



CARMELO GONZÁLEZ

### Un paso al frente

PÁG. 2 / El presidente del Comité agradece el esfuerzo.



FEDERICO MARTÍN

### Descanse en paz

PÁG. 3 / Sentida despedida a un histórico de las cisternas.



LORENZO AMOR

### Malestar autónomo

PÁG. 9 / ATA espera que el colectivo no tenga que pagar cuotas.



JAIME BAQUEDANO

### Entrando en detalle

PÁG. 18 / Profundizamos en la nueva generación de MAN.



BLANCA SORIGUÉ

### Nuevas fechas

PÁG. 23 / El SIL de Barcelona fija su cita para septiembre.

## ¿Por qué el gasóleo no baja igual que el petróleo?

Esta es la pregunta a la que el Sector no encuentra respuesta. En las últimas semanas, la cotización del barril de Brent ha descendido hasta un 70%, aunque en los surtidores, el precio del gasóleo apenas ha bajado un 13%, lo que se considera "inaceptable".

### Novedades



### Ford amplía oferta

Otros dos modelos se suman a la tractora F-Max. / Pág. 13-14



### Ligerero: Citroën / Pág. 15

Remolque: Solidario / Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 16

### Nexotrans.com

Más información sobre el boletín electrónico y la suscripción gratuita en [www.nexotrans.com](http://www.nexotrans.com).

Se entiende que el ajuste debería ser "acorde a esa bajada del precio del barril, y no el nimio 10%-15% de bajada, en el mejor de los casos. Lo más significativo de este comportamiento, es que ninguna de las compañías realice ese ajuste", calificando de "sorprendente la nula sensibilidad mostrada por las compañías petrolíferas". **Panorama / Pág. 5**



### Acea reclama más puntos 'verdes'

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles analiza el número de puntos y estaciones de recarga necesarios para que los camiones con cero y bajas emi-

siones cumplan con los objetivos de CO2 para 2025 y 2030. Esto significa alcanzar unos 90.000 puntos públicos en la próxima década. **Informe / Pág. 11**

## Rechazo a la carga y descarga

Las principales Asociaciones coinciden en la necesidad de prohibir esta tarea

Una reivindicación histórica del Sector, la de que los conductores no tengan que realizar las labores de carga y descarga, se ha convertido en uno de las principales exigencias que las Organizaciones empresariales están trasladando, tanto a las Administraciones como a los cargadores, en estos momentos. CETM, Fenadismer, Astic y Atfrie coinciden en que elevaría la seguridad y reduciría la posibilidad de contagios del virus, y en que "es el momento de zanjar esta cuestión de una vez por todas". **Panorama / Pág. 6-7**



## Scania aplaza el pago de las reparaciones a sus clientes

También ha puesto en marcha formación a distancia

Con el objetivo de ayudar a las empresas y autónomos afectados económicamente por el brote de Coronavirus, Scania ha lanzado una campaña, en colaboración con el Banco Santander, hasta el 31 de mayo, que facilitará a aquellos clientes que lo necesiten, realizar ahora sus reparaciones en cualquiera de los 59 puntos de servicio Scania con una carencia de pago de dos meses. **Panorama / Pág. 10**

### Esta Semana

### Aeutransmer y la gestión en la crisis

Evento online para acercar posiciones sectoriales. / Pág. 23

Opinión / Editorial / Tribuna ..... 2-3  
De frente: 'Cabify Envíos' ..... 4  
Panorama / Actualidad ..... 5-10  
Logística ..... 21-24  
Innovación: 'Alpega TMS' ..... 27  
Coyuntura ..... 30





## Date de alta en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana  
en tu email



**Tribuna del Transporte****Transporte de mercancías: hacia dónde vamos**

Carmelo González

**Q**UIERO APROVECHAR esta oportunidad para dar las GRACIAS a todas y cada una de las personas que, con su esfuerzo, responsabilidad, profesionalidad y desgraciadamente en algún caso con su vida, están luchando contra todas las circunstancias que nos está deparando el Covid-19.

Y dentro de este grupo humano, quiero poner en valor el esfuerzo de los profesionales del transporte de cualquiera de los modos. GRACIAS DE CO-RAZON.

Que nadie piense que somos oportunistas y que queremos aprovechar este momento para reivindicar determinadas cuestiones, ya que, como muchos sabrán, algunas de ellas vienen de largo.

Estamos viviendo momentos críticos, duros y muy difíciles en lo personal y en lo profesional, de los no saldremos sin un gran esfuerzo por parte de todos y cada uno de nosotros. Pero de esta, sin duda que saldremos.

Simplemente quisiera poner en 'blanco sobre negro' la enorme preocupación con la que estamos viviendo el desarrollo de esta crisis, que sabemos cuándo ha empezado, pero de la que no sabemos cuándo finalizará, tanto en el aspecto sanitario y de salud para todos nosotros, como en lo relacionado con la pandemia económica en la que ya estamos inmersos.

Desde el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), seguimos muy de cer-

ca todas y cada de las noticias que, día a día, se nos trasladan desde el Gobierno nacional y los autonómicos, en su afán por luchar contra el ataque del virus en nuestra sociedad.

Pretendemos, desde el CNTC, trasladar las recomendaciones que, como un aluvión, nos llegan en aras a garantizar la continuidad de nuestra actividad económica, dedicada, en la mayoría de los casos, a continuar suministrando bienes de primera necesidad (alimentos, medicamentos, material sanitario, etc) a la sociedad española y europea, con el objetivo de que esta se sienta lo más confortable posible, dentro de la grave situación de Estado de Alarma en el que estamos inmersos.

Es justo poner en valor el nivel de intermediación que se nos ha proporcionado desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desde el primer momento. Gracias a él, canalizamos todas las inquietudes, demandas, dudas, a veces miedos, en definitiva, preguntas que desde el Sector del transporte de mercancías nos hacemos para conseguir mantener sanos y seguros a nuestros conductores y en marcha a unas empresas cuya actividad diaria es imprescindible. En este sentido, también es honesto reconocer que, en la medida de lo posible, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha ido haciendo caso a nuestras demandas.

Es un hecho constatable la caída de la demanda de trabajo



**Estamos viviendo momentos duros y muy difíciles, tanto en lo personal como en lo profesional, pero seguiremos rodando**

de una parte muy importante de nuestras empresas, bien porque la actividad de nuestros clientes ha cesado (automoción, por ejemplo), bien porque su consumo se reduce a causa del confinamiento (combustibles) o bien porque se tratan de productos no imprescindibles, cuyo transporte se hace menos necesario en estos días.

Pero muchos seguimos RODANDO, y para que siga siendo así, es preciso poner en valor a todo el sector. No somos héroes,

ni queremos serlo, tan solo deseamos seguir cumpliendo con nuestro deber, que no es otro que el de mantener el suministro que la sociedad reclama en estos momentos de gran dificultad, al tiempo que garantizamos la supervivencia de nuestras empresas y con ello de los puestos de trabajo de nuestros empleados, verdaderos brazos armados de nuestra actividad.

**Carmelo González** es el presidente del **Comité Nacional de Transporte por Carretera** (concluye en página 32).

**Columna****Movilidad en tiempos de coronavirus**

Fausto Casetta

**M**ILES DE PERSONAS tienen vía libre para circular por carretera y por los centros urbanos en pleno estado de alarma por la evolución del Covid-19. Desde ese médico, que evidentemente no puede teletrabajar, al transportista que abastece a supermercados u hospitales.

Todos ellos hacen kilómetros diariamente, exponiéndose a tener un problema que les haga poner en pausa su actividad. Sin embargo, ese es un lujo que no nos podemos permitir. Por ello, el taller es el guardián de la movilidad en tiempos del coronavirus.

Escribo estas líneas con un ojo puesto en los cargamentos de mascarillas que llegan a aeropuertos españoles procedentes de China, y tengo en mente también los crecimientos en las ventas de hasta el 71% en supermercados e hipermercados; y pienso que esas estanterías siguen reponiéndose a diario.

Y es que la logística y el transporte en una crisis sanitaria son como insuflar oxígeno a un paciente. Permiten tomar aire a un país al que le cuesta respirar. Por eso, es fundamental tener unos servicios mínimos que atiendan sus necesidades, porque cualquier problema mecánico tiene consecuencias en la prestación de servicios básicos a la ciudadanía y en la atención sanitaria.

El deber que nuestro sector de la posventa tiene hacia el Transporte es contribuir a la buena salud de su medio de trabajo en todo momento, proporcionándoles soluciones ante cualquier incidencia, 24 horas al día, siete días a la semana. La responsabilidad es demasiado grande y el taller es un servicio esencial para que la movilidad no se detenga.

Y no podemos olvidar aquello que, por obvio, no es menos importante. La responsabilidad del taller también es salvaguardar la salud de los clientes y de sus propios profesionales. De ahí que sea necesario no escatimar en medidas para evitar que se gripe un servicio esencial para la movilidad. En definitiva, todos los que formamos parte de esta necesaria cadena de la movilidad tenemos el deber de mantenerla tensa y en funcionamiento. Si un eslabón deja de funcionar no se puede avanzar. Aquí siempre encontrarán a los talleres. Siempre permitiéndoles avanzar.

**Fausto Casetta** es el director general de **Euromaster**.

**Lapidario****Fernando Cascales**

*'Nunca tantos debieron tanto a tan pocos'*

El que fuera director general de Transportes considera (pueden consultarlo en Nexotrans.com del día 5 de abril), que frase que pronunciara Churchill en 1940 se aplica a la perfección a "los empresarios del transporte de viajeros y de mercancías por carretera y a cuantos trabajan en este sector, muy especialmente a los conductores".

**Retrovisor**

## Editorial

# Una oportunidad histórica

**H**ACE ESCASOS DÍAS se cumplía el primer mes de confinamiento, desde que el Gobierno decretara el estado de alarma, el pasado 14 de marzo. Y decimos el primer mes porque, lamentablemente, todavía no estamos cerca de que esas restricciones a la movilidad personal se levanten. Poco a poco iremos viendo cómo la vuelta a la normalidad se va produciendo, pero esa mencionada normalidad queda lejos aún.

No podemos olvidar a nuestros héroes sin capa, a aquellos profesionales del volante que, sin descanso, siguen recorriendo kilómetros en condiciones adversas (aunque también es cierto que, con lentitud, pero van mejorando) para que no nos falten ni alimentos ni medicamentos en los establecimientos de al lado de nuestras casas. De nuevo, el reconocimiento social y el aplauso de toda la población para todos y todas.

Pero queremos poner el foco en un hecho muy importante. En toda crisis, o catástrofe, si alguien así lo prefiere, hay espacio para extraer lecturas positivas. Y el Sector está ante una oportunidad única que la adversidad le ha servido en bandeja.

En esta misma edición recogemos la opinión de los dirigentes de las organizaciones empresariales de mayor dimensión de nuestro país, que coinciden en bastantes aspectos, cosa poco habitual. Sin embargo, hay un punto en el que no solo están de acuerdo, sino que comparten también la necesidad imperiosa de solucionarlo: la carga y descarga.

