

# Diario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXI · NÚMERO 7.199 · 17/1/2024 · MIÉRCOLES



BAHÍA DE ALGECIRAS 2024-2030

## Focalizados en la conectividad

**CARRETERA** · Los transportistas no podrán responder al colapso de las terminales por la crisis del mar Rojo

**ATEC insta a las instituciones a apoyar al sector ante la falta de conductores e infraestructuras**



Óscar González, presidente de ATEC, y Cecilia Rosas, secretaria técnica. Foto J.P.M.



## DE HOY PARA MAÑANA

MIGUEL JIMÉNEZ

migueljimenez@grupodiario.com

@MiguelJimenezRo



## “La castaña de partido que hemos hecho...”

La rajada futbolística del fin de semana no fue de Xavi Hernández, que se quedó mudo tras la final de la Supercopa y por no poner no puso ni excusas. Tampoco hubo rajada de Vinicius, quien al término de la final de Riad se decantó por todo lo contrario, con un enternecedor discurso sobre el jugador modélico y ejemplo para los niños que le gustaría llegar a ser y todavía no es, pues no hay más que ver sus gestos durante la final y ese momento de Ferrán Torres en el banquillo en el que olvida ponerse la mano en la boca y le dice a sus compañeros: “Ya está Vinicius con sus tonterías. Yo a este cualquier día le meto una hostia te lo juro, como me diga algo el gilipollas le meto una hostia que lo revienta, chaval”. Edificante, ¿verdad? Pero no, lo de Ferrán tampoco computa como rajada, sino como pillada, que no es lo mismo.

La verdadera rajada del finde fue la de Pablo Nozal, entrenador del Club Deportivo Illescas, tras perder contra el Unión Deportiva Montijo, en su duelo del Grupo V de Segunda RFEF (léase “ref”). Preguntó el periodista cómo valoraba la derrota “no esperada” y no hizo falta más para prender la mecha: “Es una derrota no esperada... por la castaña de partido que hemos hecho: ha sido lamentable. Esto pasa cuando pierdes la perspectiva de lo que te ha hecho llegar a donde estás, que es el trabajo, el sacrificio, tener los pies en el suelo, el ser más humilde. Nos hemos pasado 95 minutos perdiendo duelos, atrás ha sido un circo”.

Hasta aquí lo estrictamente referido al partido en la rajada, porque luego Pablo Nozal varió el discurso y se adentró en otros condicionantes que son los que traen sus palabras aquí a colocación. Y es que se preguntó el entrenador: “¿Qué apoyo tiene Illescas a nivel público, del Ayuntamiento...? ¿Qué apoyo tiene a nivel privado, si hay aquí un polígono con más de 3.000 empresas y no ponen un duro? No tenemos ni 600 euros para fichar un jugador. Hay más de

3.000 empresas y no pone ni Dios un duro... pues a sufrir. Al final terminaremos muriendo de éxito”, concluyó Nozal.

Ese polígono al que se refiere el entrenador del Illescas es uno de los mayores desarrollos logísticos acometidos en España en las últimas décadas con empresas referentes de nuestro sector en todos los ámbitos; y ese Ayuntamiento es uno de los principales responsables de la creación de ese “polígono”, cuya generación de empleo y riqueza para el municipio de Illescas es indudable.

Ahora bien, ¿hasta dónde debe llegar la implicación del sector logístico con Illescas y su entorno? ¿Cuál es el deber con una entidad de referencia como su equipo de fútbol? ¿Hasta dónde llega su verdadera obligación? ¿Cuál es la responsabilidad real de estas empresas

con una actividad de arraigo en el municipio? Y lo más importante, ¿cuál es la exigencia de estas empresas? Es decir, ¿es lícito exigirles que patrocinen el equipo local? ¿Es lícito censurar que no pongan “un duro”?

El debate, obviamente, hay que situarlo en el ámbito de la responsabilidad social corporativa, que es eso, responsabilidad, algo distinto a la concepción estricta de derechos (tienes sí o sí que patrocinarme) y obligaciones (tengo sí o sí que patrocinarles).

En esa responsabilidad hay un matiz muy interesante y es el de lograr que Illescas sienta la logística no sólo como un foco de actividad y buen pagador de salarios (que no es poco), sino como algo propio, que identifica a la ciudad y con la que se identifica la ciudad, para lo cual es vital mirar más allá de las naves y estanterías y que las empresas se fusionen con los ámbitos sociales claves del entorno, ya sea el deporte, la cultura o la solidaridad por poner algunos ejemplos. Hay que echar raíces en todos los ámbitos, única forma de rebajar la mezquindad con la que a menudo se valoran determinados proyectos de un peso estratégico incuestionable.

### ¿Es lícito exigir que se patrocine al equipo local?



La red de transporte urgente constató los buenos resultados del proceso de descentralización.

