

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

01 Mayo 2023



El Conductor al Frente

I Jornada de Mejores Prácticas
con los Conductores de Transporte por Carretera

CARRETERA | I JORNADA DE MEJORES PRÁCTICAS CON EL CONDUCTOR

UN HITO HISTÓRICO PARA EL TRANSPORTE

ALGECIRAS ACOGE LA PRIMERA PLATAFORMA DE COLABORACIÓN ENTRE CARGADORES, TRANSPORTISTAS Y SINDICATOS PARA DIGNIFICAR LA PROFESIÓN DE CONDUCTOR. Por Javier Miranda

La dignificación del trabajo de los conductores de transporte por carretera, así como la construcción de un marco laboral atractivo para las nuevas generaciones, son el núcleo de la iniciativa “El Conductor al Frente”, impulsada por la Asociación de Cargadores de España, Transprime-Spanish ESC, y por la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic). Se trata de una iniciativa global que parte de la alianza de las tres organizaciones mundiales de cargadores (Global Shippers Alliance, GSA), empresas de transporte (International Road Transport, IRU) y trabajadores (International Transport Workers’ Federation, ITF), en defensa de las condiciones de trabajo del conductor en los puntos de carga y descarga, y que se plasmó en la firma de un “Charter” (carta de adhesión), el 20 de mayo de 2021.

La firma del “Charter” se complementó después con el apoyo por parte de IRU al proyecto de Certificación de Cargador Responsable (CCR), impulsado por Transprime, y que propone un decálogo de acciones para los cargadores dirigidas a proteger los elementos básicos del ejercicio de los servicios de transporte.

Estas dos herramientas coordinadas, “Charter” y CCR, fueron presentadas en primicia mundial en la primera Jornada de Mejores Prácticas con el Conductor de Transporte por Carretera (“El Conductor al Frente”), celebrada en Algeciras el pasado 20 de abril.

Carestía global

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic y miembro del consejo de presidencia de IRU, describe el acuerdo alcanzado por las patronales y los sindicatos: “los protocolos que hemos firmado contemplan responsabilidades para transportistas y cargadores, y también para el propio conductor”. Valdivia resaltó este impulso conjunto, de empresas usuarias, transportistas y trabajadores, y confió en que esta unión “conseguirá invertir una tendencia que es una amenaza para la supervivencia del sector”.

RAMÓN VALDIVIA

Vicepresidente ejecutivo de Astic



“SE ABRE UNA SENDA PARA GENERAR SINERGIAS”

JORDI ESPÍN

Secretario general de Transprime



“LA NUEVA LOGÍSTICA DEBE SER COLABORATIVA”

El otro aspecto que promueven estos protocolos es la eficiencia. Valdivia afirma que “la puesta en marcha de estos acuerdos conlleva también reducciones en los tiempos de espera en los puntos de carga y descarga, junto con eliminación de labores ineficientes para el conductor, y mejora de las condiciones de seguridad”.

Astic calcula que en la actualidad faltan 20.000 conductores para cubrir la demanda de servicios de transporte por carretera en España, y que además esta brecha seguirá agrandándose, pues la media de edad de los conductores en activo supera los 52 años. IRU señala que la carestía es global, con una ausencia de más de 380.000 conductores en Europa, y 2,6 millones en los países estudiados. Valdivia señaló que “el transporte por carretera es un vector principal que ha permitido a la economía española seguir conquistando mercados en Europa. Sin los profesionales de primera categoría que tenemos al volante, todo esto no sería posible”.

Transprime, que estuvo representada por su presidente Joan Guasch, y su secretario general, Jordi Espín, es la asociación de la que parten estas iniciativas. “Hace ya tres años que lanzamos la propuesta del Charter, y continuamos con la creación de nuestra propia Certificación de Cargador Responsable”, señaló Guasch. “Las dos iniciativas ponen al conductor en el centro. Este primer acto mundial de presentación es muy importante para nosotros y creo que para toda la economía”.

Por su parte, en su alocución de bienvenida, el alcalde de Algeciras, José Ignacio Landaluce, afirmó: “que sean las empresas quienes pongan por delante a los conductores, reconociendo su papel, y asumiendo una cultura corporativa de dignificación y de mejores prácticas empresariales, es un gesto digno de elogio”.



El presidente de la APBA, Gerardo Landaluce, apuntó que “a los conflictos internacionales en Ucrania o en el mar de China, hoy sumamos, en nuestros puertos, retos de transformación tecnológica y energética. El debate parece dominado por todos estos asuntos, pero es fundamental no olvidarse de las personas. Sostenibilidad del transporte es también sostenibilidad social”.

Desde el Ministerio

El director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Jaime Moreno, destacó “que esta iniciativa merece realmente la pena. Desde el Ministerio estamos trabajando con el Comité Nacional en esta materia, que es de sensibilidad máxima. El primer

avance importante fue la prohibición de la realización de la carga y descarga por parte del conductor, y me consta que otros países de la Unión Europea están observando la implantación en España”. En este caso, Jaime Moreno aplaude la actitud de todos los actores de la

dena: “creo que el escepticismo inicial se ha superado con un comportamiento ejemplar de transportistas y cargadores, y hemos dado un ejemplo en Europa de país serio y sector abnegado”.

La adecuación de medidas para mejorar el atractivo de la profesión está en la agenda del Mitma, tal y como señala Jaime Moreno: “estamos desarrollando un plan para atraer talento al sector. Somos conscientes de que estamos un contexto en el que falta mano de obra en general, y el nuestro tiene una formación específica no menor. Por tanto, la primera barrera es la obten-

MEJORAR EL ATRACTIVO DE LA PROFESIÓN ESTÁ EN LA AGENDA DEL MITMA



ción de los permisos”. Jaime Moreno detalla que “hay un censo de población que estamos midiendo, que ya tiene estos permisos, y hoy está demandando trabajo pero no lo encuentra, o que está en otro sector de actividad y podría volver al transporte”.

Jaime Moreno también destacó cómo cambios en la operativa del transporte pueden ayudar a solucionar el problema, “en este sentido, ejemplos como el de Trucksters revelan nuevas maneras de mover mercancías que hacen más fácil la conciliación laboral y familiar, sobre todo en el transporte de larga distancia”.

Lo cierto es que en la mejora de la condiciones de vida de los conductores

Jaime Moreno (Mitma), acompañado por Maite Palomino (Groupe IDEC) y José Ángel Sanz (Trucksters), en una mesa de la jornada.

de transporte hay oportunidades de negocio para las empresas. José Ángel Sanz, responsable de Comunicación de Trucksters: “cuando conocimos esta iniciativa, inmediatamente nos sentimos interpelados pues entra en contacto directo con nuestra misión. Hay que destacar que los problemas y los compromisos que expone ‘El Conductor al Frente’ son muy reales”.

En el diseño de los centros logísticos del futuro también tiene mucho que decir el conductor. Maite Palomino, delegada en España de Groupe IDEC: “hay que ser muy insensible para no ver la problemática del sector. Como empresa promotora de suelo logístico, nos hemos comprometido a responder a esas demandas. Porque al final, sea distribuidor, fabricante u operador logístico, un centro logístico mueve muchos camiones. Por tanto, nuestro cliente final es el transportista y el conductor”.