Son muchos los años en que las empresas del Sector vienen exigiendo, tanto a la Administración como a los cargadores, la prohibición de estas tareas para los conductores y la eliminación de la normativa del famoso 'pacto en contrario'. Pero no ha sido posible, quizá por la falta de unanimidad de criterio, tal vez por lo difícil que es defender lo mismo en un Sector tan atomizado como el del transporte por carretera.

Pero la necesidad plantea un escenario

*El Sector tiene una excelente posibilidad de eliminar, para siempre la carga y descarga para el conductor*

mucho más favorable para los empresarios y autónomos. Todo están de acuerdo en que ahora o (casi) nunca. Representantes directivos de CETM, Astic, Fenadismer y Atfrie alzan la voz para reclamar lo que es obvio: que el conductor no lleve a cabo la carga y descarga de los camiones. En otros tiempos, la seguridad de la propia persona y de la mercancía, y el

descanso necesario antes de conducir, eran los argumentos más esgrimidos, que siguen siendo perfectamente válidos, pero que se ven reforzados por otro *ad hoc*: eliminar posibles contagios en los almacenes, muelles y plataformas.

¿Será esta la definitiva? ¿Llegará por fin el ansiado acuerdo para dejar atrás esta circunstancia? ¿Es posible que, en situaciones extremas, impere el buen juicio? Lo cierto es que no puede dibujarse un momento más adecuado para zanjar la cuestión de manera definitiva. A nadie le gusta que haya tenido que ser una pandemia mundial la que haya unificado las voces sectoriales, pero, como decíamos, siempre hay lecciones positivas después del peor de los acontecimientos.

También es importante destacar que las Asociaciones del Sector, que en estos días están demostrando su razón de ser más que nunca antes, coincidan en otras cuestiones de gran calado, como la de destacar el papel del Transporte como estratégico para la economía (ya nadie lo cuestiona, ni se atreverá a hacerlo), la necesidad de cobrar las facturas que se adeudan a los empresarios (Fenadismer cifra en 130.000 millones de euros la cifra total), la obligación por parte de los cargadores de incluir una parte de los retornos en vacío (que cada día son más comunes y que podrían obligar a muchos transportistas a quedarse en casa) en el precio del porte...

Porque son los cargadores sobre quienes se está poniendo el foco por parte del Sector (además de sobre las estaciones de servicio y su extraña política de precios). No se pueden sentar a la misma mesa, pero sí avanzar en las negociaciones. Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Nexotrans

Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

PRESIDENTE: **EUGENIO DE QUESADA**  
CONSEJERO DELEGADO: **CARLOS ORTIZ**

DIRECTOR  
**CARLOS ORTIZ RODRIGO**

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Aliás**  
REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Marga González | Paula Vacas  
Sergio Guerrero | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

☒ Lope de Vega, 13. Barrio de Las Letras 28014 Madrid  
Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

☒ Web: Nexotrans.com | Mail: redaccion@nexotrans.com

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla  
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro  
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Dávila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Abad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic SRL (Grupo NEXO)  
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Raúl López  
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: M<sup>a</sup>. José González

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) | Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nexotel (Información Electrónica) | Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Impresa Norte (Impresión y Papel)

NEXOTRANS, el Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera, es una Publicación Independiente de los Intereses del Sector / © NEXOTRANS es una Marca Registrada de Nexo Editores SA  
© Copyright NEXO EDITORES SA y Grupo NEXO / Depósito legal: M-8046-2012 / ISSN: 1699-3152 / Impreso en España

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

## Directa

### Solidaridad

**N**O ES NORMA DE ESTILO de esta Redacción utilizar las mayúsculas en los titulares. Pero esta sería, sin duda, una inmejorable ocasión. El Transporte por carretera ha demostrado, sin ningún género de dudas, que su solidaridad y apoyo a la sociedad, más allá de que su trabajo así lo requiera, es innegable. Las muestras de apoyo, cariño y ayuda de los profesionales del volante hacia la población más necesitada inundan las redes sociales en estos días de confinamiento, dejando claro que la bondad sigue existiendo, y que en situaciones límite es cuando se demuestra en mayor grado. También es importante resaltar y aplaudir la dedicación que están mostrando las empresas en su conjunto, los talleres y sus empleados, los fabricantes de vehículos y semirremolques, y algunas estaciones de servicio, poniendo a disposición de los conductores una bebida caliente, algo para picar, un espacio donde poder descansar, un sitio en el que asearse dignamente... Por supuesto, no todo es color de rosa, y las complicaciones también se han podido constatar por parte de este Periódico, pero dejemos a un lado lo más negativo y pongamos todos los esfuerzos en ser optimistas. Mucho ánimo para todos y todas, y a cuidarse, que ya queda menos.

## Personaje de la Semana

### Federico Martín

Una de las personas más importantes del Sector en las últimas décadas, Federico Martín, falleció el pasado 3 de abril tras un tiempo luchando contra una complicada enfermedad. 'Fede', como todo el mundo le conocía, "no solo ha sido un empresario de éxito, expandiendo la empresa familiar Transportes Martín, creada hace casi un siglo, en 1925, referente



en el transporte de productos químicos", como indican desde CETM, sino que además ha sido un faro en la labor asociativa del transporte por carretera, tanto desde la presidencia de CETM Cisternas (que ostentó durante muchos años), como desde la propia Confederación, de la que era vicepresidente. Nos sumamos al unánime pésame sectorial y mandamos todo el apoyo a familiares y amigos.

**Referente sectorial en el ámbito empresarial y asociativo, tanto desde Transportes Martín como desde CETM Cisternas, nos ha dejado una persona apreciada por todos. DEP**

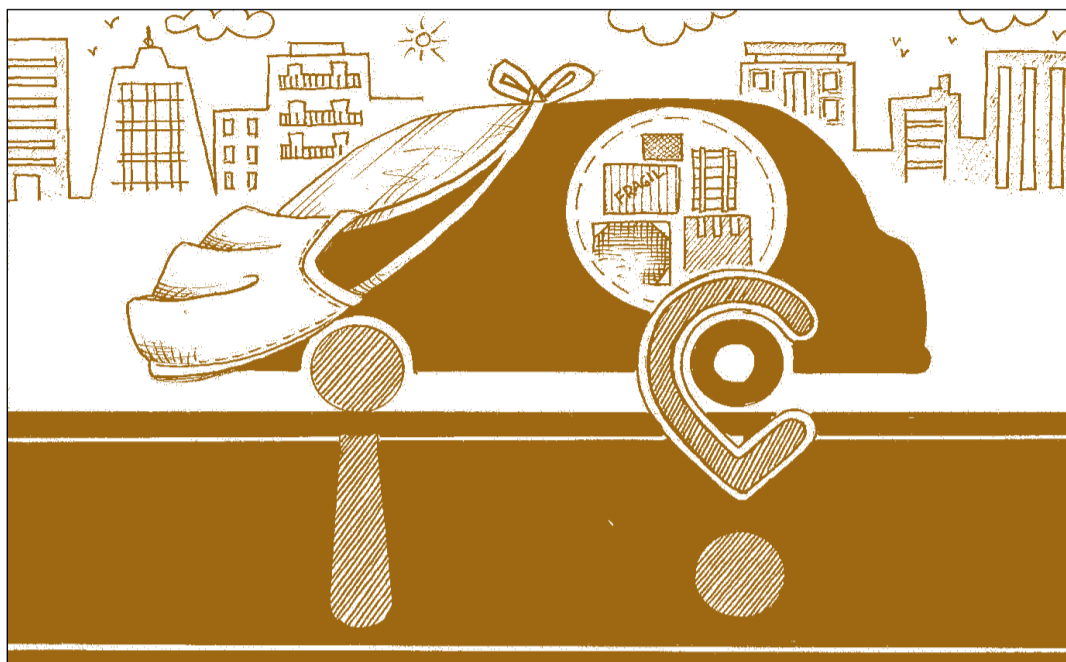
## Marchatrás

### La solución debe ser común

**E**S MUY DIFÍCIL HACERLE FRENTE a una situación tan grave y anómala como la que nos azota en estos días. No solo llevamos un mes sin salir de casa (y aún queda, por lo menos, otro medio), sino que quien más, quien menos, está viendo cómo sus economías (la familiar y la laboral) se ven afectadas, con la incertidumbre añadida que ello conlleva. Por eso, es necesario que se dejen de lado los colores políticos y se reme en la misma dirección. No es de recibo el espectáculo ofrecido en el último pleno del Congreso, el que prorrogaba el estado de alarma hasta el 26 de abril, con graves descalificaciones entre los que se supone que nos representan. El discurso que escuchábamos al comienzo de todo esto, aquél que defendía no perder ni un minuto en tiranteces y dedicar todos los esfuerzos en el bien común, en la lucha contra el virus, queda muy atrás. Parece que se haya olvidado. Y es más que necesario recuperarlo. Las fuerzas, después de varias semanas de confinamiento y de conocer, a diario, espantosas cifras estadísticas de personas fallecidas, ya escasean, así que mejor sería concentrar las que queden en beneficio de todos. Y eso mismo se puede trasladar al escenario de la Unión Europea, que está ante una prueba de fuego para conocer si tendrá futuro, tal y como la conocemos.

**X De Frente****¿Es legal que Cabify lleve paquetería?**

**L**A COMPAÑÍA ESPAÑOLA Cabify ha lanzado 'Cabify Envíos', un nuevo servicio de paquetería para el desplazamiento de productos por parte de usuarios y empresas durante el estado de alarma. "El objetivo es facilitar que los ciudadanos no tengan que salir de casa, sino que haya una solución de movilidad que les ayude a enviar o recibir aquello que necesiten", indican desde la compañía, explicando que "este servicio de reparto puerta a puerta para el envío de mercancía estará disponible desde la app, visible para todos los usuarios de Cabify y de Cabify Empresas en Madrid". Como es lógico, el Sector no ha tardado en considerar esta práctica inoportuna e "ilícita". Por ejemplo, la Asociación de Mensajerías (AEM) "se opone a que se puedan encargar transportes a empresas que no cuenten con la debida autorización de transporte de mercancías y cuyos conductores no se dedican profesionalmente al transporte de mercancías".

**👎 En contra****'Actividad ilícita e insolidaria'**

**C**ABIFY HA puesto en marcha un nuevo servicio de transporte de mercancías, denominado Cabify Envíos, pero no adquiriendo furgonetas de reparto con la correspondiente



autorización de transporte, lo que sería perfectamente legal y nada reprochable, sino utilizando los actuales coches de su flota que se dedican al transporte de sus clientes. Al considerar que este nuevo servicio supone una clara situación de com-

petencia desleal y de incumplimiento grave de la vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, vamos a instar con carácter inmediato a los Servicios de Inspección de Transporte

Terrestre, tanto estatal como autonómicos, para que lleven a cabo las actuaciones que sean necesarias para paralizar dicha actividad ilícita y absolutamente insolidaria en la actual situación.