LOGÍSTICA · La red de transporte urgente creció un 4,1% sobre 2022

## Palibex consolida su nuevo modelo operativo tras mover 900.788 palés en 2023

**MADRID.** La red de transporte urgente Palibex terminó el año 2023 con un movimiento de 900.788 palés, un 4,1% más que el año pasado, con una calidad del 97%. La directora general de Palibex, María Luisa Romero, destacó que este crecimiento “se produjo de forma ordenada y como resultado de llevar dos años preparando la red para poder acoger un mayor volumen”.

Pese a la incertidumbre del sector, tanto Palibex como sus franquiciados crecieron gracias a un nuevo modelo operativo basado en rutas directas y centros de coordinación. Así, la campaña navideña alcanzó picos de actividad superiores a los 5.000 palés, manteniendo un alto nivel de calidad en las entregas.

“Teníamos ganas de ver cómo se comportaba la red en una prueba de estrés como la de estas navidades y lo hizo extraordinariamente bien, tanto por la buena gestión de los arrastres como por

las mínimas incidencias registradas”, afirmó la directora general de Palibex.

Por su parte, el consejero delegado de la red, Jaime Colsa, se mostró satisfecho porque los resultados confirman que el proceso de descentralización ha tenido éxito y que la red es eficiente y flexible para adaptarse al volumen, prestando siempre el mejor servicio.

### Calidad por encima de todo

“Desde que empezamos a operar, pusimos la calidad por encima de todo para no fallar a los clientes, sobre todo, en el momento del año en el que más nos necesitan y, especialmente, los que se dedican al gran consumo”, afirmó Colsa.

El consejero delegado de Palibex destacó que 2023 demostró lo importante que fue invertir en tener una red bien dimensionada.

“Cuando se apuesta por la calidad, el volumen va llegando y, cada vez más, las puntas se convierten en medias en menos tiempo”, concluyó Jaime Colsa.

**La red alcanzó picos de actividad superiores a los 5.000 palés durante la pasada campaña de Navidad, pero logró mantener la calidad en las entregas**

diseño, actualización  
y mantenimiento de páginas

WEB



DISEÑO WEB REDES NEWSLETTER

Redes sociales

SEO



info@tallerdeideas.org  
www.tallerdeideas.org



**MARÍTIMO** · El enclave andaluz pone el foco en la mejora de su competitividad en un contexto internacional convulso e impredecible

# La APBA trabaja en su Plan Estratégico 2024-2030 con el foco puesto en la conectividad

→ El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), Gerardo Landaluze, achaca a la guerra en Ucrania y a la crisis de mar Rojo la ralentización del transporte marítimo a nivel global.

BÁRBARA CORDERO

**MADRID.** En la rueda de prensa del balance del ejercicio 2023 celebrada ayer, Landaluze reconoció un "arranque de 2024 intenso y complicado". Para Landaluze, la crisis del mar Rojo es un conflicto regional que cada vez va cobrando mayor dimensión y que "va a tener consecuencias imprevisibles". Sin embargo, el presidente de la APBA confirmó normalidad en la operativa del puerto a pesar de los retrasos sufridos en el último mes del año por el desvío de las rutas por el Cabo de Buena Esperanza. Ante esta situación, Landaluze explicó que las terminales han rehecho sus operativas y aseguró que "Algeciras está preparado y seguirá demostrando su importancia estratégica en el Estrecho, al igual que ya lo demostró con la crisis del 'Ever Given'".

En este sentido, Landaluze puso el acento en la importancia que tiene para el tráfico internacional contar con puertos bien situados y disponer de políticas de estado que generen puertos fuertes y estratégicos en momentos clave. En esta línea, destacó la importancia de reforzar la conectividad marítima, pero también la terrestre.

Landaluze también apuntó que 2024 va a ser un año intenso en cuanto a la reestructuración de servicios por la disolución de la alianza 2M, que se materializará en 2025; la expiración el 25 de abril de 2024 de la Consortia Block Exemption Regulation; y el desvío de tráficos a otros puertos por el ETS. Además, también incidió en la continuidad del gigantismo en los buques y destacó la importancia de que estos buques no desvíen sus tráficos.

La APBA se ha fijado para 2024 objetivos estratégicos alineados con su estrategia en sostenibilidad de triple dimensión: económica, ambiental y social, todo ello sin perder competitividad. "Es necesario revisar la



Gerardo Landaluze, presidente de la APBA; y José Luis Hormaechea, director, ayer durante la rueda de prensa.

## Los tráficos de la APBA caen un 2,8% en 2023

La APBA, a la espera de los datos definitivos, prevé obtener un beneficio neto después de impuestos de 17,8 millones de euros en 2023 y un EBITDA de 50,6 millones de euros, tal y como explicó ayer su presidente, Gerardo Landaluze.

En cuanto a los tráficos, el balance inicial refleja que el tráfico total está por debajo de 2022 y en línea con la evolución de los tráficos del Sistema Portuario Español. En 2023, la APBA movió 104,7 millones de toneladas, lo que supone un 2,8% menos que en 2022, cuando se movieron 107,2 millones de toneladas. "Estos datos vienen motivados por la bajada de los graneles sólidos y líquidos, a pesar de que la mercancía general se mantiene en niveles similares a los de 2022. También es fruto del clima internacional generalizado", apuntó.

