



ESPECIAL

Logística con sello asturiano: resiliencia, proximidad y futuro



En un contexto de transformación de las cadenas de suministro, relocalización industrial y creciente exigencia en eficiencia operativa, la logística asturiana refuerza su papel como palanca de competitividad. Empresas con fuerte implantación territorial están impulsando un modelo basado en resiliencia, capilaridad y cercanía al cliente, consolidando a Asturias como nodo estratégico en el norte de España.



Miguel Figaredo (CEIT Logística); Cristina González (Norvento Enerxía); Beatriz Álvarez (Caja Rural de Asturias); Patricia Robledo (Química del Nalón) y Jorge Álvarez (Bayer).

IV Foro de Logística y Operaciones Asturias busca situarse a la vanguardia de la logística nacional con El Musel como protagonista

Más de 100 directivos asturianos se reunieron el pasado 25 de noviembre en el IV Foro de Logística y Operaciones de APD, celebrado en la Autoridad Portuaria de Gijón.

En un entorno global marcado por la transformación digital, la automatización, la sostenibilidad y la gestión estratégica de cadenas de suministro, casi una veintena de ponentes han abordado cómo lograr una logística verdaderamente competitiva y operaciones eficaces que potencien la resiliencia empresarial.

En la bienvenida participaron Eva Rodríguez, Presidenta de Honor de APD en Asturias; Nieves Roqueñí, Presidenta de la Autoridad Portuaria de Gijón; Miguel Ángel Traverso, Director de Empresas de Caja Rural de Asturias; y Vanessa Méndez, Socia del área Fiscal de EY Abogados. Todos ellos coincidieron en señalar la conectividad y la adaptabilidad como “como características clave”, convirtiendo a la logística “en un eje estratégico para la competitividad”.

Geopolítica y cadena de suministro

Una de las grandes protagonistas de la jornada fue la geopolítica y su innegable influencia en la cadena de suministro, analizada durante una conversación entre Blas Moreno, CoDirector y Editor Jefe de El Orden Mundial, y Jacobo de Silva, Socio Responsable de Supply Chain & Operations Consulting en EY. Durante su intervención, ambos expertos destacaron que nos encontramos en un momento histórico donde se están “reconfigurando las cadenas globales” en el nuevo tablero geopolítico. En su opinión, no son pocos los desafíos a los que se enfrentan las empresas asturianas en materia logística: cambio climático, politización del comercio, erosión de las normas internacionales, aumento de las ciberamenazas... Por este motivo, ambos animaron a las empresas asturianas a anticiparse

mediante acciones concretas, como la creación de comités de gobernanza regionales, impulsar la relocalización y el *nearshoring*; diversificar proveedores, reevaluar alianzas y cadenas de suministro, o abordar la duplicación de activos, entre otras propuestas.

Contacto con el cliente, Personas e IA

El encuentro también contó con dos mesas redondas donde las empresas asturianas compartieron sus experiencias y reflexiones alrededor de la logística. La primera, moderada por Beatriz Álvarez, Responsable de Negocio Internacional de Caja Rural de Asturias, y que contó con las intervenciones de Cristina González, Responsable de Logística en Norvento Enerxía; Patricia Robles, Responsable de Logística de Química del Nalón; Miguel Figaredo, Director y Responsable de Desarrollo de Negocio de CEIT Logística; y Jorge Álvarez, Director en Asturias de BAYER. Los cuatro ponentes compartieron sus experiencias al respecto de los cambios y tendencias que han detectado en sus diferentes sectores, donde el contacto directo con el cliente ha ganado gran protagonismo como una de las grandes soluciones para hacer frente a la incertidumbre. También se ha remarcado el potencial con el que cuenta el Puerto de Gijón y las necesidades a implementar para seguir expandiendo su negocio.



Blas Moreno (El Orden Mundial) y Jacobo De Silva (EY).