**Julio Villaesusa** es el presidente de Fenadismer.

**👍 A favor****'Seguir siendo útiles'**

**E**N UN CONTEXTO como el actual, con limitaciones de movilidad, queremos seguir siendo útiles para nuestros usuarios y para la sociedad en general, habilitando



una solución para que puedan enviar aquello que sea necesario. Como empresa que opera en el sector de la movilidad, sentimos la necesidad de adaptarnos a la contingencia para apoyar a miles de socios conductores, usuarios, empresas y comercios. Nuestra

meta es aportar alternativas a quienes, por recomendación de las autoridades sanitarias, deben mantenerse en sus casas pero necesitan recibir productos o enviar objetos o documentos que deban

ser enviados por causa de fuerza mayor. Cabify Envíos comienza su actividad en Madrid, y se prevé que pueda extenderse a otras ciudades en España en las próximas semanas.

**Lucía Chávarri** es vicepresidenta de New Business de Cabify (foto LinkedIn).

**🔍 Análisis****Más leña al fuego**

Reparto de mercancías en turismo particulares. Este es el resumen y la esencia de lo que Cabify acaba de poner en práctica bajo el nombre de Cabify Envíos, de momento en Madrid, pero con la clara intención de expandirse por el resto del territorio nacional en cuanto le sea posible. ¿Oportunismo? ¿Buena voluntad? ¿Servicio público? En cualquier caso, parece que una práctica como esta es, cuando menos, difícil de encajar en el ordenamiento jurídico del transporte por carretera. Porque en el comunicado de la compañía no se mencionan las autorizaciones correspondientes, las tarjetas de transporte... En fin, lo que cabría esperar en estos casos. Por eso, Fenadismer y otras organizaciones han elevado su voz para denunciar esta práctica, solicitando su suspensión cautelar hasta que se aclare la naturaleza de la misma, y reclamando a los Servicios de Inspección que actúen con celeridad en la determinación de la legalidad, o no, de Cabify Envíos. La Federación interpuso, ese mismo día, la correspondiente denuncia ante los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre, tanto del Ministerio de Transportes como de la Comunidad de Madrid, "para paralizar dicha actividad ilícita", ante lo que la Comunidad, que contestó requiriendo a Cabify "que, de forma inmediata, deje de publicar dicho servicio, eliminando cualquier alusión al mismo en su página web y/o aplicación, y, en su caso, de prestarlo", algo que no está sucediendo.

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

- Evaluaciones de Calidad.
- Estudios de Mercado.
- Estudios Estratégicos.
- Autodiagnósticos de Empresa.
- Análisis Sectoriales.
- Desarrollos en Internet.
- Fusiones y Adquisiciones.
- Búsqueda de socios financieros.

# Nexopublic

CONSULTING

Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

# Las Asociaciones piden al Gobierno central intervenir el precio de los carburantes por la falta de una bajada real

Entre los efectos que la recesión de la actividad y reducción de la movilidad de la población está ocasionando la crisis sanitaria, cabe destacar la deflación de los precios de muchos bienes de consumo, siendo el petróleo uno de los principales afectados, ya que a ello se suma el conflicto interno en el seno de la OPEP.

En las últimas semanas se están alcanzado niveles mínimos en la cotización del crudo Brent, similares a los de hace dos décadas. Así, el barril se ha hundido en los últimos cuatro meses, desde que se inició la crisis del coronavirus en China, en casi un 60%, pasando de una cotización de 65 dólares a mediados de diciembre, a tan sólo 27 dólares en la primera semana de abril.

Sin embargo, esta gran bajada del precio del petróleo a nivel internacional, que se ha establecido en el entorno de los 32 dólares en los últimos días, no ha tenido apenas reflejo en el precio del combustible que se vende en España. El precio medio de venta de gasolina en las estaciones de servicio sólo ha caído un 12%, y en el caso del diésel un 13%, "lo que resulta sorprendente teniendo en cuenta además que la variación del cambio euro/dólar no ha sido



significativa por cuanto se ha mantenido estable durante este período", indican desde el Sector.

A juicio de Asociaciones como Fenadismar, "una vez más se demuestra la poca sensibilidad mostrada por las principales compañías petrolíferas con la sociedad española, a las que no parece importarles la grave situación económica que atraviesa nuestro país".

Todos coinciden en que los principales afectados por esta elevación artificial de los precios de los carburantes en España son, una vez más, los transportistas que diariamente están llevando a cabo una labor tan fundamental como es el abastecimiento de bienes y productos esenciales, así como al resto de actividades económicas que

permanecen activas. A diferencia de los vehículos particulares, que han reducido su presencia en un 90% en las carreteras españolas, en el caso de los camiones continúan circulando en torno al 70% de la flota, en muchos casos en condiciones inadecuadas.

## Mapa de estaciones

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha colaborado con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la creación de un mapa de estaciones de servicio con instalaciones de restauración, comida rápida y/o duchas.

La elaboración de este mapa, que el Ministerio ha llevado

a cabo en un tiempo récord y maximizando los mecanismos de colaboración, permitirá disponer en tiempo real de esta información y facilitar a todos los trabajadores que se ven obligados a desplazarse, la ubicación de puntos de restauración, tiendas con venta de alimentos preparados y servicios de ducha en las principales autovías y carreteras de España.

Desde la declaración del Estado de Alarma y con medidas extra de protección de los trabajadores, más del 98% de las estaciones de servicio y las nueve refinerías de las asociadas de AOP estaban operativas, aunque en los últimos días este porcentaje ha sido reducido por normativa, quedando en un 60%.

## 'Postura sorprendente'

Según las asociaciones de transporte, el Covid-19 "ha destrozado la Declaración de Cooperación realizada en diciembre de 2016. Ese cartel había mantenido artificialmente el precio del petróleo en 60 dólares por barril, y ahora el precio del crudo ha ido cayendo hasta situarse al mismo precio que en diciembre de 1997, lo que supone una caída en el precio desde diciembre de 2019 de un 74%".

Esto, tal y como aseguran las Asociaciones, "ayudará a estabilizar la balanza por cuenta corriente de España compensando las caídas de sus exportaciones y del turismo, pero es justo trasladar esa caída de precio a los precios finalistas de productos derivados del petróleo, no solo del carburante".

En el caso de los carburantes, este ajuste debería ser "acorde a esa bajada del precio del barril, y no el nimio 10%-15% de bajada, en el mejor de los casos. Lo más significativo de este comportamiento, es que ninguna de las compañías realice ese ajuste". En opinión de las Asociaciones del Sector, "es sorprendente la nula sensibilidad mostrada por las principales compañías petrolíferas ante esta la grave situación económica".

# El Mitma reitera que el transporte de mercancías es un 'sector esencial' y no se le aplicará ninguna restricción

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) reitera que el Transporte de mercancías es un sector calificado como esencial a efectos de la normativa aplicable durante el estado de alarma y, por lo tanto, no se le aplica ninguna restricción.

El Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, que regula un permiso retribuido recuperable para los trabajadores por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, pretende limitar al máximo la movilidad de la población, en el contexto de la lucha contra el Covid-19.

Por ello, teniendo en cuenta que la actividad laboral y profesional es la causa que explica la mayoría de los desplazamientos que se producen actualmente en España, se ha aprobado un permiso retribuido recuperable para todo el personal laboral por cuenta ajena que preste servicios en empresas que desarrollan las actividades no esenciales.

En este sentido, las actividades que no son esenciales cesarán su actividad, lo que "afectará indudablemente a la demanda de transporte, pero no porque la actividad de transporte de mercancías esté limitada", señalan desde el Ministerio.

El Anexo del Real Decreto Ley

incluye la relación de actividades que se consideran esenciales y a cuyos trabajadores no les será de aplicación este permiso recuperable. Además, el cuarto artículo establece que las empresas que deban aplicar el permiso retribuido recuperable regulado podrán, en caso de ser necesario, establecer el número mínimo de plantilla o los turnos de trabajo estrictamente necesarios, con el fin de mantener la actividad mínima indispensable.

Dicho anexo establece como servicios esenciales "los servicios de transporte, tanto de personas como de mercancías, que se continúen desarrollando desde la declaración del Estado de Alarma". Por lo tanto, este permiso no es aplicable a los trabajadores por cuenta ajena que realizan los servicios de transporte que se continúen desarrollando desde la declaración del Estado de Alarma, dado que el transporte de mercancías constituye una actividad esencial para garantizar el suministro de los bienes y servicios básicos de la población en el Estado de Alarma.

## Falta de colaboración

Ante la falta de solidaridad de muchas estaciones de servicio y centros de carga y descarga, que se niegan a mantener abiertos sus



establecimientos o a dar acceso a los baños, la CETM y el resto de asociaciones que pertenecen al Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), se han visto obligadas, no solo a hacer saber al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de las injusticias que están cometiendo muchos cargadores, estaciones o áreas de servicio, sino que, además, han constatado consultando a este órgano que se pueden tramitar denuncias llamando al 062.

De esta manera han puesto en conocimiento de la Guardia Civil los hechos para que actúe y haga cumplir la Orden TMA 229/2020, de 15 marzo, por la que se establece que deben facilitar dichos servicios a los transportistas por carretera.

## Cambios en los tiempos de conducción

Tras la prolongación del estado de alarma, estas son las modificaciones en los tiempos de conducción y descanso que serán de aplicación hasta el próximo 31 de mayo:

- ampliar el límite de conducción diaria máximo a 11 horas.
- reducir el descanso mínimo diario consecutivo de 11 a 9 horas.
- posibilidad de tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos de al menos 24 horas, siempre que:

1.- el conductor tome al menos cuatro períodos de descanso semanales en esas cuatro semanas consecutivas, de los cuales al menos dos tendrán que ser períodos de descanso semanales normales de al menos de 45 horas.

2.- no se requiere compensación de los descansos semanales reducidos.

— permitir que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Se mantienen los límites máximos establecidos para la conducción semanal (56 horas) y para la bisemanal (90 horas).

# CETM: 'Necesitamos apoyar ya al Sector, o nos quedaremos sin él'

La CETM está realizando una encomiable labor de comunicación e información durante toda esta crisis, tanto a nivel interno entre sus asociados como de cara al exterior. Su secretario general adjunto, y responsable del Departamento de Comunicación, Dulsé Díaz, quiere poner en valor "la importancia del transporte por carretera y de sus profesionales. Los transportistas están asumiendo unos tremendos riesgos, pero sin la protección necesaria, y eso genera una presión añadida y cierto grado de desesperación".

Una preocupación generalizada es lo que pueda suceder con las facturas que queden impagadas porque las empresas deudoras no puedan superar esta crisis y desaparezcan. Al respecto, el secretario general adjunto indica que "ya lo hemos planteado a la Administración, retomando un asunto que viene de lejos. No tiene sentido que una empresa tenga que pagar el IVA y determinados impuestos por facturas impagadas, algo que ya defendimos en la anterior crisis y para lo que, aún, no tenemos solución".