En cuanto a los contenedores, la APBA movió 4,7 millones de TEUs, un -0,7%, motivado

por el retraso de los buques por la crisis del mar Rojo. En cuanto a la export/import, la APBA registró 776.936 TEUs, y destaca el crecimiento del contenedor lleno de importación, que suma 245.556 TEUs en 2023, un 10,5% más. En este punto, Landaluze también destacó el crecimiento del 4% de los tráficos reefer de importación, con 68.000 contenedores refrigerados, que representa un crecimiento específico de la mercancía refrigerada de un 18%. En la otra cara de la moneda, las exportaciones sufrieron un descenso generalizado, con 191.544 TEUs, un 16% menos.

Por otro lado, continúa el crecimiento de los tráficos en el Estrecho, especialmente de pasajeros, con 5,5 millones (+26,3%). En cuanto a los vehículos en régimen de pasaje, se movieron 1,1 millones (+28,53%). Asimismo, los vehículos industriales cayeron un 1% y se movieron 458.409 unidades.

planificación estratégica tras la aprobación del Marco Estratégico", explicó Landaluze, quien apuntó que esta nueva etapa de la APBA se reflejará en su Plan Estratégico 2024-2030.

**"Si los puertos no somos capaces de crecer, estamos perdiendo competitividad"**

Dentro de este nuevo Plan, es una prioridad para la APBA mantener la conectividad en sus dos vertientes. Dentro de la conectividad terrestre, la auto-

ridad portuaria prioriza el impulso del ferrocarril a través de los corredores Atlántico y Mediterráneo. En este sentido, el presidente de la APBA defendió el impulso de la intermodalidad y aseguró estar trabajando "de forma intensa" con el Ministerio de Transportes, autoridades portuarias y los corredores. "Esperamos la visita del ministro Óscar Puente próximamente para traer novedades en los proyectos ferroviarios", apuntó.

### Retos

Entre los diferentes retos que el presidente de la APBA destacó durante su intervención, se encuentra el de materializar el

plan de inversiones. "Las inversiones son nuestra mejor tarjeta de presentación para implementar la estrategia presente y futura del puerto y poder materializarlas es el reto, sobre todo por la viabilidad medioambiental de los proyectos". En esta línea, el Plan de Empresa 2023-2027 contempla 511 millones de euros de inversión.

Dentro de este Plan, destaca el compromiso de seguir desarrollando la infraestructura tanto en el lado mar como en el lado tierra. "Es importante que los puertos tengamos viabilidad infraestructural, si no somos capaces de crecer, estamos perdiendo competitividad",

## EL DATO

# 211

**MEGASHIPS.** El Puerto de Algeciras acogió el pasado año 211 escalas de buques de más de 16.000 TEUs, un 47% más que en 2022.

subrayó. Más detalladamente, Algeciras destinará 14,7 millones de euros a proyectos de accesibilidad en 2024; y 12,4 millones de euros a infraestructuras portuarias.

Otro de los grandes retos de la APBA es el Puesto de Control Fronterizo (PCF), que aunque ya opera con normalidad tras la situación de colapso de las navidades de 2022, "todavía queda mucho por hacer". Para Landaluze, "el PCF ha pasado de ser el talón de Aquiles del puerto, a ser un elemento neutro. El objetivo es convertirlo en un objetivo de plena competitividad y que pase a ser una fortaleza". Entre las mejoras necesarias, la APBA destaca la puesta en marcha de una plataforma digital eficiente y permitir que los expedientes se transmitan entre inspectores. Además, desde la propia APBA se va a poner en marcha en el primer trimestre del año el Port Community System para las inspecciones para dotar de mayor agilidad, trazabilidad y conectividad al PCF; y está trabajando en desarrollar 18 puertas adicionales.

### ETS

En cuanto al ETS, Landaluze recalco ayer que "nos jugamos mucho" y puso en valor el encuentro celebrado el 15 de diciembre entre los diferentes puertos afectados "para alzar la voz ante la ineficiencia de la normativa, que deriva en una pérdida de competitividad". Por ello, "seguiremos trabajando con Puertos del Estado, y con el resto de puertos españoles y europeos para corregir esta medida lesiva para los intereses de los puertos comunitarios".

Por otro lado, la APBA va a seguir trabajando en proyectos de innovación, a través de su Comité de Innovación creado en 2023, así como en proyectos de sostenibilidad ambiental y social.



**LOGÍSTICA** · El transitario está encargándose del transporte de balasto, materiales de vía y postes de electrificación

# Lamaignere México lidera la gestión logística para la ejecución del tramo 3 del Tren Maya

→ Uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos del Gobierno mexicano, el Tren Maya, ha supuesto el reto para Lamaignere México de liderar la logística para su ejecución.

JUAN CARLOS PALAU

**VALENCIA.** La participación del transitario en la construcción de la obra se ha centrado en el tramo 3, en el que se continúa la operativa de transporte de balasto, de la que ya se han entregado aproximadamente 30.000 toneladas de piedra a través de una metodología inédita en el proyecto, ya que Lamaignere México está operando con un barco autodescargable que consigue agilizar las operaciones en puerto, reducir de esta manera los tiempos de ciclo y, por tanto, aumentar los volúmenes transportados en el mismo espacio de tiempo.