Punto de inflexión

La firma del “Charter” por parte de IRU, GSA e ITF, y el apoyo a la CCR de Transprime-ESC, supone un antes y un después en el diálogo sectorial de la cadena de transporte. Jordi Espín, secretario general de Transprime: “si lo vemos desde el punto de vista más egoísta del cargador, podríamos reducirlo a decir que el producto no llega si no hay conductor. Pero hay que abrir las miras, y decir que el nuevo enfoque debe ser que el conductor sea bien tratado. En la vida del conductor, la cosmética de la profesión es muy importante: cómo accede al punto de carga y descarga, cuánto espera, cómo espera... todo esto cobra una importancia clave”.

La nueva logística debe ser colaborativa, añadió Jordi Espín: “desde hace años que desde European Shippers Council pregonamos que el cargador abandone el victimismo y comience a exponer qué puede aportar. Este es el punto de arranque del Charter”.

La CCR es otro elemento que Espín destaca como clave en esta nueva aproximación colaborativa al diálogo cargador-transportista: “Hemos creado una certificación que no se solapa con ninguna de las que existen hoy. Acreditamos que tenemos buenas instalaciones para los transportistas, que pagamos a tiempo, que hacemos un buen *forecast* para minimizar los tiempos de espera, que tenemos implantadas medidas de seguridad de la operación y de ciberseguridad, etc”.

La responsabilidad es la clave de esta certificación: “tenemos que pensar en la logística como algo que va más allá de nuestros despachos, y que es una logística del bien común”, defiende Espín.

Ramón Valdivia reconoció el impacto positivo que la iniciativa ha tenido en el diálogo sectorial, y añadió que “la colaboración entre transportistas y cargadores está avanzando mucho a partir de la firma de estos protocolos, y como ejemplo es el manifiesto que cargadores y transportistas hemos elevado a la Unión Europea para que no aparten los ecocombustibles de la senda hacia la descarbonización. Estoy seguro de que se ha abierto una senda para seguir colaborando, y generar sinergias que han de favorecer a todos”.

Lea la crónica completa de “El Conductor” al Frente en www.transportexxi.com

AUTRANSA
group since 1980

moving trust

TRANSPORTES NACIONALES E INTERNACIONALES CON TEMPERATURA CONTROLADA

Pol. Ind. Cortijo Real, C/ Capricho 6, 11206 Algeciras (Cádiz) 956 580 958 info@autransa.es

EMPRESAS | CARGADORES

CARBUROS METÁLICOS O COMO CUIDAR AL CONDUCTOR

EL FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR DE GASES INDUSTRIALES Y MEDICINALES, PRIMERA EMPRESA CON EL CERTIFICADO DE CARGADOR RESPONSABLE (CCR) AL PONER EN EL CENTRO AL PROFESIONAL DEL VOLANTE



CARBUROS METÁLICOS

No es, ni mucho menos, fruto de la casualidad que Carburos Metálicos, uno de los principales fabricantes y distribuidores de gases industriales y medicinales, haya sido la primera empresa en lograr la Certificación de Cargador Responsable (CCR). La cargadora, cuya actividad genera más de 50.000 viajes al año en el mercado sobre todo peninsular, ya tenía el foco puesto en el cuidado al conductor profesional mucho antes de que la IRU, organización mundial del transporte por carretera, la Alianza Global de Cargadores (GSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sellaran el acuerdo, punto de partida de la certificación internacional.

Para Carburos Metálicos, con sede central en Cornellà (Barcelona), “la seguridad

siempre ha sido lo primero. Nos ocupamos de que los conductores trabajen de forma segura. Y para ello, unas buenas condiciones de trabajo son imprescindibles”, señala Ignacio Torres, director de *Supply Chain* de Carburos Metálicos.

Uno de los ejes estratégicos de la compañía, perteneciente a la multinacional estadounidense Air Products, es “cuidar, desplegando nuestro compromiso con empleados, clientes, proveedores y comunidades con las que nos relacionamos”. Justo en este eje de cuidar encaja que “nos preocupamos por el bienestar y la mejora de las condiciones de trabajo” de los conductores.

A la vez, este cuidado a los transportistas “está relacionado con otro de nuestros ejes, crecer”. El conductor es, ni más ni me-

Su actividad genera unos 50.000 viajes al año.

nos, que “el principal punto de contacto con nuestros clientes, junto con la red comercial y los equipos de instalaciones”. Por lo tanto, “si cuidamos de nuestros conductores, mejoramos el servicio que damos a nuestros clientes”, añade el directivo.

Carburos Metálicos cuida al profesional del volante facilitando vestuarios y servicios en todas sus plantas. Recientemente, “hemos habilitado un vestuario independiente para la primera conductora en el País Vasco, y esperamos que sea el primero de muchos”.

Además de tener las instalaciones adecuadas en sus 20 centros de carga, la compañía cuenta con “herramientas digitales para agilizar, hacer transparente y en tiempo real los procesos de carga y descarga”.



Garantiza también “la formación accesible, desde cualquier sitio y momento, completa y actual en el uso y manipulación segura de nuestros equipos”.

Carbuos Metálicos tiene un único proveedor de transporte por carretera, CVA Logistics, perteneciente a la misma multinacional: “Nos aseguramos, con nuestra empresa de transportes, que se implantan mejoras tecnológicas enfocadas a mejorar la seguridad en la conducción y, en última instancia, a cuidar a los conductores”.

Un ejemplo de esta apuesta por la seguridad es la *Data Enabled Driver Coaching* (DEDC), una herramienta de captación y análisis de datos de conducción e imágenes, que sirve de base para realizar una formación continua a los conductores. Y

ello no solo mejora la seguridad, también la eficiencia en la conducción.

Otro ejemplo son píldoras de formación en seguridad y cursos que los profesionales del volante “pueden hacer desde sus móviles, desde cualquier sitio, de forma interactiva y con un sistema de evaluación que nos permite asegurar la competencia en un área concreta”.

Otra forma de cuidar al conductor es facilitarle de forma *online* “las rutas y entregas que han de realizar, informarles de incidencias o cambios y darles toda la documentación digitalizada”.

Carbuos Metálicos superó una auditoría de los requisitos exigidos para lograr el Certificado de Cargador Responsable. En primer lugar, “los auditores observaron los procesos de planificación y la interac-

LA ACTIVIDAD DE LA COMPAÑÍA GENERA UNOS 50.000 VIAJES ANUALMENTE

ción entre los equipos de *scheduling* con los conductores de la empresa de transporte”. Además, realizaron una auditoría física para analizar los procesos de carga y descarga, las instalaciones de los conductores o las herramientas que transfieren la información entre cargador y transportista para medir el grado de digitalización, entre otros aspectos. Los auditores también entrevistaron a conductores para tener información de primera mano. Para la empresa certificada, “el proceso fue sencillo”. La iniciativa ha servido para “testar la certificación con un caso real y mejorarla para que se puedan beneficiar cargadores que se certifiquen en el futuro”.