Díaz quiere evitar que "exista la falsa sensación de que el Sector no se va a ver salpicado por esta crisis. Es cierto que hay determinados segmentos que están trabajando incluso por encima de sus posibilidades, pero también que hay muchos otros prácticamente



Dulsé Díaz, secretario general adjunto de CETM.

parados, como la automoción, el movimiento de contenedores, el transporte de combustibles o de productos químicos... Y vamos a necesitar, sin duda, un transporte por carretera fuerte para salir de esta crisis, no solo en España, sino en toda la Unión Europea. La exportación fue nuestra tabla de salvación en la crisis pasada y lo será en esta también, así que tenemos que empezar a ayudar a las empresas a poder sobrevivir, mirando al futuro".

"A la Administración y a los cargadores les exigimos que no nos obliguen a la carga y descarga. Es un momento importante para poner fin a esta histórica reivindicación, porque estamos hablando de redu-

cir las posibilidades de contagio o de accidente". En este sentido, también desde la CETM se quiere impulsar el eCMR, "que gracias a Transfollow, vamos a ofrecer gratis a nuestros asociados durante todo el mes de abril. A ver si esta solución termina de calar en el Sector y los clientes, que son quienes generan la documentación, apuestan definitivamente por ella".

Otro frente abierto con los cargadores es el de los precios del transporte: "Los cargadores deben ser conscientes de que los precios, en estas circunstancias, deben ser diferentes. La situación no puede recaer solo en el transportista, porque de ser así, muchos tomarán la decisión de no salir a la carretera, porque no será rentable y evitarán riesgos para la salud. Solo pedimos cobrar unos precios justos, acordes con la realidad".

Los problemas económicos son acuciantes para muchas empresas. El Gobierno ha orquestado una serie de ayudas, pero "tiene que dar un paso al frente y arbitrar un sistema que no recaiga solo en los bancos, sino que garantice que esas ayudas lleguen a quienes más lo necesitan".

Por último, y en cuanto a la salida de la crisis generada por el virus, desde CETM se entiende que "es necesario un apoyo claro, desde ya mismo, al tejido empresarial del Transporte, porque, de otro modo, nos vamos a quedar sin él".

# Fenadismer: 'No queremos créditos, solo pedimos que se nos pague lo que es nuestro'

El presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, considera que "el pago de las cuotas de autónomos son un problema inminente sobre el que "no tenemos certezas. Y son muy importantes para los que tienen recursos limitados. Coincidimos en que las cantidades de las cuotas no serán, en la mayoría de los casos, definitivas a la hora de que una empresa tenga que cerrar, pero sí que sería un refuerzo muy necesario desde el punto de vista psicológico para los autónomos y pymes el saber que la Administración está pendiente de ellos".

El presidente recuerda que la crisis de 2008 fue un precedente para un asunto "que ahora volvemos a sufrir: el de los impagos. Entonces, promovimos un paro que generó en algo fundamental como es la acción directa. En un Sector como el nuestro, que tiene cadenas de suministro con muchos eslabones, es fundamental que podamos cobrar el impago al dueño de la carga, ahora que es posible que muchas empresas se queden por el camino y no podamos reclamar", añadiendo que "en caso de que se produzcan esos impagos, tendremos que hacer valer nuestros derechos legales para recurrir a la acción directa".



Julio Villaescusa, presidente de Fenadismer.

En ese sentido, Villaescusa alza la voz para denunciar una situación "inexplicable. Una cosa son los impagos y otra la morosidad. La Administración tiene que ser capaz de cumplir y hacer cumplir la Ley de Morosidad. Cobrando las deudas, se eliminarían los problemas de liquidez de las empresas. Sabemos que las distintas Administraciones, estatales, autonómicas o locales, adeudan 8.000 millones de euros al Sector, a los que se suman otros 122.000 millones de las grandes empresas. No tiene sentido que algunos se

vean obligados a pedir créditos para solucionar sus problemas de liquidez cuando se les adeudan cantidades tan importantes. Solo pedimos que se nos pague lo que es nuestro".

## En vacío

Los retornos en vacío también preocupan a Fenadismer, porque "esos kilómetros en vacío están aumentando. Esa situación se produce por el desequilibrio de poder entre los transportistas y los cargadores, que deberían entender que a ellos también les interesa que el transporte no pare. Son muchos los transportistas que van a tener que dejar de salir a la carretera porque, si el precio de la ida no cubre parte de ese retorno en vacío, no les va a compensar. Es lógico. Hay que entablar una negociación, porque el precio debería incluir la realidad actual".

Para finalizar, Villaescusa menciona que "además del constante suministro de materiales de protección para los profesionales del transporte, es imprescindible que los cargadores dejen de obligar a los conductores a realizar las tareas de carga y descarga".



# Astic: 'Es obligatorio que se prohíba la carga y descarga'

Ramón Valdivia, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), señala que los efectos negativos "ahora se está acelerando porque las industrias que necesitan transporte están cada vez más paralizadas".

Bajo el punto de vista del director general, lo más relevante del transporte por carretera en la crisis actual "es que se ha puesto de relieve la principal característica del transporte por carretera: que es imprescindible. Si uno repasa todas las medidas que han tomado todos los países europeos en relación con la propagación de la epidemia, todas son restrictivas tanto en relación al movimiento de personas, bienes, circulación, de fronteras, entradas y salidas de extranjeros, salvo para el transporte de mercancías por carretera".

Respecto a la carga, "cuando esto estaba arrancando, hubo una fiebre consumista, la gente empezó a almacenar víveres y elementos de higiene en sus casas y hubo un momento en el que la demanda llegó al 140%, demanda que la carretera pudo suplir, no hubo desabastecimientos y esa flexibilidad, capacidad de reacción, esa inmediatez, esa eficacia, son propias de la carretera. Así ha sido reconocido por todas las normas de todos los países que se están todavía hoy implementado. Se flexibilizó la regulación, se levantaron las restricciones a la circulación (típicas de casi todos los países) en aras de hacer más flexible, de darle más facilidad a la carretera".

Los corredores o carriles verdes "son medidas que ponen de relieve cómo las autoridades son conscientes de la importancia de que el transporte de mercancías siga funcionando para el abastecimiento de la población y del tejido productivo que queda vivo".

Por otro lado, a pesar de ello, Valdivia ha señalado que "hemos tenido que afrontar, sobre todo de cara a nuestros conductores, la falta de sensibilidad que venimos arrastrando desde hace mucho tiempo y que nunca se ve, pero que ahora se ha puesto de relieve con toda su crudeza en los muelles de carga, de descarga, en los lugares donde tienen que hacer sus paradas, su comida, sus aseos, todo esto ha habido que

implementarlo incluso a través del gobierno, a través de órganos ministeriales, porque ni los cargadores ni los muelles de descarga ni las estaciones de servicio han estado a la altura". El director general de Astic manifiesta que "la reacción tras la orden ministerial está siendo positiva y hay también que resaltar que ha habido reacciones positivas a favor de los conductores de camión".

## Carga y descarga

Hay que evitar que tengan contacto con los elementos de carga y descarga y con las personas de otras empresas en los muelles, "por eso debería prohibirse radicalmente que sigan realizando los conductores de camión las operaciones de carga y descarga por protección de ellos y de sistema de distribución y también de las personas que entran en contacto con ellos".

En cuanto a los efectos de la crisis sanitaria en el aspecto económico del Sector, afirma que "suponen un tema delicado" que involucra a todo el tejido productivo. "Todos los sectores creen y están convencidos que es mucho más rentable el dinero invertido en mantener vivas las empresas que no en volver a recuperar lo que se haya perdido. Todos los sectores queremos que las empresas se mantengan vivas el periodo que dure esto".

Valdivia hace hincapié, sobre todo, al "día más uno", es decir, el día que se acabe la crisis sanitaria, en el que para empezar la recuperación "será imprescindible que esté vivo el tejido del transporte por carretera, ya estamos viendo ahora que es imprescindible que siga funcionando. Pues, cuando se conecte la demanda que existirá cuando la sociedad vuelva a arrancar al 100%, deberá estar conectada con la producción, si no estamos vivos ahí, si no estamos funcionales con vehículos y empleados dispuestos para hacer ese trabajo, la recuperación no va a tener lugar o va a ser muchísimo más lenta".

El director general de la Asociación concluye señalando que "las empresas que conforman Astic tienen de media 35 años de antigüedad en el Sector, tienen un *knowhow* y un conocimiento, que si se pierde luego no se recupera tan fácil".

## Mazo: 'Tomar medidas fue un reto, pero estamos trabajando con normalidad'

"Es una situación muy compleja y que ha ido dando bandazos", explica José Ramón Mazo, director general del Grupo Mazo, al respecto de la pandemia, recordando que "al principio hubo una demanda de transporte muy por encima de lo habitual, coincidiendo con las compras compulsivas, y ahora se ha producido un estancamiento muy pronunciado. El consumo está paralizado y, por lo tanto, los almacenes de distribución están repletos de género que no tiene salida. A esto hay que sumar que no hay retornos de importación y estamos volviendo de vacío la mayoría de las veces".

En estas circunstancias, Grupo Mazo ha tomado medidas, activando "a principios de marzo un protocolo de actuación para velar por la salud de toda nuestra plantilla y colaboradores, y que nuestra actividad siguiera funcionando sin ningún tipo de problemas. Entre las principales medidas que adoptamos están el teletrabajo para gran parte del personal de oficinas, además de poner en marcha diferentes turnos de trabajo para que el número de personas en oficinas fuera el mínimo. Ha sido una prueba de fuego que hemos superado con creces, ya que nuestra actividad no se ha



visto afectada en ningún momento. También anulamos todas las visitas y reuniones presenciales y tuvimos que restringir el acceso a nuestras oficinas, además de repartir gel hidroalcohólico y guantes en todas nuestras delegaciones y sede central. En cuanto a los conductores/as, aparte de hacerles llegar todas las recomendaciones sanitarias, les repartimos un pack de prevención de contagio (mascarillas FFP2, guantes, gel hidroalcohólico) y procedimos a intensificar las labores de higiene y desinfección de todos los vehículos que llegaban a base, en especial de aquellos vehículos cuyos conductores nos manifestaron que tenían algún síntoma relaciona-

do con el Covid-19", resume Mazo.

Otra cuestión es la circulación a nivel internacional, sobre la que el director general apunta que "los mayores problemas se presentaban en las fronteras con Alemania y países limítrofes. Esperemos que se pongan en funcionamiento los 'carriles verdes' para el transporte de mercancías, para que las retenciones sean mínimas".

Por último, Mazo está "trabajando con absoluta normalidad, salvo que se ha producido el descenso de demanda, pero estamos preparados para, cuando las cosas vuelvan a la normalidad, poder seguir ofreciendo nuestro servicio sin ningún tipo de problema", concluye.