Lamaignere subrayó que en la actualidad “estamos trabajando con los puertos de Veracruz y Puerto Progreso como origen y destino de los viajes”, y apuntó que esperan “tener buenas noticias en breve para empezar a trabajar con el tramo 2”.

**Hasta la fecha han partido dos buques desde el Puerto de Tarragona y uno más desde el Puerto de Gijón**

En cuanto a los diferentes envíos realizados ya hasta la fecha, la compañía indicó que el buque “Nordic Merchants” zarpó del Puerto de Tarragona el 28 de junio de 2023 con 30.612 toneladas de balasto, mientras que el “Tomini Ghibli” partió también del recinto catalán el 19 de mayo del pasado año con 32.200 toneladas de balasto.

Ambos buques escalaron en el puerto mexicano de Progreso. Junto a ellos, el “MV Juno” partió del Puerto de Gijón con 2.900 toneladas de cambios de vía, traviesas y 5x40 DC, señaló la compañía.

El circuito de cabotaje entre Veracruz y Seybaplaya, con cargas de aproximadamente 5.000 toneladas por viaje, lo está gestionando Lamaignere México a



El proyecto incluye el transporte de más de 450.000 toneladas de balasto por vía marítima.



El equipo de Lamaignere México ha coordinado el 100% de la operativa logística.

## Una red ferroviaria de 1.500 kilómetros de longitud

El Tren Maya es uno de los principales proyectos de infraestructura en México. La idea principal es construir una línea férrea de aproximadamente 1.500 kilómetros que conecte destinos turísticos a lo largo de la península de Yucatán, como Cancún, Playa del Carmen, Tulum, Calakmul y Palenque.

El objetivo es fomentar el turismo, generar desarrollo económico en la región y mejorar la conectividad. El proyecto del Tren Maya fue impulsado por el gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador en México. La administración de López Obrador asumió el cargo el 1 de diciembre de 2018, y desde entonces ha estado trabajando en el desarrollo de este proyecto de infraestructura.

Dispondrá de 42 trenes fabricados en México, con lo que se logrará el objetivo de que se convierta en un tren construido por mexicanos.

El Tren Maya ya inició su operación en los tramos que ya estaban construidos, con un resultado de más de 15.500 personas transportadas en los primeros días de operativa, un promedio de más de 800 viajeros por día, a través de 144 viajes en los que la mayor demanda se produjo en los enlaces entre las localidades de Campeche y Cancún y la propia Campeche y Mérida.

Los tramos 5, 6 y 7 avanzan en tiempo y forma a lo largo de 621 km que pasan por 11 municipios de Quintana Roo y Campeche, con 367 km de vía doble electrificada y 255 km de vía sencilla, según informó el Gobierno.

través de los buques “MV Tema” y “Rukai Benefit”.

### 450.000 toneladas de balasto

Cuando finalice el proyecto, previsto para 2024, la firma transitaria habrá gestionado el transporte de aproximadamente

**Lamaignere se unió al proyecto en el primer trimestre de 2022 con el objetivo de concluirlo durante el presente año**

te 450.000 toneladas de balasto, 6.500 toneladas de aparatos de vía, 121 contenedores con postes para electrificación y 300 contenedores para transportar las varillas para la producción de durmientes, indicó Lamaignere. El transitario destacó que este proyecto “ha implicado un alto movimiento de barcos y volúmenes en las operaciones para poder cumplir con los plazos previstos”.

El Grupo Lamaignere afirmó que para la compañía “es un orgullo participar en la logística de un proyecto tan importante para el Gobierno de México y convertirnos en testigos y ejecutores de varios tramos del Tren Maya”.

La dirección del transitario subrayó que este hito “no solo destaca la excelencia logística de Lamaignere, sino también su contribución esencial al desarrollo y éxito continuo del Tren Maya en la región”.



**CARRETERA** · La consultora trata de paliar la escasez de conductores a través de profesionales de otros países

# 18 conductores de Perú inician su formación para ejercer en España de la mano de Nuklo

→ La consultora Nuklo continúa con su iniciativa para paliar la escasez de conductores en España con profesionales de otros países que completan su formación en nuestro país para poder ejercer.

JUAN CARLOS PALAU

**VALENCIA.** Dentro de esta iniciativa, un total de 18 conductores peruanos inician el próximo 22 de enero su formación en CAP inicial de 140 horas en la localidad orensana de Baños de Molgas. Está previsto que estos pro-

**Los conductores llegan con una visa de estudios hasta que completan su formación en el CAP**

fesionales lleguen procedentes de Lima esta semana con una visa de estudio que, tras completar su formación, se transformará en visa de trabajo, según apuntó el socio director de Nuklo, Diego Carbajosa, en declaraciones a Diario del Puerto. "No es el primer grupo de conductores que vienen a Espa-

ña de nuestra mano para ayudar a reducir el problema de escasez de conductores", afirmó Carbajosa. "El año pasado ya trajimos a cerca de 200 conductores con contrato de trabajo en origen para trabajar en comunidades como Galicia, Aragón o Cataluña", añadió.

