKS

SERVICIO INTEGRAL VEHÍCULO INDUSTRIAL

SERVICIO OFICIAL FORD TRUCKS EN VALENCIA

**DISTRIBUIDOR OFICIAL D-TEC
PARA LA COMUNIDAD VALENCIANA**

Servicio Oficial







Av. Comarques del País Valencià, 82 - Vía de Servicio A3
46930 QUART DE POBLET
admin@sirtrucks.com - 963 213 311

Taller 662 929 785
Asistencia en carretera 662 929 857
www.sirtrucks.com

ROCÍO BÁGUENA,
secretaria general de Transporte Terrestre del
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

“Estamos trabajando en la actualización del Observatorio de Costes del Transporte por Carretera para incluir las 44 toneladas”



El transporte por carretera se enfrenta a numerosos desafíos como la presión regulatoria, los objetivos de descarbonización y la operatividad de la cadena logística, por ello, Diario del Puerto Publicaciones entrevista a Rocío Báguena, secretaria general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Báguena destaca los avances, retos y prioridades del Ejecutivo, el papel del CNTC en la gobernanza sectorial, el despliegue de la Ley de Movilidad Sostenible y las 44 toneladas, entre otros asuntos, y confirma que “estamos trabajando ya para la actualización del Observatorio de Costes del Transporte por Carretera, con el fin de poder incluir la información relativa a las 44 toneladas”.

MARINA CARTAGENA

Con la renovación del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) como telón de fondo, ¿qué balance hace el Ministerio sobre su funcionamiento y el papel de cada organización?

Para el Ministerio el Comité Nacional de Transporte por Carretera es el pilar institucional sobre el que se asienta la relación entre el sector del transporte por carretera y el Gobierno español, y su actuación es vital, ya que permite que la voz del sector sea escuchada y considerada en la formulación de políticas y leyes que regulan su actividad diaria, actividad que es estratégica para la economía española.

El proceso de renovación del CNTC para el periodo 2026-2029 se encuentra actualmente en marcha. El proceso se inició oficialmente con la publicación de la convocatoria en el Boletín Oficial del Estado (BOE) en marzo de 2025, e incluye una fase de verificación de la representatividad de las asociaciones.

En estos momentos estamos completándolo y pronto tendremos los resultados que determinarán la composición final del CNTC para el periodo 2026-2029, basándose en la representatividad acreditada.

¿Cómo se asegura el Ministerio de que la representatividad del CNTC refleje de verdad la diversidad del sector?

El CNTC es el principal órgano de representación del sector del transporte por carretera ante la Administración, y refleja la gran diversidad y complejidad que caracteriza a esta actividad en España.

Su estructura está dividida en dos grandes departamentos: el Departamento de Mercancías y el Departamento de Via-

“NOS GUSTARÍA QUE UNA PARTE DEL PRESUPUESTO 2026-2032 DEL PLAN SOCIAL PARA EL CLIMA REVIERTA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE”

En sostenibilidad, ¿qué programas específicos impulsará el Ministerio en 2026 para garantizar que los transportistas puedan adaptarse a los objetivos climáticos europeos?

La descarbonización del transporte es vital para combatir el cambio climático y cumplir con los compromisos nacionales e internacionales en materia ambiental que nos hemos fijado.

El transporte representa en torno a un tercio de las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero y, por ello, es fundamental avanzar hacia sistemas de movilidad más limpios y sostenibles. Esto implica la electrificación de vehículos, el uso de combustibles renovables y sostenibles y el fomento de la intermodalidad.

Esta es una de las razones por las que, gracias a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se han dedicado ayudas específicas destinadas a la descarbonización, como la línea para la transformación de la flota de vehículos de pesados, camiones y autobuses, dotada globalmente con 400 millones de euros, y que posteriormente se amplió con 50 millones de euros más de fondos propios del Ministerio. Gracias a este programa se han concedido ayudas para financiar más de 600 camiones de cero y bajas emisiones. A esto hay añadirle las ayudas destinadas a la instalación de puntos de recarga eléctricos para dichos vehículos pesados.

La intención del Ministerio es dar continuidad a esta medida mediante distintos mecanismos y estamos trabajando en diversas líneas.



► La cadena logística incorpora la movilidad eléctrica, un ejemplo, Dachser Iberia inicio pruebas con el camión eléctrico de larga distancia el pasado mes de julio.

Por un lado, en España el sector del transporte está configurado fundamentalmente por pymes frente a las grandes flotas de transporte europeas con mayor capacidad de inversión. Para todas estas empresas la descarbonización presenta un reto de primera magnitud, y necesitarán apoyo para solventar estas barreras de tipo logístico y operativo. Por ello, nos gustaría que una parte del presupuesto del periodo 2026-2032 del Plan Social para el Clima revierta en el sector del transporte, con ayudas y financiación dedicadas específicamente a estas microempresas vulnerables, como indicaba en una pregunta anterior, estamos trabajando en ello. Pero, además, creemos que no solo las empresas vulnerables necesitan nuestro apoyo. Por ello, estamos trabajando junto con otros ministerios para que los ingresos previstos del ETS1, ya en vigor, y del ETS2, a partir de 2027, puedan revertir en el propio sector del transporte y que gracias a estos fondos podamos seguir financiando nuevas líneas de ayudas destinadas a la descarbonización y a la modernización del sector.

jeros, cada uno de ellos compuesto por diferentes secciones que agrupan a las entidades según el tipo de transporte que realizan o su ámbito de actuación.

En el caso del Departamento de Mercancías, se incluyen secciones dedicadas al transporte nacional e internacional, así como modalidades más específicas como el transporte sanitario, el transporte frigorífico o de mercancías a temperatura controlada, y otras especialidades que requieren requisitos técnicos o normativos concretos.

También forman parte los operadores de transporte y las empresas dedicadas a servicios logísticos, lo que evidencia la amplitud de la cadena de valor del sector.

En total, en el periodo 2022-2025 el CNTC agrupa 24 asociaciones diferentes, que representan tanto a pequeñas y medianas empresas como a grandes operadores. Esta pluralidad garantiza que todas las ramas del transporte por carretera (independientemente de su tamaño o especialización) tengan voz en la toma de decisiones y en la definición de políticas que afectan al sector.

El CNTC, por tanto, es un espacio de representación equilibrada que refleja la riqueza, la variedad y la importancia estratégica del transporte por carretera en la economía española.

El debate de las 44 toneladas genera posiciones encontradas. ¿Cuál es la hoja de ruta del Ministerio en esta cuestión? ¿Qué plazos se barajan?

La Orden que modifica el Reglamento General de Vehículos, ya se encuentra aprobada y fue publicada en el BOE el 23 de julio de 2025. Esta Orden introduce modificaciones en los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento, que afectan directamente a las masas y dimensiones máximas permitidas para determinados vehículos y conjuntos de transporte, especialmente en lo ►

“Para el Ministerio, el CNTC es el pilar institucional sobre el que se asienta la relación entre el sector del transporte por carretera y el Gobierno español”



► Rocío Báguena, secretaria general de Transporte Terrestre, destaca que el CNTC refleja la importancia estratégica del transporte por carretera en la economía española.

relativo a las 44 toneladas y a los conjuntos euro modulares (EMS), con el objeto de fomentar la sostenibilidad y la eficiencia logística.

La entrada en vigor de estas modificaciones se produjo tres meses después de su publicación, es decir, el 23 de octubre de 2025, fecha a partir de la cual los transportistas ya pueden operar bajo las nuevas condiciones establecidas.

“JUNTO CON OTROS MINISTERIOS TRABAJAMOS PARA QUE LOS INGRESOS PREVISTOS DEL ETS1, YA EN VIGOR, Y DEL ETS2, A PARTIR DE 2027, PUEDAN REVERTIR EN EL PROPIO SECTOR DEL TRANSPORTE”

La Dirección General de Tráfico (DGT), además, ha publicado las resoluciones específicas que desarrollan los requisitos técnicos y los itinerarios para los conjuntos euro modulares, permitiendo así su circulación efectiva. Por tanto, el transporte conforme a las nuevas especificaciones ya se está realizando con normalidad, salvo en el caso de los vehículos cisterna, cuya aplicación se ha aplazado hasta enero de 2026, seis meses después de la aprobación de la orden. Esta prórroga busca garantizar que los operadores puedan adaptarse adecuadamente a las nuevas condiciones técnicas y de seguridad específicas que este tipo de vehículos requiere, asegurando una implementación progresiva y ordenada de la nueva normativa.

Por parte del Ministerio estamos trabajando ya para la actualización del Observatorio de Costes del Transporte por Carre-

tera, con el fin de poder incluir la información relativa a las 44 toneladas. Ya se han tenido reuniones con el departamento de Mercancías del CNTC y con las principales asociaciones de cargadores para tratar este asunto y avanzar en esta tarea.

Sobre la Ley de Movilidad Sostenible ¿qué aspectos concretos beneficiarán al transporte por carretera y cuáles son todavía motivo de fricción con el sector?

La Ley de Movilidad Sostenible introduce un marco normativo que transforma el modo en que se organiza y gestiona el transporte en España, aportando beneficios significativos para el transporte de mercancías por carretera. La Ley reconoce la importancia estratégica del sector y busca hacerlo más sostenible, eficiente y competitivo, al tiempo que fomenta la digitalización y la intermodalidad.

En primer lugar, la Ley establece el transporte de mercancías como un servicio esencial para la sociedad. Ello supone un impulso para el sector como prioridad en la planificación de infraestructuras y políticas públicas, asegurando que las inversiones y las decisiones estratégicas tengan en cuenta las necesidades del transporte por carretera. Además, se fomenta la elaboración de guías y buenas prácticas para mejorar la organización y sostenibilidad de las empresas.

Un segundo beneficio importante es la creación de un marco normativo más estable y coordinado. El marco que establece la ley permitirá homogeneizar las políticas de movilidad entre administraciones, reducir trámites burocráticos y facilitar la planificación a largo plazo. Esto resulta especialmente valioso para las empresas de transporte, que requieren seguridad jurídica para invertir en vehículos, tecnología o infraestructuras.

“LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA HAN EXPERIMENTADO INCREMENTOS MODERADOS”

A nivel macroeconómico, ¿qué previsiones de cierre de 2025 maneja el Ministerio para el transporte por carretera y qué medidas considera claves para 2026?

Durante 2025, y con los datos que podemos contar por ahora, podría indicar que el transporte por carretera ha venido presentando un comportamiento general de estabilidad, aunque con diferencias notables entre los distintos ámbitos y modalidades.

En el transporte público de mercancías, el balance global de los dos primeros trimestres, medido en toneladas-kilómetro (tn-km), se mantiene estable respecto al mismo periodo de 2024, sin variación significativa.

Sin embargo, al desglosar los datos, se observa un fuerte crecimiento en el transporte intrarregional, cercano al 7%, impulsado probablemente por el dinamismo de las actividades logísticas de corta distancia.

Desde el punto de vista económico, los precios del transporte por carretera han experimentado incrementos moderados durante el primer semestre de 2025, situándose entre el 2,5% y el 3,0% respecto al mismo periodo del año anterior.



► Durante el primer semestre del 2025, se ha observado un crecimiento en el transporte interregional cercano al 7%.

En cambio, los costes se mantienen estables, sin grandes variaciones, lo que contribuye a la contención de los márgenes operativos.

En materia de empleo, los datos de la Encuesta de Población Activa (INE) muestran un incremento superior al 5% durante el primer semestre para el conjunto del transporte terrestre y por tubería, seguido de una ligera contracción en el tercer trimestre. En conjunto, el sector refleja equilibrio y moderado crecimiento.

Además, también impulsa la digitalización y la eficiencia operativa. Se promueve el uso de tecnologías de gestión de flotas, plataformas de información y herramientas digitales que optimicen rutas, reduzcan consumo de combustible y minimicen emisiones contaminantes. Gracias a ello, las empresas que apuesten por la innovación podrán reducir costes y mejorar su competitividad, adaptándose mejor a los requisitos medioambientales exigidos por clientes y administraciones.

En este sentido, la Ley incluye la obligatoriedad del documento electrónico de control, estableciendo su fecha de aplicación 10 meses después de la entrada en vigor de la Ley. Esto es paso muy relevante para el sector del transporte de mercancías por carretera.

También se abordan los aparcamientos seguros para camiones, con los que incrementa la seguridad de los conductores y reduce los robos o incidencias en las mercancías.

Asimismo, la Ley promueve la intermodalidad, fomentando la cooperación entre el transporte por carretera, el ferroviario y el marítimo. Este enfoque permitirá encaminarnos hacia una logística más sostenible, con nodos intermodales que integren distintos modos de transporte. Para las empresas de carretera, esto abre nuevas oportunidades de negocio, al poder participar en cadenas logísticas más amplias y competitivas.

Por último, la norma impulsa la transición ecológica del sector, incentivando la renovación de flotas hacia vehículos de bajas

emisiones y el uso de combustibles renovables. Aunque supone un reto para algunas empresas, también representa una oportunidad de modernización y acceso a ayudas públicas vinculadas a la sostenibilidad.

En conjunto, la Ley de Movilidad Sostenible ofrece al transporte de mercancías por carretera una oportunidad para avanzar hacia un modelo más eficiente, digital, seguro y respetuoso con el medio ambiente. Si bien implica adaptaciones y nuevas obligaciones, su aplicación ayudará a las empresas del sector reforzar su papel esencial en la economía y prepararse para los retos logísticos y energéticos del futuro.

En los grupos de trabajo sectoriales, ¿qué avances prácticos se han conseguido este año? ¿Podría citar ejemplos que hayan tenido un impacto real en el sector?

Como es conocido, constituimos con el CNTC, cuatro grupos de trabajo para atender individualmente sus principales preocupaciones: la falta de conductores profesionales, la digitalización, los efectos económicos de la descarbonización y la aplicación efectiva de la ley de cadena del transporte. ►

“La aplicación de la Ley de Movilidad Sostenible ayudará a las empresas del sector reforzar su papel esencial en la economía”



► **La Ley de Movilidad Sostenible introduce un marco normativo que transforma el modo en que se organiza y gestiona el transporte en España.**

Son muchos los avances que estamos teniendo. Respecto a la falta de conductores, en marzo de 2023 se presentó el Plan Re-Conduce dentro del Grupo de Trabajo. En base a lo tratado en las reuniones y las solicitudes del CNTC, se han seguido varias líneas de actuación.

Se presentó la Campaña de promoción de la profesión de conductor al CNTC y se les han trasladado los resultados de la misma. Se han llevado a cabo reuniones por parte de los dos departamentos del CNTC, en colaboración con el Ministerio de Defensa, para fomentar la incorporación de militares reservistas como conductores profesionales.

Se está trabajando para modificar el grado normativo de conducción de vehículos de transporte por carretera con el fin de que se puedan obtener las licencias C o D durante el mismo. Se va informando al CNTC de los avances en este sentido, si bien su implementación depende de otros ministerios y se ha aprobado un Real Decreto de ayudas para la obtención de la licencia C y D, con el que se dan ayudas de hasta 3.000 euros para la obtención de estos permisos. Gracias a las aportaciones del CNTC se incrementó el espectro de posibles beneficiarios de estas ayudas, así como el importe de las mismas.

También se está trabajando en la agilización de los trámites para poder traer conductores de terceros países. Se ha trabajado con el CNTC para identificar los cuellos de botella y poder buscar soluciones con el resto de Ministerios competentes en la materia.

Asimismo, se han llevado a cabo análisis, a solicitud del CNTC, en relación con la edad de las personas que disponen del CAP en vigor, con el fin de determinar la edad media de los actuales conductores profesionales y analizar la problemática a futuro. Y también, se está tramitando una modificación del RD del CAP,

para incluir la formación en aula virtual como medio formativo aceptable para parte de la formación inicial del CAP. Esta modificación ha sido debatida en el ámbito del grupo de trabajo y se han tenido en cuenta las diferentes opiniones (en este caso muy dispares) de todas las asociaciones.

¿Y en el ámbito de la transformación digital de la actividad?

Con respecto a los avances en materia de digitalización, está en tramitación un Real Decreto que modifica Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y con el que se dará un paso más en la digitalización del documento de control, al hacer obligatorio el intercambio de datos digital. La Ley de Movilidad Sostenible, como ya indicaba, obliga al documento digital, pero no al intercambio de datos. Esta modificación irá ya alineada con el Reglamento eFTI. En el ámbito de los grupos de trabajo se ha estado analizando la modificación normativa y se han escuchado las opiniones y resuelto las dudas de las diferentes asociaciones del sector al respecto. Además, se ha trasladado la disponibilidad del Ministerio para preparar material de ayuda y organizar webinars informativos sobre estas dos nuevas normas en materia de digitalización.

Asimismo, se informa puntualmente del avance de las ayudas de modernización del transporte por carretera del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Respecto al grupo sobre de sostenibilidad, ligado a los efectos económicos de la descarbonización, se está trabajando en la definición de las medidas del Plan Social para el Clima, a las microempresas vulnerables del sector del transporte. Estas medidas han sido debatidas en el ámbito de estos grupos de trabajo, y se ha ido informando de los avances de la negociación con la Comisión Europea.

Y adicionalmente, le informamos al CNTC puntualmente del avance de las ayudas de renovación de flotas actualmente en marcha.

Y el último grupo de trabajo sería acerca de la aplicación efectiva de la ley de cadena del transporte, ¿aquí qué acciones se han llevado a cabo?

Respecto al grupo de la cadena del transporte, se han llevado a cabo estudios para analizar el grado de subcontratación en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. Estos estudios han sido presentados en el grupo de trabajo y, a petición del CNTC, se ha llevado a cabo un análisis adicional para intentar determinar el grado de subcontratación en el sector.

Además, se han actualizado la herramienta de cálculo de costes del transporte por carretera, fusionando la herramienta de mercancías y viajeros en una única aplicación web que no requiere instalación ni descarga periódica de ficheros para disponer de la información actualizada. La nueva herramienta es más sencilla en su uso, permite la lectura desde cualquier dispositivo móvil, permite guardar información mediante la creación de perfiles personalizados e incluye tutoriales para poder facilitar su uso. La herramienta fue presentada al CNTC, permitiendo que hicieran sugerencias y mejoras para su uso.

Y estamos trabajando en dar continuidad a las medidas adoptadas mediante el Real Decreto-ley 3/2022. En este contexto, vamos a desarrollar el Código de Buenas Prácticas que se recogía en el citado Real Decreto-ley, como herramienta para mejorar las condiciones en las que los transportistas desempeñan su labor. Una primera versión será presentada próximamente en el ámbito de este grupo de trabajo, y se presentará también a las principales asociaciones de cargadores.

En resumen, estos grupos son un reflejo de la relación constante del Ministerio con el CNTC, y del trabajo constante que se está llevando a cabo desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, escuchando siempre y teniendo en cuenta las aportaciones del sector.

Sobre la aplicación de la Ley de la Cadena de Transporte, ¿qué medidas de control y sanción se han puesto en marcha?

El Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, introdujo una de las reformas más relevantes para proteger la viabilidad económica de las empresas transportistas.

Entre las disposiciones más destacadas se encuentra la obligación de que el precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con el servicio, cubran los costes efectivos del transportista que realiza el trabajo.

Esta medida tiene como objetivo evitar prácticas abusivas y garantizar una competencia leal entre operadores, impidiendo que se realicen transportes por debajo del coste real de prestación del servicio.

Para reforzar esta obligación, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento incorporaron nuevas infracciones administrativas, dirigidas tanto a los cargadores como a los intermediarios y transportistas que incumplan estas condiciones. Estas infracciones buscan asegurar que el precio del transporte no sea inferior al coste efectivo y que los transportistas cuenten con



► Rocío Báguena apunta que la falta de una energía alternativa sostenible viable genera incertidumbre en los transportistas.

una retribución justa que permita cubrir gastos como el combustible, el mantenimiento de los vehículos, los seguros, los salarios y demás costes operativos.

La Inspección de Transporte juega un papel esencial en la aplicación de esta norma. Los servicios de inspección controlan el contenido de las cartas de porte, documento que acredita el contrato de transporte, así como su emisión obligatoria en los casos establecidos por la normativa. Además, revisan otros documentos contractuales o comerciales en los que figure el precio acordado. Cuando existen indicios de que el precio pactado pudiera ser inferior a los costes efectivos, se procede a un análisis económico detallado del servicio, pudiendo imponerse sanciones a las partes responsables.

De este modo, la norma fortalece la transparencia en las relaciones comerciales del transporte por carretera y contribuye a mejorar la sostenibilidad económica del sector, garantizando la viabilidad de las empresas y la dignificación de la actividad profesional.

Pero no solo hemos trabajado en esta vertiente, tal y como he indicado antes, son muchísimas las acciones que hemos desarrollado, en colaboración con el CNTC, en relación con la cadena del transporte, que es uno de los temas que más nos han preocupado. ■

“El CNTC es un espacio de representación equilibrada que refleja la riqueza, la variedad y la importancia estratégica del transporte por carretera en la economía española”

El peso de la norma aumenta la presión sobre la carretera



► En apenas un año, reformas como la Ley de Masas y Dimensiones o la Ley de Movilidad Sostenible reescriben las reglas técnicas, económicas y administrativas del sector.