Zaira Izaguirre (GAM); José Luis Baretino (Autoridad Portuaria de Gijón); Francisco José Rodríguez (Cafés Toscaf) e Inés Rubio (TK Airport).



La Autoridad Portuaria de Gijón, de cerca

Tras finalizar el encuentro, los asistentes disfrutaron de una breve visita guiada por la Autoridad Portuaria de Gijón de mano de su Presidenta, Nieves Roqueñí, y su Director, José Luis Baretino.

La segunda mesa, moderada por José Luis Baretino, Director de la Autoridad Portuaria de Gijón, contó con la presencia de Francisco José Rodríguez, Director de Operaciones de Cafés Toscaf; Inés Rubio, Transport Operation Manager de TK Airport; y Zaira Izaguirre, Responsable de Compras de GAM. Los tres señalaron a las operaciones, la tecnología y las personas como los campos principales para competir en la nueva realidad global. En sus respectivas intervenciones, los expertos mostraron cómo están abordando la introducción de nuevas tendencias tecnológicas en el campo de la logística y las operaciones; con especial protagonismo de la IA. La falta de personal cualificado y la necesidad de retener el talento asturiano fueron otros de los temas centrales del debate. ■

Texto: Carlos B. Torrado

CONVERSACIONES DESDE LA SEDE DE... **Autoridad Portuaria de Gijón**



“La innovación en Gijón no se limita a lo digital, también se centra en los nuevos vectores energéticos y la descarbonización”

ENTREVISTA

Nieves Roqueñi Gutiérrez
Presidenta de la Autoridad Portuaria de Gijón

Con una hoja de ruta definida por la sostenibilidad, la innovación y la colaboración público-privada, el Puerto de Gijón afronta una década decisiva para consolidarse como nodo logístico-industrial y energético de referencia en el norte de España. Su Presidenta, Nieves Roqueñi Gutiérrez, defiende una visión de puerto competitivo, limpio y abierto, donde la descarbonización, la digitalización y la integración puerto-ciudad se convierten en los pilares de un modelo de desarrollo sostenible.

Recientemente destacaba que la sostenibilidad ambiental es un factor clave de competitividad para el Puerto de Gijón. ¿Qué avances resaltaría en descarbonización y control ambiental, y qué retos siguen pendientes?

La Autoridad Portuaria de Gijón está comprometida con su entorno y por eso un objetivo estratégico irrenunciable es mejorar las relaciones puerto-ciudad, para lo cual es indispensable avanzar en sostenibilidad medioambiental y responsabilidad social.

Muchos han sido los proyectos que se han implementado y se continúan realizando para un desarrollo portuario sostenible; por ejemplo, en materia de gestión de residuos, de eficiencia energética y renovación de instalaciones (flota eléctrica, alumbrado LED, eficiencia en edificios, renovables), o de gestión ambiental avanzada para el control y mejora de la calidad del aire y la prevención de vertidos, entre otras cuestiones.

Como primer puerto español en tráfico de graneles sólidos, la prevención de la contaminación atmosférica ha sido y es uno de los ámbitos de actuación a los que se ha dedicado más recursos, dotando planes de inversión anuales con medidas como la pavimentación de zonas destinadas a graneles sólidos, la dotación de infraestructuras de riego o de apantallamientos.

Todas estas medidas se han traducido en una mejora de la calidad del aire en el entorno del puerto, aunque han planteado un nuevo problema que se está abordando en la actualidad: la gestión y el adecuado tratamiento del agua residual en muelles y explanadas, tanto de la utilizada para el riego y humectación de acopios como de las propias aguas pluviales.

Además de los aspectos de sostenibilidad comentados, el puerto tiene que responder y prepararse ante el reto global del cambio climático, que supondrá perturbaciones cada vez más importantes, tanto por las implicaciones económicas de la descarbonización, como por los impactos físicos ligados a una meteorología cambiante y cada vez más adversa que puede afectar a la propia operativa portuaria. Por esa razón la Autoridad Portuaria va a trabajar en un plan de adaptación al cambio climático, que incorpore la variable climática para mejorar su resiliencia.