El socio director de Nuklo apuntó que, además, "tenemos otros 207 expedientes en tramitación para obtener el permiso de trabajo. Gracias a la nueva normativa interministerial surgida del acuerdo de los departamentos concernientes en estos asuntos, estamos dando la posibilidad a personas de fuera de España para abordar esta problemática de la falta de conductores en España, que se sitúa en cifras cercanas a los 20.000 profesionales".

El mencionado acuerdo, tal y como explicó Diego Carbajosa, supone que las personas que obtuvieron su permiso fuera de España antes del 11 de septiembre de 2009 en el caso de los conductores de camión, "tienen que hacer el CAP de 35 horas en España, al tener 15 años de experiencia".

"En el caso de haber obtenido su licencia en fecha posterior a la mencionada, tienen que realizar el CAP de 140 horas pa-



Los profesionales llegan esta semana procedentes de Lima para formarse en Baños de Molgas (Orense).

ra poder ejercer la profesión en nuestro país", añadió.

## Nuevos mercados

Diego Carbajosa afirmó que en la actualidad "estamos muy focalizados en Perú, aunque estamos estudiando las diversas posibilidades que tenemos en otros países". El socio director de Nuklo afirmó que Perú "está exportando buenos profesionales de la conducción".

La compañía además cuenta con buena comunicación y

**Nuklo cuenta con presencia propia en Perú, donde un equipo de ocho profesionales, de los que dos son conductores de camión, hacen entrevistas personales a los candidatos y pruebas de manejo, entre otras**

contactos "con el consulado de Perú en Galicia, la cónsul de honor en Sevilla y con las subdelegaciones del Gobierno de las diferentes provincias españolas", destacó Carbajosa. La firma también tiene una presencia

importante en Perú, "con ocho personas. Allí también hacemos entrevistas personales a los candidatos, pruebas de manejo y también damos la formación en origen", añadió Carbajosa.

**SynConHub**  
E-COMMERCE PLATFORM

- Spot rates 24/07
- Worldwide services from Spain & Portugal
- Free time online query
- End to end quotes
- Mid term e-contracts
- Transparency

SCAN ME!

**COSCO SHIPPING**  
We Deliver Value

**DIAMOND LINE**  
Diamond Line, Diamond Quality!

**ARKAS**  
SPAIN S.A.

Servicio de Importación / Exportación desde:  
**Barcelona, Castellón, Valencia, Algeciras, Marín, Bilbao**

Hasta:  
**Turquía, Grecia, Egipto, Líbano, Mar Negro, Nigeria, Gana, Costa de Marfil, Argelia, Marruecos, Israel**

**VALENCIA** Paseo Alameda, 34-6ª planta, Edificio Mozart - 46023 VALENCIA  
Tel. (0034) 96 044 00 60 - Fax (0034) 96 044 00 61 - arkas-spain@arkas-spain.com

**BARCELONA** World Trade Center Barcelona - Moll de Barcelona s/n - Edifici Nord 7ª mod 709-710  
08039 BARCELONA - Tel. (0034) 93 144 00 50

**CASTELLÓN** Avda. del Mar, 44 1-A1 - 12003 CASTELLÓN  
Tel. (0034) 96 435 08 56 - Fax (0034) 96 435 08 56

**ARKAS**

**Diario del Puerto**

Envíanos un **Whatsapp** con la palabra "ALTA" al 600 559 449 con tu nombre y apellidos junto al nombre de tu empresa

**Reciba al momento las noticias más importantes**

**ALERTAS**  
SUSCRIPCIÓN PARA SUBSCRIBIDOS



FERROVIARIO · El usuario puede ver el estado del parque de vagones sobre un mapa indicando su posición real según zonas establecidas

# Railsider optimiza sus operativas ferroviarias con el sistema de gestión de vagones Hermes

→ Railsider ha desarrollado un nuevo sistema de gestión de vagones bautizado como Hermes con el objetivo de optimizar el control de los mismos y poder ofrecer un servicio fiable y de calidad a sus clientes.