JAIME PINEDO

La avalancha legislativa que afecta al sector

del transporte de mercancías por carretera, con ejemplos destacados como la nueva normativa de masas y dimensiones autorizadas, más conocida por la "ley de las 44 toneladas" que entró en vigor el pasado 23 de octubre; el Documento de Control Electrónico (DCE) o las nuevas restricciones que imponen las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), reordena el mapa operativo y económico de un sector en el que su tejido asociativo alertan de una burocracia que crece más rápido que la rentabilidad de sus empresas.

El transporte de mercancías por carretera encara un cambio normativo sin precedentes en España. En apenas un año, reformas como la Ley de Masas y Dimensiones o la Ley de Movilidad Sostenible reescriben las reglas técnicas, económicas y administrativas del sector. A ese paquete se añaden las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que se están desplegando en decenas de municipios y condicionan la distribución urbana.

Mientras el discurso oficial habla de modernizar, descarbonizar y digitalizar, para un sector formado en su inmensa mayoría por pymes y autónomos, el primer efecto no es tanto la eficiencia sino la carga normativa, con nuevas obligaciones, más controles, más plataformas y más decisiones que adoptar en muy poco tiempo.

CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN AL CALENDARIO

El mapa empresarial del sector ayuda a entender su sensibilidad ante estos cambios. Más del 80% de las empresas españolas del transporte de mercancías por carretera tienen menos de diez trabajadores y, en muchos casos, un único vehículo. De acuerdo con el último Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera, en España, el número medio de vehículos pesados por empresa se sitúa al borde los cinco.

Son estructuras ágiles, próximas al cliente y acostumbradas a operar con ajustados márgenes por kilómetro. Para ellas, la diferencia entre un trámite ágil y un trámite farragoso supone la frontera entre la continuidad y la pérdida de competitividad. Por eso, cuando coinciden una elevación de masas, un nuevo documento telemático obligatorio y res- ➤

LA BUROCRACIA ADMINISTRATIVA Y LA NECESARIA SIMPLIFICACIÓN

Una crítica reiterada por las patronales es la fragmentación administrativa. Trámites estatales, autonómicos y locales se combinan en plataformas distintas, con requisitos que a veces se solapan y otras tantas se contradicen. Algunas asociaciones han propuesto una "ventanilla única del transporte" que integre la gestión del DCE, la información ambiental y los registros de flota, y que ofrezca un repositorio nacional de preguntas frecuentes vinculante para ITV e inspección.

Desde el lado público, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha anunciado un hub digital que conectaría documentos de transporte, datos de expedición y elementos de control. La acogida empresarial es prudente, ya que se valora la intención, pero se pide que la simplificación no suponga crear otra capa tecnológica, sino sustituir trámites dispersos por un circuito único y auditable.

El efecto agregado de las reformas puede empujar una reconfiguración del mercado. Las empresas con mayor capacidad financiera están en mejor posición para adaptar flota, absorber el coste del software, capear los primeros meses de curva de aprendizaje y negociar condiciones con cargadores. Las microempresas podrían optar por subcontratar, especializarse en nichos o integrarse en cooperativas para ganar escala y mitigar costes fijos. El riesgo señalado por varias asociaciones es que, si la transición no se acompaña, aumente la concentración y se reduzca la competencia efectiva en algunos corredores.

No obstante, la modernización también abre oportunidades. Quien demuestre trazabilidad documental, cumplimiento impecable y eficiencia en rutas tiene opciones de fidelizar clientes y acceder a contratos que priorizan sostenibilidad y control. Para eso, la transparencia en costes y la medición rigurosa de indicadores (consumo por tonelada-kilómetro, tiempos reales en muelle, incidencias en control) serán tan importantes como el precio unitario.

TRÁMITES ESTATALES, AUTONÓMICOS Y LOCALES SE COMBINAN EN PLATAFORMAS DISTINTAS, CON REQUISITOS QUE A VECES SE SOLAPAN O SE CONTRADICEN, ANTE LO QUE ALGUNAS ASOCIACIONES HAN PROPUESTO UNA "VENTANILLA ÚNICA DEL TRANSPORTE"



OVIDIO DE LA ROZA

Presidente de Asetra

"Se está regulando sin atender a la realidad del sector, acumulando normas que se solapan y generan más burocracia que eficiencia"

tricciones ambientales locales, el interrogante es si el calendario administrativo es compatible con la capacidad real de adaptación del sector.

En este contexto, las asociaciones territoriales del sector han multiplicado las jornadas informativas, las guías y comunicados con el objetivo de traducir la norma a procedimientos operativos: qué poner en la ficha técnica, qué llevar a la ITV, cómo negociar con los cargadores, cómo preparar el Documento de Control Electrónico (DCE).

44 TONELADAS: ENTRE LA EFICIENCIA Y EL RIESGO ECONÓMICO

El 23 de julio de 2025 se publicó en el BOE la Orden PJC/780/2025, que permite a determinados conjuntos articulados de cinco o más ejes circular con una masa máxima autorizada (MMA) de 44 toneladas y amplía parámetros para combinaciones largas y pesadas en red habilitada.

La DGT fijó el 23 de octubre como inicio operativo general y enero de 2026 para cisternas. Sobre el papel, el objetivo es doble: reducir el número de viajes para transportar la misma mercancía y mejorar la huella de carbono por tonelada-kilómetro. En la práctica, la implantación exige revisar documentación, respetar cargas por eje y, en muchos casos, acometer reformas con su correspondiente inspección técnica.



► Las empresas con mayor capacidad financiera están en mejor posición para adaptarse a los cambios.

**CARLOS PRADES**

Presidente de FVET

"Es necesario contar con un entorno normativo estable y menos intervencionista que permita trabajar con libertad, eficiencia y competitividad"

44

TONELADAS

EL DATO

La entrada en vigor de la normativa de las 44 toneladas para el transporte por carretera en España ha supuesto el principal cambio normativo para el sector en 2025.

La ganancia física, con más toneladas por viaje, no se traduce automáticamente en beneficio económica. Las asociaciones territoriales insisten en que la elevación de la MMA implica un mayor consumo, mayor desgaste de frenos y neumáticos, posibles incrementos de tiempo en carga y descarga y un impacto en el mantenimiento preventivo.

Si la tarifa por tonelada o por kilómetro no incorpora esta realidad, el resultado es un margen erosionado. De ahí que la recomendación sea abordar las 44 toneladas como un proyecto integral: documentación, operación y, sobre todo, revisión contractual.

UNA HOJA DE RUTA "CLARA Y CONCRETA"

Para Óscar Baños, presidente de la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera (Fetracal), que reúne a asociaciones provinciales de Valladolid, Palencia, Segovia, Salamanca, León y Zamora, la principal duda que surge en el sector es si la flota de camiones de Castilla y León está preparada para pasar a las 44 toneladas desde 23 de octubre y el 23 de enero en el caso de las cisternas. "La DGT no se ha preocupado en aclarar las dudas que al sector nos plantea esta implantación", dice Baños, quien se pregunta si cuando en las fichas técnicas de los vehículos aparece que la masa máxima técnica admisible es de 44 toneladas, ¿se contara con el 2,5% de margen actual? En aquellos vehículos que se necesite un certificado de adaptación, ¿qué debe constar?"


 **wtransnet**
alpega solution

Transportista, mantenemos nuestras tarifas bajas para ayudarte a crecer

¡Haz que 2025 sea tu mejor año! Únete ya a Wtransnet y asegúrate nuestra tarifa especial, ¡solo para transportistas como tú!

SIEMPRE A TU LADO


Escanea el código QR para disfrutar de las tarifas más bajas



Por ello, a Óscar Baños le hubiera gustado que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la DGT hubieran tenido una "hoja de ruta clara y concreta, con estudios técnicos serios y realizados con rigor, y con medidas compensatorias para los transportistas más afectados". "Reclamamos que la implantación sea justa y que seamos no los paganos de la medida", señala Óscar Baños.

PROPORCIONALIDAD Y ACUERDO ENTRE LAS PARTES

En Galicia, la Federación Gallega de Transporte de Mercancías (Fegatramer) advertía recientemente que un importante cargador, ENCE, pretendía imponer a sus transportistas la adaptación inmediata de sus vehículos de 40 a 44 toneladas y, además, una rebaja de tarifas del 8%. Así, Fegatramer precisa en un



ÓSCAR BAÑOS

Presidente de Fetracal

"La DGT no se ha preocupado en aclarar las dudas que al sector nos plantea la implantación de la nueva norma de Masas y Dimensiones"



► El DCE puede agilizar controles y reducir errores si se implanta con formación y ayudas.

MODERNIZACIÓN CON EL EQUILIBRIO COMO DENOMINADOR COMÚN

La agenda regulatoria de 2025-2026 coloca al transporte por carretera ante una disyuntiva. Las 44 toneladas pueden reducir viajes y mejorar la huella ambiental por tonelada si se documenta bien y se negocia mejor. El DCE puede agilizar controles y reducir errores si se implanta con formación y ayudas. Las ZBE pueden contribuir a ciudades más limpias si se diseñan con criterios operativos y ventanas suficientes para el reparto. Y la cadena de transporte puede equilibrarse si las reglas existentes se hacen cumplir con rigor.

El denominador común es el equilibrio. Las asociaciones reclaman seguridad jurídica, estabilidad normativa y simplificación administrativa. Los cargadores, por su parte, piden eficiencia y fiabilidad. Como recuerda Ovidio de la Roza, "necesitamos coordinación y sentido común". En la misma línea, Sonia García advierte que "la burocracia creciente exige personal especializado solo para entender y tramitar la documentación obligatoria", y Carlos Prades subraya que "la estabilidad normativa también es una forma de competitividad".

comunicado que "el incremento de peso supone incrementar el coste por kilómetro en el entorno del 18%, por lo que aplicar una rebaja de ese tipo equivaldría, en la práctica, a mover dos o tres toneladas gratis". La organización presidida por Ramón Alonso hace notar que la entrada en vigor de la nueva norma de masas debe aplicarse "con proporcionalidad y acuerdo entre las partes, no como instrumento de presión comercial".

La elevación de masa exige, además, una gestión meticulosa de la documentación. No basta con "querer 44": la ficha técnica del conjunto (cabeza tractora y semirremolque) debe reflejar los nuevos valores, y las estaciones de ITV diligencian la actualización en el marco de una inspección periódica superada o de una reforma debidamente tramitada. Los talleres y las ingenierías que acompañan estos procesos insisten en el mismo consejo: evitar la improvisación, confirmar qué admite exactamente cada vehículo y planificar las visitas para no provocar cuellos de botella en las estaciones durante las primeras semanas de aplicación general.

COMPATIBILIDAD EUROPEA Y PLANIFICACIÓN DE RUTAS

Para el transporte internacional, las 44 toneladas añaden una variable crítica: la desarmonización europea. No todos los países de la Unión Europea aceptan la misma masa máxima ni bajo las mismas condiciones. Eso significa que una ruta de ida a 44 toneladas puede obligar a reorganizar la vuelta o a pactar cargas diferentes si el país de tránsito o destino no admite ese peso.

Asociaciones como la castellanense ACTM y la asturiana Asetra han pedido al Ministerio más información operativa y coordinación bilateral para evitar viajes "cojos". En la práctica, las empresas han empezado a construir sus propios mapas internos de compatibilidades por corredor, con la vista puesta en no inmovilizar activos ni multiplicar kilómetros en vacío por una restricción normativa a quince kilómetros de un puerto o de una frontera.

La compatibilidad también afecta a la cadena aseguradora y a la responsabilidad en caso de siniestro. Circular por encima de lo autorizado en un determinado tramo o superar cargas por eje puede complicar peritaciones y dejar sin cobertura supuestos que, de otro modo, serían estándar. La advertencia de los asesores es clara: además de la cifra 44, hay que vigilar el reparto, los ejes y las condiciones específicas que cada normativa local exige para combinaciones largas y pesadas en la red correspondiente.



→ El transporte de mercancías por carretera encara un cambio normativo sin precedentes en España.

ZBE: NORMATIVA URBANA Y REPARTO DE MERCANCÍAS

La segunda gran capa regulatoria que condiciona al sector son las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) municipales. En cumplimiento de la normativa estatal y europea, decenas de ciudades están delimitando áreas con restricciones de acceso según etiquetas ambientales, horarios y tipologías de vehículo. En el reparto urbano esto se traduce en ventanas más cortas, recorridos alternativos y, a menudo, inversiones en flota que no estaban previstas en los planes financieros de las pymes.

El presidente de Asetra, la Asociación de Empresarios del Transporte, Logística, Aparcamientos y Actividades afines del Principado de Asturias, Ovidio de la Roza, lo expresó durante la FIDMA de Gijón: "La implantación de las Zonas de Bajas Emisiones puede generar problemas no solo para los ciudadanos, sino, sobre todo, para el reparto de mercancías en las ciudades".

"Se está regulando sin atender a la realidad del sector, acumulando normas que se solapan y generan más burocracia que eficiencia", dijo De la Roza, quien insistía en que "no se trata solo de reducir emisiones o digitalizar trámites: necesitamos un marco regulatorio coherente". "Cada nueva ley añade obligaciones, certificados y plataformas distintas, cuando el sector lo que pide es coordinación y sentido común", subrayó.

MIENTRAS EL DISCURSO OFICIAL HABLA DE MODERNIZAR, DESCARBONIZAR Y DIGITALIZAR, PARA UN SECTOR FORMADO EN SU INMENSA MAYORÍA POR PYMES Y AUTÓNOMOS, EL PRIMER EFECTO NO ES TANTO LA EFICIENCIA SINO LA CARGA NORMATIVA



RAMÓN ALONSO

Presidente de Fegatramer

"La nueva norma de masas debe aplicarse con proporcionalidad y acuerdo entre las partes, no como instrumento de presión comercial"

CADENA DE TRANSPORTE: PRECIOS, PLAZOS Y CUMPLIMIENTO REAL

La Ley de cadena del transporte se concibió en 2022 para corregir asimetrías históricas: evitar trabajar por debajo de costes, limitar subcontrataciones abusivas y acotar plazos de pago. Tres años después, y con las 44 toneladas en marcha, muchas asociaciones perciben que el cumplimiento es irregular. La llegada de más masa ha reabierto conversaciones sobre "quién paga qué" en neumáticos, consumo, tiempos y mantenimiento.

En varias provincias, las juntas directivas recomiendan vincular la revisión de tarifas a métricas objetivas: masa máxima del conjunto, reparto por eje, consumo medido y tiempos de operación. El objetivo es que la mayor capacidad por viaje no se convierta en una excusa para recortar precio por tonelada. Sin esa vinculación, la promesa de eficiencia técnica se estrella contra la realidad de la hoja de cálculo. ➤



► Más del 80% de las empresas españolas del transporte de mercancías por carretera tienen menos de diez trabajadores.

También desde Galicia, Fegatramer difundió el 23 de octubre una guía operativa sobre la aplicación de la Orden PJC/780/2025, donde aclaraba las condiciones técnicas y documentales para operar a 44 toneladas. En ella recordaba que "no se puede diligenciar una nueva masa máxima autorizada sin asociarla a una inspección periódica superada" y que el trámite exige revisar la ficha técnica de cabeza tractora y semirremolque. El documento resolvía dudas comunes sobre la posibilidad de aplicar las 44 toneladas en vehículos tipo silo y portacontenedores, confirmando su validez desde el 23 de octubre conforme a las indicaciones de la DGT.

DCE: DEL PAPEL AL SOPORTE ELECTRÓNICO EN MENOS DE UN AÑO

La Ley de Movilidad Sostenible, que recibirá en breve la luz verde del Congreso tras culminarse el pasado 5 de noviembre en Senado la tramitación por el procedimiento de urgencia del Proyecto de Ley, introduce la obligatoriedad del Documento de Control en formato electrónico (DCE) en un plazo máximo de diez meses a partir de su publicación en el BOE. El DCE acreditará la litud del transporte público de mercancías y deberá ser legible mecánicamente y verificable por los agentes de control. La sede electrónica del Ministerio ya permite realizar pruebas

de remisión y obtener justificantes, de modo que las empresas pueden ensayar el flujo antes del día "D".

Para las pymes, pasar al DCE no es solo escanear un papel, sino que implica seleccionar software, formar a personal administrativo y de operaciones, definir responsables de custodia y diseñar protocolos de presentación en carretera. También obliga a coordinarse con cargadores y operadores para garantizar interoperabilidad y coherencia de datos. Las asociaciones piden ayudas específicas para esta transición y una guía de casuística que evite sanciones por errores formales en los primeros meses.

El DCE puede aportar ventajas (menos errores, más trazabilidad, mayor rapidez en controles) si se implanta con acompañamiento. Si no, corre el riesgo de abrir una brecha digital entre grandes operadores con departamentos de sistemas y autónomos que gestionan la administración en horas valle.

PERCEPCIÓN DE FATIGA REGULATORIA

La percepción de fatiga regulatoria es transversal, pero adopta matices locales. En Bizkaia, la presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), Sonia García, lo resumió durante la Asamblea General de la entidad: "Durante la pandemia, el bloqueo logístico del Canal de Suez o en momentos de protestas agrarias fuimos indispensables, pero cuando la normalidad vuelve también vuelve el olvido y con él la carga normativa, burocrática y fiscal que asfixia día a día nuestras empresas".

"Nos enfrentamos a una burocracia creciente -dijo García- que exige personal especializado sólo para entender y tramitar la documentación obligatoria". Para la presidenta de Asetrabi, las normas fiscales y laborales, "en lugar de fomentar la competi-

LAS ASOCIACIONES TERRITORIALES INSISTEN EN QUE LA ELEVACIÓN DE LA MMA A 44 TONELADAS IMPLICA UN MAYOR CONSUMO, MAYOR DESGASTE DE FRENOS Y NEUMÁTICOS, POSIBLES INCREMENTOS DE TIEMPO EN CARGA Y DESCARGA Y UN IMPACTO EN EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO



Fabricación y reparación de semirremolques

Avda. Espioca 81 - T. 960 071 986 - 46460 SILLA (Valencia)









www.ibertrailer.es
info@ibertrailer.es


SONIA GARCÍA

Presidenta de Asetrabi

"Nos enfrentamos a una burocracia creciente que exige personal especializado sólo para entender y tramitar la documentación obligatoria"

vidad empresarial se convierten muchas veces en una traba. ¿Qué recibimos a cambio? Muy pocas ayudas directas, escasos incentivos para la renovación de flotas y una fiscalidad verde poco acompasada a la realidad del sector". Su intervención reflejaba la sensación de acumulación: masas y dimensiones, ZBE y DCE, todo a la vez y con recursos limitados.

Por su parte, en la Comunitat Valenciana, la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET) ha puesto el acento en la previsibilidad. Su presidente, Carlos Prades, reclamó en la Asamblea General de la asociación "un entorno normativo estable y menos intervencionista que permita trabajar con libertad, eficiencia y competitividad". La Federación recuerda que cada cambio legal no solo implica un esfuerzo de adaptación, sino también decisiones de inversión que necesitan horizontes tem-



► Las asociaciones territoriales del transporte de mercancías por carretera, como la castellanense ACTM, han multiplicado las jornadas informativas sobre las nuevas normativas como las 44 toneladas.

porales claros: renovar una tractora o un semirremolque, implantar un sistema de gestión documental o reorganizar turnos de reparto para cumplir ventanas urbanas. ■



COPITRANS
ON ROUTE. MOVING YOUR GOODS

copitrans.com

**GRANDES PARA EL SERVICIO QUE NECESITES
PEQUEÑOS PARA CUIDAR LOS DETALLES**

SERVICIOS

- TRANSPORTE:
- /// NACIONAL E INTERNACIONAL
- /// MERCANCIAS PELIGROSAS
- /// CONTENEDORES CON TEMPERATURA CONTROLADA
- /// CONTENEDORES CON MERCANCIA A GRANEL
- /// OPERADOR DE TRANSPORTE 4299-1 ...



DÓNDE ENCONTRARNOS

OFICINA CENTRAL
Avenida: Manuel Soto, 15
46024 Valencia
copitrans@copitrans.com
trafico@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

Madrid-Coslada
trafico.mad@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

Algeciras-Sevilla
trafico.sur@copitrans.com
Tel.: 956 102 045

Barcelona-Tarragona
trafico.bcn@copitrans.com
Tel.: 930 022 475






grupoperezycia.com **Pérez y Cia** group




JORDI MOTORS

Av. de la Valldigna, 71
Tavernes de la Valldigna 46760
96 282 15 84



Barreras de acceso: la carretera se queda sin relevo



► El pasado mes de octubre se contabilizaron un total de 693.083 afiliados a la Seguridad Social en el sector del transporte por carretera.



RAÚL TÁRREGA

El transporte de mercancías por carretera es vital para el desarrollo de la economía en España. Es el modo preferido para el trasiego terrestre de mercancías con una cuota de mercado superior al 95% frente al ferrocarril. En concreto, en el segundo trimestre del año 2025 (últimos datos disponibles al cierre de esta edición) el conjunto del sector gestionó un total de 427,22 millones de toneladas, en el que es el mayor tráfico trimestral alcanzado por el sector desde 2021. De igual forma, es el segundo mejor dato trimestral desde 2009, según los datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Además, es un sector que no destruye empleo. En la edición de octubre del Barómetro de Empleo del Sector Logístico elaborado por Foro de Logística con datos del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en la actividad "Transporte terrestre y por Tubería", se contabilizaron un total de 693.083 afiliados a la Seguridad Social, lo que supone un ligerísimo aumento de siete décimas respecto el mismo mes del pasado año. Este dato incluye tanto a los propios conductores profesionales como al resto de personal adscrito a esta actividad.