De hecho, la estrategia de sostenibilidad del puerto va más allá del ámbito ambiental. ¿Cómo se está materializando en movilidad, electrificación de muelles y desarrollo de un ecosistema industrial verde y circular?

En el marco de la transición energética, el puerto apuesta por la descarbonización del sector del transporte marítimo, de la industria regional y de la propia operativa portuaria. Para ello se están planificando distintas actuaciones para dotar de las infraestructuras y los servicios necesarios que permitan dar respuesta a la demanda de combustibles bajos en carbono, aprovechando la cercanía de una incipiente industria verde que suministrará vectores energéticos sostenibles como el hidrógeno o el e-metanol.

Asimismo, la certificación de la regasificadora de ENAGAS para suministrar BioGNL, supone una oportunidad para descarbonizar el transporte marítimo con origen-destino en el Musel, así como el de otros medios de transporte terrestre o de consumos industriales.

Se apuesta también por la electrificación de muelles con un proyecto para conectar a la corriente los barcos atracados en la terminal de contenedores, lo que redundará en la reducción de emisiones en el entorno.





La electrificación de muelles y maquinaria portuaria ha de ir acompañada de una mayor producción de energía renovable, para lo cual se está analizando un modelo de generación, distribución y consumo basado fundamentalmente en energía fotovoltaica con una gestión inteligente para el conjunto de la comunidad portuaria.

Los servicios intermodales y ferroviarios son otra de las prioridades porque permiten reducir entre un 60% y 80% las emisiones frente al transporte por carretera. Para ello se están realizando importantes inversiones para ampliar, modernizar y mejorar la amplia red ferroviaria con la que cuenta el Puerto de Gijón.

El Puerto de Gijón quiere reforzar su papel como motor industrial [verde] de Asturias

Los proyectos industriales que se están definiendo, tanto en terrenos portuarios como en su área de influencia, están **alineados con la ola de reindustrialización verde que se está impulsando en el marco del Pacto Verde europeo**. En una región como la nuestra, con una industria intensiva en emisiones de gases de efecto invernadero, **resultan estratégicos los proyectos del área de energía y descarbonización**, y ello puede suponer una ventaja competitiva para que el puerto de Gijón -que tiene una posición central en el Cantábrico- **se convierta en nodo de un corredor atlántico para nuevos combustibles sostenibles, como el bioGNL, el hidrógeno, el metanol u otras moléculas sostenibles** que se produzcan en el entorno, así como para el apoyo a los proyectos ligados a la captura y almacenamiento de CO₂.

Igualmente, la existencia de superficie libre y la proximidad a áreas industriales y logísticas, como la ZALIA, nos permite **ser atractivos para empresas de componentes energéticos y metalmecánicos vinculadas a sectores de energías renovables**, como la eólica offshore o la fotovoltaica, y de movilidad eléctrica, protagonistas de la transición energética.

La existencia de una importante base de actividades portuarias vinculadas a la logística, las energías marinas, la reparación naval, la pesca y su transformación, la acuicultura o el turismo y los deportes náuticos, por nombrar algunas, **nos sitúan en las mejores condiciones como actores de la economía azul**.

La colaboración público-privada es clave en los grandes proyectos portuarios. ¿Qué mecanismos se están aplicando para agilizar inversiones y reducir plazos?

La colaboración público-privada es una pieza clave de la estrategia del Puerto de Gijón para ejecutar con éxito su agenda de inversión 2025-2028 y posicionarse como nodo logístico-industrial y energético de referencia. No se trata solo de cómo actúa la Autoridad Portuaria de Gijón, sino de cómo articula un ecosistema colaborativo entre todos los agentes -empresas concesionarias, operadores logísticos, transportistas, administraciones y centros tecnológicos- para acelerar proyectos, atraer inversión y modernizar el puerto.