## 'El día después'

**O**S HABÉIS PLANTEADO por un momento, ¿qué nos espera cuando esto pase, unos por estar parados y otros por no poder parar? Yo sí.

Cuando todo vuelva a ser más o menos igual, nosotros seguiremos siendo los mismos, y cuando digo los mismos, digo los mismos.

Seguiremos siendo los que nos arrastraremos ante los clientes para que, a cambio de que nos den trabajo, nos sigan pagando lo que quieran.

Seremos los que seguiremos pasando por donde nos marquen esos logísticos intermediarios que nos imponen fórmulas y formas de trabajo que nunca debíamos de aceptar.

Y seguiremos siendo los que a cambio de tratarnos con desdén, seguiremos siendo los que favoreceremos que las mercancías que se producen en nuestro querido país, sigan llegando a todas partes para ser consumidas.

Pero también seguiremos siendo los que hicimos, hacemos y haremos posible que todos esos intermediarios, oficinas de compras, centrales de compras, operadores y demás fauna, sigan amasando riqueza, mientras que el transportista es cada vez más pobre y dependiente.

Juan José Arnedo es el director de **Armesa** y miembro de la Junta de **Atfrie**.

Hago esta reflexión porque ni tan siquiera en estas circunstancias que vivimos, toda esta fauna tiene cuanto menos la delicadeza de callar, y lejos de todo ello, a lo suyo, a por las 44 toneladas, a por los dúo tráiler, a seguir obligando a empresa y transportistas a seguir cargando y descargando, cuando jamás han pactado nada y mucho menos lo han pagado, siempre lo han impuesto (...).

Poco halagüeño va a resultar pues para el transporte el día después, pues saldremos en tromba a tratar de salvar los muebles (la empresa y lo que conlleva), pero más debilitados frente a todos estos explotadores sin escrúpulos, y seguiremos los que quedemos después de la sangría económica que estamos padeciendo por trabajar para que nada falte a la sociedad a la que nos debemos, con las vueltas en vacío que nadie entiende que nos tenga que compensar, siquiera mínimamente.

Bien y para terminar, el día después, no haremos ni podremos hacer aquello que hoy estamos dejando pasar conseguir, seguiremos con las zorras dentro del corral guardando las gallinas, y las empresas de transporte por carretera (las que tienen los camiones) devoradas en silencio.

**A PESAR DE TENER PLAZOS IMPOSIBLES...**

**... ESTÁS CÓMODO EN TU CABINA.**

**Nuevo MAN TGX. Simply my truck.**

## Italia genera más confusión entre los transportistas con sus restricciones

El Gobierno italiano ha generado una enorme confusión a los transportistas europeos al exigirles una carga burocrática irracional para poder cruzar sus fronteras. Ante esto, Fenadismmer y su asociación europea UETR reprochan a las autoridades italianas su improvisación y exceso de burocracia exigida a los transportistas del resto de la UE.

Ante la gravedad de la situación sanitaria existente en Italia, uno de los primeros países europeos en verse afectados por el coronavirus, el Gobierno italiano desde los primeros momentos ha ido adoptando diferentes medidas en todos los ámbitos y sectores de actividad, con la finalidad de frenar la propagación del virus y garantizar la salud de sus ciudadanos. Sin embargo, como en el resto de los países afectados, el transporte de mercancías por carretera ha sido en todo momento considerado un servicio esencial, fundamental para garantizar la necesaria y mínima actividad económica imprescindible en estos momentos críticos y para asegurar a la población el suministro de bienes y productos de primera necesidad.

### Declaración de Salud

Para ello, las autoridades italianas han procurado garantizar en todo



momento que la actividad de los transportistas de mercancías por carretera pudiera ser desarrollada en las mejores condiciones posibles, tanto sanitarias como normativas y así, en esta línea se acordaron derogaciones parciales de determinadas reglas sobre tiempos de conducción y descanso, se acordó el cierre de fronteras o se aprobó, para garantizar el suministro y la fluidez del tráfico de mercancías, la derogación de las restricciones a la circulación.

Sin embargo, frente a estas medidas imprescindibles dadas las circunstancias excepcionales en las que se encuentra sumergida toda Italia y el conjunto de países europeos, las autoridades italianas decretaron un mayor control en la frontera europea de los trabajadores y, por tanto, de los transportistas

y conductores, estableciendo para los nacionales medidas que podrían llevar al autoconfinamiento o exigencias de periodos de cuarentena y que, aplicables a los no nacionales, se concretaron en la obligación de cumplimentar lo que ha dado en denominarse Modelo de Declaración de Salud de Conductor.

Esta exigencia, derivada inicialmente de las medidas del Decreto Interministerial de los Ministerios de Transporte y de la Salud de fecha 17 de marzo de 2020, ya estableció la obligación de cumplimentar esta Declaración de Salud para poder acceder a Italia y efectuar transporte en dicho país, documento de sencilla cumplimentación que debía ser firmado por el conductor a la llegada a frontera ante las autoridades de control italianas.

## La UETR y otras organizaciones sectoriales urgen la implicación de la Unión Europea

La Unión Europea de Transportistas por Carretera, como organización europea representativa de los autónomos y pymes del transporte por carretera, promueve conjuntamente con más de 30 asociaciones el valor del transporte en este momento de crisis sanitaria, pone en evidencia el carácter estratégico del Transporte en situaciones de emergencia, y reclama la actuación de las instituciones europeas para garantizar el libre tránsito de mercancías, así como la seguridad de los trabajadores del Sector.

La UETR, organización europea representativa de las pequeñas y medianas empresas del transporte por carretera y autónomos, que agrupa a más de 230.000 empresas transportistas en toda la Unión Europea y que en la actualidad preside Fenadismmer, ha hecho pública una declaración conjunta con más de 30 asociaciones sectoriales vinculadas al transporte, bajo el lema 'El Transporte es Esencial para Todos', con el fin de resaltar la labor fundamental que el transporte desarrolla en una situación de crisis y excepcionalidad como lo es la actual. Y reclamar, al tiempo, la ayuda, asistencia y apoyo de las instituciones europeas ante la situación causada por el Covid-19.

En esta declaración conjunta, por medio de sus organizaciones representativas, están integrados los diferentes ámbitos y sectores del transporte, tales como la logística,



el transporte marítimo, fluvial, ferroviario y aéreo, puertos, terminales, transporte combinado y multimodal, industrias tecnológicas del transporte, de comercio de alimentos y bienes sanitarios y los representantes de los trabajadores europeos a través del sindicato ETF. La muestra, por tanto, de agentes implicados en esta declaración es amplia e intersectorial, aunque manteniendo como nexo la consideración del transporte como actividad esencial.

### Declaración

Los aspectos esenciales de la Declaración conjunta 'El Transporte es Esencial para Todos', pretende transmitir con fuerza y claridad a las instituciones europeas, los siguientes mensajes específicos, solicitando al mismo tiempo una actuación coordinada y efectiva de Europa que permita que el transporte pueda continuar desarrollándose bajo las mayores garantías. En concreto:

— Se destaca que el transporte y la logística es una pieza clave en

el suministro de bienes y servicios en este momento actual de crisis, reforzando que las infraestructuras generales para su desarrollo son, infraestructuras críticas.

— Se manifiesta el máximo apoyo y respeto a todos los trabajadores que intervienen en la cadena de suministro que permiten la continuidad del transporte, el movimiento de bienes, así como la repatriación de numerosos ciudadanos, ayudando todos ellos a sobrellevar la crisis para el resto de los europeos.

— Se solicita a los Estados miembros que permitan suavizar los tránsitos en frontera para el transporte de mercancías por carretera, no sólo entre los países de la UE, sino con el resto de los considerados terceros países. Para ello, apoya firmemente los "corredores verdes".

— Se apoyan las medidas adoptadas por la UE y los diferentes Estados miembros para contener la propagación del Covid-19 y solicitan a los Estados que coordinen sus actuaciones en frontera siguiendo las recomendaciones facilitadas por la Comisión.

## Marruecos también adopta medidas excepcionales

La crisis sanitaria derivada de la epidemia del coronavirus también está afectando a numerosos países africanos, aunque no con tanta virulencia como en Europa, aunque también preocupa dado que sus sistemas públicos de salud son más limitados, por lo cual en buena parte de ellos también se han decretado medidas de confinamiento de la población en sus casas y de restricciones de movilidad en sus territorios.



### Mascarilla obligatoria

Tal es el caso de Marruecos, que con apenas 1.500 contagiados y un centenar de fallecidos hasta ahora, además del confinamiento general de la población y el cierre de todos los establecimientos no esenciales decretado el pasado 20 de marzo, ha impuesto como novedad en los últimos días la obligatoriedad de usar mascarilla a todas las personas que salgan de sus casas en virtud de las excepciones contempladas en el marco

del confinamiento decretado en el reino alauita, bajo la amenaza de penas de hasta tres meses de cárcel y multas de hasta 120 euros, siendo exigible a todas aquellas personas que accedan al país.

Dicha situación de emergencia sanitaria también ha obligado a que las autoridades marroquíes hayan establecido un conjunto de medidas excepcionales para regular el desarrollo de la actividad del transporte, aunque hasta la fecha no tiene incidencias significativas en el transporte internacional de mercancías por carretera que se realiza entre España y Marruecos.



## IRU e ITF reclaman a gobiernos y entidades una acción conjunta

La Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) han solicitado a los gobiernos y órganos internacionales, una serie de medidas conjuntas, para la correcta ejecución del transporte de mercancías por carretera, durante la presente crisis del Covid-19.

ITF e IRU llaman a los gobiernos y organismos internacionales a actuar de inmediato para:

— Reconocer que el trabajo del transportista es vital para la economía global, tanto para las cadenas de suministro internacionales como para la movilidad de personas.

— Designar el transporte por carretera como servicio vital para servicios como la movilidad de personas, alimentos y suministros médicos durante el Covid-19.

— Designar a los trabajadores del transporte por carretera, trabajadores clave y premiarlos con la misma protección que otros trabajadores de servicios vitales durante el respuesta al Covid-19.

— Desarrollar e implementar rápidamente estándares transfronterizos y de logística para garantizar la seguridad, salud y bienestar de los profesionales.

— Exigir respeto a los conductores por parte de clientes, expedidores y autoridades, incluyendo el acceso a servicios esenciales, como la limpieza en las instalaciones de saneamiento en la carga y puntos de descarga, así como cruces fronterizos para conductores.

"Debemos seguir rindiendo homenaje a la héroes de la carretera valorando en voz alta su trabajo, expresando sus preocupaciones y asegurando que se satisfagan las necesidades de los conductores. Esto incluye la adecuación de instalaciones alimenticias y sanitarias en carretera para conductores de larga distancia a través de consultas con interlocutores sociales del transporte por carretera, ITF e IRU, y expertos de la industria", indican ambas organizaciones, así como "proteger el flujo esencial y los servicios de movilidad futura y cadenas de suministro ofreciendo, como prioridad, apoyo gubernamental a las pymes, además de iniciar un diálogo tripartito a nivel nacional entre gobiernos, empleadores y sindicatos para apoyar la industria del transporte y desarrollar planes de acción específicos, que incluyen el necesario soporte financiero".