Los datos reflejan un sector en crecimiento, aunque es cierto que muchas veces no reflejan las problemáticas a las que se tienen que enfrentar los profesionales en su actividad diaria. Históricamente y hasta hace pocos años, ser conductor de camión suponía ostentar un cierto estatus, no sólo en el plano económico, sino también por el reconocimiento de desempeñar una profesión tan necesaria para el día a día de un país. Hoy, ese estatus prácticamente se ha desvanecido. Subirse a un camión ha perdido todo su atractivo, ya no hay jóvenes -o quedan muy pocos- que den el relevo a los más mayores. ¿Qué causa esa falta de relevo generacional? Muchas cosas, pero sobre todo la dificultad a la hora de conciliar vida laboral y familiar, las condiciones de trabajo, el progresivo envejecimiento del parque móvil o la falta de áreas seguras de descanso.

Hoy en día, la edad media de los conductores profesionales en España supera los 47 años y más de la mitad del colectivo tiene más de 50. Esto significa que, en la próxima década, una gran parte de la actual plan- ➤

EL LENTO CAMINO HACIA LA JUBILACIÓN ANTICIPADA

En la actualidad, los conductores profesionales se jubilan a la misma edad que el resto de los trabajadores. Esto significa que, salvo casos excepcionales de incapacidad o cotización prolongada, la edad de jubilación se sitúa en torno a los 65 o 66 años, dependiendo de los años cotizados. En concreto, en 2025 se situará alrededor de los 66 años y 8 meses para quienes hayan cotizado menos de 38 años y 3 meses, o a los 65 años para quienes superen esa cotización.

En los últimos meses, el sector ha impulsado la inclusión de los transportistas profesionales en ese reducido grupo de profesiones con acceso a una jubilación anticipada. En estos momentos, las organizaciones empresariales esperan que el Gobierno complete los estudios técnicos y de salud laboral que justifiquen la aplicación de un coeficiente reductor, similar al existente en otras actividades con condiciones exigentes, algo que dificulta en gran medida que la medida pudiera ser aplicada este año.

Hay que recordar que empresas y sindicatos acordaron solicitar de manera conjunta la aplicación de esos coeficientes reductores de la edad de jubilación al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. La Administración tiene un plazo de unos seis meses para decidir sobre el inicio del procedimiento por Real Decreto. "La expectativa más realista sitúa su efectividad en el marco del 2026, si bien la presión sindical va a continuar y no descartamos movilizaciones si la tramitación no va con la agilidad que requiere", advierte Francisco Vegas, secretario general del Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO.

El gran misterio por desvelar en estos momentos es saber si la medida tendría la efectividad requerida, es decir, si permitiría un mayor acceso de jóvenes a la profesión. En este punto difieren mucho patronales y sindicatos. Carlos García, secretario general de la FVET, se muestra muy prudente: "En el caso de que finalmente se aprobase, la medida no está aún bien definida, por lo que resulta difícil evaluar con precisión sus posibles beneficios para el sector".

Francisco Vegas, por su parte, tilda esta medida de "piedra angular de la mejora del sector ya que hace justicia social desde la perspectiva de la sanidad laboral". "Reconocer el desgaste físico y mental de la profesión y permitiría que los y las profesionales se retiren con salud antes de que las secuelas sean irreversibles", afirma el líder sindical, que añade que "al retirar a los conductores con mayor riesgo por edad y desgaste, se reduce la siniestralidad asociada a la fatiga y las limitaciones físicas".



► Los conductores profesionales, en la actualidad, se jubilan a la misma edad que el resto de los trabajadores.

tila alcanzará la edad de jubilación. Por ejemplo, según datos de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET), en la Comunitat Valenciana sólo el 0,3% de los conductores tiene menos de 25 años, que se suma a un déficit actual de conductores en esta autonomía de unos 2.000. A nivel nacional, en los próximos tres años podrían faltar unos 30.000 conductores en todo el Estado.

RELEVO GENERACIONAL

En este punto, asociaciones empresariales y sindicatos advierten que el relevo generacional no está asegurado y, además, no hay mecanismos para garantizarlo. "La obtención de los permisos y la formación obligatoria suponen una inversión de cerca de 4.000 euros y varios meses de formación, una barrera importante para los jóvenes", señala Carlos García, secretario general de la FVET, que además pide articular ayudas públicas o incentivos para facilitar el acceso a la profesión.



FRANCISCO VEGAS

Secretario general del Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO

"El sector no resulta atractivo para la juventud, que percibe la profesión como poco valorada y mal pagada en relación con el esfuerzo y el riesgo que se soporta, sin olvidar la nula vida personal y familiar por las largas ausencias y jornadas interminables"



► Los profesionales del sector se tienen que enfrentar a importantes problemas estructurales como el coste del acceso a la formación especializada y la falta de zonas de estacionamiento seguro.

Por su parte, Francisco Vegas, secretario general del Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO, pone el acento en el poco interés de la juventud: "El sector no resulta atractivo para la juventud, que percibe la profesión como poco valorada y mal pagada en relación con el esfuerzo y el riesgo que se soporta, sin olvidar la nula vida personal y familiar por las largas ausencias y jornadas interminables".

Esta situación ya impacta de manera diaria en las operativas, demorando en cada vez más ocasiones los plazos de entrega, algo que afecta a toda la cadena de suministro a corto y medio plazo. A la larga se corre el riesgo de sufrir pérdida de competitividad y mayores costes, e incluso un colapso de la economía, advierten desde la FVET. Por otro lado, los profesionales de la conducción por carretera que quedan se ven obligados a asumir cargas de trabajo aún mayores, lo que se traduce en incremen-

tos de la fatiga, la siniestralidad y el riesgo de incumplimiento normativo, apuntan desde CCOO.

Las soluciones a estas situaciones son variadas y multidisciplinarias. Patronales como la FVET reclaman una estrategia integral que combine ayudas económicas a la formación, campañas de sensibilización y una mejor imagen del sector. En concreto, la asociación valenciana pide a la Administración fomentar la FP Dual vinculada al transporte y la logística, mejorar la conciliación y promover condiciones laborales más atractivas. "Todo ello debe ir acompañado de campañas de orientación profesional que acerquen el oficio a los jóvenes y a las mujeres, colectivos con una presencia todavía muy reducida", asegura Carlos García, que además se muestra partidario de facilitar los procesos de incorporación de conductores profesionales de otros países.

CCOO también aboga por una intervención integral, aunque con matices. "Hay que mejorar sustancialmente las condiciones laborales, aumentar salarios y compensar la penosidad, además de cumplir estrictamente la normativa y reforzar la Inspección de Trabajo para garantizar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y sancionar el fraude", según Francisco Vegas. Por otro lado, la rebaja de la edad de jubilación, según el líder sindical, "es la medida más urgente para liberar puestos y reconocer la penosidad", que añade a la fórmula variables como hacer más accesible la formación especializada, aumentar la inversión pública en áreas de estacionamiento seguras y crear campañas que den visibilidad al sector.



CARLOS GARCÍA

Secretario general de la FVET

"Los principales riesgos que afrontan los profesionales del transporte están relacionados con el estado de las infraestructuras viarias y la falta de áreas de descanso adecuadas y seguras"

FORMACIÓN

Para empresas y sindicatos, la formación es una herramienta indispensable tanto para atraer nuevo talento al sector como para aumentar su profesionalización. El Certificado de Aptitud ►

Radiografía de los robos a camiones en España

El robo de mercancías en el sector del transporte por carretera es una problemática latente y estructural, una situación que en muchas ocasiones no forma parte de la primera línea de la realidad y actualidad del sector, pero que incide de manera directa en la salud laboral de los conductores, el estado de los vehículos y los costes a los que tienen que hacer frente las empresas. Esta es la radiografía que muestra en qué momento se encuentra esta problemática.

1

En España se registran cada año entre 4.000 y 6.000 denuncias por robos en camiones, aunque esta cifra representa apenas un 6% de los que realmente se producen. Los daños menores y la excesiva carga burocrática que conllevan esas denuncias explican este desfase.

2

El 50% de los transportistas reportan haber sufrido un robo en los últimos 5 años, de los cuales un 26% se refería a la mercancía transportada y otro 22% al propio camión. En un 3% de los casos el conductor fue atacado físicamente.

3

El 60% de los incidentes se registra en aparcamientos no clasificados como seguros, mientras que un 20% tiene lugar en zonas de carga y descarga de las mercancías. También se producen robos a lo largo de la propia ruta.

4

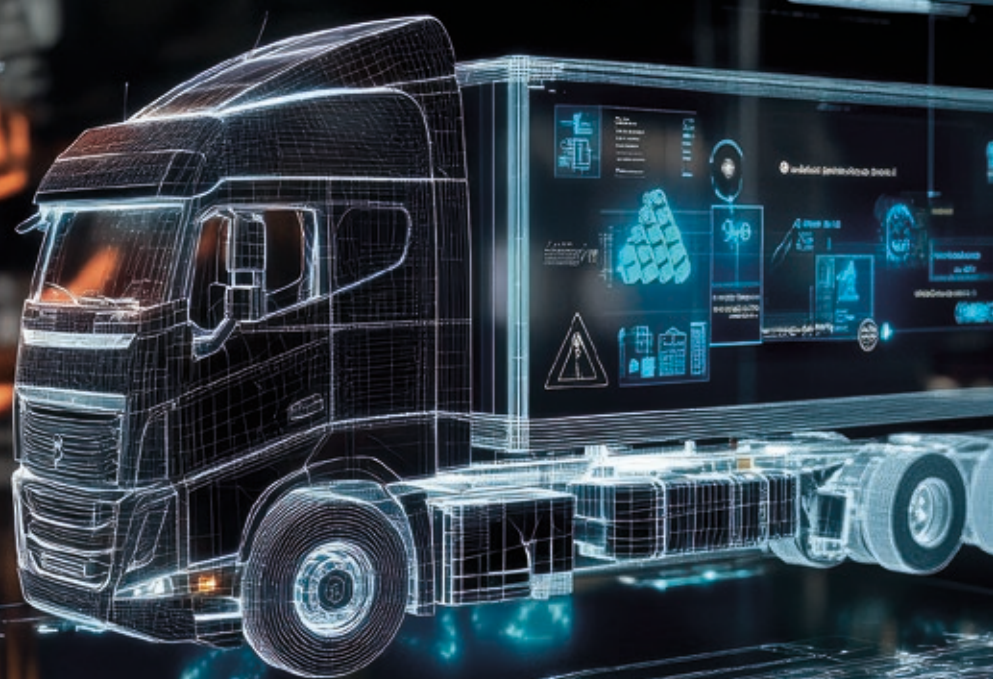
Por ámbitos geográficos, la mayoría de estos incidentes se concentran en Cataluña, Madrid y Andalucía, donde se concentran casi el 90% de todos los incidentes ocurridos en España. A nivel europeo, Alemania y Polonia se sitúan entre los países con mayor número de robos.

5

Los meses con mayores incidentes de seguridad coinciden con el comienzo de las compras navideñas y se extienden hasta finales de febrero, representando el 30% de las pérdidas anuales.

6

Por tipología de robo, la modalidad más frecuente es la intrusión en el semirremolque para sustraer la carga, bien forzando puertas de vehículos o bien cortando las lonas de los vehículos, así como romper los sellos y candados existentes.



Fuentes:

1. Estudio de MasterRuta con datos facilitados por el Colegio Profesional de Criminología de la Comunidad de Madrid.
2. Encuesta elaborada por Fenadismer a finales de 2024 en colaboración con Continental.

EMPRESAS Y SINDICATOS DENUNCIAN QUE LA SUMA DE LOS PRECIOS DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR DE LA CLASE C/D Y EL CAP SUPERAN LOS 4.000 EUROS, CIFRAS COMPLICADAS DE ASUMIR PARA LOS JÓVENES QUE QUIEREN ACCEDER AL MERCADO LABORAL DEL SECTOR

Profesional (CAP) o la FP Dual sirven para aportar un mayor grado de profesionalización a la actividad, aunque su acceso no está exento de dificultades.

El coste total de acceso a la profesión (permiso de conducción y CAP) ronda los 4.000 euros, según la FVET, "una cifra elevada para jóvenes en situación de desempleo. Además, los procesos administrativos para obtener los permisos o convalidar titulaciones extranjeras son lentos y burocráticos", denuncia la patronal, que reitera que la solución pasa por "habilitar subvenciones específicas y becas formativas que eliminen estas barreras".

A lo largo de este año, el Ministerio de Transportes ha movilizado una inversión total de algo más de 3,85 millones de euros dedicadas a subvencionar acciones formativas, un montante prácticamente idéntico al de 2024, pero en este año concentrados en únicamente 16 organizaciones. A esto hay que sumar ayudas por valor de medio millón de euros aprobadas en noviembre que irán destinadas a sufragar los procesos de formación, y que llegarán a un máximo de 3.000 euros por solicitud.

Para CCOO, estas acciones formativas "no son suficientes si las condiciones laborales no cambian". No obstante, el CAP debe revisarse "para que sea más accesible y eficiente", ya que "el mayor problema es la barrera económica: la suma de los permisos de conducir de la clase C/D y el CAP representa una inversión muy elevada para el aspirante, lo que desincentiva a muchas personas jóvenes o desempleadas", lamenta Francisco Vegas.

SEGURIDAD Y SALUD

Que el desempeño de una profesión sea seguro es uno de los factores más importantes a la hora de atraer nuevo talento. ¿Es segura la profesión de conductor profesional? La respuesta no es sencilla.

"La de conductor profesional es una profesión cualificada y segura, desempeñada por trabajadores altamente formados que cumplen con estrictas exigencias en materia de capacitación, normativa y prevención", afirma Carlos García. Sin embargo, la seguridad del conductor no depende solo de su preparación, sino también del entorno en el que desarrolla su actividad: "Los principales riesgos que afrontan los profesionales del transporte están



► España incumple las recomendaciones de la Comisión Europea sobre establecimiento de zonas de aparcamiento seguras.

EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA GESTIONÓ UN TOTAL DE 427,22 MILLONES DE TONELADAS EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2025, EN EL QUE ES EL MAYOR TRÁFICO TRIMESTRAL ALCANZADO POR EL SECTOR DESDE 2021

relacionados con el estado de las infraestructuras viarias y la falta de áreas de descanso adecuadas y seguras".

Francisco Vegas va más allá, al afirmar que la profesión "no es lo suficientemente segura". El representante sindical habla de una "tasa de siniestralidad es alarmante", donde "los riesgos viales, la exposición constante a la carretera, la fatiga y, en ocasiones un envejecimiento del parque móvil" dificultan la actividad. A esto añade "las posturas forzadas y sedentarismo deriva en problemas musculoesqueléticos", sin olvidar cuestiones como "el estrés, el aislamiento, los robos y atracos o la exposición a contaminación acústica".

Si hay disparidad a la hora de calificar la profesión como segura es por una razón de peso: no hay suficientes infraestructuras y zonas de descanso modernas. En esto coinciden sin fisuras tanto empresas como sindicatos, que demandan a las Administraciones Públicas inversiones suficientes en infraestructuras modernas, seguras y adaptadas al transporte pesado, ya que solo así se podrá garantizar la seguridad plena de los conductores y del conjunto de los usuarios de la carretera.

Según datos de 2023 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en España hay identificadas un total de 50 zonas de estacionamiento seguro, un número "insuficiente" tanto para empresas como sindicatos. En este capítulo, España no está haciendo los deberes. La Comisión Europea ya aprobó en el año 2022 un nuevo estándar para catalogar los aparcamientos seguros para camiones. La propia CE indica la necesidad de que exista una de estas infraestructuras cada 100 kilómetros de la red viaria principal. ■

Velocidad insuficiente para cumplir con la sostenibilidad



► El transporte por carretera afronta una transformación decisiva hacia la neutralidad en carbono, con los fabricantes volcados en acelerar la electrificación y el uso de energías alternativas.



JAUME MAS

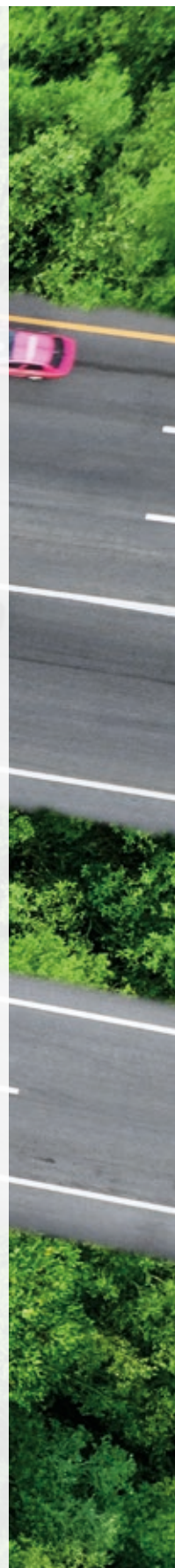
La descarbonización del transporte por carretera ya no es una hoja de ruta abstracta diseñada en Bruselas; es una realidad que ha entrado de lleno en la planificación estratégica de fabricantes, empresas de transporte y operadores logísticos.

El sector del transporte vive una transformación profunda, impulsada por los objetivos climáticos de la Unión Europea y por una presión creciente para reducir las emisiones. Y España se encuentra en un punto decisivo. El transporte por carretera representa más del 90% del movimiento de mercancías terrestre en el país, lo que convierte cualquier cambio tecnológico o regulatorio en un asunto de impacto nacional. Y, sin embargo, el mercado todavía muestra una velocidad insuficiente para cumplir con los retos marcados por Europa.

Mientras los fabricantes multiplican su oferta de camiones eléctricos, de hidrógeno y propulsados con energías alternativas, la renovación de flota avanza con menor intensidad de la esperada. "Las marcas tienen un pleno compromiso con la descarbonización, pero hay que ser pragmático con la realidad que está marcando el mercado", advierte a Diario del Puerto Publicaciones ANFAC, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

La fotografía actual lo resume con claridad: en España, durante 2025, solo el 1,5% de las ventas de vehículos industriales corresponde a modelos eléctricos puros. Para alcanzar la meta intermedia europea, una reducción del 30% de emisiones en 2030, el sector debería multiplicar por cuarenta esas cifras en algunos segmentos de camión. "Si queremos descarbonizar, lo primero pasa por impulsar la compra", señalan desde ANFAC, que insiste en recuperar las ayudas que desaparecieron en abril de 2024. La tecnología está, pero falta tracción en la demanda.

En paralelo, 2040 ya está grabado con tinta indeleble en los planes de las marcas: los fabricantes deberán reducir un 90% las emisiones de CO₂ en los vehículos industriales, mientras que los autobuses urbanos deberán ser 100% cero emisiones en 2035. Es un salto histórico que, según ANFAC, exige realismo: "Al ritmo actual de mercado, ➤



NEUMÁTICOS PARA EL PROGRESO SOSTENIBLE

En este mapa de transición tecnológica, un actor menos mediático está jugando un papel estratégico: el neumático. Continental, proveedor global de soluciones para flotas, destaca que la sostenibilidad en carretera no depende únicamente del tipo de combustible o del sistema de propulsión del camión, sino de cientos de decisiones operativas que afectan al rendimiento global del vehículo. Por eso, su estrategia se basa en tres pilares: reducción de emisiones, economía circular y producción responsable.

La contribución de un neumático eficiente no es menor. Tal y como explica Alejandro Moyano, responsable de Ventas de Camión en Continental, la compañía ha desarrollado modelos como los Eco 5 y EfficientPro 5, "que mejoran hasta un 12% la resistencia a la rodadura, reduciendo el consumo de combustible de manera directa". El diseño y los materiales son claves, y la compañía ha desarrollado versiones específicas para camiones eléctricos con mayor capacidad de carga y estructuras más robustas, como los Conti Eco HS 5 y Conti EfficientPro HS 5. La gama Conti Hybrid, enfocada a obtener el mayor kilometraje posible con un nivel de eficiencia equilibrado, completa el catálogo.

Pero la aportación más disruptiva para la sostenibilidad es el programa de economía circular ContiLifeCycle, que permite recauchutar los neumáticos dándoles hasta tres vidas útiles, empleando un 70% menos de materiales en cada proceso. El modelo Conti Urban HA 5 NXT es un ejemplo de esta estrategia: está fabricado con un 60% de componentes renovables o reciclados. Continental también trabaja en el uso de caucho natural procedente de fuentes responsables y en la certificación de procesos de producción, como la ISCC PLUS en su fábrica de Púchov.

Más allá del producto, la digitalización está transformando la gestión de las flotas. La plataforma ContiConnect permite monitorizar en tiempo real presión, temperatura, velocidad y carga del neumático, reduciendo consumos y evitando incidencias. La inteligencia artificial ayuda a tomar decisiones preventivas y a programar cambios en lugar de reaccionar ante averías. Esta filosofía, denominada por Continental como Lowest Overall Driving Costs (LODC), se orienta a reducir costes totales, no solo el precio del neumático.