El Plan de Empresa 2024-2028 prevé más de 50 millones en inversiones. ¿Cuál es su visión del puerto a 2030 y qué hitos serán clave para afianzar su liderazgo logístico e industrial?

La visión del puerto hacia 2030 se puede sintetizar en tener un puerto competitivo, seguro, limpio y abierto. Esto nos obliga a mantener el liderazgo logístico, tanto marítimo como ferroviario; impulsar la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente; apostar por la innovación tecnológica o abrir el puerto hacia la ciudad, con especial atención a su zona oeste verde.

Se trabaja con la ambición de que el Puerto de Gijón tenga un papel clave en el desarrollo económico e industrial de la región y sea en un nodo logístico-industrial multimodal referente del Arco Atlántico, integrado con el territorio y capaz de ofrecer empleo y servicios avanzados, sostenibles y digitalizados.

El plan de inversiones del Puerto de Gijón y sus planes de empresa anuales recogen estos objetivos. En 2025 la Autoridad Portuaria de Gijón está desplegando el plan de contratación aprobado por importe de 17 M€, de los cuales 4 M€ se destinan a transformación digital; 8 M€ modernización de infraestructuras y competitividad; 3,2 M€ a sostenibilidad ambiental y transición energética. Entre los proyectos previstos para

2026 destacan la renovación de vías de ferrocarril, con 4,9 M€; el edificio para las instalaciones fronterizas de control de mercancías, en el que se prevé una inversión de 5,3 M€, o el acondicionamiento del Faro Peñas, con una inversión de 600.000 euros. En 2026 se va a elaborar también el proyecto de implantación de servicios de electrificación de los muelles (OPS), con una inversión prevista de 8,2 M€. ■



La digitalización y los nuevos vectores energéticos sitúan al puerto como nodo industrial del futuro. ¿Qué proyectos destacados se están impulsando y qué tipo de empresas se busca atraer?

La Autoridad Portuaria de Gijón impulsa la innovación como uno de los ejes estratégicos de su desarrollo y avanza hacia el concepto de “puerto inteligente” mediante la incorporación de procesos más eficientes basados en datos. Se vienen realizando **proyectos de renovación del sistema de gestión portuaria**, desarrollando la plataforma de administración electrónica y ventanilla única portuaria como canal digital de interlocución directa. Se busca modernizar servicios portuarios, **fomentar la sostenibilidad energética**, y mejorar la competitividad logística mediante nuevas herramientas digitales.

La innovación en Gijón no se limita a lo digital, también se centra en los nuevos vectores energéticos y la descarbonización. Así se abordan proyectos de los que también se benefician distintos operadores del ecosistema portuario, como el proyecto para **el suministro eléctrico renovable a buques (OPS) para la terminal de contenedores**, o los proyectos para **promover la intermodalidad ferroviaria y la incorporación de energías renovables y sistemas inteligentes de gestión energética**. Estas iniciativas buscan situar al puerto como referente en la transición energética y portuaria verde.



¡Accede ya a la entrevista completa!

VER ENTREVISTA



“No debemos olvidar que nuestro sector es estratégico, ya que somos, en cierto modo, ‘la última milla’ industrial”

ENTREVISTA

Sabino Suárez

Director Comercial y de Operaciones de CASINTRA

En un escenario de relocalización industrial, transformación tecnológica y transición energética, el sector logístico afronta retos decisivos para su competitividad. Desde su posición estratégica en el Puerto de El Musel, CASINTRA refuerza su papel como operador clave en el norte de España. Sabino Suárez, Director Comercial y de Operaciones, analiza los desafíos y oportunidades que marcarán la cadena de suministro en los próximos años.

En los últimos años hemos asistido a una profunda disrupción global que ha acelerado procesos de relocalización productiva y *nearshoring*. Desde tu posición como operador logístico con presencia estratégica en El Musel, ¿cómo está impactando este giro estructural en la configuración de los flujos logísticos en el norte de España?