Carbuos Metálicos considera que la certificación “contribuye a nuestro objetivo de ser la empresa de gases más segura del mundo”. Con la CCR, “damos un paso más en nuestro compromiso en cuidar de las personas que conecta con nuestra estrategia de sostenibilidad estructurada en tres ejes: crecer, conservar y cuidar”.

La compañía confía en que, en un futuro, “la certificación cubra también los aspectos que certifiquen el impacto de nuestras iniciativas para reducir la huella

de carbono en el transporte, algo que guarda relación, a su vez, con el eje conservar”.

Carbuos Metálicos ya está trabajando en un transporte sostenible. Apuesta por el desarrollo del hidrógeno en España como combustible porque “tenemos las capacidades necesarias para producirlo, distribuirlo y llevarlo hasta el depósito de los vehículos por medio de nuestras propias hidrogeneras”. Desde 2021, realiza pruebas de suministro y repostaje de hidrógeno con autobuses. Además, reduce la huella am-



I. Torres (director Supply Chain) y S. Rando (H2FM Supply Chain Manager).

CARBUOS METÁLICOS

biental potenciando el transporte intermodal con el desarrollo de contenedores para transportar gases comprimidos aptos para subir al tren, entre otras iniciativas.

La compañía trabaja con una flota de 240 vehículos que recorren unos 19 millones de kilómetros al año. El transporte por carretera representa el 85 por ciento de sus operaciones, el intermodal, el 10 por ciento, y la paquetería, el 5 por ciento.

Carbuos Metálicos, creada en el año 1897, tiene 12 plantas de producción, 14 de envasado y dos laboratorios. Cuenta con una capacidad diaria de producción de más de 1.200 toneladas de gas licuado (mtpd) para dar servicio a unos 100.000 clientes.

Desde 1995, la compañía pertenece al grupo estadounidense Air Products, presente en más de 50 países. La multinacional registró unas ventas de 12,7 millones de dólares en 2022.

IGNACIO TORRES

Director de Supply Chain de Carbuos Metálicos

“CONTRIBUYE AL OBJETIVO DE SER LA EMPRESA DE GASES MÁS SEGURA DEL MUNDO”



Gabor Balogh,
Ramón Castro
y Luis Bardají

La *start-up* española apuesta por un innovador sistema de relevo de camiones basado en inteligencia artificial y *big data* para lograr que la industria sea más eficiente y digna para los conductores profesionales

Trucksters, reinventando el transporte

Corría el verano de 2018. Tres jóvenes que trabajan en una consultoría recorren Europa de vacaciones. Cuando se detienen a repostar en una estación de servicio, cerca de Berlín, observan a unos transportistas junto a ellos. Tras mantener una conversación con los conductores descubren que llevan semanas lejos de sus casas, durmiendo en las estrechas cabinas de sus camiones, comiendo bocadillos y duchándose cuando pueden. El día a día de un profesional al volante.

Las preguntas se disparan en ese momento: ¿Se puede hacer algo para cambiar esta realidad? ¿Y si mejoramos las condiciones de vida de estos profesionales y acabamos con la falta de conductores? Las respuestas son el germen de Trucksters, fundada aquel mismo año por Luis Bardají, Gabor Balogh y Ramón Castro.

La *start-up* española de transporte de larga distancia, en la modalidad de carga completa (FTL, por sus siglas en inglés), nace, precisamente, tras detectar la necesidad de mejorar la calidad de vida de los conductores profesionales de larga distancia, al tiempo que responde a las demandas de mejora en rapidez y eficiencia que presentan las empresas que envían mercancías por carretera.

No hay que olvidar que la escasez de conductores profesionales se ha convertido en uno de los principales caballos de batalla del sector. Los datos no dejan lugar a dudas. El transporte de mercancías por carretera necesita 20.000 conductores profesionales en España y 400.000 conductores en Europa. Y el 20 por ciento de las vacantes se queda sin cubrir en Europa, de acuerdo a los datos oficiales de organizaciones como la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) o la International Road Union (IRU).

Relevo de camiones

Las largas jornadas de trabajo, semanas sin ver a la familia y el riesgo de sufrir accidentes hacen cada día más difícil encontrar conductores profesionales.

La solución la ha puesto Trucksters encima de la mesa, con un innova-

tor sistema de relevo de camiones basado en inteligencia artificial y *big data*.

La optimización hace posible que los conductores duerman más en sus domicilios, posibilitando conciliar la vida laboral y familiar. El transportista lleva el camión durante cuatro o cuatro horas y media e intercambia el semirremolque con otro camión, para que la mercancía no se detenga.

El resultado: ganancias en rapidez, eficiencia y seguridad. El servicio de transporte reduce el tiempo de tránsito por carretera de larga distancia hasta en un 50 por ciento al permitir que los vehículos pesados estén continuamente en movimiento a través de relevos, lo que supone ofrecer tiempos de entrega de transporte aéreo a coste de transporte terrestre. Una iniciativa que ha tenido una gran acogida. Más de 600 empresas, entre las que se encuentran multinacionales relevantes en el panorama internacional, como Nike, BSH, Grupo DPD, Amazon o DHL, utilizan actualmente los servicios de Trucksters.

El objetivo de la *start-up* es lograr que la industria mundial del transporte de mercancías por carretera sea más eficiente y digna para los profesiona-



les del sector. "Trucksters tiene la visión de convertir el sistema de relevos que ya aplica en el estándar de transporte por toda Europa", subraya José Ángel Sanz, *Head of Communications* del operador de transporte.

Con menos de cinco años de vida, Trucksters, al que muchos ven como uno de los firmes candidatos a convertirse en futuro 'unicornio', opera en cuatro corredores internacionales de larga distancia (Mediterráneo-Dortmund, Madrid-Dortmund, Mediterráneo-Polonia y Madrid-Reino Unido) y ha levantado 17 millones de euros de financiación hasta la fecha.

Más de 1.000 cargas al mes

El operador cuenta con 170 conductores dedicados y una flota de 167 remolques. Mueve más de 1.000 cargas completas al mes y en el último año ha realizado más de 5.000 relevos. Dentro de su hoja de ruta destaca su expansión internacional, ampliando el equipo a casi 100 empleados en España, Bélgica, Alemania y Polonia, y operando en siete países: Países Bajos, Alemania, Bélgica, Polonia, Reino Unido, Francia y España.

La empresa, en este sentido, anunció la reciente apertura de su nuevo corredor internacional que conecta Reino Unido con Europa. Se trata del primero fuera de la UE, que enlaza Barcelona y el norte de España con Reino Unido en 28-34 horas, un 50 por ciento más rápido que los tiempos de transporte actuales.

La estrategia de Trucksters tampoco pasa por alto la apuesta por la sostenibilidad.

La *start-up* ha anunciado sus planes para electrificar el transporte

eléctricos a principios de este año, e irá aumentando el número de vehículos a lo largo del presente ejercicio hasta conseguir tener al menos una de sus rutas 100 por ciento electrificada.



de larga distancia. De hecho, la empresa prevé convertirse a finales de 2023 en uno de los primeros operadores de transporte de larga distancia que utilicen vehículos eléctricos. El operador, que persigue el objetivo de cero emisiones, empezará utilizando varios camio-

Año de récord

La *start-up* española de transporte de mercancías por carretera Trucksters registró una cifra récord de ingresos anuales de 30 millones de euros en 2022, cuatro veces más que el año pasado. "Incluso en tiempos difíciles, con problemas como la crisis del gasóleo y la guerra de Ucrania, hemos conseguido mantener un alto nivel de crecimiento", explicó Luis Bardají, cofundador de Trucksters.