Los resultados hablan por sí solos: una flota de cien camiones equipada con neumáticos eficientes puede reducir hasta 120 toneladas de CO₂ al año, y una flota de 150 vehículos puede ahorrar más de 300.000 euros anuales gracias a la gestión inteligente. Aunque los neumáticos representan solo el 2% del coste operativo directo de un camión, su impacto sobre el consumo de combustible puede afectar hasta el 31% del coste operativo total. "El mantenimiento predictivo es crucial: permite evitar averías inesperadas, reducir consumos y prolongar la vida útil del neumático", apunta Moyano.



ALEJANDRO MOYANO

Responsable de Ventas de
Camión en Continental

"El mantenimiento predictivo es crucial: permite evitar averías inesperadas, reducir consumos y prolongar la vida útil del neumático"

no alcanzaremos los objetivos marcados. Quedan 15 años para 2040 y para lograrlo es necesario llegar a cuotas de mercado para camiones BEV y FCEV por encima del 60%, cuando hoy apenas superamos el 1%. Es una cuesta muy empinada para la que cada vez queda menos tiempo".

LA BATALLA TECNOLÓGICA

Si algo ha quedado claro en los últimos 12 meses es que ya no existe un único camino hacia la sostenibilidad. Aunque la electrificación se mantiene como apuesta central en términos regulatorios y de inversión industrial, el sector exige neutralidad tecnológica para no condicionar el futuro a una sola vía. "Biogás, combustibles renovables, hidrógeno, eléctrico puro... siempre que sea cero emisiones será una opción viable para descarbonizar", subraya ANFAC.

Esta visión parte de una realidad operativa: la electrificación funciona bien en recorridos regionales o urbanos, pero aún plantea desafíos en el transporte de larga distancia, especialmente por la autonomía, el peso de las baterías y la disponibilidad de infraestructuras de recarga.

No obstante, los avances también son evidentes. España ha cerrado 2025 con 52.107 puntos de recarga de acceso público, lo que supone un crecimiento de más de 13.000 en un solo año. El desafío no es solo cuantitativo, sino cualitativo: de ese total, únicamente 81 estaciones están adaptadas a camiones, y solo 2.080 pertenecen al rango de alta potencia (más de 250 kW), imprescindible para operaciones logísticas reales. Por ello, ANFAC reclama la creación de un organismo estatal que coordine y agilice el despliegue de la infraestructura, un elemento estratégico para garantizar que los planes de electrificación no se queden en papel mojado.

A la vez, los fabricantes de remolques y semirremolques avanzan en su propia revolución tecnológica, quizá menos visible que la de los camiones, pero esencial para lograr la eficiencia energética. ASFARES, la asociación española de fabricantes de remolques, semirremolques, cisternas y vehículos análogos, destaca un hito clave en 2024: la implantación del certificado de eficiencia para todos los vehículos con forma de caja. Por primera vez, los semirremolques disponen de un sistema unificado de evaluación, gracias a la herramienta europea VECTO Trailer Tool, lo que permite medir el impacto real de la aerodinámica y la reducción de peso en el consumo.

ANFAC: "LAS MARCAS TIENEN UN PLENO COMPROMISO CON LA DESCARBONIZACIÓN, PERO HAY QUE SER PRAGMÁTICO CON LA REALIDAD QUE ESTÁ MARCANDO EL MERCADO"

PARA LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, "AL RITMO ACTUAL DE MERCADO, NO ALCANZAREMOS LOS OBJETIVOS MARCADOS. ES UNA CUESTA MUY EMPINADA PARA LA QUE CADA VEZ QUEDA MENOS TIEMPO"

Esto abre la puerta a un cambio cultural importante: cada remolque debe demostrar su eficiencia, del mismo modo que un camión debe cumplir una norma de emisiones. En palabras de ASFARES a Diario del Puerto Publicaciones, "la aerodinámica va a pasar de ser una opción a un estándar en los próximos años". El problema, reconoce la entidad, "es que falta conocimiento en el mercado sobre el ahorro real que esto genera y persiste la idea de que estos dispositivos son complejos o requieren mantenimiento". Sin embargo, "la reducción de tara lograda en los últimos años es", según la agrupación, "espectacular", y está contribuyendo de forma directa a disminuir el combustible necesario para mover cada tonelada de carga.

Pero quizá la innovación más disruptiva sea la electrificación de los propios semirremolques mediante ejes eléctricos capaces de recuperar energía durante el frenado. ASFARES explica que estos sistemas permiten alimentar equipos auxiliares, como los equipos frigoríficos, o incluso extender la autonomía de las tractoras eléctricas. Para desplegarlos, sin embargo, será imprescindible modificar la normativa internacional, que hoy



► La sostenibilidad del transporte por carretera se sostiene sobre nuevos elementos como los neumáticos de baja resistencia a la rodadura y las soluciones digitales.

no permite introducir ejes motores en los semirremolques. "El futuro no tendrá un único modelo de vehículo. La modularidad y la intermodalidad marcarán la próxima gran transformación del transporte", anticipa la asociación. ►









LAVADEROS DE CISTERNAS, S. A.

Carrer de Simón Ferrer, 3 - Puerto de Barcelona
08039 Barcelona - España
Tel: +34 93 223 41 53 - Fax +34 93 223 41 02
E-mail: lacisa@lacisa.gcatrans.com - www.lacisa.net
GPS: 41°19'28.8"N, 02°09'06.8"E / 41.32468, 2.151899

www.lacisa.net



Digitalización en logística portuaria






INTRAPOINT

Gestiona tus viajes. Simplifica tu transporte

Si quieres saber más
comercial@infoport.es
www.infoport.es

DIGITALIZACIÓN, MOTOR DE EFICIENCIA

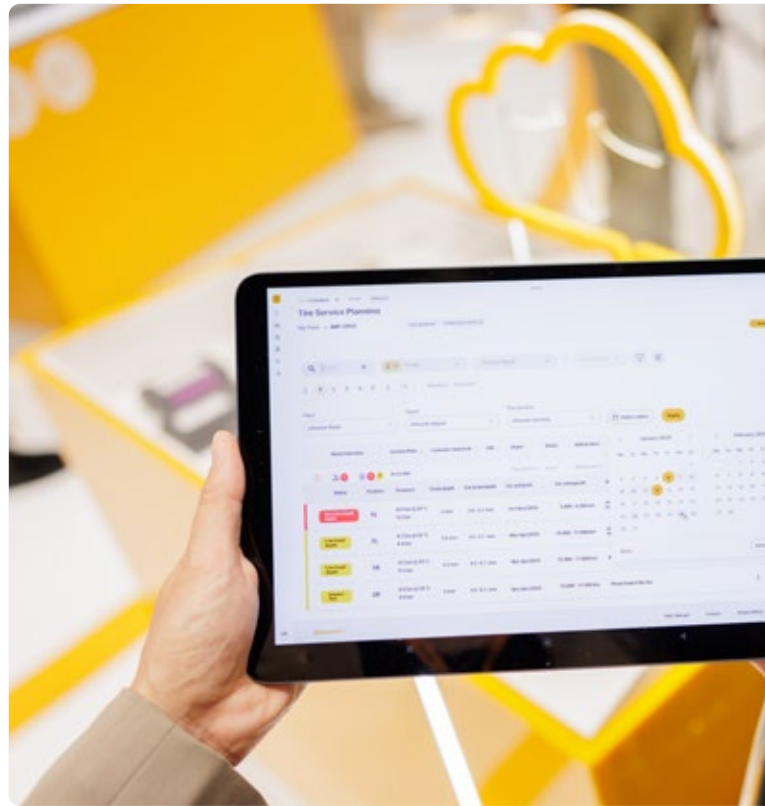
En paralelo a las nuevas formas de propulsión, la conectividad es ya una herramienta imprescindible para reducir emisiones. ANFAC recuerda que la digitalización permite optimizar rutas, gestionar la energía, reducir tiempos muertos y mejorar la seguridad. Las flotas conectadas usan la telemetría para saber qué camión está más cerca de una carga, qué ruta permitirá reducir el consumo y cuándo es óptimo recargar un vehículo eléctrico para evitar picos tarifarios. La conectividad, además, facilita la integración con cargadores inteligentes.

Por su parte, ASFARES confirma este mismo fenómeno entre los fabricantes de remolques y semirremolques: "La digitalización está siendo muy rápida porque es tecnología muy rentable cuando se utiliza en todo su potencial". Según la asociación, ya se han generalizado los sistemas de telemetría para el control de frenos, la monitorización de estados y el mantenimiento predictivo. Las diferencias entre subsectores existen pero todos incorporan tecnología de última generación para reducir consumos y minimizar riesgos.

EL RETO SILENCIOSO DE LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El avance tecnológico es incuestionable, pero el coste económico sigue siendo la principal barrera para la transición. Las empresas de transporte, en su mayoría pymes, funcionan con márgenes ajustados y ciclos largos de amortización de la flota. ASFARES advierte que la normativa europea contempla multas de hasta 4.250 euros por cada gramo que supere los valores de emisiones fijados para 2030. Esto podría llevar a una paradoja: si el coste de fabricar un vehículo nuevo con todas las tecnologías de eficiencia encarece su precio, algunas empresas podrían optar por alargar la vida de vehículos antiguos más contaminantes.

"EL FUTURO NO TENDRÁ UN ÚNICO MODELO DE VEHÍCULO. LA MODULARIDAD Y LA INTERMODALIDAD MARCARÁN LA PRÓXIMA GRAN TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE", PREVE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE REMOLQUES, SEMIRREMOLQUES, CISTERNAS Y VEHÍCULOS ANÁLOGOS



► Continental integra inteligencia artificial y sensorización avanzada en soluciones que monitoriza en tiempo real presión, temperatura y desgaste del neumático.

La asociación es tajante: "Los objetivos de emisiones tienen que adaptarse a las posibilidades reales de mejora". Con los valores actuales del programa VECTO, incluso el mejor de los vehículos no alcanzaría los requisitos de 2030, y la industria se enfrentaría a penalizaciones masivas que podrían llevar al colapso del sector. ANFAC defiende la misma visión desde el lado de los fabricantes: la transición requiere estabilidad regulatoria, incentivos y una política industrial clara. En los últimos diez años, la automoción europea ha invertido más de 250.000 millones de euros en descarbonización, y la española ha contribuido con cerca de 20.000 millones. Sin apoyo público, esa apuesta puede quedar en riesgo.



PUERTO DE BILBAO

Con toda Europa y el resto del mundo.
Navegando todos los días de la semana.
Sin fronteras...

Uniport Bilbao
Comunidad Portuaria

Oferta integrada de Servicios Logísticos Multimodales

+34 94 423 6782
info@uniportbilbao.es
www.uniportbilbao.es



¿CÓMO SERÁ EL FUTURO?

Cuando se pregunta a ANFAC por el camión del futuro, la respuesta es cauta pero reveladora: antes de pensar en el futuro, hay que resolver el presente. Sin embargo, la visión existe. El camión del futuro será cero emisiones, conectado y multimodal, con un equilibrio entre eficiencia energética, seguridad y circularidad. No solo se tratará de cómo se mueve el vehículo, sino de cómo se integra en una cadena logística sostenible.

ASFARES completa la visión desde el remolque. El semirremolque del futuro no tendrá un único modelo, sino que será especializado según la operación logística. La modularidad permitirá que un mismo chasis funcione en carretera, en intermodal y en operaciones urbanas, reduciendo movimientos innecesarios. "Tenemos tecnología para ofrecer una solución a cada necesidad de transporte", afirma la asociación.

EL DATO

1,5%

VENTAS

Solo el 1,5% de las ventas de vehículos industriales de 2025 en España corresponde a modelos eléctricos puros. Para alcanzar la meta intermedia europea, una reducción del 30% de emisiones en 2030, el sector debería multiplicar por 40 esas cifras en algunos segmentos de camión.

Como explica Alejandro Moyano, responsable de Ventas de Camión en Continental, la compañía especializada en neumáticos también imagina un futuro donde el neumático será un sensor que almacena información crítica. Los próximos modelos ofrecerán resistencia mínima a la rodadura, más capacidad de carga y recuperación energética, con materiales sostenibles y procesos completamente circulares. La electrificación y la inteligencia artificial terminarán de cerrar un círculo que conectará neumático, camión y remolque en una única red digital.

El último año ha demostrado que el transporte por carretera ha dejado de hablar de sostenibilidad en futuro condicional. La transición ya está aquí. La tecnología existe: camiones eléctricos o de hidrógeno, semirremolques aerodinámicos con ejes generadores de energía, neumáticos que reducen toneladas de CO₂ al año. Lo que falta es velocidad, escala e incentivos económicos para que la sostenibilidad no sea solo una aspiración tecnológica, sino una transformación real del sector. La neutralidad climática será viable si es sostenible también para las empresas que la deben implementar. Y ahí reside el verdadero desafío: avanzar sin dejar a nadie atrás. ■

ASFARES: "LA REDUCCIÓN DE TARA LOGRADA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS ES ESPECTACULAR Y ESTÁ CONTRIBUYENDO DE FORMA DIRECTA A DISMINUIR EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA MOVER CADA TONELADA DE CARGA"

¿Buscas un futuro profesional?

vallbona logística

centro de formación industrial y para el transporte

CURSOS CAP ADR FORMACIÓN INDUSTRIAL CARRETILLERO TAMBIÉN PERMISOS C, C+E y D

www.centroformacionvallbona.es

Tel. 96 325 71 7
Horario de atención
De 10 a 14 y de 16 a 20
Av. Puerto, 241 Valencia



TRANSPORTISTAS

SELECCIÓN

Abian Service



JOSÉ LUIS PÉREZ
DIRECTOR DE BARCELONA

CENTROS ABIAN:
A Coruña - Álava - Alicante - Asturias - Barcelona
Bizkaia -- Cantabria - Castellón - Ceuta
Gipuzkoa - Logroño - Madrid - Málaga
Murcia - Navarra - Portugal - La Rioja - Rumanía
Sevilla - Tarragona - Valencia - Vigo - Zaragoza



Collita, 46
08191 Rubí - Barcelona
T. 931 161 444
opsbarcelona@abianservice.com
www.abianservice.com

ABIAN Service es una marca que está reuniendo a empresas profesionales del sector bajo una misma filosofía, son empresas especializadas en el transporte ligero, directo e inmediato de mercancías, nacional e internacional.

En ABIAN Service estamos comprometidos con el cliente y en dar soluciones a cada necesidad, con una amplia gama de ofertas y una flota de furgones y carrozados de carácter ligero de diferentes medidas y pesos útiles.

En nuestros centros contamos con los mejores recursos humanos. Personal multilingüe, con alta capacidad resolutive, amplia experiencia y dotados con recursos técnicos constantemente actualizados.

Nuestro crecimiento se respalda en que garantizamos siempre el cumplimiento de los horarios de entrega estipulados y, además, aseguramos la carga desde el punto de recogida hasta el punto de entrega, evitando manipulaciones e intermediarios innecesarios y confirmando la recepción.

Los servicios que ofrecemos en ABIAN se adecuan a las necesidades del cliente, de forma rápida y eficaz, las 24 horas del día, todos los días del año. Realizamos recogidas y entregas en cualquier punto de Europa, de forma directa e inmediata, dando un trato personalizado y el coste más adecuado para cada tipo de servicio.

La recompensa del trabajo bien hecho es la oportunidad de hacer más trabajo bien hecho.



ABIAN TERRESTRE



ABIAN ESPECIALES



ABIAN ALMACÉN

Almacenes AGV



VICENTE DE LA CRUZ MACHIRANT
GERENTE / MANAGER



Av. Comarques del País Valencia, 271
46930 Quart de Poblet - Valencia
T. 961 536 135
tente@almacenes-agv.com
www.almacenes-agv.com

AGV es un almacén de depósito y distribución de mercancías fundado en 1990 y dedicado exclusivamente a la prestación de servicios logísticos en el ámbito nacional e internacional.

Contamos con tres almacenes estratégicamente ubicados en Quart de Poblet, en la N-III de Madrid a tan solo 5 km de Valencia ciudad y a 8 km del Puerto de Valencia.

Ofrecemos soluciones de almacenaje y manipulación de mercancías y gestionamos stock para que nuestros clientes no tengan que preocuparse de nada. Para agilizar aún más los procesos de nuestros clientes, todas nuestras instalaciones están equipadas con medios mecánicos y de manutención de última generación. En cuanto a nuestras oficinas, hay que destacar que están conectadas con un moderno sistema de gestión de procesos internos que nos permite dar un servicio mucho más eficaz.

SERVICIOS

- Almacenaje: almacenaje y manipulación de mercancías, almacenaje de palés y big bags, gestión de mercancías y control de stock.
- Manipulación: gestión personalizada de las mercancías, manipulación y confección de palés, re-embalados y retráctilado, trincaje, picking, llenado de cisternas (pulverizantes), etc.



- Intermodal import/export: especialistas en fletes, consignaciones, seguros y despacho de aduanas, transport marítimo y aéreo, carga y descarga de vehículos, gestión y distribución de mercancías, etc.

Avanza Logistics



RICHARD DEAVILLE
GERENTE

Avanza Logistics se especializa en el transporte terrestre del contenedor marítimo tanto en camión como por ferrocarril.

Con delegaciones en Valencia, Madrid, Barcelona, Zaragoza, Algeciras, Bilbao y Lisboa, cubre la península Ibérica ofreciendo una atención personalizada y directa.

Una amplia flota de camiones en distintas provincias permite ofrecer diversos servicios adaptándose a las necesidades del cliente en cada momento, aportando flexibilidad y soluciones reales.

Su propio departamento de IT permite integraciones informáticas con sus clientes y proveedores, opciones de trazabilidad y comunicación eficaz con un compromiso con la innovación.

Catorce años de experiencia y un equipo humano joven pero experimentado en todos los eslabones de la cadena logística permite a la compañía estar a la altura de las exigencias del mercado actual con el afán de, no solo aportar soluciones, sino de adelantarse a las necesidades.



AVANZA
logistics

Valencia: 961 108 875
Barcelona: 932 230 712
Madrid: 916 708 972

Zaragoza: 976 113 234
Algeciras: 625 670 486
Bilbao: 976 113 234

info@avanzalogistics.com
www.avanzalogistics.com



SERVICIOS

- Transporte Round Trip.
- Transporte One Way.
- Ferrocarril.
- Depósito de contenedores.
- Almacenaje.
- Oferta integral de transporte (camión+tren+depósito): ofrece soluciones integrales de transporte tanto por carretera, como ferroviario, así como servicio de depósito de contenedores, todo centralizado en un único punto de contacto.
- Cross Docking y almacenaje: cuenta con almacenes en Valencia, Barcelona, Madrid, Bilbao, Vigo y Algeciras para realizar trasvases, tanto de mercancía paletizada como extradimensionada, almacenaje y embalaje/trincaje si fuese necesario.
- Trabajan con más de 200 cabezas tractoras y plataformas portacontenedores ofreciendo el transporte de cualquier tipo de contenedor:
 - Mercancía Peligrosa (ADR)
 - Temperatura Controlada (Reefers)
 - Basculantes
 - Transportes Especiales (tanto en peso como en volumen)
- Transporte y Trincaje de Mercancías Especiales: puede transportar mercancía excesivamente larga y/o ancha de difícil traslado ya que disponen de permisos de transporte especial y de una flota de semirremolques góndola, así como plataformas con lateral bajo.

SAFE CONTAINER

Avanza Logistics ha desarrollado un sistema de alarma específica para contenedores marítimos que opera durante el trayecto terrestre.

Este mecanismo, patentado a nivel europeo, protege la mercancía contenida en cada contenedor, alertando de cualquier manipulación o intento de apertura del mismo, garantizando su integridad. La alarma no está instalada en el camión sino en el contenedor.



Alfredo Roig Fons



ALFREDO ROIG PÉREZ
CONSEJERO DELEGADO

Alfredo Roig Fons, S.L.U. cuenta con más de 35 años de experiencia en el sector del transporte de contenedores en el puerto de Valencia, considerado este como un puerto líder en el Mediterráneo.

Contamos con una amplia flota de vehículos y un equipo humano cualificado que, día a día, sigue formándose, renovándose y adaptándose a las demandas de nuestros clientes y a la constante evolución del sector.

Por ello, para garantizar la calidad y la seguridad de los servicios que prestamos a nuestros clientes y asegurar que somos capaces de responder a sus exigencias e intereses, contamos con las certificaciones ISO 9001 y 14001, de Calidad y Medio Ambiente, respectivamente, GDP para el transporte de medicamentos, evaluación SQAS que cubre los ámbitos de calidad, seguridad, protección, medio ambiente y RSC (Responsabilidad Social Corporativa) y también estamos certificados como OEA (Operador Económico Autorizado).