## Cómo justificar el desplazamiento de los trabajadores

Tras la aprobación por el Gobierno del Decreto Ley 10/2020, por el que se acordó endurecer el actual estado de confinamiento en todo el territorio nacional, a partir de la semana pasada sólo las actividades declaradas esenciales en el Anexo de dicho Real Decreto Ley podrán continuar desarrollando su actividad.

En desarrollo de dicho Decreto Ley, en el BOE se ha publicado la Orden del Ministerio de Sanidad SND/307/2020 por la que se establece un modelo de declaración responsable en la que se indique que la persona trabajadora portadora del mismo puede continuar realizando desplazamientos desde su domicilio a su lugar de trabajo para ser exhibido ante un control en la vía pública.

En el caso de los conductores profesionales autónomos, al no prever la Orden del Ministerio de Sanidad ningún criterio de justificación, desde Fenadismer recomiendan que "lleven algún documento que justifique su carácter de autónomos, como por ejemplo un certificado de alta fiscal en su actividad".

# Los autónomos están indignados por el cobro de la cuota correspondiente al mes de marzo

Lorenzo Amor, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA), ha manifestado que 3,2 millones de autónomos han visto cargada su cuota de marzo, aprovechando para, en nombre de todos ellos, exponer su indignación por dicho cobro.

El Gobierno aprobó el pasado 31 de marzo una serie de medidas para los autónomos, como señaló la vicepresidenta de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño, quien remarcó que se ha aprobado un aplazamiento del pago de deudas hasta el 30 de junio de 2020 y una moratoria de las cuotas por los días trabajados de marzo sin intereses. Algo que ha irritado bastante a los autónomos.

"El Gobierno ha sido insensible al clamor de prácticamente toda la sociedad, para que suspendiera la cuota de autónomos del mes de marzo, en un momento donde los autónomos no tienen liquidez, no están vendiendo y tienen que hacer frente a muchos gastos", explicó muy crítico Amor.

Previamente a la celebración del Consejo de Ministros, ATA ponía a disposición del Gobierno una serie de medidas que conside-

ran fundamentales para salvar la actividad empresarial:

— Suspensión de la cuota de autónomos de los meses de marzo, abril y mayo.

— Que la cuota de marzo, que ya ha sido abonada, fuera devuelta inmediatamente y de oficio a todo el colectivo, y no se cobraran recargos a quienes la hayan devuelto.

— Suspensión de todos los trámites impositivos y obligaciones tributarias del primer trimestre, que hay que presentar en abril y aplazar su presentación al mes de julio.

— Reducir el umbral de pérdidas en el último mes que establece la prestación de cese de actividad por causas económicas de un 75% a un 30%, igual que ha hecho el estado danés.

— Ampliar el plazo de disfrute de esta prestación a tres meses.

— Anular la disposición adicional sexta del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19, con respecto a la obligatoriedad del mantenimiento del empleo durante el plazo de seis meses desde la fecha de reanudación de la actividad.



— Establecer como fecha de finalización de los Ertes un mes posterior a la finalización del estado de alarma.

"Tras varios Consejos de ministros, el Gobierno nos anuncia en este último una moratoria en las cotizaciones sociales. Bienvenida sea, va a ayudar a autónomos, pero indudablemente el Gobierno reacciona tarde y sigue improvisando. Podía haberlo hecho antes y haber evitado a muchos autónomos pagar esta cuota", manifestó Amor.

Preguntada por estas reclamaciones, Calviño ha instado a los autónomos a solicitar la devolución de la cuota que el propio Estado les ha cobrado el pasado 31 de marzo.

### Cuota del mes de abril

Tras la ampliación del Estado de Alarma hasta prácticamente finales de abril, desde ATA se exige al Go-

bierno que elimine la cuota de autónomos del mes de abril. "Tras el 'hachazo' que se les ha pegado a todos los autónomos en marzo, exigimos de nuevo al Gobierno que la cuota del mes de abril sea eliminada, ya que los autónomos están en estos momentos en su casa, confinados, ahogados, sin liquidez, sin facturar y sin vender", ha asegurado Lorenzo Amor, presidente de ATA.

El Gobierno de España, según ATA, "no puede seguir castigando a un colectivo como es el de autónomos". Preocupan las pymes, "los autónomos y las pequeñas empresas necesitan que salgan ya de una vez por todas a su rescate. Y no nos valen aplazamientos ni moratorias para la cuota de abril, no podemos pagar una cuota por la que nosotros no estamos ni facturando ni vendiendo. Sólo contemplamos la eliminación de la cuota de abril", ha añadido Amor.

## Los camiones de tipo Dúo-Trailers no son considerados como actividad esencial

La DGT no considera los Duo-Trailers de 31 metros y 70 toneladas como actividad esencial. Dicha categoría de vehículo de transporte de mercancías, no autorizados por la actual normativa española de pesos y dimensiones, sólo circulan algunas unidades por las carreteras españolas con carácter experimental.

Desde que el Gobierno español decretó el pasado 14 de marzo el Estado de Alarma en nuestro país como consecuencia de la crisis del coronavirus, todas las disposiciones normativas que ha ido aprobando sucesivamente han garantizado el carácter esencial de todo el transporte por carretera, para facilitar el abastecimiento de los bienes y mercancías necesarios, tanto a la población española, como al resto de actividades económicas que continúan activas.

Ello ha permitido que, en las primeras semanas, el nivel de actividad de la flota española de transporte de mercancías se situara en torno al 70%, aunque en estas dos últimas semanas se haya reducido prácticamente hasta el 50%, como consecuencia del Decreto Ley de actividades no esenciales que puso en marcha el Gobierno el pasado 30 de marzo.

Por ello, Fenadismer ha consi-



derado sorprendente la solicitud planteada al Gobierno hace unos días, por la que solicitaba que los actuales hipertráilers de transporte de mercancías, denominados dúo-trailers, pudieran continuar prestando servicios como si se tratara de una actividad esencial más.

### Autorización previa

Fenadismer ha aclarado que los Dúo-Trailers son una composición de vehículos de transporte de mercancías, de 31,75 metros de longitud y 70 toneladas de masa máxima, no autorizada por la vigente normativa española de pesos y dimensiones, pero que con carácter experimental la

Dirección General de Tráfico ha autorizado la circulación de un número limitado de unidades a algunos operadores logísticos y grandes flotas, dedicándolos especialmente al transporte de mercancías para el sector de la fabricación de automóviles, con los únicos fines de prueba e investigación.

Por ello, la Dirección General de Tráfico ha rechazado dicha solicitud, al considerar que dicho transporte experimental no puede ser considerado una actividad esencial en la actual situación excepcional, por lo que cualquier utilización de dichos hipertráilers sigue sometida a la necesidad de autorización previa para poder continuar haciendo transporte.



## Entidades financieras comienzan la devolución de las comisiones

Están comenzando a reconocer a los transportistas la devolución de comisiones bancarias cobradas indebidamente en los últimos 15 años. Este es el caso de dos socios de la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (Froet), que cuentan ya con resoluciones en las que las entidades han accedido a abonar una serie de comisiones cobradas en los últimos seis años, por un importe global de cerca de 6.000 euros.

Para ello, los transportistas que han optado por este servicio no han tenido que realizar ningún desembolso inicial, ya que Comiflix se hace cargo de todos los gastos hasta conseguir la devolución de las comisiones cobradas indebi-

damente, dentro de un modelo de negocio inspirado en la filosofía americana "a éxito".

Los honorarios se fijan en función de un porcentaje de lo recuperado e incluyen los gastos necesarios en caso de tener que recurrir a los tribunales. En cuanto al tipo de cobro de comisiones que se pueden reclamar, comprenden tanto las de posiciones deudoras, como de descubierto, por devolución de efectos, por impago, o por exceso de póliza.

### Trámite de la gestión

Froet ofrece la posibilidad de tramitar la gestión de las devoluciones bancarias cobradas indebidamente contactando en el teléfono 968340100, o cumplimentando un formulario en su página web.

# La Alianza por la Industria pide un programa de medidas inmediato

En este contexto, la industria española ha sido y es una parte activa del esfuerzo colectivo que la sociedad está realizando para luchar contra la enfermedad, y está siendo a su vez, de forma directa y por su efecto inducido en el sector servicios, el activo más sólido para mantener la actividad económica. La industria productiva española genera hoy el 13% del PIB y el 12% del empleo de forma directa, si bien sus efectos indirectos e inducidos alcanzan respectivamente, el 43% de la riqueza y el 30% del empleo.

Los puestos de trabajo en la industria son de alta calidad en términos de salario, estabilidad y formación, y su contribución es proporcionalmente superior a la de otros sectores a las cuentas públicas en términos de cotizaciones, IRPF derivado, IVA, impuestos especiales y otras figuras tributarias.

La industria es también responsable del 92% de las exportaciones de mercancías y de más del 50% de la inversión privada en investigación, innovación y desarrollo tecnológico, área fundamental no sólo para impulsar la competitividad, sino también para facilitar el desarrollo de productos y tecnologías que garanticen la sostenibilidad y la lucha eficaz contra el cambio climático.

Por todo ello, desde la Alianza por la Competitividad de la Industria Española —constituida por



Anfac (automoción), AOP (refino), Aspapel (papel), Feique (química y farmacia), FIAB (alimentación y bebidas), Oficemen (cemento) y Unesid (siderurgia)— además de contribuir de forma indispensable a la generación productos esenciales para luchar contra la crisis sanitaria, consideramos que es necesario impulsar progresivamente el resto de actividades industriales y el sector de la construcción, para que ejerzan su fundamental papel tractor de la economía, adoptando medidas urgentes que paralelamente estimulen la demanda y la competitividad de las empresas.

Y en este sentido, estiman que es "improrrogable que la Vicepresidencia Económica del Gobierno y el Ministerio de Industria activen y lideren un programa de medidas de rápida implantación, en cinco ejes":

— Impulsar la inversión pública en infraestructuras, vivienda pública y rehabilitación;

— Estimular la demanda;

— Reducir de forma coyuntural las cargas impositivas de los sectores sometidos a competencial internacional;

— Adoptar medidas que incidan en la reducción de los costes vinculados a la energía, tales como la suspensión del impuesto de generación 15/2012, o la garantía de compensación de los costes indirectos de CO2;

— Promover medidas para acceso a los mercados internacionales y potencien la actividad exportadora.

Desde la Alianza consideran "imprescindible" el establecimiento de un programa concreto de medidas capaces de incrementar la demanda a nivel nacional e internacional.

