



Carmen Ruiz Aguinaga

Directora General de CIMALSA

Vicepresidenta de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

“Tenemos dos objetivos estratégicos claros: la aprobación por parte del Govern de la Generalitat de la Estrategia Catalana de Terminales Ferroviarias y la aprobación del plan estratégico de CIMALSA”

En abril de 2025, Carmen Ruiz fue nombrada directora general de CIMALSA, empresa pública encargada de la promoción, desarrollo y gestión de infraestructuras y centrales para el transporte de mercancías, la logística y la movilidad. Analizamos con ella los principales avances y retos en estos ámbitos.

Tras casi un año al frente de la entidad, ¿cuáles son los principales ejes de actuación de CIMALSA a corto plazo?

Para 2026 tenemos cuatro retos principales sobre los que estamos trabajando intensamente. Dos de ellos son para dar respuesta a las necesidades que el sector nos ha trasladado. Estos son el aflorar suelo logístico en parcelas suficientemente grandes para dar cabida a las naves logísticas actuales, mucho más grandes que las anteriores, y el estudio y evaluación de la necesidad de implantación de aparcamientos seguros de camiones en ruta en Catalunya.

Por otro lado, tenemos dos objetivos estratégicos claros: la aprobación por parte del Govern de la Generalitat de la Estrategia Catalana de Terminales Ferroviarias y la aprobación del plan estratégico de CIMALSA, que nos guiará los próximos años.

Uno de los principales problemas del territorio es la falta suelo logístico, especialmente en la primera corona, lo que conlleva que las empresas busquen espacios en los que desarrollar su actividad en la segunda o tercera corona. En estos momentos, ¿en qué LOGIS y CIMs de Catalunya CIMALSA puede ofrecer suelo para la actividad logística?

Tenemos parcelas disponibles en el LOGIS Montblanc, en la CIM el Camp y en la CIM la Selva. Las parcelas del LOGIS Montblanc son especialmente interesantes por su tamaño.

El Plan Estratégico de Terminales de Catalunya se centra esencialmente en el desarrollo de nodos logísticos intermodales. Dentro de este Plan, ¿qué terminales ferroviarias multimodales se están analizando como estratégicas para Catalunya?

Hay cuatro terminales que consideramos estratégicas: Lleida, Ebre, Penedès y Empordà. Además, consideramos la Terminal de Portbou como una instalación de apoyo al sistema de terminales.

Aunque actualmente las terminales ferroviarias de estos nodos logísticos están en fase de estudio informativo, ¿qué sectores serían los más interesados en operar o utilizar el modo ferroviario para el transporte de sus mercancías?

En cada zona hay diferentes sectores interesados en cargar al tren. En Lleida son los graneles; en Ebre la demanda principal es de los cítricos, el arroz y aceite;



en Empordà es el sector cárnico quien nos ha trasladado más interés. La Terminal de Portbou, como he dicho antes, está pensada para ser una terminal de apoyo a las operaciones ferroviarias.

En septiembre del año pasado, CIMALSA, Mercabarna y Railgrup firmaron un convenio de colaboración para “subir las mercancías al tren” ¿Qué objetivos se han marcado? ¿Han constatado interés por parte de las empresas de Mercabarna para utilizar el ferrocarril?

Desde Mercabarna han estado sondeando qué empresas podrían estar más interesadas y en estos momentos estamos haciendo la primera aproximación a estas empresas ya seleccionadas. A partir de este contacto inicial ya personalizado, avanzaremos con las que estén más alineadas con los objetivos y pensamos que se irán sumando empresas a medida que vean el éxito de las primeras que se suban al tren.

¿Cómo está evolucionando el servicio de consultoría de CIMALSA que ofrece soluciones a medida para subir las mercancías al tren?

Estamos avanzando con diferentes empresas de varios sectores. En estos momentos, tenemos por delante la participación en ExpoEbre, la feria más relevante en les Terres de l'Ebre. Vamos a presentar la consultoría multimodal el día 30 en un evento dentro del programa oficial



de la feria, para llegar al máximo de empresas que puedan estar interesadas y que puedan conocer la iniciativa para, posteriormente, subirse al tren.