Ejército del Aire, 15 - P.I. Ciudad de Mudeco
46930 Quart de Poblet
T. 963 248 394
alfredoroig@alfredoroig.es
www.alfredoroig.es



C.T.F. (Contenedores y Transportes Férricos)



JUAN CARLOS FERNÁNDEZ
DIRECTOR GERENTE



Motor San Agustí, 43. P.I. Massanassa
46470 Massanassa
Tel. 963 311 799
ferricos@ferricos.com
www.ferricos.com

Somos una empresa consolidada en el puerto de Valencia desde hace más de 30 años. Nuestra trayectoria demuestra que no solo somos profesionales en el sector, además garantizamos nuestros servicios por nuestra dilatada experiencia. Quienes contratan nuestros servicios además de la tranquilidad por nuestra seriedad saben que somos capaces de solucionar cualquier incidencia. Estamos certificados con la ISO 9001 desde hace años.

Nuestra empresa se preocupa por el medio ambiente, algo de moda actualmente por el gran cambio climático, nosotros desde 2017, nos marcamos el objetivo de obtener la ISO 14001 como muestra de nuestra eficiencia y cumplimiento de la norma.

Transportamos cualquier tipo y forma de contenedores, ADR, basculante, frigo, cualquier medida y sobre medida, ofrecemos plenas



garantías reconocidas con la certificación OEA. Gran cobertura en seguros de mercancías y RC, parking vigilado, instrucciones severas en los descansos de trayecto, sistemas de cierres de seguridad extras y geolocalización GPS.

Garantía asegurada.

Bestrans



RAFAEL GUILLÉN MACIÁN
GERENTE



Av. Ingeniero Manuel Soto, 15 -1º
46024 Valencia
T. 963 674 489
bestrans@bestransvlc.com
www.bestransvlc.com

Bestrans nace en Valencia, en 1995, como empresa de transporte terrestre de contenedores marítimos, dirigida por Rafael Guillén Macián.

Gracias a su amplia experiencia en el sector del transporte, Bestrans ha ido creciendo, adaptándose a las necesidades reales de los clientes y ofreciendo un servicio que se caracteriza por su eficacia y calidad. La principal directriz de nuestra empresa es dar a cada cliente un servicio óptimo, dónde y cuándo sea necesario, y convertirnos en su operador de referencia en todo momento.

Para llevar a cabo con aún más eficiencia nuestros servicios, tenemos implantado el Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001, desde 2005; el Sistema de Gestión Medioambiental que cumple con los requisitos de la norma UNE-EN ISO 14001:2015, desde 2023; y el Sistema de Seguridad Vial que cumple con los requisitos de la Norma: UNE-EN ISO 39001:2013, desde 2023, lo que nos permite una mejora continua y mejorada.

SERVICIOS

Para facilitar nuestra estrategia comercial y operativa, una de nuestras sedes se instala dentro del Puerto de Valencia, en el edificio Americold, lo que nos permite mantener un contacto directo y real con el cliente. Esta oficina se suma a la sede central ubicada en Valencia, en la plaza de la Semana Santa Marinera, en la zona dels Poblets Marítims.



Basamos nuestra actividad empresarial en el sector del transporte marítimo por carretera desde el Puerto de Valencia a cualquier destino. En la actualidad, disponemos de una flota propia constituida por 97 tractores y 102 plataformas en las que podemos distinguir: plataformas de transporte especial, plataformas frigoríficas, plataformas basculantes o plataformas extensibles. Todas ellas equipadas también para el transporte de mercancías IMO(ADR), tanto de contenedor como de isotanques.

Contamos con la tecnología más novedosa del mercado, que nos ayuda a ofrecer un servicio de calidad ajustándonos a los plazos marcados. Además, siendo conocedores en tiempo real de dónde se encuentra cada vehículo podemos dar al cliente una información veraz de la situación de la mercancía.

Somos una empresa comprometida con la mejora continua de nuestros servicios, por lo que además de la Certificación ISO 9001, nos comprometemos con el medioambiente y tomamos medidas para mejorar la seguridad vial y la seguridad de las mercancías, es por eso que adoptamos los compromisos de nuestra Política Integrada de Calidad, Medioambiente y Seguridad Vial y, en colaboración con el cliente, nuestra Política de Seguridad en la Cadena de Suministro.

En la actualidad, Bestrans es una de las empresas más consolidadas en el sector del transporte en Valencia. Gracias a nuestro espíritu de trabajo y superación, contamos con un equipo y una red de vehículos propios que puede hacer frente a cualquier tipo de transporte.



Cualde Logistics



NURIA CUCURULL
GERENTE

Central: Barcelona Central Cualde
Sicili, 45-49 - 08940 Cornellà de Llobregat
T. 934 800 790

Sede Les Franqueses del Vallés:
Maresme, 5 - 08520 Les Franqueses

Delegación: Aeropuerto de Barcelona
Edificio Servicios Generales A102
T. 901 111 902

cualde@cualde.com
www.cualde.com



Cualde Logistics se fundó, en el año 1952, con la razón social Ttes. J. Cucurull. Pasó a ser Cualde en 1990 y, desde entonces, ha ido evolucionando y adaptándose a las nuevas necesidades de sus clientes.

Nuestra misión es dar el mejor servicio a nuestros clientes. Somos pioneros en soluciones innovadoras. Además, seguimos con nuestra Responsabilidad Social Corporativa, filosofía basada en el respeto, los valores éticos, la digitalización y el cuidado del medio ambiente. Somos miembros de Lean & Green para la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero CO2 derivados de las actividades logísticas (-25% a 5 años vista).

Cualde Logistics es OEA desde 08/06/2010 y, en marzo de 2025, ha superado satisfactoriamente la reevaluación de sus autorizaciones aduaneras.

SERVICIOS

Transporte local: regional/Cataluña (más de 90 vehículos), servicios ADR, temperatura controlada (GDP's), servicios dedicados, especiales.

Nacional: paquetería, grupaje, carga completa.

Nacional e internacional: palettería exprés (somos franquiciados de Palibex, la primera red española de transporte urgente de mercancía paletizada).

PNS – Securitización de mercancías, según el Plan Nacional de Seguridad AESA.

Oficina en el Aeropuerto de Barcelona: personal para control mercancías y documentaciones.

Logística: contamos con dos almacenes, de 10.000 m², 1.000 m² de oficinas, 12 muelles de carga, un puente grúa y zonas de preparación de pedidos (picking) en Cornellà de Llobregat. Hacemos cross docking, securización de las mercancías, según el Plan Nacional de Seguridad PNS, mediante escáner X-Ray y EDD K-9. También tenemos un almacén APQ mono cliente, de 3.600 m², situado en Les Franqueses del Vallés, para almacenar productos ADR.

VALORES

Lo que un día fue un sueño de José Cucurull y Carmen Palain en el año 1952, hoy, 70+3 años después, sigue siendo una realidad. Continuando con el mismo legado, marcado siempre por el esfuerzo, el compromiso y

la humildad, aún conservamos esa alma familiar que nos impulsa a cuidar de cada detalle y buscar la máxima satisfacción de nuestros clientes, con un servicio eficiente, personalizado y a precios competitivos, para generar, confianza, credibilidad y tranquilidad a nuestros clientes.

CERTIFICACIONES / ACREDITACIONES

- Agente Acreditado ES/RA/00383-01, por AESA.
- ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015, por Bureau Veritas.
- Certificado de Inspección en el Registro General de Operador de Sustancias Químicas.
- Certificado RSIPAC.
- Empresa de ADR segura, por DGM.
- Certificación GDP para Transporte y Distribución Medicamentos, por Bureau Veritas.
- TAPA TSR 2023 Level 2, n° 017162416903 - TSR, por TÜV Rheinland.
- TAPA FSR 2023 A, n° 017162416902 – FSR, por TÜV Rheinland.



Especial Transport 2021



BENJAMÍN HUERTA
JEFE DE TRÁFICO

Especial Transport 2021 es una empresa especializada en transportes especiales por carretera que ofrece servicio nacional e internacional de aquellas mercancías que requieren de precauciones específicas al exceder de las dimensiones y pesos convencionales o superar el ancho máximo de transporte por carretera.

Donde quiera que se necesite transportar componentes voluminosos y pesados, ET2021 utiliza el equipo y experiencia para realizar el trabajo de manera segura y eficiente.

Disponemos de equipos altamente avanzados para ofrecer el mejor servicio posible, lo que nos permite adaptarnos a la naturaleza y estructura de cada carga o mercancía. Para llevar a cabo nuestro propósito, disponemos de vehículos como camión plataforma, camión góndola, semirremolque góndola, plataformas para transporte de contenedores marítimos y plataformas para el transporte de maquinaria agrícola o civil.

Además, en nuestras instalaciones ubicadas en el Puerto de Barcelona ofrecemos servicios de almacén y logística, como trincajes marítimos y manipulación de mercancías o carga pesada, lo que nos posiciona como proveedor preferente para nuestros clientes. Nos define el valor humano, la experiencia profesional y nuestro compromiso de desarro-



Cal Malet, 11-13. ZAL II
08820 El Prat de Llobregat - Barcelona
T. 932 235 275
trafico@et2021.com
www.et2021.com



llar con pasión nuestro trabajo diario. Somos más que un proveedor de transporte pesado.

FNG Fornes Logistics



ENRIQUE LÓPEZ
DIRECTOR GENERAL

FNG Fornes Logistics es una empresa con amplia trayectoria en el transporte de mercancías entre la península, Baleares y Canarias, así como en la logística integral, exportación, importación y courier.

Fundada en 1952 en Palma de Mallorca, actualmente cuenta también con presencia en Barcelona, Madrid, Valencia e Ibiza, además de trabajar con una extensa red consolidada de colaboradores a nivel nacional e internacional.

Dispone de servicio diario desde cualquier punto de la península a las Islas Baleares y servicio marítimo semanal o aéreo diario (desde Madrid) a las Islas Canarias.

Ofrece soluciones para envíos a cualquier punto de la península o internacionales, a través de cargas completas, grupaje o palettería, y en cualquiera de las modalidades de transporte.

Para los envíos internacionales, cuenta con un departamento propio de aduanas y un equipo especializado, con una amplia experiencia en el transporte internacional, que asesora y ayuda a sus clientes a encontrar la solución más adecuada y a formalizar la documentación necesaria según la normativa de cada país.

Su objetivo: ser el mejor aliado estratégico para el transporte y la logística integral.



FNG Mallorca

Conradors, 16 - 07141 Marratxí
T. 971 761 686

FNG Barcelona

D'Aral, 108 - 08040 Barcelona
T. 932 623 006

FNG Madrid

Juan de Villanueva, 14 - 28823 Coslada
T. 913 135 184

FNG Valencia

Baleares, 5 - (Pol. Ind. Poyo de Reva)
46394 Riba-roja de Túria
T. 960 654 643

FNG Ibiza

Des Manyans, 13
07816 Sant Antoni de Portmany
T. 971 605 040

info@fng-logistics.com
www.fng-logistics.com



Grupo Chema Ballester



LORENA BALLESTER
DIRECTORA GENERAL

Grupo Chema Ballester ofrece servicios de transporte terrestre de contenedores marítimos con más de 100 camiones (Logística Chema Ballester), alquiler y venta de contenedores marítimos (Ribu Containers) y almacenes logísticos y aduaneros (VCD Logística).

Ofrece servicios seguros y puntuales a un coste competitivo y centra sus esfuerzos en adaptarse, diariamente, a las necesidades de sus clientes. Gracias a la profesionalidad de su equipo humano y a la inversión continua en formación, innovación y protección del medio ambiente, hoy, son una organización actualizada y responsable con la sociedad, capaz de ofrecer servicios de alta calidad y con acceso en tiempo real a toda la información.



A-3, salida 342. Parque Logístico Valencia (PLV)
C/ Puerto del Perelló, 4
46190 Riba-roja del Túria - Valencia
info@grupochemaballester.com
grupochemaballester.com



Grupo Logístico ALDO



IRENE RUBIO TÉLLEZ
CEO

Somos una compañía dedicada al transporte terrestre de contenedores con sede en Barcelona, operamos en diversos puertos de España, principalmente, Barcelona, Valencia y Algeciras. Ofrecemos cobertura a nivel local, nacional e internacional, incluido ADR y REEFER, y nos hemos iniciado ya en transportes especiales, lona y almacenaje.

Disponemos de una amplia flota de vehículos propios dotados de sistemas de localización GPS. Nuestro equipo tiene años de experiencia en el sector por lo que nos permite ofrecer un servicio de alta calidad y eficiencia, brindando soluciones inmediatas a cualquier incidencia que pueda surgir con la mejor calidad / precio del mercado a fin de establecer relaciones a largo plazo basadas en la confianza y la satisfacción.

Contamos con una campa propia para el estacionamiento y custodia de nuestra flota, ubicada cerca del puerto de Barcelona con los sistemas de seguridad mas actualizados.

Nuestro objetivo principal es afianzarnos como empresa de referencia de transporte y logística adoptando un compromiso de fiabilidad y calidad.



C/ 5, Sector C, Ed. A, of.16, Z.F. Aduanera
08040 Barcelona
T. 634 754 959
irubio@gl-aldo.com



Grupo Torres



CARLOS PRADES TORRES
CEO



Explanada oeste, ampliación sur, rotonda de apoyo al transporte, s/n. Puerto de Valencia
46024 Valencia - España
T. 653 679 032
carlos@transtorres.net
www.transtorres.net

Al mismo tiempo que se construía el Edificio del Reloj en el puerto de Valencia, nosotros empezábamos también nuestro proyecto empresarial. Hasta finales de los 90, el transporte de madera fue nuestra actividad principal. Posteriormente, el aumento imparable del contenedor en las importaciones y exportaciones nos dirigió hacia nuestra actual especialización.

Somos una empresa que nos proponemos mejorar día a día y, con ello, intentar dar nuestra mejor versión a la hora de realizar nuestro trabajo. El valor fundamental que queremos transmitir siempre ha sido la confianza y son nuestros clientes los que la depositan en nosotros a la hora de encargarnos los servicios.

Nuestra apertura en las distintas delegaciones y su siguiente aportación de vehículos a cada una de ellas es lo que nos ha permitido seguir creciendo y abarcar más trabajo. Es mucho más fácil conectar así nuestros servicios y darle al cliente esa flexibilidad de decisión. Empezamos en Valencia (1915), siguiendo por Madrid (2012), Zaragoza (2013), Barcelona (2015), Algeciras (2016) y, finalmente, Lisboa (2019).

Hoy en día, la sostenibilidad está muy presente en todos los ámbitos, y creemos que no debemos quedarnos atrás.



Grupo Torres lleva varios años en el análisis de la huella de carbono del transporte, ya que sabemos que es de gran importancia en el sector debido a su magnitud. Por eso mismo, ya contamos con el sello de "Calculo" (otorgado en el 2014) y con el de "Reduzco" (otorgado en el 2021).

Además de nuestros dúo-tráiler, que siguen la normativa de la triple sostenibilidad (valor económico, mirada social e impacto ambiental), hemos incorporado 4 vehículos eléctricos a nuestra flota, lo que nos ha hecho conseguir reducir nuestras emisiones un 15%. Con todo esto, ya tenemos más de 230 vehículos, los cuales tienen una media de edad de 4 años.

Otro aspecto importante es la calidad y, por eso, siempre está presente en nuestras actuaciones y procesos. Es por esto por lo que contamos con la ISO 9.001 (sistema de gestión de calidad), la ISO 14.001 (sistema de gestión ambiental), la ISO 39.001 (sistema de gestión de seguridad vial), la ISO 19.601 (sistema de gestión de compliance) y, además, somos OEA (operador económico autorizado).

Nuestra principal meta hoy en día es consolidar nuestras delegaciones y, obviamente, seguir aumentándolas en volumen de flota, aunque también tenemos en mente la apertura de alguna delegación en alguna provincia donde aún no estamos situados.



Grupo Raminatrans



RAFAEL MILLA NAVARRO
PRESIDENTE



GRUPO RAMINATRANS
INTERNATIONAL FORWARDERS

Dr. J.J. Dómine, 12, 2
46011 Valencia
T. 96 324 10 50
raminatrans@raminatrans.com
www.raminatrans.com

Desde su fundación en el año 1989, Grupo Raminatrans desarrolla su actividad como transitario internacional y ofrece un servicio integral para cubrir las necesidades del transporte. Actualmente, el Grupo se sitúa como una de las empresas más importantes del sector de la logística, con una gran proyección de futuro.

Su misión es dar el mejor servicio a sus clientes, atendiendo y asesorando en todo momento. Su actitud es conseguir la satisfacción de un trabajo bien hecho. Haciendo cada servicio lo más flexible, cómodo y seguro para cada cliente.

Cada una de las empresas de Grupo Raminatrans está especializada en una actividad, unificando sus esfuerzos para ofrecer un servicio integral en el sector del transporte internacional. Además, su ubicación estratégica dentro del territorio nacional y sus áreas de influencia aseguran una rápida respuesta en la gestión y atención a sus clientes. Realizando así con solvencia y profesionalidad el transporte convencional y el de contenedores, con servicios directos de transporte en sus modalidades de grupaje y carga completa con cobertura internacional; así como transporte por ferrocarril nacional e internacional.

En la actualidad, la compañía se encuentra en plena renovación de flota, habiendo adquirido recientemente un contrato de quince



nuevas cabezas y plataformas de renting, aumentando la disponibilidad de camiones y minimizando el impacto medioambiental de sus camiones.

Grupo Trimodos



CARMELO MARTÍNEZ
GERENTE



Stinsa · Transargi

Ferrandis Salvador, 3 entlo. 5, apdo. 184
12100 Grao de Castellón
T. Stinsa: 964 526 061 - T. Transargi: 964 200 311
carmelomartinez@grupotrimodos.com
www.grupotrimodos.com

Grupo Trimodos es un grupo empresarial de servicios de transporte, logística, almacenaje y soluciones a medida. A través de sus dos empresas, Stinsa y Transargi, y con centros logísticos en Castellón, Burriana y Sevilla, ofrecemos las mejores soluciones para ayudar a nuestros clientes a optimizar la logística y los transportes tanto a nivel nacional como internacional.

Stinsa es una compañía especializada en la gestión de tráficos ferroviarios, tanto nacional como internacional. Se trata de la firma más longeva del grupo con una trayectoria de más de 40 años, lo que permite ofrecer un servicio intermodal de alta calidad.

Transargi, empresa adquirida por el grupo en 2015, opera como agencia de transportes por carretera, transitaria marítima/aérea y ofrece servicios de transporte por contenedor a los puertos de Castellón y Valencia.

En 2024, Transargi ha asumido la representación de la red de distribución exprés paletizada PALLEX en la provincia de Castellón.



LGM 2010



Industries, 18
46130 Massamagrell - Valencia
T. 961 014 237
container@lgmediterraneo.com
www.lgmediterraneo.com

LGM 2010 es una empresa familiar valenciana dedicada al transporte de mercancías por carretera en toda la península Ibérica. Desde nuestra fundación, hemos mantenido una filosofía clara: combinar la cercanía y la flexibilidad de una empresa familiar con la capacidad operativa y tecnológica de una gran flota. Este equilibrio nos ha permitido convertirnos en un referente para sectores tan exigentes como el acero, el vidrio, la industria pesada y el ámbito portuario.

En 2026 la compañía dará un paso decisivo en su plan estratégico con la incorporación de 40 nuevos vehículos, alcanzando así una flota superior a 200 camiones propios. Contamos con una amplia variedad de vehículos para dar respuesta a las necesidades reales de la industria: tautliners, bañeras basculantes, porta bobinas, plataformas, contenedores marítimos, remolques portacontenedores basculantes, y remolques reefer. Una parte fundamental de LGM es nuestro equipo humano. Más de 200 profesionales entre conductores, tráfico, taller y administración trabajan coordinados para asegurar un servicio continuo, puntual y adaptado a cada proyecto.

A nivel tecnológico, utilizamos sistemas avanzados de gestión de flota, control de consumos, geolocalización y análisis de datos, lo que nos permite mejorar nuestra eficiencia y reducir costes operativos. LGM ha crecido sobre valores muy sencillos: profesionalidad, transparencia, compromiso y capacidad. Estos principios nos han permitido consolidar relaciones duraderas con grandes grupos industriales, operadores internacionales y empresas locales que buscan un socio logístico estable y con visión de futuro.



Equipo directivo: Raquel Soriano, Paco Soriano, Alejandro Soriano y Moisés Soriano.

Para 2026 y los próximos años, seguimos apostando por ampliar servicios, reforzar nuestra presencia en los puertos españoles, incorporar nuevos vehículos y continuar mejorando la eficiencia de nuestras operaciones. Nuestro objetivo es claro: ser una empresa moderna, competitiva y preparada para acompañar a nuestros clientes en los retos logísticos de una industria en constante evolución.

Leopoldo Romero



FRANCISCO JOSE MADRIGAL ROMERO
ADJUNTO A DIRECCIÓN Y RESPONSABLE DE CALIDAD



Riu Vinalopo, 2 (nave)
46930 Quart de Poblet
T. 963 678 511
info@lromero.es
www.lromero.es

D. Leopoldo Romero González, fundador de la compañía Transportes Leopoldo Romero, SL, comenzó a operar en el Puerto de Valencia en el año 1953.

Actualmente, la compañía está dirigida por la tercera generación, respetando la denominación de la misma y siguiendo la filosofía de trabajo de sus antecesores y fundador, operando desde el Puerto de Valencia, dando servicio a todo el territorio nacional y países de la Unión Europea, planteando soluciones a cualquier tipología de transporte.