Uno de los factores clave del éxito de la empresa ha sido dirigirse a clientes de gran tamaño con una gran capacidad de crecimiento, proporcionándoles soluciones rápidas y fiables como aumentar el tamaño de su flota para soportar una mayor demanda. Por ejemplo, en 2022, Trucksters consiguió aumentar su flota tres veces, supe-

rando importantes retos como la grave escasez de conductores.

El foco en el conductor

Además de revolucionar una industria anticuada, los fundadores de Trucksters querían convertir la conducción de camiones en una opción laboral cualitativa para las personas que no quieren trabajar en este sector debido a las condiciones laborales actuales. Por ello, la empresa ha creado un departamento de 'Driver Experience' dedicado íntegramente a mejorar las condiciones de trabajo de los transportistas. El objetivo es ayudar a los conductores a pasar más tiempo de calidad con sus familias, al tiempo que se trabaja en el otro objetivo clave de proporcionar áreas de descanso más limpias, seguras y con mejores servicios para los conductores.



EMPRESAS | TRANSPORTISTAS

GTO AVANZA EN EQUILIBRIO SOCIAL CON CADA ENTREGA

EL GRUPO DE TRANSPORTE PRIORIZA EL DISEÑO DE SUS RUTAS, CON INSTALACIONES SEGURAS, PARA MEJORAR LAS CONDICIONES LABORALES Y EL DESCANSO DE SU PLANTILLA DE CERCA DE 1.000 CONDUCTORES

“Somos conscientes de que nuestros trabajadores constituyen un pilar fundamental en la organización y bajo esta filosofía se ha ido trabajando en mejorar las condiciones y trato a nuestros conductores”, explica Esteban Sánchez Bernabé, presidente de Grupo Trans Onuba (GTO).

Esta política de equilibrio social con cada entrega que realiza el flotista en su estructura de recursos humanos ha sido reconocida en la I Jornada de Mejores Prácticas con los Conductores de Transporte por Carretera, organizada en Algeciras con el lema “El Conductor al Frente”.

El grupo, con sede central en la localidad onubense de Niebla, gestiona una plantilla de 966 conductores, de los que 76 son mujeres. Profesionales del volante que en el momento de su incorporación “reciben una formación presencial y disponen de instalaciones diseñadas para prestarles los mejores servicios”, explica Sánchez. “En nuestra compañía la mejora de las condiciones de los conductores ha sido una constante para hacer más atractiva la profesión”, añade.

GTO viene diseñando las rutas de transporte “para que los conductores puedan llevar a cabo el mayor número de descansos posibles en casa”. Junto a ello, una medida importante es que “cada conductor tiene asignada una tractora que es utilizada por él en exclusividad”,

indica Sánchez, atendiendo “a la demanda de nuestros conductores”.

El operador apuesta por una política de gestión de personas, “basada en el capital humano, la formación y desarrollo profesional como el mejor camino para alcanzar nuestros objetivos”. Por ello, GTO realiza asesoramiento y acompañamiento inicial para facilitar la incorporación al grupo de conductores de nacionalidad distinta a la española.

ORIENTACIÓN Y ASESORAMIENTO PERSONALIZADO, CLAVES PARA GTO

Sánchez explica que a estos profesionales “se les orienta y facilitan todos los trámites relacionados con la documentación de residencia, trabajo, reconocimientos médicos y gestiones previas a la incorporación”.

Y todo bajo el paraguas de una cultura organizativa que apuesta por la formación, la prevención de riesgos laborales y una atención personalizada al conductor 24/7 “por parte de nuestro equipo de gestión de flota que atiende cualquier duda o incidencia de nuestros conductores”.

Los profesionales al volante de Grupo Trans Onuba, con una edad media de 45 años, re-

ciben cursos de formación por parte de la compañía, al tiempo que todos los conductores en el momento de su incorporación “reciben una formación presencial durante dos jornadas que abarca diferentes aspectos”.

Los conductores aprenden la cultura organizativa de GTO, la gestión de la documentación, la aplicación móvil Mobility XOne, procedimientos internos, mecánica básica de camiones y conducción eficiente. Con posterioridad, la empresa mantiene un seguimiento por parte de los formadores para resolución de incidencias, duda y formación en caso de detectarse que son necesarias.

Para mantener un buen desempeño, la compañía ha priorizado en los últimos años “la mejora y eficiencia de la comunicación entre los conductores y el departamento de tráfico mediante la implantación de un APP que facilita la comunicación de instrucciones, incidencias y alertas a los conductores”. Asimismo, el operador mantiene activo el compromiso de “proteger la seguridad y salud de todos nuestros em-

pleados, con la convicción de que los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales pueden y deben ser evitados”. Para ello, GTO dispone de un servicio de prevención propio.

Por otro lado, el grupo de transporte ha implantado un procedimiento de entrevistas de salida con los empleados que deciden abandonar la empresa, “lo que nos permite comprender la causa y motivos de la renuncia e implementar planes de acción”.

Talento

Una de las firmes preocupaciones de la empresa es atraer talento joven al sector. En este aspecto, GTO ha suscrito acuerdos de subvención y financiación con autoescuelas para reducir el impacto económico y el esfuerzo financiero de los jóvenes que quieran incorporarse a la profesión. Un esfuerzo, que Sánchez reclama a la Administración que “podría financiar a los jóvenes para la obtención de los permisos de conducción”, aunque indica que “hay que reconocer que los jóvenes ven esta profesión con poco atractivo”.

GTO dispone de una flota formada por 562 tractoras.



Para el presidente de GTO, “la única solución para suplir la falta de conductores tendría que ser, en última instancia, facilitar la homologación para el ámbito de la Unión Europea de los permisos de conducir obtenidos por conductores en terceros países”.

GTO ESTIMA QUE LOS CARGADORES DEBEN AJUSTAR LOS TIEMPOS DE CARGA Y DESCARGA

Por otro lado, desde la compañía se reconoce que la prohibición de las actividades de carga y descarga por parte de los conductores “ha supuesto un paso muy importante para mejorar las condiciones de trabajo”. Eso sí, Sánchez matiza que “existen ajustes necesarios en la práctica para que los cambios regulatorios tengan los efectos deseados, como, por ejemplo, limitar los tiempos de espera para que los cargadores ejecuten esas tareas de carga y descarga”.



GTO opera tráfico nacionales e internacionales en Europa y norte de África.

SERVICIOS A LOS CONDUCTORES

Creada en 1985, GTO se ha consolidado como una empresa de servicios integrales de transporte por carretera y logística bajo temperatura controlada en Europa y norte de África.