En junio de 2023, CIMALSA anunció que estaba estudiando la viabilidad de una LOGIS de distribución urbana que tenga el origen en el ferrocarril y llegue a la ciudad de Barcelona con vehículos sostenibles ¿Hay alguna novedad sobre esta posible LOGIS urbana?

Sí, ciertamente. Se hizo el estudio del LOGIS DUM y se llegó a la conclusión que no era viable. El estudio está colgado en la web de CIMALSA y se puede consultar sin ningún problema, en este enlace: <https://www.cimalsa.cat/cms/3/500/estudi-sobre-la-viabilitat-duna-logis-dum-a-barcelona-i-al-seu-entorn>

Los aparcamientos de vehículos pesados (Truck Parks) también son otra de las prioridades de CIMALSA porque el camión sigue siendo el principal modo de transporte de mercancías ¿Cuántos Truck Parks hay y qué características y servicios tienen? ¿Está previsto desarrollar más aparcamientos?

CIMALSA gestiona 4 aparcamientos de vehículos pesados: Castellar del Vallès, Reus, Tarragona y Port de Barcelona. En estos momentos nos queremos centrar en la planificación de este tipo de equipamientos. Estamos trabajando en los análisis necesarios para poder dimensionar las necesidades en función de la IMD de vehículos pesados y queremos ver también hasta dónde puede llegar el capital privado y el capital público.

En materia de eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental, ¿qué actuaciones está desarrollando CIMALSA en sus diferentes centros logísticos y aparcamientos?

La Agenda de Acción Climática se encuentra en proceso de revisión tras la finalización de su ciclo, lo que permite evaluar el cumplimiento de sus objetivos. En este contexto, CIMALSA ha avanzado de forma decidida hacia un balance energético cero, mediante la optimización del consumo y el impulso del autoabastecimiento, alcanzando la electrificación total de su actividad al no utilizar gas ni derivados del petróleo en ninguno de sus centros.

Asimismo, CIMALSA desarrolla diversos proyectos de generación fotovoltaica a gran escala, propios o mediante terceros, que permitirán alcanzar un balance energético positivo también en los equipamientos que gestiona. Estas actuaciones contribuyen a la descarbonización del autoconsumo eléctrico de la Generalitat de Catalunya y dan cumplimiento a los objetivos de la Ley 16/2017, del cambio climático, que fija un 50 % de energía renovable en 2030 y el 100 % en 2050.

En el marco de la Estrategia Logística para la Internacionalización de la Economía Catalana (ELIEC), la actividad aeroportuaria también es de interés para CIMALSA y, junto a GPA, elaboraron el estudio “Potencial de captación de carga por parte del aeropuerto de Barcelona y papel a jugar por los aeropuertos secundarios” ¿Cuáles son los principales objetivos de este estudio?



El objetivo principal es identificar oportunidades para reforzar el papel del Aeropuerto de Barcelona como hub de referencia, al tiempo que se define el rol complementario de los aeropuertos de Girona y Reus para optimizar la oferta global y captar nuevas rutas, especialmente de largo radio y operativas con aviones cargueros.

El estudio integra la participación de los principales actores de la cadena de valor de la carga aérea —administraciones, gestores aeroportuarios, operadores logísticos, transitarios y sectores industriales— con el objetivo de alinear estrategias y mejorar la competitividad del sistema logístico catalán. También pone de relieve la necesidad de reforzar la coordinación institucional y la promoción internacional, así como de impulsar alianzas con nodos logísticos e industriales clave.

A partir de un análisis de mercado, benchmarking internacional y diagnóstico de los aeropuertos catalanes, se constata que Cataluña dispone de un tejido económico potente y sectores estratégicos —como el farmacéutico, el alimentario, el textil o el e-commerce— con alto potencial para la carga aérea. No obstante, este potencial no se traduce plenamente en actividad aeroportuaria debido a limitaciones en la oferta especializada, la conectividad, los procesos operativos y el posicionamiento internacional.