Están especializados en el transporte de mercancía pharma, realizando también transporte reefer general, ADR, transportes especiales, basculantes, así como transporte de mercancía de alto valor.

Colaboran con depósitos de contenedores en Valencia, Alicante, Molina de Segura y Madrid, la mayoría de ellos con medios para la manipulación de contenedores llenos, también ponen a disposición de sus clientes su parking privado en propiedad, el cual esta adherido a PSR TAPA Partnership, contando con 20.000 m².

En el año 2022 inauguraron su taller mecánico propio donde, además del mantenimiento de toda su flota, más de 60 conjuntos, realizan instalaciones de mantas térmicas, flexitanks, etc. en contenedores marítimos.



CERTIFICACIONES

Cuentan con las certificaciones OEA, TSR TAPA y Marca de Garantía, ya que velar por la seguridad de la mercancía y transparencia ante sus clientes es uno de los puntos principales de su política como empresa, transmitiendo la certeza de que sus clientes trabajan con una compañía comprometida con toda la Unión Europea.

Libra Logistic



JOSÉ ANTONIO RUIZ
CEO



CIM del Valles - Zona C Nave 2
08130 Santa Perpètua de Mogoda - Barcelona
T. +34 935 600 922
comercial@libralogistic.com
www.libralogistic.com



Libra Logistic Services está especializada en el transporte y la distribución tanto a nivel nacional como internacional. Nuestra experiencia y la pasión por la satisfacción del cliente nos han convertido en líderes en servicios de transporte. Nuestras prestaciones se distinguen por su agilidad, servicios terrestres diarios con Alemania en 48/72 horas.

Ya sea por vía terrestre, marítima o aérea, nos encargamos de coordinar el transporte con las prestaciones complementarias como, por ejemplo, la carga de contenedores. Garantizamos el mejor servicio de transporte para su carga.

El objetivo de Libra Logistic Services es hacer llegar las cargas de sus clientes aplicando la mejor relación coste/calidad/tiempo posible. Para ello, contamos con los más modernos sistemas de identificación, seguimiento y clasificación de mercancía.

Estamos asociados a la red Online Systemlogistik.

FLOTA

Contamos con una gran flota, poniendo a su disposición vehículos de todo tipo que permiten adaptarse a las características de las mercancías que desea transportar.

Todos nuestros vehículos están dotados con los medios necesarios para garantizar el transporte de sus mercancías a cualquier destino,



ya sea nacional o internacional. Todas las modalidades son contempladas, incluso el servicio puerta a puerta, y siempre dentro del plazo de entrega establecido.

Diario del Puerto

Líderes en información logística

Comunicación Logística

+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia

Grupo Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

Logitanks



DAVID NOHALES PIQUERAS
GERENTE DE NEGOCIOS

Logitanks, empresa especializada en el sector de la logística y transporte de líquidos, con más de 30 años de experiencia, siempre evolucionando, creciendo y adelantándonos a las necesidades de nuestros clientes.

Desde la carga del producto, hasta la entrega final, siguiendo con toda la normativa legal vigente y con todas las garantías de profesionalidad, calidad y seguridad.

Nuestro equipo humano es el pilar básico que sostiene la confianza de nuestros clientes. Disponemos de una flota de 70 camiones, equipados con los máximos estándares de seguridad para nuestros conductores y las exigencias de la industria química.

SERVICIOS

- Transporte de Isotanks y cisternas:
 - Químicos.
 - Mercancías peligrosas.
 - Gases.
 - Alimentarios.
 - Residuos.
 - Isocionatos (MDI/TDI).
- Descargas con compresor y bombas.
- Trasvases de todo tipo de líquidos desde:
 - Flexi.
 - Isotanks.
 - Buques.
 - Depósitos.
- Almacén y reparación de Isotanks.
- Montaje de flexis.
- Desmontaje y destrucción de flexis.
- Estación de calentamientos (vapor/agua).



Oficinas centrales:
San Pere de Alcántara, 65, 4ª y 5ª
46900 Torrent - Valencia
T. +34 963 979 807
trafico@logitanks.com
www.logitanks.com

Oficinas operativas:
Av. Hort de Soriano, 19 D
(P.I. Masía del Juez)
46900 Torrent - Valencia
Depot contenedores:
Av. de la Pinadeta, 21
46930 Quart de Poblet - Valencia



Linco-Trans



CARLOS RUIZ PÉREZ
GERENTE



Av. Hermanos Machado 13-2º-210ª
46019 Valencia
T. 963 282 252
carlos@lincotrans.com
www.lincotrans.com

En Linco-Trans sabemos que el sector de mercancías por carretera es un elemento integrador de máxima importancia, por eso, apostamos por la calidad, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía que se apoyan en el transporte.

SERVICIOS

Linco-Trans es una empresa especializada en el transporte de contenedor, se caracteriza por la seriedad y responsabilidad de todos los servicios que presta a sus clientes, sin olvidar que cuenta con un equipo humano profesional y cualificado, pudiendo ofrecer todo tipo de transporte, nacional e internacional, ya sea refrigerado, mercancías peligrosas, contenedores secos, etc.

Da servicio al transporte de contenedores cubriendo todo el todo territorio nacional e internacional. Proporcionando una flota propia y ajena de camiones a su disposición.

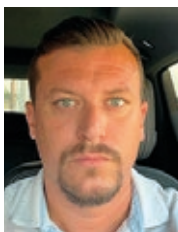
En Linco-Trans velamos por la calidad laboral del colectivo profesional de los conductores, garantizando el cumplimiento de la normativa laboral en vigor.



Operador Logístico Lopeval



DANIEL VALIENTE MAÑEZ
GERENTE



JUAN JOSÉ LÓPEZ GARCÍA
GERENTE



Pl. Alquería de Culla, 4, of. 609, Ed. Albufera
46910 Alfafar
T. 960 030 104 - 645 858 366
dani@lopeval.com
juanjo@lopeval.com
trafico@lopeval.com

Lopeval es una empresa de transporte de mercancías por carretera con sede en Valencia y de ámbito nacional e internacional.

Somos un operador joven, nacido en 2012, formado por un grupo de personas con más de 30 años de experiencia acumulada en el sector del transporte y con ganas de trabajar con seriedad.

Nuestros valores son: profesionalidad, eficacia, dinamismo, flexibilidad y cuidado esmerado del cliente.

Nuestro objetivo es cumplir con solvencia las necesidades de las empresas que apuestan por nuestros servicios.

SERVICIOS

Realizamos transporte de contenedores por carretera de todo tipo de mercancía: seca, frigorífica, sobredimensionada y ADR

Disponemos de colaboradores que comparten nuestros valores y que cuentan con una larga trayectoria y experiencia en transporte. Todos ellos con sus respectivos remolques para:

- Contenedores de 20', 30', 40' y 45'
- Frigoríficos (reefer)
- Mercancías peligrosas - ADR



M.C. Trinter



RAIMON CASANOVAS
ADMINISTRADOR

M.C. Trinter S.A., creada en 1994, es hoy un operador logístico internacional formado por más de 80 profesionales divididos en sus tres localizaciones en España.

Disponemos de 6.000 m² de instalaciones logísticas en ZAL-Barcelona, 3.000 m² en Coslada-Madrid y una oficina en el Aeropuerto de Barcelona.

M.C. Trinter S.A. cubre toda la cadena logística, ofreciendo servicios de:

- Transporte Terrestre Internacional: FTL/LTL conectando los más importantes hubs a lo largo y ancho de Europa, desde España hasta Finlandia, desde Reino Unido hasta Moscú.
- Transporte Marítimo: FCL/LTL con servicio a cualquier punto del globo. Agentes exclusivos de los networks WFG y SSF247
- Transporte Aéreo: agente acreditado AESA e IATA. Servicios AOG, perecederos, mercancías peligrosas y GDP. Agentes exclusivos de los networks AOG347, WFG y AL347.
- Carga de Proyectos: departamento propio de coordinación de grandes proyectos. Mercancía extradimensionada, transportes especiales.
- Servicio de Aduana y almacén aduanero propio.

En M.C. Trinter S.A. sabemos cuál es el valor fundamental y pilar en el que se sustenta nuestra compañía: la confianza de nuestros clientes. Por

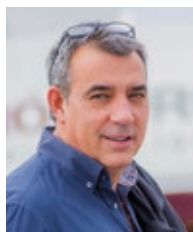


Sede central:
De l'Atlàntic, 115 (ZAL)
08040 Barcelona
T. +34 934 741 500 - F. +34 934 744 432
barcelona@trinter.com
www.trinter.com



ello, renovamos a diario este compromiso, adaptando nuestras estructuras a las necesidades de nuestros clientes, pudiendo realizar estudios sobre necesidades logísticas concretas, con la aportación de un equipo humano creativo y profesional, de reconocida experiencia en nuestro sector.

Mascaró Morera



LLUIS MOLL CARDONA
GERENTE

Mascaró Morera es una empresa familiar dedicada al transporte de mercancías entre la Península y las Islas Baleares desde 1989. Nuestro proyecto comenzó con la ruta Barcelona-Menorca, impulsado por nuestros fundadores, Bernat Mascaró Morera y Lluís Moll, con el objetivo de ofrecer un servicio ágil, eficiente y de máxima calidad a nuestros clientes.

A lo largo de más de 30 años, hemos consolidado nuestra presencia en el sector y, a día de hoy, contamos con más de 460 matrículas, ofreciendo soluciones de transporte para todo tipo de mercancías, incluyendo carga convencional, carga a temperatura controlada, grupaje, cargas completas, tauliners, pisos móviles, plataformas, open top y granel.

Contamos con delegaciones propias en Menorca, Mallorca, Barcelona, Valencia, Alicante, Madrid, Málaga y Vitoria, y operamos en Ibiza a través de un colaborador. En el resto de la Península trabajamos con una red de socios que garantiza cobertura nacional.

Ofrecemos un servicio rápido y fiable, con entregas en 24-48 horas y salidas diarias desde Barcelona y Valencia hacia las tres islas, así como conexiones interinsulares diarias.

Nuestra misión sigue siendo la misma que en nuestros inicios: ofrecer un servicio de transporte rápido, seguro y eficiente, conectando las Islas Baleares con la Península con la máxima calidad y compromiso.



MASCARÓ MORERA
serveis logístics

Menorca: Av. Des Progrés, parc. 26. P.I. La Trotxa 07730 Alaior
T. 971 372 356 - info@mascarmorera.com - SEDE CENTRAL

Mallorca: Cardenal Rosell, 82, pab. V, mod. 2.3.4, calle N 07007 MercaPalma
T. 971 743 524 - mallorca@mascarmorera.com

Málaga: Cataluña, 2, nave 4 - 29200 Antequera
T. 660 121 070 - malaga@mascarmorera.com

Vitoria: Bizkerreta, s/n, P., parc. A-1, 01213 Rivabellosa
T. 659 407 139 - vitoria@mascarmorera.com

Barcelona: Passatge d'Aral, 112, bajos. P. ZAL - 08040 Barcelona
T. 932 624 008 - 932 623 115 - barcelona@mascarmorera.com

Valencia: Av. dels Fusters, 18, P.I. Poyo de Reva, Sector 13
46190 Ribarroja del Turia (Valencia)
T. 961 667 515 - valencia@mascarmorera.com

Alicante: Pol. Ind. I4, 31 - 03339 Crevillent (Alicante)
T. 695 480 478 - alicante@mascarmorera.com

Madrid: Sierra de Cazorla, 14-16 - 28320 Pinto
T. 608 862 062 - madrid@mascarmorera.com



Monfort Logística



SANTIAGO COLOM MONFORT
DIRECTOR COMERCIAL

Transportes Monfort, compañía castellanense con más de 90 años de experiencia, es una de las principales empresas españolas de transporte de mercancías por carretera, con rutas a más de 1.000 destinos internacionales.

La empresa ofrece una amplia gama de servicios entre los que se encuentran el transporte nacional e internacional de carga completa, grupaje, productos pulverulentos, mercancías peligrosas y residuos. A través de su filial Transportes Belda de Benicarló ofrece transporte de productos químicos líquidos, incluido ADR, a nivel nacional e internacional, así como el servicio Short Sea Shipping (transporte marítimo de corta distancia) cuyas principales ventajas son su eficiencia, ahorro de costes y el respeto con el medio ambiente.

Por otra parte, la firma también presta servicios logísticos completos, ya que dispone de más de 15.000 m² de modernas y amplias naves dedicadas al almacenaje y re-ensado de mercancía en la avenida Enrique Gimeno de Castelló, con autorización APQ-Seveso, así como depósito aduanero, el servicio que reporta grandes ventajas fiscales a las empresas usuarias.

Todas las cabezas tractoras de Monfort propulsadas por gasoil son EURO VI, la categoría más respetuosa con el medio ambiente y con una edad media actualmente inferior a 3 años, su flota también incluye 8 tractores que funcionan con gas natural vehicular, lo que genera menos emisiones contami-



Av. Europa, 10. Ciudad del Transporte
12006 Castellón
T. 964 341 100
info@monfort.es
www.monfort.es



nantes. Un importante ejemplo de innovación en sostenibilidad y respeto al medio ambiente, es el esfuerzo constante por la innovación ya que Monfort fue una de las primeras empresas de transporte de mercancías por carretera de Europa en incorporar a su flota vehículos de gran tonelaje impulsados exclusivamente por Gas Natural Vehicular. Así como disponer de un depósito para GNL (Gas Natural Licuado) de 60 metros cúbicos y dispensers de GNC (Gas Natural Comprimido) y GNL para dar servicio al público en general.

La firma está en posesión de las certificaciones de calidad según ISO 9001, ISO 14001 y SQAS Road para el transporte de productos químicos. También está certificada en GMP+ e inscrita en el programa Operation Clean Sweep.

Multi-trans



JAVIER NÚÑEZ
DIRECTOR GENERAL

Multi-trans somos una empresa especializada en el transporte por carretera de todo tipo de contenedores marítimos.

Disponemos de una amplia flota de camiones propios, equipados con los últimos avances tecnológicos y sistemas de geolocalización, lo que nos permite mantener una comunicación continua con nuestros conductores y garantizar la trazabilidad total de las operaciones, desde el origen hasta el destino.

Hemos incorporado recientemente una nueva división de transportes especiales, orientada a la gestión integral (All In) de cargas de proyectos, ampliando así nuestra capacidad operativa y de servicio.

Estudiamos y valoramos conjuntamente los proyectos con nuestros clientes a fin de actuar como partners.

En Multi-trans cumplimos estrictamente con los estándares de calidad, seguridad y medio ambiente establecidos por la industria química. Nuestra actividad en el ámbito aduanero cuenta con la certificación SQAS (Safety and Quality Assessment System), GDP (Good Distribution Practice) y Efficiency Network (Marca de qualitat del Port de Barcelona).



Ctra. del Mig, 267
08907 Hospitalet de Llobregat
T. +34 934 709 509
info@multi-trans.eu
www.multi-trans.eu



Newcargo Solutions



ROMINA FIGUEROA
SALES MANAGER



NEWCARGO SOLUTIONS
OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

Barcelona: Av. número 3, 26 - 08040 Barcelona (Parque Logístico)
Valencia: Padre Tomás de Montañana, 22, of. 1C - 46023 Valencia
Madrid: Av. de Europa, 10, of. 25. Edificio Cexco - 28821 Coslada
www.newcargo.com



Newcargo Solutions SL surge, en 2021, como una evolución de Newport Logistic respondiendo a las crecientes demandas del mercado en el ámbito del transporte y la logística. Esta nueva marca, nacida a partir del departamento de Newport Logistic, está especializada en operaciones adjuntas al transporte de contenedores, ofreciendo soluciones integrales en almacenamiento, trincaje, transporte a granel y proyectos especiales de grandes volúmenes, tanto a nivel nacional como internacional.

Destacando por su compromiso con la eficiencia, seguridad y confiabilidad, Newcargo Solutions se posiciona como una opción líder en el sector. Con la capacidad de cubrir todo el ciclo logístico, desde la recogida de materias primas hasta la entrega al cliente final, garantizan un servicio personalizado y continuo. Su equipo de expertos y conductores asegura que cada envío se maneje con la mayor dedicación, optimizando cada proceso para superar las expectativas de

Además, Newcargo Solutions sigue avanzando en sostenibilidad y tecnología, consolidándose como un socio confiable en un mundo que no se detiene. Su propuesta de valor incluye la flexibilidad para adaptarse a las necesidades particulares de cada cliente, junto con una excelente capacidad de resolución de eventualidades, lo que les permite gestionar mercancías paletizadas, a granel, peligrosas, especiales y mucho más.

Con almacenes estratégicamente ubicados en todo el país, la empresa asegura la distribución capilar y una capacidad de entrega en 24 horas.

En definitiva, Newcargo Solutions es una empresa comprometida con la excelencia en cada operación logística, manteniéndose a la vanguardia del transporte y ofreciendo una comunicación.

Newcargo Solutions: tu aliado en cada etapa del transporte y la logística.



Newport Logistic



SEBASTIAN URENDA
CEO & FOUNDER

Newport
logistic
operador de transporte

Barcelona: Av. 3, 26 - 08040 Barcelona (Parque Logístico)
Valencia: Padre Tomás de Montañana, 22, of. 1C - 46023 Valencia
Algeciras: Av. del Estrecho, s/n. P.I. La Menacha
Parque Empresarial Bahía de Algeciras - 11205 Algeciras
Madrid: Av. de Europa, 10, of. 25. Edificio Cexco -28821 Coslada
www.newportlogistic.es



En Newport Logistics, nuestra misión es clara: proporcionar soluciones de transporte que anticipen las expectativas de nuestros clientes en eficiencia, seguridad y confiabilidad. Nos dedicamos a ofrecer un servicio logístico de primera clase tanto a nivel nacional como internacional.

SERVICIOS

Nuestro objetivo es mantenernos a la vanguardia de la tecnología y la sostenibilidad, ofreciendo un transporte eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Queremos seguir siendo el socio de confianza de nuestros clientes, en un mundo que no se detiene.



La comunicación cercana y personalizada con cada uno de nuestros clientes es lo que define nuestro trabajo. En cada envío, tratamos de ofrecer la mejor experiencia posible, porque para nosotros, cada entrega es la más importante.

Nos enorgullece haber logrado la certificación ISO 14001 y la certificación ISO 9001, lo que demuestra nuestro compromiso con la gestión ambiental y la mejora continua de nuestros procesos.

Esta certificación es solo un ejemplo de cómo trabajamos día a día para ofrecer un servicio de calidad, cumpliendo con los más altos estándares internacionales, además estamos adheridos a la iniciativa Lean & Green, comprometidos con la descarbonización de los procesos logísticos.

ORIGEN

Desde nuestra fundación en 2018, no hemos parado de crecer y expandiendo nuestras operaciones a nivel nacional con delegaciones en Barcelona (HQ), Valencia, Algeciras y Madrid, siempre con la vista puesta en ofrecer la máxima calidad en todos nuestros servicios.

En Newport, estamos comprometidos con un futuro más verde. Hemos incorporado soluciones innovadoras como vehículos más eficientes y sostenibles, y seguimos invirtiendo en tecnologías limpias que reducen nuestra huella de carbono.

Además, con Newport Logistics cada envío es tratado con el mayor cuidado, asegurando que llegue a su destino de forma rápida y segura.

¡Conócenos más y descubre cómo podemos ayudarte a llevar tu negocio al siguiente nivel!

Ocean Transport Spain



JORDI ESCUDERO LEDO
DIRECTOR GENERAL



Av. Drassanes, 6-8, plta. 19
08001 Barcelona
T. +34 932 620 838
jordi@oceantransport.es
www.oceantransport.es

Ocean Transport es una empresa fundada el año 2009 por profesionales con una amplia experiencia de gestión en el sector del transporte internacional y las agencias aduaneras.

Nuestro principal capital es nuestro equipo humano. No entendemos el transporte de mercancías como la estricta gestión de cifras de palés, remolques o contenedores; sino que entendemos nuestro trabajo como un paso imprescindible para ayudar a crear valor añadido a las empresas que trabajan con nosotros. Sabemos que lo que cargamos es fruto del esfuerzo de muchas personas, por eso, queremos emplearnos a fondo con nuestra tarea: ayudar a hacer más fácil la logística y el transporte, porque de eso depende el crecimiento económico y el éxito de un proyecto empresarial.

En Ocean Transport ponemos al alcance de nuestros clientes todo nuestro conocimiento para ayudarlos a definir la mejor estrategia exportadora e importadora, planificando y definiendo una solución de transporte que se ajuste a sus necesidades. Trabajamos para grandes empresas multinacionales así como para pequeños productores, ofreciendo para cada tipo de situación la mejor solución logística para conseguir las metas fijadas por nuestros clientes. Con el paso del tiempo, desde Ocean Transport nos hemos especializado en el Norte de África y las islas del Mediterráneo, dominando las operaciones regulares en esas zonas.