Con una flota de 562 tractoras y 688 semirremolques, el grupo tiene tres centros logísticos, en Huelva, Álava y en Tánger (Marruecos) y una red de nodos logísticos en Francia y Países Bajos, que sitúan a GTO como un referente internacional en el servicio integral de actividades logísticas: almacenaje, consolidación de productos y transporte de larga distancia, tanto de carga completa como fraccionada.

Especializada en los tráfico en el Estrecho de Gibraltar, en el eje Algeciras-Tánger, el operador mantiene un modelo de crecimiento sostenido de la flota con un crecimiento medio anual que se mantiene por encima del 10 por ciento y una política de renovación anual de la flota del 25 por ciento.

Una de las apuestas consolidadas para su política de recursos humanos se logró con la apertura de sus instalaciones ubicadas en Salvatierra (Álava), que “nos han ayudado a reducir el tiempo de nuestros viajes al ordenar los cambios de tractora y/o tripulación unificándolos en un punto en

el que disponemos de instalaciones seguras con todos los servicios para los conductores”. Junto a esto, la instalación dispone de cámaras frigoríficas, permitiendo prestar servicios de grupaje, adicionales a los que realiza en su base de Niebla (Huelva).

En cuanto a los nuevos proyectos que maneja GTO, el flotista apunta a la implementación de soluciones multimodales basadas en el uso del

transporte ferroviario y marítimo, que “pueden mejorar el servicio a nuestros clientes, las condiciones de trabajo de los conductores y la sostenibilidad de nuestra actividad para hacer atractiva la profesión”, indica Sánchez. En este sentido, el presidente de GTO demanda “una inversión importante en infraestructuras ferroviarias que doten al ferrocarril de una mayor capacidad y flexibilidad para el transporte

de mercancías, convirtiéndolo en una alternativa viable”.

Por último, el operador está inmerso en un fuerte compromiso con la sostenibilidad. GTO viene realizando acciones concretas como el uso de energía solar en sus instalaciones, la incorporación de vehículos eléctricos y *duotrailers* dentro de su objetivo de “incorporar las tecnologías más eficientes en consumo y emisiones”.

ESTEBAN SÁNCHEZ BERNABÉ

Presidente de Grupo Trans Onuba

“EL OBJETIVO ES HACER ATRACTIVA LA PROFESIÓN DE CONDUCTOR”



VOLVO GTO

EMPRESAS | TRANSPORTISTAS

GRUPO MAZO, EL DESTINO EN BUENAS MANOS

IMPULSA LA CONDUCCIÓN EFICIENTE, LA FORMACIÓN CONTINUA, LA CONCILIACIÓN FAMILIAR Y EL DESCANSO LABORAL ENTRE LA PLANTILLA DE CERCA DE MEDIO MILLAR DE CONDUCTORES PROFESIONALES



GRUPO MAZO

“Nuestra prioridad es que los conductores encuentren en Mazo un lugar óptimo para realizar su trabajo”. Así de contundente se muestra José Ramón Mazo, director general de Grupo Mazo, que pone en valor esta estrategia: “el gran objetivo dentro de la política de recursos humanos de la compañía”. Unas “buenas prácticas” que han tenido su merecido reconocimien-

Grupo Mazo dispone de una flota propia formada por 350 tractoras y 900 semirremolques.

to en el transcurso de la I Jornada con el lema “El Conductor al Frente”, organizada en Algeciras.

El grupo de transporte, con sede central en la localidad valenciana de Alzira, gestiona una plantilla de 480 profesionales del volante, de los que 59 son mujeres. Conductoras y conductores que “llevan camiones con menos de tres años de antigüedad y con

una política de mantenimiento preventivo que disminuye el riesgo de sufrir cualquier percance”, explica Mazo. “Eso les da mucha seguridad y lo valoran muy positivamente”, añade el empresario.

Mazo ofrece a sus conductores “la posibilidad de mejorar en su desempeño al disponer de un instructor en nuestra compañía, cuyo trabajo consiste en que la

conducción sea lo más eficiente posible”. El objetivo es impartir formación y realizar un seguimiento de su conducción, a posteriori, para conseguir los objetivos que se han marcado.

Los conductores del Grupo Mazo, con una edad media de 50,6 años, recibe cursos de formación en conducción eficiente, así como cursos para conocer el funcionamiento de equi-



“Somos muy estrictos en su cumplimiento”, asegura José Ramón Mazo. “Nos llama la atención que todavía haya conductores que se sorprenden cuando se incorporan a nuestra compañía”, lo que indica que “en otros lugares no son del todo respetuosos con el cumplimiento de esta normativa”, añade.

Junto a las mejoras que se vienen pactando en los convenios laborales de los distintos centros de trabajo que tiene Mazo en España, otro de los objetivos del grupo es el respeto a la conciliación familiar, “algo complicado en este mundo”. Por ello, el grupo prioriza al máximo que los conductores puedan estar en casa a la hora de la celebración de eventos familiares como bodas, comuniones o bautizos “que son importantes para ellos”.

GRUPO MAZO FACILITA UNA FORMACIÓN ESPECÍFICA

Por otra parte, el grupo puso en marcha en 2019 una APP de Comunicación Interna, bautizada como ‘Mundo Mazo’, que tiene un canal específico para los conductores “en el que colgamos vídeos formativos, consejos de salud y nutrición, y también se les da la posibilidad de enviar sugerencias para compartir con el resto de compañeros”. El directivo explica que este canal interno “nos permite también lanzar encuestas de clima laboral o de cualquier otra materia en la que queramos conocer la opinión de los conductores”.

Atracción de talento

Entre las iniciativas que deberían poner en marcha las administraciones para atraer nuevos profesionales al sector del transporte, Mazo prioriza la disposición de áreas de descanso seguras “que garanticen la seguridad de todos los profesionales”.

pos de frío, riesgos labores, manipulador de alimentos y carretilleros. Asimismo, el grupo facilita la renovación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) en sus instalaciones.

Conducción y descanso

Una prioridad para el flota valenciano, especializado en transporte frigorífico, es el tema de las horas de conducción y descanso.



Grupo Mazo tiene 480 conductores en plantilla, de los que 59 son mujeres.

Asimismo, el grupo señala que “hay que reducir el alto coste económico que supone sacarse el carnet, así como homogeneizar en el ámbito europeo medidas como la prohibición de la carga o la descarga por parte de los conductores”. Además, se muestra partidario de la eliminación del intercambio de europalés y de reducir los retrasos en los almacenes, en los que se deberían “habilitar zonas de descanso para los conductores, lo que sería una mejora importante entre los puntos a acordar entre el Ministerio, transportistas y cargadores”.

GRUPO MAZO PRIORIZA EL RESPETO A LA CONCILIACIÓN

En este sentido, el grupo valenciano viene realizando jornadas de puertas abiertas para los centros de formación profesional que cuentan con módulos de Conducción de Vehículos de Transporte por carretera. La intención de Mazo es que “conozcan nuestra empresa de primera mano y vean el funcionamiento de toda nuestra estructura, desde el departamento de tráfico hasta cómo son los camiones por dentro”, con el objetivo de atraer conductores jóvenes a la empresa.