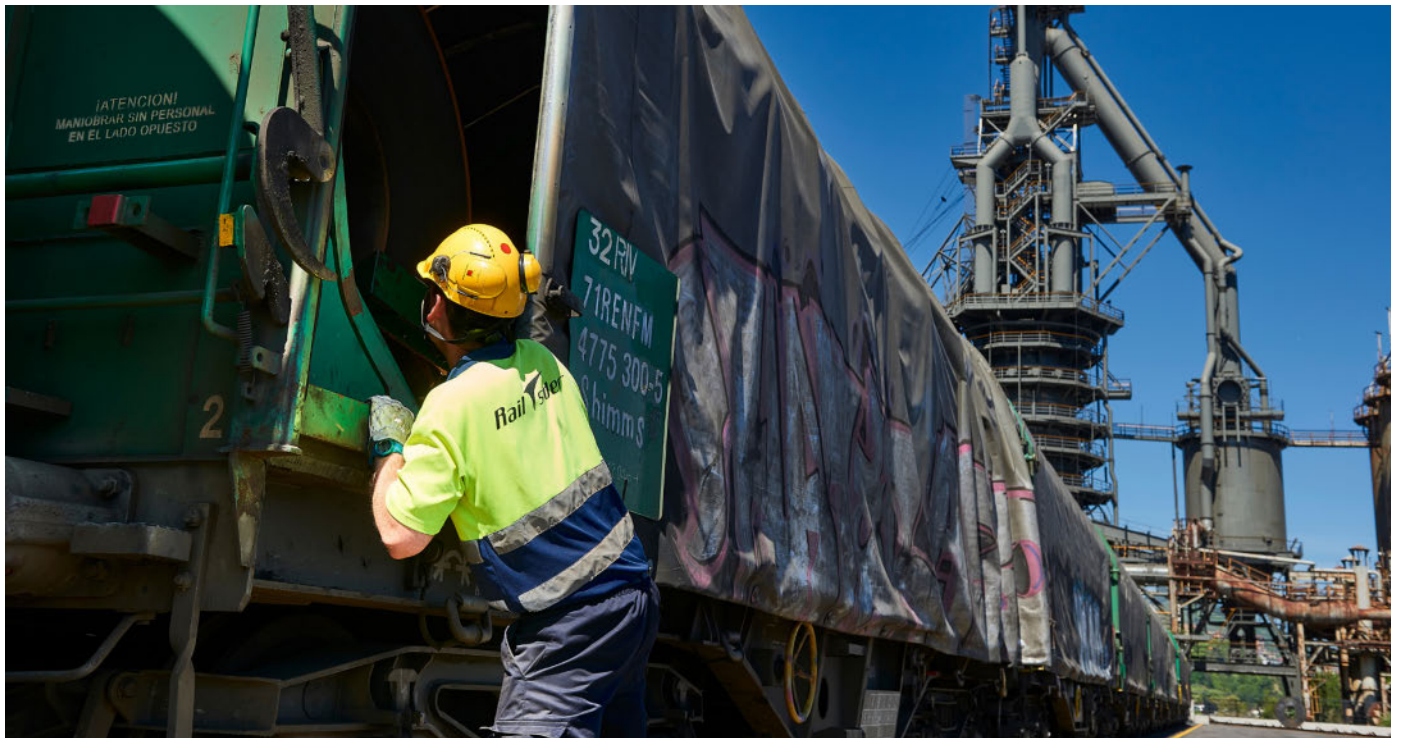
JAIME PINEDO

**BILBAO.** Esta plataforma se alimenta mediante tecnología GPS y en cada uno de los vagones de Railsider se ha instalado una unidad que no solo brinda geoposicionamiento en tiempo real, sino que ofrece información sobre temperatura y humedad en tiempo real o de los impactos registrados a lo largo del trayecto que supere cierto umbral de fuerzas G que puedan suponer un riesgo tanto para el activo como para la mercancía.

Además, ofrece información relevante sobre la velocidad y altitud registrados en tiempo real de cada uno de los vagones en circulación y una simplificación y visión 360° de la información.

## Gestión y tecnología

Así, los usuarios pueden ver de un simple vistazo el estado del parque de vagones sobre un mapa, además de etiquetas indicando su posición real según las zonas establecidas. También proporciona un sistema de alertas personalizadas según diferentes criterios.



Hermes se vinculará con información de mantenimiento de los vagones para el transporte de mercancías que posee Railsider.

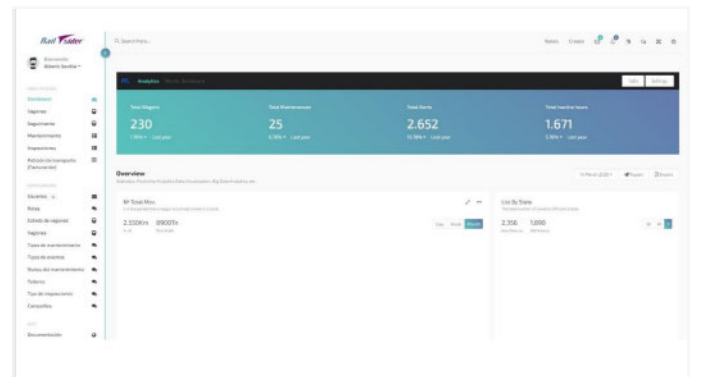
**Esta nueva plataforma se ha diseñado con el cometido de ser una herramienta vital en la gestión del activo más valioso de Railsider, como son los vagones**

Asimismo, Hermes se vinculará con información de mantenimiento de los vagones para el transporte de mercancías que posee Railsider, permitiendo así hacer una gestión óptima del mismo, mejorando no solo el estado de los vagones sino capacitando a la empresa para

hacer predicciones de sus mantenimientos.

Esta nueva plataforma se ha diseñado con el cometido de ser una herramienta vital en la gestión del activo más valioso de Railsider, como son los vagones. Como señala la compañía, "una buena gestión acompañada de tecnología nos permitirá alcanzar la excelencia en nuestro servicio".