En los últimos años, la empresa ha experimentado un fuerte crecimiento gracias a la apuesta por mejorar e invertir a nivel interno con el objetivo de ofrecer servicios más competitivos, diferenciales y, sobre todo, personalizados. A día de hoy, contamos con una flota de camiones propia y un parking privado en el Prat de Llobregat. Además, nuestra última apuesta ha sido la expansión de la empresa más allá de Cataluña y España con la apertura de una oficina en Brasil, que se suma a la que ya tenemos en Marsella. Todo esto nos permite facilitar y agilizar las soluciones de transporte de nuestros clientes, garantizando las mejores alternativas para ellos.

Pantoja Grupo Logístico



FCO. JAVIER LAFUENTE MUMPAO
CEO



Camino de la Encinilla, s/n
41970 Santiponce - Sevilla
T. 955 996 200
comunicacion@grupopantoja.com
www.grupopantoja.com

Con más de 75 años de experiencia, trabajo e innovación, Pantoja Grupo Logístico se ha consolidado como líder en el sector del transporte y la logística integral, creando una estructura compacta y con clara visión de futuro.

En la actualidad, Pantoja Grupo Logístico es un referente gracias a su valor innovador, una filosofía basada en la atención al cliente, la digitalización de los procesos y el desarrollo tecnológico.

SERVICIOS

Entre sus servicios ofrece soluciones de transporte por carretera a nivel nacional e internacional; transporte intermodal; de carburantes y pulverulentos; logística, almacenaje y distribución de mercancías, con un enfoque centrado en la satisfacción de las necesidades del cliente, ayudando a superar retos logísticos optimizando tiempo, coste y espacio; y comprometidos con la sostenibilidad y el medioambiente.



Paul & Truck



PAULINO YANGÜEZ RODRÍGUEZ
GERENTE

Paul & Truck S.L. es una empresa especializada en el transporte terrestre de carga a nivel nacional e internacional. Fundada en 1994 por Paulino Yangüez, surge de su iniciativa y experiencia en el sector. La trayectoria profesional efectiva queda reflejada en el alto nivel de satisfacción de sus clientes, siendo hoy en día una empresa referente en el sector.

Actualmente, Paul & Truck presta servicio a más de 1.500 clientes de ámbito nacional e internacional, consciente de que la calidad del servicio es la garantía para su continuidad futura. Busca siempre la mejora continua y la satisfacción de sus clientes, adaptando sus instalaciones y sus vehículos a la última tecnología.

Además, es una empresa moderna y activa, con un equipo profesional y con experiencia, que, dirigido día a día por el propio fundador, desarrolla su labor con la filosofía de trabajo "avanzando con cada nuevo reto".

Con años de experiencia y un equipo altamente capacitado, Paul & Truck ofrece soluciones logísticas de primera clase para optimizar las operaciones logísticas de sus clientes y llevar sus productos donde necesiten estar, con calidad y compromiso. Su equipo garantiza la entrega de la mercancía en el menor tiempo posible y sin dañar la misma.

Puntualidad, servicio y cobertura definen a Paul & Truck.



Tramuntana, 11. P.I. Carlet
46240 Carlet - Valencia
T. 962 543 516
gerencia@paulandtruck.com
www.paulandtruck.com



Ros Logística Integral



ENRIQUE ROS MARQUÉS
GERENTE

Ros Logística es una empresa familiar, referente en el transporte y almacenaje de mercancías a granel. La empresa tiene su sede central en la población de Albai, contando además con una delegación en Barcelona y 10 centros logísticos repartidos en zonas prime de la logística como Riba-roja, Puzol, Sagunto, Picassent, Silla y Albai, cubriendo las principales zonas portuarias y gestionando más de 93.000 m² de superficie logística, con una capacidad de almacenaje de entre 84.000 toneladas y 95.000 toneladas de mercancía a granel.

La compañía cuenta con una flota de 265 vehículos propios, de los cuales 115 son tractoras. Si bien se ha puesto el foco en el transporte de graneles, su diversidad de remolques permite también realizar tráficos de mercancía siderúrgica, carga general y contenedores. La máxima de la compañía es tener una flota moderna donde la innovación y la sostenibilidad son esenciales, garantizando la mayor calidad de servicio a los clientes como objetivo principal.

Dentro de su plan de expansión, la compañía continúa reforzando su flota: por un lado, con plataformas portacontenedores de 20 y 40 pies, y por otro, con la incorporación de nuevas unidades de duotrailers, ampliando ambas divisiones e impulsando, su apuesta por la diversificación y la sostenibilidad Ros Logística trabaja por toda la península, especialmente en el arco mediterráneo y en Europa, con Italia como principal mercado, donde



Pista de Silla, Km. 7
46470 Albai - Valencia
Tel. 961 26 82 18
enriqueros@roslogistica.com
www.roslogistica.com



sitúa semanalmente el 25% de su flota, además de tener rutas diarias con Francia, Alemania, Holanda, Bélgica o Portugal.

Logistical Challenges, always solution. Siempre preparados para afrontar cualquier reto logístico que se proponga, encontrando soluciones y anticipándose a cualquier necesidad.

Rutas Yerma



Mª CARMEN ORFO
GERENTE



GUILLERMO GONZÁLEZ
DIRECTOR



Refradigas, 2
48508 Zierbena - Bizkaia
T. 946 355 755
mcarmen@rutasyerma.com
www.rutasyerma.com

Rutas Yerma, compañía fundada en 2012 y con sede en Aparkabisa, en Zierbena, junto al Puerto de Bilbao, se ha afianzado como un referente especializado en servicios a transitarios de todo el país basando su crecimiento en una filosofía sencilla pero eficaz: poner al cliente en el centro, personalizar el servicio y primar la calidad sobre el volumen.

Este enfoque les permite concentrarse en las necesidades reales del transitario, ofreciendo soluciones adaptadas, flexibles y basadas en la experiencia de todo el equipo. Uno de los aspectos más distintivos de Rutas Yerma es su estructura operacional al no tener flota propia, sino chóferes autónomos en exclusiva. "Todos los chóferes son autónomos y trabajan en exclusiva para nosotros porque preferimos tener flexibilidad y un control directo sobre el servicio", argumentan, en alusión a un modelo que les permite "mantener costes ajustados y reaccionar con agilidad ante demandas urgentes o complejas".

ESPECIALIZACIÓN EN AÉREO

La especialización en aéreo es otra de sus fortalezas. "El 90% de nuestra actividad es carga aérea y atendemos principalmente el aeropuerto de Bilbao, pero también Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, en definitiva allá donde se requiera un servicio personalizado", indican. Estos servicios



se extienden por toda España e incluso Europa, con rutas directas, grupajes, mercancías especiales y peligrosas, ofreciendo soluciones puerta a puerta tanto para entregas urgentes como para gestiones de aduana.

Sertranin



ELENA TALAVERA
GERENTE



JAVIER TALAVERA
GERENTE



Camino del Polio, 18
46469 Beniparrell - Valencia
T. 667 619 929
jtalavera@sertranin.com
www.sertranin.com

Grupo Sertranin, operador logístico integral con más de 28 años de experiencia, cuenta con una amplia gama de servicios e instalaciones de primer nivel con la que poder satisfacer todas las necesidades de sus clientes.

El operador tiene su sede central en la localidad conquense de Miniglanilla, donde cuenta con más de 30.000 metros cuadrados de almacenes. Además, cuenta con una notable presencia en Valencia, con 15.000 metros cuadrados de plataforma logística desde donde afronta todas las operaciones asociadas al transporte marítimo. Estas instalaciones están certificadas como Depósito Aduanero y Distinto de Aduanero.

El proceso de crecimiento en España puesto en marcha por la compañía cerró en el primer semestre del año un nuevo capítulo, con la apertura en Burgos de una nueva oficina y almacén logístico de unos 5.000 metros cuadrados.

Actualmente, Grupo Sertranin dispone de una flota de más de 300 vehículos, divididos en unos 120 tauliner, 120 basculantes, 20 duotrailers y 40 portacontenedores.

Sustentado por una plantilla de más de 320 profesionales, Grupo Sertranin ofrece una amplia gama de servicios logísticos, que engloban el transporte por carretera de carga general, cargas a granel, grupajes,



paletería y transporte de contenedor, así como todo tipo de servicios asociados a la logística y cualquier operativa relacionada con el transporte marítimo (consolidado y trincaje de mercancías, cross docking, project cargo, transporte de contenedores, etc).

La búsqueda de una mayor eficiencia energética también es un objetivo. De hecho, hace un par de años instaló y puso en marcha un huerto solar fotovoltaico con el que logra ser totalmente autosuficiente en electricidad. A esto hay que sumar que la edad media de su flota es de 3 años y todos sus vehículos cumplen con la normativa Euro 6.

Special and Heavy Transport Europe

JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ

DIRECTOR GENERAL

La experiencia es nuestra mayor (y mejor) aliada. Nos enorgullecemos de ofrecer un servicio excelente que garantiza la satisfacción al 100% de las personas y empresas con las que trabajamos. Contamos con un equipo profesional, competente y altamente cualificado y motivado que lleva a cabo el transporte con la mayor seriedad y profesionalidad. Movemos grandes pesos y grandes volúmenes de carga desde Portugal a Finlandia y desde Holanda hasta Bulgaria.

Somos una empresa dinámica dedicada a los transportes especiales y urgentes. Con más de 30 años de experiencia en el transporte de cargas sobredimensionadas o muy pesadas. Somos profesionales capaces de coordinar sus entregas en cualquier momento y lugar.

Las tres razones para colaborar con Special and Heavy Transport Europe son:

1. El transporte internacional que hacen tus clientes los está facturando otra compañía.
2. Incrementa la facturación con tus clientes de confianza sin esfuerzo. Con una simple llamada.
3. Externaliza tu departamento de Internacional sin coste alguno.

VALORES AÑADIDOS

Establecer lazos de confianza con una amplia red de colaboradores y clientes en toda Europa nos permite dar respuesta a tus necesidades rápida y satisfactoriamente.

Un personal que sabe lo que hace es esencial. Por eso, contamos con un equipo altamente cualificado y motivado que lleva a cabo el transporte con la mayor seriedad y profesionalidad.

La información constante y confianza son la llave del éxito.

Special and Heavy Transport Europe apuesta por el internacional porque 50 países son 50 mercados nuevos. Contamos con una amplia experiencia y presencia en toda Europa. Somos grandes colaboradores, ágiles y de confianza. Garantizamos la neutralidad absoluta:

- Sólo tú hablas con tu cliente.
- Sólo tú facturas a tus clientes.
- Grandes empresas confían en Heavytrans.

SERVICIOS

Nuestros servicios incluyen:

- Cargas completas diarias a toda Europa.
- Permisos genéricos para toda Europa.
- Plataformas porta-contenedores, plataformas abiertas, góndolas y extensibles.
- Servicio de grúa de gran tonelaje.
- Mini Tir urgente y furgonetas.



Plà, 166, plta. 2, desp. 11D
08980 Sant Feliu de Llobregat - Barcelona
T. 938 679 872

sht@heavytrans.eu - www.heavytrans.eu



Syrgroup



LOURDES COLLARTE TORRES
DIRECTORA GENERAL



P.I. Fuente del Jarro
C/ Islas Baleares, 64
46988 Paterna - Valencia
comercial@syrtrans.es
www.syrtrans.es

En SYRGROUP somos especialistas en el transporte terrestre de contenedores marítimos y en ofrecer soluciones logísticas integrales que conectan el puerto con el destino final de forma eficiente, trazable y segura. Nuestro foco está en acompañar a empresas importadoras, exportadoras y operadores logísticos con un servicio personalizado, directo y adaptado a las necesidades reales del mercado.

Contamos con delegaciones en Valencia, Barcelona, Madrid y Zaragoza, desde donde operamos a diario con una flota de camiones propia y colaboradores estratégicos. Nos integramos en las cadenas logísticas de nuestros clientes gracias a una comunicación ágil, un trato humano y un fuerte compromiso con la mejora continua.

Ofrecemos servicios de transporte terrestre en modalidad full truck y grupaje, soluciones de última milla para la entrega directa desde terminal ferroviaria o marítima, así como operativas completas de almacén, consolidación/desconsolidación, manipulación y carga de proyectos especiales (Project Cargo).

SERVICIOS

- Transporte terrestre nacional e internacional (contenedor completo y grupaje)
- Última milla desde terminales ferroviarias
- Rail Forwarding: soluciones intermodales combinadas con tren
- Carga de proyectos especiales y mercancía sobredimensionada
- Manipulación y almacenaje (cross-docking, trincaje, etiquetado, retráctilado, paletizado)
- Gestión de vacíos, retornos y logística inversa
- Asesoramiento técnico-operativo personalizado

VALORES DIFERENCIALES

Más allá del transporte, ofrecemos acompañamiento real. Nuestra cercanía, capacidad de respuesta y transparencia nos han posicionado como un partner de confianza para quienes buscan un operador terrestre solvente, proactivo y con visión a largo plazo.

La innovación y la sostenibilidad guían nuestra evolución. Apostamos por la digitalización de procesos, la trazabilidad de cada envío y la mejora operativa continua, incorporando tecnología en nuestras rutas y controlando el impacto medioambiental de nuestras operaciones.



FILOSOFÍA

Trabajamos con la convicción de que la logística no es solo cuestión de rutas y tiempos, sino de relaciones humanas y compromiso con el cliente. Somos un equipo que se implica, que resuelve, que escucha y que aporta soluciones adaptadas al día a día del sector.

Con más de 30 años de experiencia acumulada en el sector del transporte terrestre de contenedor marítimo, SYRGROUP sigue creciendo gracias a la confianza de quienes nos eligen como su aliado en la carretera... y más allá.



Solinter



ISABEL BLANCH
CEO



Acer, 30, plta. 2
08038 Barcelona
T. 933 483 489
solinter@solinter.es
www.solinter.es

Nuestra empresa se especializa en el transporte de contenedores por carretera, ofreciendo soluciones integrales tanto a nivel local, nacional como internacional. Contamos con una amplia flota de vehículos modernos y adaptados para cubrir las necesidades logísticas de nuestros clientes, garantizando la máxima seguridad y eficiencia en cada trayecto.

Uno de nuestros principales valores añadidos es la capacidad de gestionar el transporte de equipos refrigerados, asegurando la cadena de frío y la integridad de mercancías perecederas durante todo el proceso. Además, estamos plenamente capacitados para el manejo de mercancías peligrosas bajo normativa ADR e IMO, cumpliendo con los más altos estándares de seguridad y regulaciones internacionales.

Nuestro equipo humano está formado por profesionales con amplia experiencia en el sector, comprometidos con la puntualidad, la atención personalizada y la satisfacción del cliente. Nos adaptamos a las particularidades de cada envío, ofreciendo un servicio flexible y a medida, desde la recogida hasta la entrega final.

Gracias a nuestra sólida infraestructura y a la confianza de nuestros clientes, nos hemos consolidado como un referente en el transporte de contenedores, aportando soluciones logísticas eficientes y seguras para todo tipo de mercancías.



Transportes Chavarria



CÉSAR CHAVARRIA MUÑOZ
GERENTE



Av. del Puerto, 26
46520 Sagunto - Valencia
T. 963 667 151
info@tchgroup.es

Somos una empresa consolidada con más de 30 años en el sector de transportes de cisternas y lonas ADR y en el sector del transporte de contenedores en el puerto de Valencia.

Contamos con una amplia flota de vehículos y un equipo humano cualificado en constante formación adaptándose a las necesidades de nuestros clientes y del propio sector.

Por ello, para garantizar la calidad y la seguridad de los servicios que realizamos a nuestros clientes y así responder a sus necesidades contamos con la certificación ISO 9001 desde el 2008.



Tolosa & Pardo



EULALIA PARDO
GERENTE

Tolosa & Pardo fue creada, en 1969, por D. Francisco Pardo Cuesta con el afán de superación que siempre ha caracterizado a esta empresa y adaptándose a las necesidades del mercado. Tolosa & Pardo fue ampliando sus servicios, consolidándose como una empresa especializada en la zona de Levante y obteniendo una merecida fama de rapidez y eficacia que permanece intacta en la actualidad. De inmediato siguieron diversas fases de expansión geográfica hasta llegar a cubrir todo el territorio de España y Portugal.

Ofrece servicios integrales de paquetería y palettería industrial a clientes de ámbito nacional y Portugal, cumpliendo los requisitos de tiempo de entrega y calidad acordados. Están especializados en entregas de grandes superficies y en cumplir con las expectativas de todo tipo de clientes. Dispone de 8.000 m² con 31 muelles y los más modernos elementos de carga y descarga.

En Enero del 2023 empezó su proyecto de logística integral. Actualmente cuenta con 4.000 m² de nave de almacenaje, dotada con estanterías convencionales con capacidad para 2.700 huecos de palés. El objetivo es cubrir una demanda de mercado donde los clientes pasarán de tener unos costes fijos a unos costes variables y, así, optimizar todos los procesos: toma de pedidos, administración, almacenaje, preparación



y picking que permitirán tomar el control sobre los flujos de bienes y materiales.

A partir de Enero del 2026 este proyecto de logística aumenta su espacio de almacenaje a un total de 8.000 huecos de palés, con la construcción de una nave de otros 4.000 m² adyacente a la ya existente.



Poniente, parc. A-12, sector 12, P.I. El Poyo
46394 Riba-roja - Valencia
T. 961 668 222
eulalia@tolosaypardo.com
www.tolosaypardo.com

Tráficos Manuel Ferrer



MANUEL FERRER
GERENTE

SERVICIOS LOGÍSTICOS

Trafmafe tiene unas instalaciones de 22.000 m², con oficinas, zona cubierta, muelle para carga y descarga y aparcamiento para su flota, en las cuales se desarrollan ciertas actividades logísticas, como pueden ser:

- Almacenaje y Transbordos de diversos tipos de mercancías.
- Almacenaje provisional de contenedores, tanto normales como frigo.
- Estibas de mercancías para exportación en contenedor, coches, máquinas, etc.
- Amarres de cajas de grandes dimensiones en contenedor flat rack.

Pueden manipular cualquier tipo de mercancía por voluminosa que sea, maquinaria pesada, bloques de mármol, bobinas, paletizado, etc.

Para desempeñar dicha labor la empresa cuenta con 8 máquinas carretillas, 1 containera y 2 frontales pudiendo mover desde 1 hasta y 40 toneladas.



Pl. Alqueria de Culla, 4 - 309
46910 Alfafar - Valencia
Tel. 961 225 272
rafa@trafmafe.es
www.trafmafe.es



Totaltrailer Levante



MANUEL ALCALÁ LASSO
GERENTE



Expl. Oeste (ZE-V-019). Ampliación Sur - 46024 Valencia
T. 649 004 778
trafico@totaltrailerlevante.com
www.totaltrailerlevante.com

Transporte Especial y Logística Integral en el Puerto de Valencia.

En Totaltrailer Levante somos especialistas en transporte especial de mercancías sobredimensionadas, componentes eólicos y cargas de gran volumen. Durante años hemos trabajado dentro y alrededor del Puerto de Valencia, lo que nos ha permitido conocer a fondo sus particularidades operativas y convertirnos en un referente para las empresas que necesitan un servicio logístico seguro, ágil y altamente profesional.

Nuestra actividad se centra en ofrecer soluciones completas que abarcan desde la recogida de la mercancía hasta su entrega final, adaptándonos a las necesidades específicas de cada cliente. Sabemos que cada carga es única y requiere un tratamiento personalizado; por eso, planificamos cada operación con precisión, evaluando el tipo de mercancía, la ruta más eficiente, los permisos necesarios y los equipos adecuados para garantizar un transporte impecable.

Contamos con una flota preparada para afrontar los retos más exigentes del sector y un equipo técnico con amplia experiencia en transporte especial. Realizamos trincajes profesionales, adaptados a carga sobredimensionada y general, y emitimos certificados de trincaje que cumplen los estándares internacionales exigidos en operaciones marítimas. Además, gestionamos mercancías ADR (mercancías peligrosas) y mercancías refrigeradas en contenedor, asegurando un manejo conforme a las normativas de seguridad, control y trazabilidad.

Nuestra presencia directa en el Puerto de Valencia nos permite reaccionar con rapidez ante cualquier necesidad operativa y ofrecer una coordinación fluida entre los distintos agentes implicados: consignatarios, terminales, navieras, depósitos y clientes finales. Esto se traduce en una optimización real de tiempos y costes, algo fundamental para empresas que buscan fiabilidad y eficiencia en todas sus operaciones logísticas.

En Totaltrailer Levante trabajamos desde la responsabilidad, la seriedad y el compromiso. Entendemos que nuestros clientes nos confían cargas de alto valor económico, estratégico o técnico; por ello, ponemos especial atención en la seguridad y el control de cada movimiento. Nuestro objetivo es transformar la complejidad del transporte especial en una experiencia cómoda, resolutive y sin imprevistos para quienes contratan nuestros servicios.

Además, apostamos por la comunicación directa y la atención personalizada. Cada proyecto cuenta con un seguimiento continuo para garantizar que todos los pasos se desarrollen según lo previsto. Esta filosofía de trabajo nos ha permitido consolidar relaciones de largo plazo con empresas nacionales e internacionales que hoy nos consideran su socio logístico de referencia en el litoral mediterráneo.

Si busca un equipo profesional, especializado y con presencia activa en el Puerto de Valencia, en Totaltrailer Levante encontrará un aliado capaz de responder con eficacia a los desafíos logísticos más exigentes. Nuestro compromiso es claro: ofrecer seguridad, precisión y confianza en cada operación.