NUEVA SEDE CENTRAL

Los orígenes de Grupo Mazo se remontan a 1933, si bien la matriz actual del grupo, Transportes Mazo Hermanos, se constituyó en 1972. Después de 80 años y tres generaciones, el grupo apuesta por la innovación y calidad para ofrecer el mejor servicio de transporte refrigerado, con una flota propia de más de 350 tractores y 900 semirremolques y un equipo humano de 600 personas. El grupo tiene previsto poner en servicio su nuevo cuartel general en el Parque Empresarial de El Plá, en Alzira, donde procederá el próximo mes de septiembre al traslado de sus operaciones que realiza actualmente en el polígono de la carretera de Albalat. Mazo ocupará una parcela de 102.000 metros cuadrados en unas modernas instalaciones que dispondrán de un aparcamiento vigilado para acoger 200 tractores y 350 semirremolques. El complejo, que acogerá las oficinas centrales del grupo, dispondrá de una plataforma logística de frío positivo de 4.500 metros cuadrados, con 35 muelles de carga, que permitirá ampliar por ocho el actual negocio de *cross-docking* del operador. Junto a este edificio, Mazo dispondrá de un edificio y oficinas de atención a los conductores con vestuario y zona de descanso, así como un taller de mantenimiento de la flota de 6.000 metros cuadrados, con la última tecnología de servicios, con paneles solares para autoconsumo, surtidores, lavaderos, cargadores eléctricos, que completan la propuesta de futuro para la compañía.

PUERTOS | SERVICIOS AL TRANSPORTE

ALGECIRAS, LA ALTERNATIVA SEGURA

LA AUTORIDAD PORTUARIA PRIORIZA LA ATENCIÓN A LOS TRANSPORTISTAS CON NUEVAS INSTALACIONES Y ACTIVANDO PROTOCOLOS PARA MINIMIZAR EL TIEMPO DE ESTANCIA EN LAS TERMINALES MARÍTIMAS

Más de un millón de camiones pasan anualmente por las terminales del puerto de Algeciras. Un volumen incesante, alimentado por la progresión que están teniendo en el enclave los tráficos de importación y exportación de contenedores y los flujos de las operaciones marítimas con el norte de África.

Las mercancías que cruzan el Estrecho disponen en la dársena andaluza de una plataforma privilegiada, una alternativa segura, que conecta el puerto con todos los grandes enclaves internacionales, lo que per-

mitirá seguir incentivando en los próximos años el desarrollo de nuevos negocios de comercio exterior.

En 2022, Algeciras gestionó 816.962 TEUs de carga local, con un mayor desarrollo de las importaciones, aupándose como el principal enclave del sur de la Península Ibérica en el tráfico de comercio exterior. Además, por el enclave pasaron 463.411 camiones a través de las líneas regulares del Estrecho, que enlazan con Tánger Med y Ceuta.

Este alto volumen de tráfico

terrestre ha llevado a la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, a implantar mejoras en sus accesos e instalaciones para lograr minimizar las esperas para acceder a las terminales a dejar o recoger el contenedor.

El objetivo se centra en la mejora de las condiciones de trabajo para los transportistas y agilizar la creciente entrada de camiones, especialmente en las terminales de tráfico rodado y contenedores, fruto de la apuesta de los clientes y a la alta conectividad alcanzada por

el puerto andaluz; unas medidas acordadas en las mesas de trabajo que se vienen realizando con las terminales de contenedores, APM Terminals Algeciras y TTI-A y la asociación empresarial de transportistas, ATCBA.

Entre las mismas, destacan el carril denominado 'Levante Sin Papeles' en el acceso norte al enclave, de uso exclusivo para los camiones cuyo contenedor o semirremolque haya obtenido el despacho aduanero por parte de la Agencia Tributaria, así como la autorización para la salida de tractoras sin contenedor por los carriles destinados a automóviles.

Soluciones de futuro

En este punto, la Autoridad Portuaria continúa trabajando en soluciones de futuro. Durante el pasado ejercicio sacó a licitación la asistencia técnica para el análisis de alternativas para el acceso norte que permitan dotarlo de más carriles de salida y mejoras en la automatización, ahora limitados por falta de espacio.

En paralelo, se comenzaron

Más de un millón de camiones anuales pasan por el puerto de Algeciras.



con las obras de mejora de los controles de entrada desde el acceso sur.

Por otro lado, el enclave activó la gratuidad de la Terminal de Tráfico Pesado (TTP1) en horario de 22:00 a 9:00.

Al mismo tiempo, el puerto ha venido flexibilizando las operaciones del transporte con la apertura durante el pasado año de una segunda terminal de tráfico pesado en Isla Verde, para la gestión de camiones y semirremolques, una instalación en la que se invirtieron 3,6 millones de euros.

Por último, los transportistas que trabajan en el enclave destacan la instalación de aseos en las áreas críticas y zonas de restauración o el acceso a las cámaras del puerto para la visualización en cada momento del estado de los accesos a las terminales o sa-

lidas del recinto. Esta iniciativa se verá mejorada gracias al proyecto *Vision Row*, plataforma que permite a los transportistas conocer en tiempo real el estado de actividad y saturación, en su caso, de los accesos.

Hay que destacar, que las terminales y la Autoridad Portuaria de Algeciras vienen trazando un plan conjunto para afrontar con éxito el crecimiento que está teniendo en los últimos años el tráfico de contenedores de exportación e importación en una dársena que ha vivido históricamente del movimiento de flujos de tránsito internacional.

Hoy, las terminales de contenedores del puerto de Algeciras trabajan medias diarias de 1.200 contenedores llenos de import-export, unos flujos en aumento en los últimos años de forma constante, a lo que se suma un movimiento de camiones dedicados a los tráficos del Estrecho, que sigue creciendo exponencialmente. El puerto opera actualmente más de 800 camiones diarios en los servicios marítimos del Estrecho, un tráfico que ya está buscando alternativas competitivas de reducción de su huella de carbono con la oportunidad que se abre con la futura autopista ferroviaria con Zaragoza, cuyo arranque operativo se prevé para 2024.

Medidas activas

Para poder flexibilizar estas operaciones, las terminales vienen mejorando sus instalaciones con la implantación de medidas activas con un diálogo fluido en los últimos tiempos por lo que se sigue avanzando, consiguiendo compromisos y mejoras para el futuro”,

según explica Diego Piñel, presidente de la asociación de transportistas ATCBA, a este periódico.

En el caso de APM Terminals Algeciras, se ha decidido aumentar la eficacia de la instalación con la apertura de una puerta extra en horario de 6:00 a 22:00; la ampliación de 4 a 8 unidades de grúas RTG destinadas a la carga y descarga de los camiones y la implantación de un Plan de Contingencias para tratar el exceso de volumen que viene teniendo la compañía. Junto a eso, la empresa tramitó la creación de una mesa de trabajo de seguridad y el refuerzo de la misma dentro de la terminal con la creación de una

LA AUTOPISTA FERROVIARIA, UN COMPLEMENTO A LA CARRETERA

La futura autopista ferroviaria entre Zaragoza y el puerto de Algeciras sacará más de 82.000 camiones de la carretera para subirlos al tren durante sus primeros cinco años de actividad. Ese es, por el momento, el objetivo mínimo trazado por la Autoridad Portuaria y los deberes planteados a la sociedad Rail & Truck Strait Union, constituida por Eco Rail, Marcotran y Continental Rail.