Desde hace muchos años, uno de los grandes puntos de abastecimiento de Europa es Asia. Los conflictos bélicos, la crisis del “Ever Given” en el Canal de Suez, la guerra comercial entre USA y China... han llevado a los fabricantes a tratar de no tener tanta dependencia de Asia, y volver a localizar industria y recursos en entornos cercanos.

Empresas como la nuestra, que hemos diversificado nuestros servicios -no solo transporte por carretera, sino también almacenes, aduanas y logística del contenedor-, nos hemos convertido en un activo estratégico para dar soporte en un área geográfica concreta: Asturias y todo su entorno. Actuamos como canal de tránsito de mercancías con la meseta y las provincias limítrofes, teniendo en cuenta que la gran mercancía de entrada o salida se mueve principalmente por barco.

CASINTRA ha reforzado su apuesta por el puerto de El Musel, con almacenes aduaneros y una posición directa frente a la terminal de contenedores. ¿Qué papel puede desempeñar esta infraestructura

en la cadena de suministro 2030 y en la competitividad industrial de Asturias?

Asturias y las provincias limítrofes necesitan puertos como el de El Musel, en Gijón, para que su tejido industrial disponga de un punto de entrada de materia prima y de salida de producto transformado para su comercialización en cualquier parte del mundo. En este sentido, El Musel debe ser una infraestructura de referencia. Por ello, Casintra ha apostado por ofrecer un servicio integral dentro de la cadena logística, con un moderno centro operativo situado en el propio Puerto de Gijón. Desde allí gestionamos logística de contenedores, cargas de proyecto, servicios de aduanas y almacenes bajo distintos regímenes fiscales, convirtiéndonos en un eslabón estratégico dentro de la cadena de suministro. Además, somos conscientes de que la Autoridad Portuaria apuesta por empresas como Casintra, ya que, desde que hemos ampliado nuestro portafolio de servicios, aportamos mayor valor y soporte al conjunto del tejido industrial de nuestro entorno.

En definitiva, infraestructuras como El Musel están llamadas a desempeñar un papel clave en la cadena de suministro 2030 y en la competitividad industrial de Asturias.

La automatización avanzada y la digitalización están redefiniendo la eficiencia operativa. ¿Cómo estáis abordando la transformación tecnológica y qué ventajas competitivas aporta a un modelo cooperativo como el vuestro?

“Los conflictos bélicos, la crisis del ‘Ever Given’ en el Canal de Suez, la guerra comercial entre USA y China... han llevado a los fabricantes a tratar de no tener tanta dependencia de Asia, y volver a localizar industria y recursos en entornos cercanos”

Casintra es una empresa con modelo cooperativo, con todo lo que ello implica en nuestra forma de organizarnos y tomar decisiones. En este contexto, los pasos que estamos dando en digitalización son muy importantes, tanto para facilitar la operativa diaria de nuestros socios como para mejorar el servicio que ofrecemos a nuestros clientes. Desde hace unos años contamos con un ERP propio, lo que nos permite ser más ágiles en la gestión y también más sostenibles, ya que evitamos en gran medida el uso de papel. Además, todos nuestros servicios están digitalizados y controlados. Nuestros clientes pueden recibir información de cualquier operativa que nos contraten de manera rápida y eficaz: documentación, *stock* de mercancía en almacenes, facturación, etc. Y, por supuesto, nuestros socios, en buena parte de los servicios, ya no necesitan llevar las órdenes de trabajo impresas. En definitiva, la digitalización refuerza nuestro modelo cooperativo, haciéndolo más eficiente, más transparente y más competitivo.





El sector logístico vive un proceso de transformación energética. ¿Cómo estáis afrontando este reto y qué papel juegan factores como la infraestructura, los costes y la regulación en su evolución?