Transpais



JUAN CARLOS PARDO
DIRECTOR



Tarragona
Central: P.I. Argenteria, parcela D-H
43470 La Selva del Camp - Tarragona

Madrid
Cataluña, 6, local 3
28891 Velilla de San Antonio - Madrid

Muelle de Andalucía, s/n.
43004 Tarragona

Pontevedra
P.I. Rebullón. Avenida el Rebullón, s/n.
36416 Mos - Vigo - Pontevedra

SERVICIOS

Transporte de gran volumen: moderna flota de vehículos con una capacidad de carga de 120 m³. Los remolques (trenes de carretera) utilizan sistemas de geolocalización en tiempo real. Permite saber en todo momento dónde se encuentra la mercancía, así como el tiempo que tardará en llegar a su destino.

Transporte de contenedores: vehículos propios y de colaboradores que, junto con la amplia gama de equipos (remolques de 20' y 40' de plataforma plana, plataformas extensibles, volquetes, frigoríficos para productos refrigerados y transportes especiales) proporcionan a los clientes soluciones para cubrir las necesidades de transporte por carretera. Servicios en los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante.

Transporte a granel / volquetes: equipos específicos para el transporte a granel de cereales y piensos y subproductos de procesos industriales (como virutas de madera, metal, etc.) y para el transporte de chatarra y residuos. Control total del riesgo en el transporte de sus productos (contaminación, mezcla de productos, productos alimentarios, etc.). Los conductores están autorizados por el ADR para el transporte de mercancías peligrosas.

Sistema de paletización industrial y distribución: miembro fundador de la red Palet System®, la primera red de distribución formada por especialistas en paletización industrial y cuyos socios responden a cualquier compromiso cuando es establecido por Transpais. Estratégicamente situados en Europa, disponemos de hubs interconectados con conexión diaria ofreciendo servicios personalizados y de alta calidad en toda Europa siendo una empresa de transporte en Tarragona (España) y Colmar (Francia).

Transporte de carga completa y grupaje: Nuestro semirremolque estándar de 13,60 m y 25,50 m de carga útil se utiliza tanto para el transporte nacional como internacional, así como para servicios de carga completa, multiestación y grupaje dentro de España, Francia, Italia, Benelux, Alemania y Suiza.

Intermodal: trabajamos estrechamente con los principales operadores ferroviarios y marítimos de España y Europa para ofrecer el mejor servicio en la cadena logística de nuestros clientes, combinando el transporte marítimo, ferroviario y por carretera.



Transportes Grau



JOAN IGNASI GRAU MASSANA
GERENTE

Transportes Grau comienza su actividad en el año 1999. Su sede social se encuentra en la localidad valenciana de Beniparrell, por ser éste un municipio con una importante actividad industrial y tener muy buenas comunicaciones con Valencia capital, aeropuerto de Manises y a grandes vías de comunicación por carretera, A3, A7, N340 y N322.

Transportes Grau cubre el territorio nacional, lo que le permite ofrecer servicios integrales a sus clientes de ámbito nacional, cumpliendo los requisitos de tiempo de entrega y calidad acordados. "Ponemos a su alcance la posibilidad de acceder al estado de su envío, mediante una clave de acceso exclusivo, con el fin de garantizar la privacidad de las consultas. Mediante esta conexión pueden tener la seguridad de que realmente ha contactado con nosotros y que los datos transferidos entre su navegador y nuestro servidor viajan encriptados para que sólo ustedes puedan leerlos", detalla la compañía.

SERVICIOS

Transportes Grau dispone de amplia flota de vehículos, ligeros medios y pesados, con plataforma elevadora, instalaciones de almacenaje y aduanero.



Paiporta, 32
46469 Beniparrell - Valencia
T. 961 210 040
transportsgrau@transportsgrau.com
www.transportsgrau.com



Los servicios que ofrece son:

- Transportes de cargas completas
- Manipulación de cargas
- Logística
- Descarga de contenedores, paletización y plastificado
- Transbordos de carga de contenedores y carga en otros vehículos
- Almacenaje en sus instalaciones (5.000 m²)
- Distribución de mercancía
- Depósito Aduanero y LAME
- Registro sanitario

Transmar Logística



IVÁN ROMERO
DIRECTOR COMERCIAL

Transmar Logística CTC nació hace 25 años como una empresa dedicada al transporte portuario y de mercancías, tanto a nivel nacional como internacional, y hoy en día es una de la más influyentes en el Port de Barcelona. Llegar aquí no ha sido fácil; levantar una empresa y mantenerla en alza tantos años requiere de grandes dosis de ilusión, profesionalidad y dedicación, así como la búsqueda constante de innovación en nuestros servicios, tratando siempre de adaptarnos a las exigencias de un mercado en constante desarrollo.

Nuestra empresa se mantiene joven y en forma gracias al enorme esfuerzo de todo nuestro personal y a nuestra permanente visión de futuro. Nuestro objetivo es garantizar una calidad impecable en nuestros servicios y, por eso, trabajamos duro para ofrecer la mejor prestación personalizada. Para nosotros cada encargo es único y primordial, y es que en Transmar Logística CTC tenemos algo claro: avanzamos con nuestros clientes.

SERVICIOS

Transporte nacional e internacional de:

- Volquetes
- Refrigerados (Reefers)
- Mercancías peligrosas (con normativas ADR)



TRANSMAR

Motores, s/n. (Recinto de mercancías Adif)
08040 Barcelona
T. 932 897 218
ivanromero@ctcgrupo.es
www.transmarlogisticactc.com

La empresa forma parte del proyecto RePort que tiene como objetivo desarrollar una innovadora tecnología que permita transformar motores diésel en Dual-Fuel (motores de doble combustible), de forma que también puedan operar con gas, haciéndolos más sostenibles. Reduciendo emisiones de CO, HC, NOx, así como las emisiones acústicas, causadas por el transporte de mercancías por camión desde el Puerto a las áreas de distribución.



Transportes López Gadea



DAVID LÓPEZ GADEA
DIRECTOR



Av. Espioca, 99-101
46460 Silla - Valencia
T. 963 309 512
david@lopezgadea.com
www.lopezgadea.com

Transportes López Gadea es una empresa familiar con más de 50 años de trayectoria en el sector del transporte. Nuestra especialidad es el transporte de contenedores marítimos y también ofrecemos servicios auxiliares como el cross docking y el almacenaje.

Nuestra sólida flota y el compromiso con la innovación tecnológica, sumados a un equipo altamente capacitado, nos permiten trabajar de manera ágil, segura y eficiente. Además, contamos con una plataforma logística situada a menos de 13 km del Puerto de Valencia, lo que nos posiciona estratégicamente para ofrecer un servicio excelente.

Nos hemos sumado a la digitalización del sector del transporte de mercancías por carretera en nuestros equipos para facilitar la automatización de procesos y la gestión integral de todo lo que tiene que ver con el transporte. La mejora continua y la digitalización marcan el rumbo de todo lo que hacemos.



Transportes Ortega



ENRIQUE ORTEGA
DIRECTOR COMERCIAL



Carrera del Riu, 39
46024 Valencia
T. 963 678 123
info@transportesortega.com
www.transportesortega.com

Transportes Ortega es una empresa especializada en el transporte de mercancías por carretera, con una sólida trayectoria en operaciones internacionales. Desde nuestra base en el barrio de La Punta, a escasos kilómetros del puerto de Valencia, ofrecemos a nuestros clientes un servicio ágil, seguro y altamente eficiente, tanto en rutas nacionales como en tránsitos hacia diversos países francófonos de la Unión Europea, donde realizamos importación y exportación de todo tipo de mercancías no perecederas.

En los últimos tres años hemos ampliado nuestra actividad incorporándonos al transporte de contenedores marítimos, un servicio que ha crecido con fuerza gracias a nuestra ubicación estratégica junto al puerto de Valencia y al notable aumento de operaciones relacionadas con el tráfico portuario. Esta cercanía nos permite ofrecer una gestión más ágil, coordinada y eficiente en el movimiento de contenedores, adaptándonos a las necesidades reales de cada cliente.



Contamos con una flota moderna, equipada con tecnología actual y mantenida bajo los más altos estándares de seguridad, lo que nos permite garantizar puntualidad, trazabilidad y un rendimiento excepcional en cada transporte. Nuestro compromiso es ofrecer a empresas y profesionales un servicio fiable, transparente y orientado a resultados.

En Transportes Generales Ortega trabajamos para convertirnos en el aliado que impulsa el crecimiento de nuestros clientes, aportando experiencia, profesionalidad y un trato cercano en cada envío.

Transportval



JAVIER GALLARDO
GERENTE

Transportval (Transporte Portuario Valenciano) OT es una empresa de transporte de mercancías por carretera que cubre destinos nacionales e internacionales desde Valencia. La firma comenzó a operar en 2023 gracias a la inquietud de su fundador, Javier Gallardo, que apostó por iniciar este proyecto empresarial con la misión de seguir aprendiendo y creciendo en este fascinante mundo del transporte, aportando valor y soluciones innovadoras.

El catálogo de servicios de Transportval OT incluye el transporte de contenedores, reefers, seco, ADR y sobrepeso (con unidades de tres ejes para hasta 44 toneladas), tanto en el ámbito nacional como internacional.

FLOTA

En estos momentos, la flota propia de Transportval asciende a 10 conjuntos completos, que se complementan con colaboradores externos, con experiencia y de confianza. Además, los vehículos cuentan con posicionamiento GPS, para que sus clientes puedan saber, en todo momento, donde están sus mercancías. En total, Transportval moviliza, entre vehículos propios y de colaboradores, un total de 60 camiones diarios.



TRANSPORTVAL OT
TRANSPORTE PORTUARIO VALENCIANO

Blas de l'Alter, 45, patio F, nº 23
46469 Beniparrell. Valencia
T. 605 799 324
gerencia@transportval.es



Transportes Juan Giménez Molero

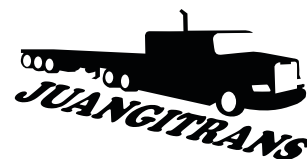


JUAN GIMENEZ MOLERO
GERENTE

La empresa comenzó su actividad como SL en 2019, como autónomo desde 2005 en el transporte y desde 2008 en el puerto de Valencia.

Transportes Juan Giménez Molero está especializada en transporte de ADR de todo tipo (caja, cisterna y explosivos), aparte hace contenedores frigoríficos y sobre pesados, tiene al personal formado para todo ello, los vehículos preparados para ello y todos los vehículos E6.

Nos caracterizamos por dar un buen servicio e intentar hacerles a nuestros clientes el trabajo lo más fácil posible.



Virgen de Loreto, 17 bajo - 46024 Valencia
Carrera del Riu, 39, of. 2
T. 696 384 028
administracion@juangitrans.com



Transportes Portuarios

GRUPO TRANSPORTUARIOS
Portucister

TRANSPORTUARIOS GROUP



Logistainer Portcleaning PortuariosDEPOT

Transportes Portuarios inició su actividad en el Port de Barcelona en 1963, y desde entonces ha mantenido intactos dos principios que han guiado su crecimiento sostenido: ofrecer un servicio de máxima calidad y apostar por la diversificación.

A lo largo de los años, el Grupo Transportes Portuarios ha consolidado una trayectoria sólida en la gestión integral de operaciones de transporte terrestre, incluyendo almacenaje de mercancías, depósito de contenedores marítimos y gestión directa de terminales ferroviarias. Su actividad abarca todo lo que resulta esencial y complementario dentro de la cadena logística, con especial foco en el transporte terrestre de contenedores marítimos con origen y destino en los principales puertos de España y Europa.

Las empresas del Grupo ofrecen servicios logísticos especializados que cubren toda la cadena de suministro, desde las fases previas a la importación hasta la distribución final al cliente. Este enfoque global incluye servicios de aduanas, almacenaje y transporte nacional e internacional, garantizando una respuesta ágil, segura y eficiente a las necesidades de cada cliente.

Con seis oficinas en España, situadas estratégicamente en Barcelona, Tarragona, Valencia, Algeciras, Madrid y Zaragoza, Transportes Portuarios conforma una red de enclaves interconectados que aseguran polivalencia y capacidad operativa en todo el territorio. La compañía cuenta con un equipo humano de más de 300 profesionales, altamente cualificados y comprometidos con la excelencia.

INNOVACIÓN

Apasionados por la innovación y la sostenibilidad, en Grupo Transportes Portuarios asumimos los retos del presente y del futuro con visión optimista. Fuimos pioneros en la introducción de camiones propulsados por gas y, actualmente, participamos activamente en proyectos de desarrollo del hidrógeno como combustible alternativo.

Desde hace más de una década, fomentamos el transporte ferroviario a través de TPNova Rail & Logistics Services, compañía vertebrada en tres ejes:

- Comercialización de servicios ferroviarios.
- Consultoría en proyectos intermodales.
- Representación de operadores ferroviarios europeos.

El objetivo: adaptar las cadenas logísticas de nuestros clientes y promover el trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril, contribuyendo así a un transporte más seguro, sostenible y eficiente.

FILOSOFÍA

1. Transporte en Contenedores – “La Experiencia”: con una flota propia de 140 tractores y 160 remolques, Transportes Portuarios garantiza la ejecución de todo tipo de transporte en contenedor (20', 40', 45', ADR, frigorífico o especial), ofreciendo siempre soluciones seguras, flexibles y adaptadas a cada cliente.

Pablo Iglesias, 65
08908 Hospitalet de Llobregat - Barcelona
transportuarios@transportuarios.com
www.transportuarios.com



2. Transporte en Cisternas – “La Especialización”: nuestra flota de 70 cisternas cubre rutas por toda Europa, especializada en transporte de líquidos alimentarios. Las cisternas están equipadas con tecnología de última generación, incluyendo filtros microbiológicos, sistemas de calefacción, bombas autónomas y termómetros digitales para el control de temperatura, asegurando la máxima calidad y trazabilidad del producto.
3. Transporte en Volquete – “La Esencia”: núcleo originario de nuestra actividad desde 1963, el transporte en volquete continúa siendo uno de los pilares de la compañía. Ofrecemos soluciones personalizadas para mercancías a granel, como áridos, clínker, carbón, sal, carbonato, perlita o maíz, entre otros, aportando más de medio siglo de experiencia y fiabilidad.

FUTURO

En los últimos años, Transportes Portuarios ha apostado decididamente por la diversificación, ampliando su presencia geográfica y desarrollando nuevas unidades de negocio —almacenes, depósitos de contenedores y lavaderos de cisternas— que fortalecen su posición como referente en el transporte y la logística integral.

Con más de 60 años de historia, una mirada innovadora y un compromiso constante con la sostenibilidad, Transportes Portuarios continúa avanzando con el mismo espíritu que la vio nacer: excelencia, servicio y futuro.

Transportes Portuarios: más de seis décadas impulsando la excelencia en el transporte por carretera

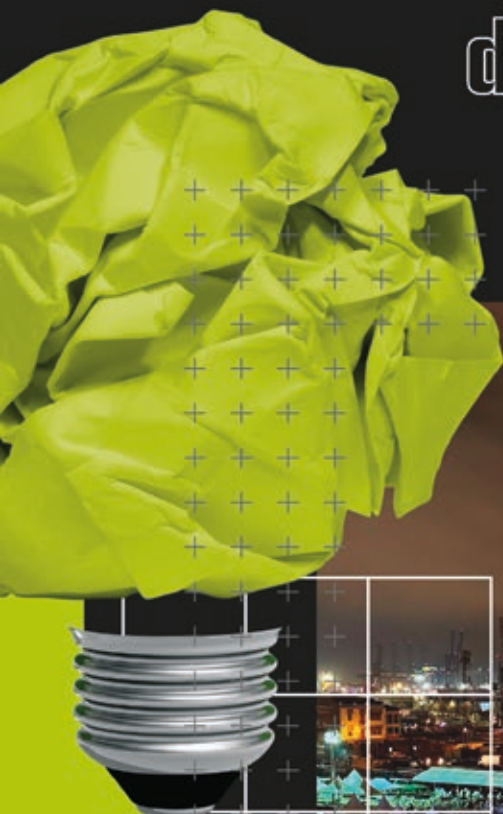




taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

ESPECIALISTAS

en organización de
todo tipo de **EVENTOS**
de empresa



CONTACTA

CON NOSOTROS

eventos@grupodiario.com

+34 963 30 18 32

VISITA WWW.GRUPODIARIO.COM

V.T.I. Transportes Velocity



MARIO ANGHEL
GERENTE

Base:
Dels Tapissers, 1, Pol. Ind. Reva S-13
46394 Ribarroja del Turia
Valencia - España
trafico@transportevelocity.com



Oficinas:
Jose Albi, 4, oficinas I y J
46025 Valencia
ops@vticargo.com

Somos un referente en nuestro sector. Nos caracteriza la capacidad de hacer fácil lo difícil. Asesoramos a nuestros clientes con compromiso y dedicación en cada uno de los servicios que ofrecemos.

En V.T.I. S.L. contamos con un equipo humano altamente capacitado, responsable y comprometido en cada operación. Nuestra misión es generar confianza, brindando información precisa y puntual en cada servicio que llevamos a cabo.

- Formación continua de nuestro personal para garantizar la calidad de nuestras operaciones.
- Cobertura nacional e internacional, ampliando nuestro alcance y capacidad de respuesta.
- Disponemos de flota propia, diversa y geolocalizada, lo que nos permite adaptarnos a las necesidades de nuestros clientes.
- Nuestros vehículos están equipados para servicios especiales, asegurando una logística eficiente.
- Contamos con un nuevo y avanzado programa de gestión, que incorpora inteligencia artificial (IA) en nuestros procesos operativos, tecnología que pronto estará también disponible para nuestros clientes.

En V.T.I. S.L. apostamos por una inversión responsable, renovando nuestra flota con miras al futuro y la sostenibilidad, contribuyendo ac-



tivamente a la preservación de un planeta más verde. Nos comprometemos para alcanzar la excelencia en cada servicio, asumiendo la responsabilidad de garantizar nuestros servicios para que sus mercancías lleguen a su destino en tiempo y forma, bajo los más altos estándares de seguridad.

Ofrecemos un servicio 24/7 los 365 días del año, asegurando disponibilidad absoluta y tránsitos óptimos en cada operación.

Transportes Dedicados / Express

Valtrau



MIGUEL DOMÍNGUEZ CHIRIVELLA
JEFE DE TRÁFICO



Juan Verdeguer, 48, bajo
46024 Valencia
T. 963 305 884
transportes@valtrau.com
www.valtrau.com

Constituida como cooperativa en 1989, Valtrau es una empresa dedicada al transporte por carretera de mercancías a granel como principal actividad y, especialmente, en el ámbito portuario de Valencia y Sagunto.

Con 36 años de existencia, destaca nuestra trayectoria por la calidad y eficacia en el servicio de los transportes, principalmente por la alta capacidad de respuesta, en un servicio personalizado, por la cantidad de vehículos de los que se compone la flota.

Disponemos de una flota propia de 65 camiones con basculante (tipo bañera) para cubrir las necesidades en las operaciones de carga y descarga de buques a granel siendo esta nuestra especialidad. Las principales mercancías que transportamos son materias primas, como cereales destinados a la alimentación animal y humana, destacando la calidad y limpieza de bañeras preparadas para estas cargas. También transportamos otras mercancías a granel como fertilizantes y minerales.

También disponemos de plataformas para transporte de contenedor, paletizado o ensacado para reparto a diferentes clientes.



PORTRAILER

Líderes en el sector del **semirremolque**



Comercializamos **semirremolques nuevos y de ocasión** de todas las marcas.

Amplia gama de productos:

Semirremolques y remolques, lonas y semilonas, extensibles, furgones frigoríficos y paqueteros, portacontenedores, góndolas, bañeras, vehículos portadores de gas, pisos móviles (reciclaje) y vehículos a medida.

★ ★ ★ ★ ★ Más de 20 años dando soluciones para el profesional del transporte ★ ★ ★ ★ ★

+34 961 561 734
+34 673 307 865

Camino del Tizón, 91 D
46900 Torrent (Valencia)

comercial@portrailer.com

www.portrailer.com



INNOVA^{logic}

LOGÍSTICA PARA ALIMENTACIÓN



TRANSPORTE,
DISTRIBUCIÓN,
LOGÍSTICA REFRIGERADA,
Y ALMACENAJE EN FRÍO.

TRANSPORTE CARGAS COMPLETAS NACIONAL E INTERNACIONAL ALMACENAJE Y CROSSDOCKING A TEMPERATURA CONTROLADA TRANSPORTE NACIONAL EN GRUPAJE

P. I. Más de Baló - C/ Más del Conde, 13
46394 Ribarroja del Turia - Valencia
Tel. Dpto. comercial: +34 630 354 483
info@innovalogic.es • www.innovalogic.es



VER ANUNCIOS

PUBLICAR ANUNCIO

Compra y vende todo tipo de vehículos en
Plusanuncios.es

Semirremolques
Camión rígido
Cabeza Tractora
Autobús
+A Especiales
Remolques
Coches
Motos

+A Plusanuncios
.es

La web con mayor
oferta de vehículos
Industriales