El servicio ferroviario, complementario a la carretera, posicionará en Algeciras más negocio con un modelo de actividad multimodal más sostenible, creando con su puesta de largo un corredor libre de carbo-

BAHÍA DE ALGECIRAS PRIORIZA LA ATENCIÓN AL TRANSPORTE



Terminal de Tráfico Pesado en Isla Verde Interior.

zona de cierres de *twislock*, o el cambio de contenedores vacíos no aptos para la carga, entre otras medidas.

Por su parte, la terminal semiautomática, que opera TTI-Algeciras ha ampliado en los últimos meses el número de puestos de carga y descarga operativos, que han pasado de 6 a 8 unidades, así como el número de grúas *shuttle carrier* dedicadas a la puerta, fijadas ahora en 4 por la mañana y 5 por la tarde. Por su parte, la empresa ha consolidado la apertura de una zona de incidencias o la implantación del sistema PASS, con barreras dinámicas, a la vez que también viene realizando el cambio de contenedores vacíos no aptos para la carga.

no entre las plataformas logísticas ubicadas en Aragón y el enclave andaluz, nexos con el continente africano a través, principalmente, de las líneas de carga rodada con Tánger Med.

Para el primer año de funcionamiento, el tráfico mínimo exigido será de 9.100 UTIs hasta la puesta en marcha de la primera autopista ferroviaria. Unos flujos que deberán extenderse hasta las 12.000 UTIs tras el inicio operativo de este servicio. El compromiso de tráficos subirá hasta 15.000 UTIs en el segundo año de explotación y serán de 20.000 UTIs anuales a partir del tercer año y siguientes.

La autopista ferroviaria, que podría ser una realidad en 2024, tiene el apoyo económico del Ministerio de Transportes. De hecho, Rail & Truck Strait Union recibirá dos subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital. Por un lado, recibirá 30,6 millones de euros para la adquisición de vagones y, por otro, 15 millones para la adquisición de locomotoras eléctricas.





GRUPE IDEC IMPULSA EL PUERTO SECO DE ANTEQUERA

Supondrá una inversión público-privada de 500 millones de euros con la activación del primer parque logístico e industrial XXL con energía positiva de Europa

El parque Puerto Seco Antequera, en el corazón de la principal zona marítima de España, cerca de los puertos de Algeciras, Málaga y Cádiz, albergará la mayor zona industrial y logística del sur de Europa.

El proyecto arrancó su primera fase de desarrollo en abril de 2022 con los movimientos de tierra y realización de la infraestructura viaria, como carreteras y puentes, dentro del objetivo de la conclusión de esta etapa lo largo del presente ejercicio.

El futuro nodo logístico intermodal, bajo el impulso de Groupe IDEC y la sociedad empresarial Puerto Seco de Antequera, cuenta con el apoyo de la Junta de Andalucía, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y las autoridades portuarias de Algeciras y Málaga. El objetivo es poner en el mercado 300 hectáreas de terrenos dedicados a la logística y la industria.

El desarrollo de la primera fase, que ocupa una superficie de 100 hectáreas,

ya está en marcha. Con ella se van a urbanizar y construir las primeras 37 hectáreas.

La comercialización del proyecto está en manos de Groupe IDEC, un integrador de los diferentes segmentos del mercado inmobiliario. Su negocio está centrado en el desarrollo, promoción, inversión, energía e ingeniería de suelo. El grupo viene realizando la ejecución de 700.000 metros cuadrados de proyectos en Francia y en el extranjero. Dispone de un banco de terrenos de casi 1.000 hectáreas.

Se trata de una nueva zona logística e industrial con naves de gran formato con energía positiva. Y el proyecto ya tiene su primer inquilino: Ontime Logística Integral, uno de los principales actores del sector logístico español, que abrirá una plataforma logística de frío negativo de 20.000 metros cuadrados en la instalación.

Por otra parte, desde Groupe IDEC se prevé que otros grupos industriales

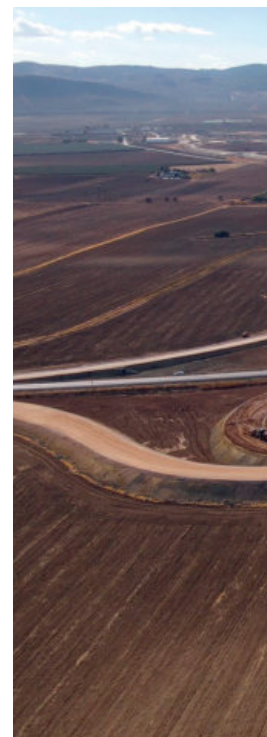
andaluces, con los que están en negociación, así como empresas de ámbito internacional, que visitarán la zona próximamente, se decidan por instalarse en la zona a corto y medio plazo.

Y es que el proyecto cuenta con ventajas medioambientales al integrarse en el mismo una propuesta integrada a escala de Andalucía para ofrecer una combinación completa de soluciones energéticas y responder a los diferentes usos de la zona.

Con el desarrollo de este parque, Groupe IDEC destaca que se pretende contribuir a la integración de una gran variedad de actividades y servicios, además de ofrecer grandes ventajas en un espacio rico y variado.

La dimensión energética es otra parte esencial de este proyecto, cuyo objetivo es la autonomía energética y la limitación de la huella de carbono.

Para ello, IDEC Invest Innovation, filial de Groupe IDEC, se ha asociado a Eit



InnoEnergy, un ecosistema de tecnologías limpias fundado por la Unión Europea para favorecer la aparición de *start-ups* para apoyar e invertir en una quincena de empresas emergentes vinculadas a la transición energética. A través de estas inversiones, IDEC Energy puede proponer tecnologías innovadoras en proyectos energéticos.

El proyecto de Antequera es embrionario de un nuevo concepto de parques empresariales que deciden integrar en su oferta la utilización de los recursos naturales a su disposición, para llegar a la autonomía energética, al tiempo que busca limitar al máximo su huella de carbono mediante el mix energético.

Para ello, los edificios estarán contruidos con materiales sostenibles procedentes de la economía circular y toda la energía producida localmente se distribuirá entre todos los futuros usuarios de la zona gracias a un sistema de geotermia que abarcará todo el parque. El excedente de energía producida se podrá distribuir, almacenar o verter a la red eléctrica nacional.

El parque utilizará el viento, el agua y el sol para producir una energía sostenible. Para ello, la mayoría de los futuros edificios del parque se beneficiarán de aerogeneradores horizontales de nueva generación y se instalarán paneles fotovoltaicos en sus cubiertas, así como en los aparcamientos.

Por otro lado, se ha estudiado un sistema geotérmico completo para el parque. Esta instalación permite que

todas las estructuras se beneficien de una mutualización para la distribución de frío y calor para sus redes y sistemas de refrigeración y calefacción.

Y por último, se instalará una central de hidrógeno, que permitirá abastecer a los vehículos desde una estación específica.