Nosotros somos una empresa comprometida con el medioambiente y la sostenibilidad. De hecho, fuimos la primera empresa de transporte y logística en Asturias en obtener una certificación ISO y contamos con un departamento propio que vela por cumplir los requerimientos de las Administraciones Públicas y de nuestros clientes en esta materia. Además, somos miembros del Club de Calidad del Principado de Asturias y de otras organizaciones que trabajan activamente por la sostenibilidad.

En coherencia con este compromiso, el grueso de nuestra flota está compuesto por vehículos Euro 6. También hemos realizado estudios y pruebas con vehículos que utilizan combustibles de origen no fósil; sin embargo, por el momento hemos tenido que descartar estas alternativas principalmente por

cuestiones de costes y, sobre todo, por la limitada posibilidad de repostaje, es decir, por la falta de infraestructura adecuada.

Y es que la transición energética debe abordarse desde una perspectiva realista. El petróleo no va a desaparecer de un momento para otro. Las compañías energéticas que operan en este sector están desarrollando combustibles con menor impacto medioambiental, y creemos que la evolución irá en esa dirección. Por nuestra parte, ya hemos realizado una inversión en nuestra estación de repostaje, adaptando nuestra infraestructura a posibles cambios en los combustibles.

Además, esta transformación afecta a múltiples sectores, incluidos los fabricantes de camiones industriales. Pero hay una cuestión en la que muchas veces no se repara lo suficiente: las infraestructuras. Antes de legislar y regular, es necesario crearlas. No se puede construir una casa por el tejado; primero tiene que existir una base sólida.



Uno de los grandes desafíos del transporte es el relevo generacional. ¿Qué medidas considera imprescindibles -desde el ámbito empresarial y desde la Administración- para atraer talento joven a una actividad clave para la economía?

No solo en nuestro sector, sino en muchos otros, existe una clara carestía de mano de obra cualificada. En el caso del transporte, la profesión de conductor de vehículo industrial requiere una formación específica y también implica ciertos sacrificios. Además, la sociedad está evolucionando y las inquietudes de los jóvenes son diferentes a las de generaciones anteriores, lo que influye en el atractivo de esta actividad. Por ello, creemos que el Estado y las Administraciones Públicas deben invertir más en formación, no solo en nuestro sector, sino también en otros donde existe una falta evidente de profesionales cualificados. Es una cuestión estructural que debe abordarse con una visión a medio y largo plazo. Actualmente, la edad media del conductor en España está por encima de los 50 años. En Casintra estamos en 46, lo que supone una ligera ventaja, ya que contamos con “algo de relevo generacional” entre los socios de nuestra cooperativa. Aun así, el desafío es importante.

No debemos olvidar que nuestro sector es estratégico, ya que somos, en cierto modo, “la última milla industrial”. Las grandes mercancías se mueven por barco y ferrocarril, pero en aquellos puntos donde hay industria y no existen ni puertos ni trenes, es donde nosotros somos un agente clave.

En definitiva, es una responsabilidad compartida: entre todos tenemos que hacer más atractiva esta profesión.

CASINTRA ha ampliado su presencia más allá de Asturias, con implantaciones en Barcelona, Bilbao y Madrid. En un contexto de cadenas de suministro

más estratégicas y regionalizadas, ¿qué modelo de crecimiento considera más adecuado para garantizar resiliencia, capilaridad y proximidad al cliente?

Casintra se fundó en 1971 y estamos a punto de cumplir 55 años. Nuestra esencia siempre ha sido el transporte; sin embargo, la evolución de los clientes y la necesidad de ser más competitivos nos han llevado a diversificar nuestros servicios. Hoy ofrecemos aduanas, almacenes, cargas de proyecto, contenedores y logística del contenedor, además de seguir fortaleciendo nuestra actividad principal: el transporte.