**Un poco de todos, es MUCHO**



## La fundación Primafrío lanza 'Un poco de todos es mucho'

La fundación Primafrío ha lanzado una campaña solidaria entre sus empleados, llamada "Un poco de todos es mucho" para donar alimentos y bienes de primera necesidad a Cruz Roja Española, destinados a las personas más vulnerables afectadas por la emergencia del Covid-19, en Murcia.

Con esta campaña, la entidad que nace al amparo de Grupo Primafrío se suma a la lucha contra el Covid-19, y ratifica su compromiso con la comunidad murciana. "Un poco de todos es Mucho" contará, además, con la colaboración de Primafrío, que donará también productos de primera necesidad.

Los empleados de Grupo Primafrío que quieran colaborar, podrán, hacer su compra *online* en el supermercado ubicado en sus instalaciones de Alhama de Murcia y donar directamente los alimentos no perecederos y artículos de higiene personal, o hacer la compra en su supermercado

habitual y llevarla al punto de recogida habilitado en las oficinas de Primafrío para la campaña. Una vez finalizada, la Fundación llevará a Cruz Roja todos los artículos recogidos.

En palabras de Juan Conesa, presidente de Fundación Primafrío, "desde el sector del transporte internacional de mercancías, en el que opera Grupo Primafrío, estamos especialmente sensibilizados con la expansión del Covid-19", a lo que añade que "es necesario que, entre todos, aportemos nuestro granito de arena para ayudar a las personas más vulnerables, especialmente afectadas por la emergencia de la pandemia".

Por su parte, uno de los objetivos fundamentales de Cruz Roja Española durante la crisis originada por el Covid-19 es asegurar la alimentación de más de 20.000 personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad extrema en la Región de Murcia.



## El MAN Truck & Bus Center de Sevilla cede un furgón TGE para labores de ayuda

MAN Truck & Bus Iberia está poniendo su pequeño granito de arena para combatir la pandemia del coronavirus. Una de las últimas acciones llevadas a cabo ha surgido en Sevilla, donde el MAN Truck & Bus Center de la capital hispalense ha cedido al Servicio de Asistencia Médica de Urgencias (SAMU), un furgón TGE para labores de ayuda. El SAMU es una empresa con una amplia presencia tanto en Sevilla como en el resto de Andalucía. Incluso tiene alguna actividad en el extranjero.

Ildefonso Ruiz, delegado

de Ventas de Furgonetas en la zona, explica que "se trata de nuestro vehículo de demostración, una MAN TGE furgón, que tendrán a su disposición hasta el día 27 de abril, pero con toda la intención por nuestra parte de que dicho periodo se prorrogue si la necesitan".

"Les ofrecimos la ayuda que pudiéramos prestar, y por eso están disponiendo de la TGE para trasladar material sanitario a dos de los hoteles de la ciudad, que se están medicalizando para atender a más pacientes y aliviar así, un poco, la presión en los hospitales", resume Ruiz.

## Scania permite el aplazamiento del pago de las reparaciones dos meses

Con el objetivo de ayudar a las empresas y autónomos afectados económicamente por el brote de Coronavirus, Scania ha lanzado una campaña, en colaboración con el Banco Santander, desde el 9 de abril y hasta el 31 de mayo, que facilitará a aquellos clientes que lo necesiten, realizar ahora sus reparaciones en cualquiera de los 59 puntos de servicio Scania con una carencia de pago de dos meses. Los clientes que se acojan a esta campaña disfrutarán de las siguientes ventajas y condiciones:

Válido para todo tipo de reparaciones (autobuses, camiones y semirremolques)

Reparaciones desde 300 a 10.000 euros. Sin intereses, ni comisiones. Importe máximo financiable: 8.000 euros. Financiación 100% para reparaciones hasta 5.000 euros. Para importes superiores a 5.000 euros, será necesario una entrada de hasta un 20%

Reparación financiable en tres o seis meses. Disponible en toda la red de concesionarios de Scania en España.

"Nuestra prioridad es proteger la salud de nuestros clientes y garantizar que sus vehículos sigan circulando. Tenemos que apoyar en las dificultades que puedan estar



sufriendo a causa del actual brote de coronavirus y sabemos que, ahora más que nunca, mantener su actividad es lo más importante. Scania asumirá los costes y comisiones derivados del aplazamiento de pago en las reparaciones de esta campaña para tratar así de contribuir al bienestar de todos", comentó Fernando Bustamante, director comercial de servicios de Scania Ibérica.

Además, con la intención de adaptarse a las necesidades de los clientes y seguir impartiendo los cursos de formación a conductores durante la epidemia del coronavirus, Scania ha decidido lanzar una plataforma de formación *e-learning* que será impartida por Scania Driver Training.

"El sector del transporte por carretera está siendo crucial estos días. Nuestros clientes tienen que continuar su actividad y es nuestra responsabilidad adaptarnos a las circunstancias para poder ayudarles. Con esta iniciativa pretendemos que nuestros clientes puedan seguir obteniendo el mejor rendimiento de sus vehículos, para aquellos que se mantienen en activo, y que sea una oportunidad para aquellos otros que consideren que es un buen momento para realizar formaciones. A futuro, sin duda, este formato será ideal para aquellos con menor disponibilidad de tiempo", comenta Andrés Notario, responsable de Servicios Conectados y del proyecto de formación *e-learning* en Scania.

# Acea reclama una inmediata expansión de la red de carga para camiones de combustibles alternativos

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) analiza el número de puntos de recarga y estaciones de recarga de combustible necesarios para

que los camiones con cero y bajas emisiones cumplan con los objetivos de CO2 para 2025 y 2030. En términos de puntos de carga para camiones eléctricos,

esto significa alcanzar unos 90.000 puntos públicos en la próxima década para permitir la transición al transporte por carretera neutral en carbono.

"Obviamente, nuestra industria está teniendo que enfrentarse con problemas inmediatos relacionados con la crisis de Covid-19", declaró Henrik Henriksson, presidente de la Junta de Vehículos Comerciales de acea y CEO de Scania, pero "a pesar de esto, mantenemos a la vista los objetivos climáticos a largo plazo. Ni la industria de los camiones ni los responsables de las políticas pueden permitirse desviar el foco de atención de este asunto en este momento".

El año pasado, la UE adoptó sus primeros estándares de emisiones de CO2 para vehículos pesados, que se aplicarán en 2025 (-15%) y 2030 (-30%). Henriksson considera al respecto que "estos objetivos de CO2 para camiones establecen hitos extremadamente desafiantes en el camino hacia la neutralidad de carbono. Para poder dar respuesta a estas reducciones tan inferiores a las actuales, estamos comprometidos y listos para llevar al mercado un número creciente de camiones con cero emisiones".

Sin embargo, la gran mayoría de los camiones vendidos en Europa hoy en día todavía funcionan con diésel (*ver artículo de la parte inferior*), ya que es la forma de energía más conveniente y rentable disponible para los operadores de

transporte. Por primera vez, las estadísticas ahora revelan la composición exacta del mercado de la UE para camiones nuevos por tipo de combustible. Estos nuevos números de Acea muestran que el 97,9% de todos los camiones medianos y pesados vendidos en 2019 funcionaban con diésel, mientras que apenas el 0,1% funcionaban con gasolina, 1,7% funcionaban con gas natural, 0,2% tenían carga eléctrica y 0,1% eran híbridos eléctricos.

## Futuro eléctrico

Si avanzamos rápidamente hasta 2030, una flota aproximada de unos 200.000 camiones con batería eléctrica debería estar en funcionamiento en la UE para cumplir con el objetivo de CO2 establecido para dicho año, según las estimaciones de Acea. Con unos 700 camiones medios y pesados eléctricos (de más de 3,5 toneladas) vendidos el año pasado, esto significa que las ventas de camiones eléctricos tendrán que crecer 28 veces en los próximos 10 años.

Los vehículos pesados simplemente no pueden usar la infraestructura de los turismos, debido a su mayor demanda de energía, así como a los requisitos específicos

de espacio, estacionamiento y acceso. Si Europa quiere alcanzar estos niveles mínimos de despliegue, los objetivos vinculantes de infraestructura de camiones para los Estados miembros deben establecerse ahora por la Directiva de Infraestructura de Combustibles Alternativos, a juicio de la patronal de fabricantes.

Los estándares técnicos que aún faltan también deben definirse, y los procesos de estandarización necesarios deben comenzar de inmediato. Por último, las inversiones en infraestructura de carga y reabastecimiento requerirán un importante apoyo financiero y administrativo por parte de la UE y los gobiernos nacionales. Los operadores de transporte en particular deberían ser incentivados para invertir cuanto antes en estaciones de carga privadas en sus bases y de acceso semi-público.

En este sentido, Henriksson concluye que "una densa red de infraestructura para camiones con motores alternativos es esencial. Necesitamos urgentemente que Europa introduzca compromisos vinculantes para el despliegue de al menos 37.000 puntos de recarga, 50 estaciones de servicio de hidrógeno y 750 estaciones de GNL para vehículos pesados ya para 2025".

Publicly-accessible charging points			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
DC <100 kW	<10*	4,000 (+20,000**)	50,000 (+200,000**)
DC 350 kW	0	11,000	20,000
DC >500 kW	0	2,000	20,000

\* No detailed information available  
\*\* Depot charging, not publicly accessible

Publicly-accessible hydrogen stations			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
H2 stations (compressed, liquified)	16 (350 bar, for buses)	50 at least	500 at least

Publicly-accessible gas stations			
	Currently available	Needed by 2025	Needed by 2030
CNG stations	300	400	500
LNG stations	252	750 at least	1,500 at least