Estado actual de las obras



Conectividad portuaria

El parque Puerto Seco Antequera, situado cerca de los puertos de Algeciras, Málaga y Cádiz, y gracias a sus conexiones directas por ferrocarril y carretera, está llamado a convertirse en el nodo logístico intermodal de referencia para estas tres infraestructuras marítimas, recibiendo el tráfico procedente del Estrecho de Gibraltar, que concentra el mayor número de intercambios comerciales marítimos del mundo.

Algeciras, Málaga y Cádiz se sitúan en la intersección de los ejes ferroviarios atlántico y mediterráneo y tienen accesos directos a Europa, África, América y Asia desde el mar Mediterráneo y el océano Atlántico, convirtiéndose en una puerta de entrada o salida para los flujos import-export. El parque permitirá a las empresas instaladas la posibilidad de tener depósitos aduaneros, beneficiándose de una fiscalidad especial y de unos gastos de aduana pagaderos en el momento de expedir la mercancía.

Y es que el proyecto representa una zona logística industrial estratégica para Andalucía, España y Europa. Su conexión ferroviaria con los corredores Mediterráneo y Atlántico refuerzan esta posición, sin pasar por alto la estación multimodal de 196.000 metros cuadrados, que permitirá agilizar el tráfico de mercancías con el interior peninsular, así como establecer un corredor libre de carbono para las empresas logísticas e industriales que elijan su emplazamiento en Antequera.

LA JORNADA EN FOTOS | PROTAGONISTAS



👉 **José Ángel Sanz**, Head of Communications de Trucksters, entrega el reconocimiento a Carbuos Metálicos el reconocimiento como primera empresa con la Certificación de Cargador Responsable. Recoge este reconocimiento **Jordi Espín**, secretario general de Transprime.



➡ **Maite Palomino**, delegada en España de Groupe IDEC, junto a **Esteban Sánchez**, fundador de GTO, empresa reconocida por sus buenas prácticas.



👉 **Nicolás Pérez**, delegado de Grupo Mazo en Cádiz, recoge el reconocimiento de buenas prácticas de manos de **Maite Palomino** (Groupe IDEC).

👉 **Javier Miranda**, director general de Transporte XXI, conversa de forma distendida con **Gerardo Landaluce**, presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras.



👉 En la jornada participó **Jaime Moreno**, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que mostró su apoyo a esta iniciativa.

➡ **Juan Carlos Fernández Vila**, director general de GTO, **Esteban Sánchez Bernabé**, fundador de GTO, **Ramón Valdivia** (Astic), y **Esteban Sánchez Brito**, miembro del Consejo de Administración en GTO.





📍 **José Ángel Sanz**, Head of Communications de Trucksters, **Ramón Valdívía**, vicepresidente ejecutivo de Astic, **Maite Palomino**, delegada en España de Groupe IDEC, **Joan Guasch** y **Jordi Espín**, presidente y secretario general de Transprime, respectivamente, y **Javier Miranda**, director general de Transporte XXI.



📍 El presidente del Puerto de Algeciras, **Gerardo Landaluce**, que ejerció de anfitrión, flanqueado por **Jordi Espín** (Transprime) y **Ramón Valdívía** (Astic), organizadores de la jornada, desarrollada en el Auditorio Millán Picazo bajo el lema: 'El Conductor al Frente'.



📍 El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, **Gerardo Landaluce**, recoge una mención especial al puerto por sus planes de desarrollo del transporte.

📍 Transportistas y cargadores, unidos para poner el foco en los conductores. En la imagen, **Ramón Valdívía**, vicepresidente ejecutivo de Astic, y **Jordi Espín**, secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council.



📍 El presidente del Puerto de Algeciras, **Gerardo Landaluce**, durante su intervención.



📍 Un momento de la jornada, en la que participó el alcalde de Algeciras, **José Ignacio Landaluce**.

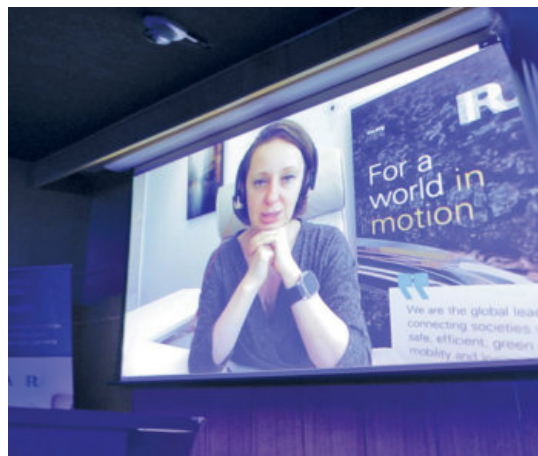


📍 El presidente del Puerto de Algeciras, **Gerardo Landaluce**, conversa con **Jordi Espín**, secretario general de Transprime.

LA JORNADA EN FOTOS | PROTAGONISTAS



◀ **José Ángel Sanz**, de Trucksters, explicó el sistema de relevo de camiones de la *start-up*.



▶ **Raluca Marian**, delegada general de la Delegación Permanente de la IRU ante la UE, en un momento de su participación *online*.



▶ La I Jornada de Mejores Prácticas con los Conductores de Transporte por Carretera contó con la participación de cerca de un centenar de asistentes.



◀ **Ramón Calsina Carré**, presidente y consejero delegado de Calsina Carré, **Manuel Cózar**, presidente de Ateia-Oltra Bahía de Algeciras, **Gerardo Landaluze**, presidente del puerto de Algeciras, **Diego Piñel**, presidente de ATCBA, **Jaime Moreno**, director general de Transporte Terrestre (Mitma), **Manuel Ortiz Miranda**, director general de Atransa, y **Nicolás Martínez** (Puerto de Algeciras).

▶ Foto de familia con los protagonistas de la I Jornada de Mejores Prácticas con los Conductores de Transporte por Carretera, a las puertas de la sede de la Autoridad Portuaria de Algeciras.





👤 **Godfried Smit**, secretario general de la asociación europea de cargadores ESC (European Shippers Council), participó por videoconferencia.

👤 **Maite Palomino**, delegada en España de Groupe IDEC, que impulsa el Puerto Seco de Antequera, en un momento de su intervención.



👤 El director general de Transporte Terrestre, **Jaime Moreno**, conversa con el presidente del Puerto de Algeciras, **Gerardo Landaluce**.



👤 **Jordi Espín** (Transprime), **Jaime Moreno** (Mitma), **Gerardo Landaluce** (Puerto de Algeciras), **Javier Miranda** (Transporte XXI), y **Ramón Valdivia** (Astic), señalan el lema de la jornada: 'El Conductor al Frente'.

👤 La jornada permitió a los asistentes estrechar relaciones.

En la imagen, de frente, **Manuel Cózar**, presidente de Atea-Oltra Bahía de Algeciras, conversa con **Joan Guasch** y **Jordi Espín** (Transprime),



👤 Una de las mesas redondas celebradas en el marco de la I Jornada de Mejores Prácticas con los Conductores de Transporte por Carretera.



👤 El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, **Gerardo Landaluce**, posa junto a **Manuel Ortiz Miranda**, director general de Atransa.



Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algeciras, junto con su comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro
Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 personas y de 200 empresas a su servicio