Precisamente en el ámbito del transporte, nuestros socios son quienes realizan los servicios de movimiento de mercancías con sus propios camiones. Ese es uno de los grandes valores de nuestra empresa, ya que son los propios propietarios de Casintra quienes dan soporte directo a nuestros clientes. Este modelo nos permite gestionar los servicios de manera más ágil y directa, manteniendo una relación cercana con el cliente y ofreciendo una respuesta rápida y eficaz en todos los ámbitos en los que operamos. ■



“En logística, tan importante como la tecnología es mantener una relación directa con el cliente: así lo entendemos en CARCABA”

ENTREVISTA

Paula Cárcaba

Directora General de CARCABA GRUPO

En un contexto de profunda transformación de la logística europea, marcado por la reconfiguración de las cadenas de suministro, la presión regulatoria y la aceleración tecnológica, CARCABA avanza con una hoja de ruta clara basada en la cercanía al cliente, la excelencia operativa y una apuesta decidida por la digitalización y la sostenibilidad. Al frente de la compañía, su Directora General analiza los factores clave para preservar la competitividad en un entorno cada vez más complejo, repasa la estrategia de crecimiento del grupo en Europa y reflexiona sobre el liderazgo, el talento y el equilibrio entre legado familiar y transformación empresarial.

La logística europea atraviesa un periodo de tensión por la reconfiguración de las cadenas de suministro, la presión regulatoria y la aceleración tecnológica. Desde tu posición al frente de CARCABA, ¿qué factores consideras más determinantes para preservar la competitividad y cómo estáis adaptando vuestro modelo operativo a este nuevo entorno?

La digitalización es una palanca imprescindible para ganar eficiencia, seguridad y capacidad de anticipación, siempre entendida como una herramienta al servicio del negocio. Para nosotros, tan importante como la

tecnología es mantener un modelo de relación directa, con interlocutores claros y capacidad de decisión rápida. Esa cercanía también implica ser honestos y transparentes con el cliente: si una operación no puede prestarse con los niveles de calidad que exigimos, sabemos decir que no. Entendemos la excelencia operativa no como hacerlo todo, sino como hacer bien aquello que asumimos y resolver problemas cada vez más complejos con rapidez y rigor.

En este contexto, la sostenibilidad y la intermodalidad deben abordarse desde una visión integrada. El transporte ferroviario y marítimo son clave para determinados flujos, pero el transporte por carretera seguirá siendo imprescindible, ya que es el único capaz de llegar allí donde los otros modos no lo hacen. La combinación eficiente de todos ellos es la que garantiza continuidad, fiabilidad y servicio a la industria.

Desde el punto de vista operativo, apostamos por un modelo flexible, preparado para evolucionar con rapidez en un entorno cambiante, donde la ventaja competitiva no está solo en reaccionar, sino en anticiparse, manteniendo una hoja de ruta clara, un propósito definido y una toma de decisiones ágil compartida por toda la organización.

CARCABA ofrece una cobertura integral de la cadena logística y opera ya en España, Portugal y el resto de Europa. ¿Qué elementos diferenciales definen vuestro modelo de servicio y cómo gestionáis la complejidad operativa y regulatoria de trabajar en múltiples mercados europeos?

Nuestro principal diferencial es haber construido un modelo que combina visión de grupo y cercanía local. Aunque operamos en España, Portugal y distintos mercados europeos, apostamos por ser regionales en cada territorio, con equipos que conocen de primera mano la realidad de sus clientes, su entorno y su cultura. Contamos además con una red propia de naves logísticas en España, que nos permite reducir dependencias de terceros, controlar la calidad, los tiempos y los costes, y ofrecer soluciones logísticas consistentes en todo el territorio nacional, con conexión a los principales mercados europeos.

La complejidad operativa y normativa la gestionamos desde tres ejes: la estandarización de procesos clave, la especialización por corredores y tipos de tráfico y un cumplimiento riguroso del marco normativo en cada mercado. Todo ello se traduce para el cliente en un único operador con visión europea, menos interlocutores y mayor fiabilidad.