Railsider nace como consecuencia de consolidar en una sola marca todos aquellos operadores logísticos en los cuales, el Grupo Algeposa y Renfe Mercancías, participaban conjuntamente. Railsider se encuentra organizada mediante dos socie-



La plataforma Hermes se alimenta mediante tecnología GPS.

dades: Railsider Atlántico y Railsider Mediterráneo, que ofrecen sus servicios en ambos ejes de la Península Ibérica operando bajo una única marca de

referencia, Railsider, que permite ofrecer a sus clientes y cargadores, soluciones globales para la gestión de su cadena de suministro.

MARÍTIMO · Movié 5,9 millones de toneladas, un 7,24% menos que en 2023

## El Puerto de Ferrol logra el segundo mejor dato de tráfico de su historia

→ El Puerto de Ferrol movió 5,9 millones de toneladas en 2023 en un contexto marcado por una caída del tráfico portuario en España, provocada, en gran medida, por la ralentización del comercio global, agravada en los últimos dos meses.

DP

**BILBAO.** Las dársenas ferrolanas movieron el año pasado 5,9 millones de toneladas, el segundo

mejor resultado de los últimos cinco años, solo superado por los 6,36 millones de toneladas de 2022.

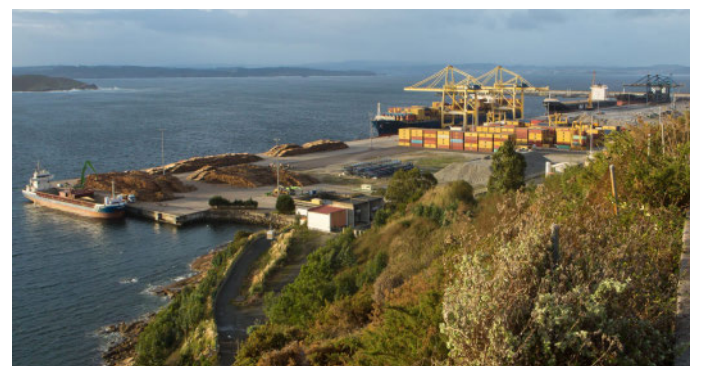
Son 462.000 toneladas menos que el ejercicio anterior, aunque mejora los registros de 2021, 2020 y 2019, demostrando así que la incorporación de nuevos tráficos y el impulso a la terminal de contenedores han permitido superar la dependencia del carbón. En cuanto a los tipos de tráficos, es destacable el buen comportamiento de la mercancía general, que creció

**La mercancía general creció un 3,05% en el acumulado anual**

un 3,05% en el acumulado anual alcanzando 992.769 toneladas.

### San Cibrao baja a la mitad

Los graneles líquidos, por su parte, contabilizaron 3,54 millones de toneladas y los graneles sólidos pasaron de 1,6 a 1,3 millones de toneladas. Así, los datos



El impulso a la terminal de contenedores ha superado la bajada del carbón.

reflejan la estabilidad de Ferrol en un contexto de caída generalizada en el conjunto del sistema portuario nacional.

Sin embargo, la paralización de Alcoa está lastrando de manera significativa los resultados de San Cibrao. A 31 de diciembre

la caída fue de un 53,34% con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, una reducción que afecta a todos los tipos de tráficos. Se ha pasado de los 5,4 millones de toneladas en 2022 a 2,5 millones movidas a lo largo del último año.



CARRETERA · ATEC advierte que las empresas transportistas no podrán responder al colapso de las terminales por la crisis del mar Rojo

# ATEC insta a las instituciones a ayudar al sector ante la falta de conductores e infraestructuras

→ La inestabilidad mundial, sumada a la escasez de conductores, la falta de zonas de aparcamiento para camiones y la dificultad para que los trailers pasen la ITV son los retos a los que se enfrenta el sector del transporte por carretera que reclama a las instituciones soluciones económicas y de infraestructura para ayudar a la dignificación del sector.

JUAN PORTA

**BARCELONA.** El recientemente elegido presidente de la Asociación de Transportistas Empresaris de Contenidors (ATEC), Óscar González, explica a Diario del Puerto las problemáticas que están teniendo y por las que temen no poder dar respuesta a las necesidades del sector logístico-portuario.

González resalta que la falta de conductores es el principal problema que sufren las empresas dedicadas al sector del transporte por carretera. “El 100% de nuestros asociados tienen camiones parados por la falta de conductores”, subraya. E insiste en que este problema

**“Se prevé que habrá un colapso debido a la llegada en masa de los buques; y ante la falta de conductores, las empresas no podrán responder”**

se va a agudizar cuando vuelva a subir el volumen de tráfico que ahora mismo está parado debido a la crisis del Mar Rojo y a la bajada de fletes.

En este sentido, González insta a la dignificación del sector, “un sector con mala fama que está cambiando debido a las mejoras que se están haciendo respecto a la conciliación familiar y a las mejoras de los camiones”.