En 2025 ha empezado a operar vuestro nuevo centro logístico de Madrid, un hito significativo en términos de capacidad y proyección. ¿Qué papel desempeña esta infraestructura dentro de vuestra estrategia de expansión y qué nuevas soluciones o niveles de servicio os permite ofrecer a vuestros clientes europeos? La puesta en marcha de nuestro nuevo centro logístico en Madrid es un hito estratégico dentro de nuestra hoja de ruta, al situarse en un punto clave para la articulación de flujos nacionales e internacionales. Refuerza nuestra estructura logística en el Corredor del Henares, sumándose a la plataforma ya operativa en Azuqueca de Henares.

Se trata de una instalación con más de 12.000 m² y con licencia de riesgo alto, diseñada para operar con elevados niveles de seguridad y a plena capacidad. Este centro nos permite ofrecer operativas de mayor valor añadido y externalización logística integral. Además, la incorporación de certificaciones como IFS ampliará nuestras capacidades en logística alimentaria, reforzando los estándares de seguridad y calidad, y aportando confianza, estabilidad y continuidad en las relaciones a largo plazo con nuestros clientes.



"Aunque operamos en España, Portugal y distintos mercados europeos, apostamos por ser regionales en cada territorio, con equipos que conocen de primera mano la realidad de sus clientes, su entorno y su cultura"



Lideras la tercera generación de una empresa familiar con un arraigo fuerte en Asturias. ¿Cómo se gestiona el equilibrio entre preservar la cultura heredada y, al mismo tiempo, impulsar una transformación organizativa acorde al crecimiento, la digitalización y la escala europea a la que aspiráis?

Para nosotros es clave mantener vivo el espíritu emprendedor e innovador que impulsó a la primera generación, fomentando el intraemprendimiento y combinando la energía de las nuevas generaciones con la experiencia y el conocimiento acumulado de las anteriores. Este equilibrio se sostiene a través de un liderazgo con propósito, una hoja de ruta clara y compartida y una comunicación constante, elementos fundamentales para acompañar el crecimiento, la digitalización y la escala europea de la compañía.

La disponibilidad de talento especializado en logística y transporte se ha convertido en uno de los cuellos de botella del sector. ¿Qué políticas de desarrollo, captación y profesionalización del equipo estáis impulsando en CARCABA para sostener vuestro crecimiento y mantener un estándar operativo robusto?

La disponibilidad de talento, y especialmente de transportistas, es uno de los grandes retos estructurales del sector. En nuestro caso, trabajamos de forma constante la fidelización y el desarrollo de las personas, fomentando un fuerte sentimiento de pertenencia. La antigüedad media de nuestro equipo es uno de nuestros mayores orgullos y refleja estabilidad, compromiso y transferencia de conocimiento.

Apostamos por la formación y la promoción interna, pero somos conscientes de que el principal desafío está en la captación de nuevo talento, clave para sostener el crecimiento y anticipar los relevos generacionales.

En un momento en el que sostenibilidad, eficiencia energética e innovación tecnológica están redefiniendo el transporte y la logística a nivel europeo, ¿cuáles son las palancas estratégicas en las que estáis invirtiendo para anticipar las exigencias futuras del sector y reforzar el posicionamiento de CARCABA en la próxima década?

La sostenibilidad y la innovación tecnológica son para nosotros palancas transversales, no áreas aisladas. En este ámbito, hemos iniciado recientemente un proyecto para medir y registrar nuestra huella de carbono, utilizando los datos como base para una mejor toma de decisiones y una mayor transparencia.

Invertimos en eficiencia energética tanto en transporte como en almacenes, optimizando rutas, procesos y trazabilidad. La digitalización no es un reto de un área concreta, sino una forma de trabajar compartida por toda la organización. ■



¡Accede a la entrevista completa!

LEER MÁS

© APD 2026. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