El presidente de ATEC explica que la falta de conductores es una problemática a nivel mundial, sobre todo en el transporte portuario, ya que “los conductores pierden mucho tiempo debido a que cada vez hay más problemas en las terminales y depósitos cuyo sistema no acaba



Óscar González, presidente de ATEC. Foto J.P.M.

de funcionar. Si a esto se suma la crisis del mar Rojo, se prevé que habrá un colapso debido a la llegada en masa de los buques; y ante la falta de conductores, las empresas no podrán responder”.

Por ello, desde ATEC están empezando a colaborar con la Federación de Autoescuelas de Catalunya para promocionar el sector y dar facilidades a los nuevos conductores,

Además, también desde ATEC han creado una bolsa de trabajo “para intentar canalizar la oferta de conductores con la demanda que pueda haber”.

#### Zonas de aparcamiento

Otro de los retos a los que se enfrentan los transportistas es el

de la falta de zonas de aparcamientos para camiones. “Ya son muchos los camiones que aparcan a 50 kilómetros del puerto

**“Ya son muchos los camiones que aparcan a 50 kilómetros del puerto debido a que aquí no hay espacio”**

debido a que aquí no hay espacio”, remarca González. Y prosigue: “Nos hablan de contaminación y estamos haciendo kilómetros en balde”.

En este sentido, el presidente de ATEC explica que han soli-

citado a Port de Barcelona 300 plazas a parte de las que ya tienen. Y resalta que “somos un servicio para el puerto y se tienen que preocupar en ofrecer infraestructuras”.

#### ITV

A la falta de conductores y de zonas de aparcamiento se suma la dificultad que tienen las empresas en pasar la ITV de los camiones. “Las ITV están dando prioridad a los turistas, y muchos de nuestros vehículos industriales han de pasar dos revisiones anuales”, explica González.

En este sentido, ATEC ha solicitado al Puerto la instalación de una ITV para los vehículos

#### EL DATO

# 49

**ASOCIADOS.** La Asociación de Transportistas Empresaris de Contenidors (ATEC) actualmente representa a 49 asociados que suman más de 800 camiones.

que operan en el Puerto de Barcelona.

#### Digitalización

En el ámbito de la digitalización, el presidente de ATEC declara que tienen contactos con Portic (eje vertebrador entre toda la comunidad portuaria de Barcelona). “Creemos que el gran desarrollo de la digitalización tendría que ser a través de Portic, para poder crear una buena trazabilidad para los conductores y que en un futuro podamos controlar la ubicación de los contenedores en tiempo real”, explica Óscar González.

Por otro lado, respecto a la retirada de la bonificación del combustible, “nos han quitado las ayudas, los fletes están bajando, los clientes han bajado sus tarifas y nuestros costes siguen subiendo. No nos queda presupuesto para invertir en tecnología”, subraya el presidente de ATEC.



**NUEVA JUNTA DIRECTIVA DE ATEC.** La nueva Junta Directiva de ATEC ha quedado conformada de la siguiente manera: Óscar González (Osgon), presidente; Raquel Ocampos (Cont Port Go) como vicepresidenta; Rodrigo Fernández (Butransa) bajo el cargo de secretario y Juan Romero (Transmar), sigue en la junta con el cargo de tesorero. Cecilia Rosas seguirá como secretaria de la Asociación. En cuanto a las vocales, se realizan cambios, Rafael Lafuente (Hermanos Vialcanet) y Daniel Tintó (J Mestre) se incorporan a la nueva junta.





**BERGÉ ADQUIERE UNA NUEVA GRÚA LIEBHERR.** Bergé prosigue con su plan de inversiones destinadas a una operativa más eficiente y sostenible, con la adquisición de una tercera grúa portuaria Liebherr. Esta adquisición forma parte del plan de inversiones de la compañía para modernizar y renovar su maquinaria, que se extenderá también a terminales e infraestructuras. Es la tercera grúa de estas características que Bergé adquiere a Liebherr en los últimos meses. Se trata del modelo LHM550 y representa una importante reducción de emisiones a la atmósfera, con un 26% menos de consumo de combustible, además de incorporar soluciones de aislamiento mecánico para minimizar ruidos y disminuir la contaminación acústica en la zona de trabajo. Este modelo tiene 54 metros de alcance y una capacidad máxima de carga de 144 toneladas, idónea por tanto para la operativa con graneles, productos siderúrgicos y carga de proyecto.

**Diario** del Puerto  
PUBLICACIONES

CON LA GARANTÍA DE  
GRUPO **Diario** Editorial

**2024**



**ANUARIO EMPRESARIAL**  
El Anuario Empresarial de **Diario del Puerto** reúne y analiza todo lo que fue noticia en 2023. Es una obra única de extraordinario valor añadido para la toma de decisiones, ya que recopila toda la información generada por las empresas del sector logístico portuario durante el pasado año, poniéndola a disposición del mundo empresarial de forma seleccionada, ordenada y estudiada por nuestro experimentado equipo de periodistas especializados.

Consultas y reservas de espacios:  
[sas@grupodiario.com](mailto:sas@grupodiario.com)