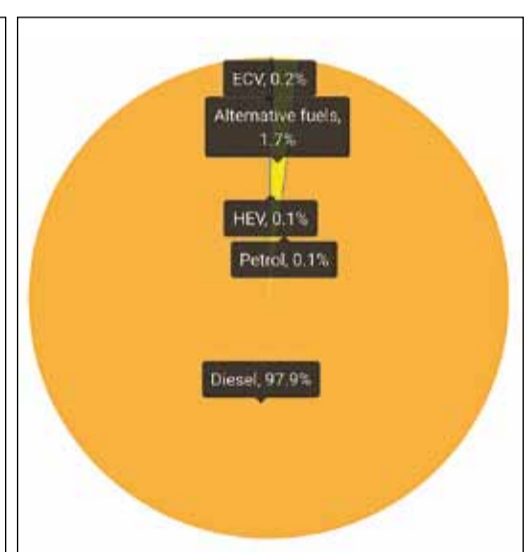
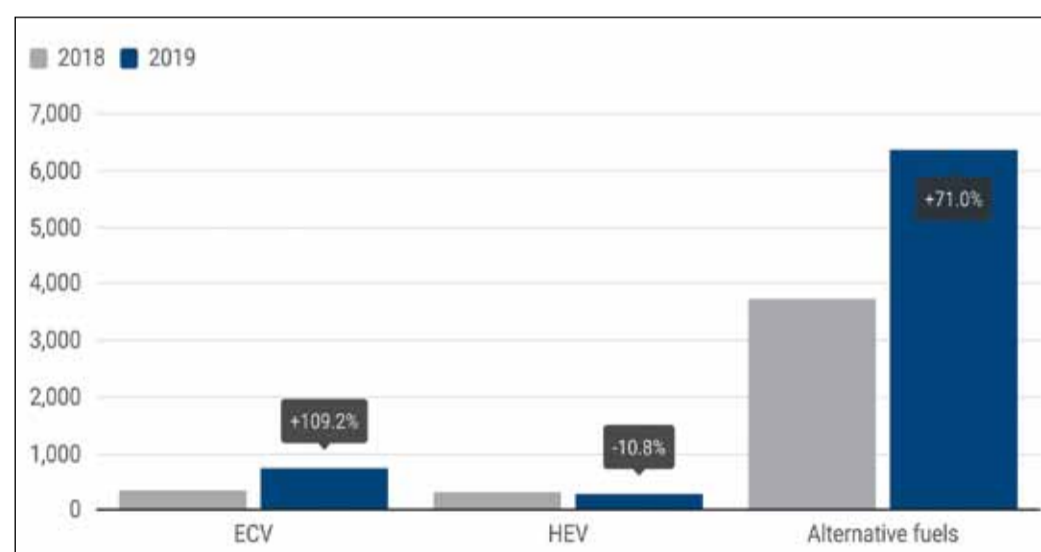
## El diésel sigue copando el 98% de los registros en Europa

En 2019, el 97,9% de todos los nuevos camiones medianos y pesados (de más de 3,5 toneladas) registrados en la Unión Europea funcionaban con diésel, mientras que la gasolina alimentaba solo el 0,1% de los registros del año pasado. Los vehículos con carga eléctrica (ECV) representaron el 0,2% del total de las ventas de camiones nuevos en la región, mientras que todos los vehículos con motor alternativo (APV) combinados representaron el 2% del mercado de la UE.

### Camiones diésel y gasolina

El año pasado, el número de camiones diésel registrados en la Unión Europea creció un 3,5% en comparación con 2018, llegando a 361.135 unidades. Con la excepción de Italia (-9,5%), la demanda de vehículos diésel aumentó en todos los principales mercados de la UE: Reino Unido (+10,2%), Alemania (+3%), Francia (+0,8%) y España (+0,3%).

Por el contrario, apenas se registraron 227 camiones de gasolina en toda la región EU28 en 2019, de los cuales casi el 90% se vendieron solo en dos países: Finlandia y



Alemania. Algo lógico, si tenemos en cuenta que este tipo de combustible ni siquiera está disponible en la oferta de camiones de la gran mayoría de los países de la Unión.

### Motor alternativo (APV)

En general, en 2019, la demanda de nuevos camiones eléctricos creció significativamente (+109,2%) en toda la UE, aunque este incremento se debe, sobre todo, a partir de una

base de comparación muy baja. Las matriculaciones de nuevos vehículos con carga eléctrica (ECV) pasaron de 357 camiones en 2018 a 747 en 2019, lo que se traduce en una participación de mercado del 0,2%.

Los principales mercados para estos vehículos fueron Alemania (608 unidades), los Países Bajos (76) y Francia (24), que en conjunto representaron el 95% de todas las matriculaciones de camiones

ECV el año pasado. Por el contrario, no se registraron camiones con carga eléctrica en 12 países de la UE en 2019.

Los vehículos eléctricos híbridos (HEV) tuvieron una participación menor en las ventas de camiones nuevos en 2019 que el año anterior. El año pasado se registraron 272 camiones HEV, un -10,8% sobre 2018.

Los combustibles alternativos representaron la gran mayoría de

los camiones con motor alternativo vendidos en la UE el año pasado. Las matriculaciones aumentaron en un 71% hasta 6.371 unidades, de las cuales el 98% fueron vehículos que funcionan con gas natural (GNV). Francia, Italia y Alemania son los mayores mercados de la UE para camiones de combustible alternativo. En 2019, las ventas alemanas aumentaron un 37,8%, seguidas de Italia (+44,5%) y Francia (+30,2%).

# Repavimentar la mitad de nuestras carreteras ahorraría la emisión de 1,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha presentado los resultados del estudio 'Análisis de la relación entre el estado de conservación del pavimento, el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos', elaborado en colaboración con Ponle Freno y Mercedes-Benz, que cifra en un total de 600 millones de litros anuales los que se podría ahorrar en combustible, teniendo la mitad de las carreteras del país en buen estado.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) realizó el estudio con la pretensión de identificar cuál es la relación directa que existe entre las emisiones de CO<sub>2</sub> o el consumo de combustible, con el estado de conservación de las carreteras. En el estudio se ha cuantificado, mediante pruebas reales. Para su puesta en marcha, han utilizado un vehículo ligero y un vehículo pesado. Los ensayos, llevados a cabo innumerables veces en un tramo de 50 kilómetros de una autovía de la red de carreteras del país, tanto antes de sufrir una pavimentación, como en el momento inmediatamente posterior al experimentar trabajos de mejora del estado del firme.

Por un lado, el vehículo ligero ha recorrido 199 kilómetros en una pavimentación deteriorada y el mismo trayecto, en una pavimentación en correctas condiciones. Por otro lado, el vehículo pesado realizó una ruta en ambas situaciones de 215 kilómetros.

## Resultados importantes

La primera conclusión significativa que se obtiene es que, en un vehículo ligero, el ahorro en consumo de combustible es del entorno de 3,5%, es decir, una carretera después de pavimentar provoca que

el consumo de un vehículo sea un 3,5% más bajo de lo que era antes de sufrir trabajos de pavimentación. Además, la pavimentación deteriorada obtuvo un Índice de regularidad internacional (IRI) de un 2 y su tiempo de recorrido fue de una hora, cincuenta y tres minutos y treinta y seis segundos, frente al 0,9 de índice de regularidad y un tiempo de una hora, cuarenta y siete minutos y cuarenta y seis segundos de la pavimentación en buenas condiciones.

En cuanto al vehículo pesado, ese guarismo sube del 3,5%, hasta el 4%. Siendo una cifra significativa, ya que es el doble de los escenarios de las consultas internacionales que se han desarrollado en Dinamarca, Estados Unidos e Inglaterra, que hablaban de entornos de descenso del 2%. En nuestro país, la AEC encuentra un descenso del 4% (para vehículos pesados), siendo una cifra muy diferenciadora.

Si el pavimento presenta un deterioro estructural importante (grietas en las rodadas, baches, deformaciones, agrietamiento grueso, desintegraciones graves...), los vehículos ligeros llegan a emitir hasta un 9% más de CO<sub>2</sub> (un 6% los pesados). Si el deterioro es superficial (agrietamiento fino, desintegraciones ligeras, descarnaduras,



exudaciones...), las emisiones se incrementan un 5% y un 4% para cada tipo de vehículo.

## Ahorro de combustible

Además, la Asociación Española de la Carretera ha sido consciente de que las carreteras que presentan un deterioro en la pavimentación, consumen un total de 600 millones de litros de combustible al año adicionales. Eso se traduce en un total de 780 millones de euros anuales el

gasto de más, que si la pavimentación estuviera en buen estado.

La Asociación señala que repavimentar la mitad de la red de carreteras de nuestro país permitiría ahorrar 1,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año, lo mismo que emite todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante ocho meses. Además, repavimentar estas vías durante los próximos 10 años (lo que exigiría una inversión de 330 millones de euros anuales) reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> un 6%, el equivalente

a lo que absorberían 120 estadios de fútbol llenos de pinos durante una década. Con esta inversión, se generaría un ahorro de 780 millones de euros anuales en consumo de combustible, sin contar otro tipo de desgastes del vehículo que aparecerían si la pavimentación se encontrase en mal estado. Siendo uno de estos desgastes, por ejemplo, la seguridad, el desgaste de los neumáticos (del entorno del 3% más los ligeros, y el 2% los pesados), entre otros daños en los vehículos.

## 30 millones de euros para cumplir con la Agenda 2030

La pavimentación de las carreteras formaría parte del proceso para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) marcados por la ONU en la Agenda 2030.

### Reducir muertes

Para garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos los ciudadanos (ODS 3), está involucrada la Red de Carreteras, cuyo objetivo es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones, causadas por accidentes en carretera. Según la Dirección General de Tráfico (DGT), el 10% de los accidentes mortales en autopistas, son producidos por el deterioro de las carreteras.

La Asociación de Ingenieros de Caminos publicó 'Las obras y servicios públicos a examen. España, Informe 2019', en el que se dice que, en la actualidad, se invierte menos de la mitad de lo que las carreteras españolas necesitan para su correcta conservación.

Vicent Esteban, presidente de la asociación de ingenieros, apunta que "el problema del sector no son sólo las grandes vías, que están en



un estado aceptable, sino las secundarias, que es donde se concentran las deficiencias y los accidentes".

La velocidad media en esta clase de carreteras es de 98 km/h y en las autopistas de 107 km/h, lo que supone muy poca diferencia para dos tipos de vías con condiciones de seguridad muy diferentes.

### Baja inversión y desconfianza

En un estudio sobre 'Necesidades de Inversión en Conservación' realizado por la misma Asociación Española de la Carretera el pasado julio, el 75% de los encuestados estima que el estado del firme de las carreteras convencionales

ha empeorado en los últimos años, y otro 67% piensa otro tanto de las autovías y autopistas españolas.

De igual modo, el trabajo estima que uno de cada 13 kilómetros de la red viaria de nuestro país presenta deterioros relevantes en más del 50% de la superficie

del pavimento, como baches, roderas y grietas longitudinales y transversales, que han llevado a que seis de cada 10 usuarios reconoce haber sufrido algún percance, en su inmensa mayoría de carácter leve, asociado al mal estado de conservación de la carretera por la que transitaban en ese momento.

En el "Estudio de Percepción del Estado de Conservación de las Carreteras Españolas", realizado por AEC junto con la Fundación del Comisariado Europeo del Automóvil, se muestra que más de la mitad de los usuarios encuestados reconoce haber sufrido algún problema de inseguridad por el mal estado de la vía, siendo el 94% de estas situaciones, sin consecuencias graves.


Es por ello por lo que la Asociación Española de la Carretera hace un llamamiento al Gobierno a la necesidad y la urgencia de actuar en la mejora de la red viaria, para reducir las emisiones del transporte un 32% hasta 2030. De lo contrario, los objetivos con los que se habían comprometido, serán papel mojado.




**✓ Ficha Técnica**

<b>Ford Trucks</b>	<b>1848T</b>
Configuración:	tractora 4x2
Motor:	Ecotorq Euro 6
Cilindrada:	12,7 l
Potencia:	480 CV
Par motor:	2.500 Nm a 1.000-1.200 rpm
Longitud:	6.150 mm
Anchura:	2.540 mm
Altura:	hasta 3.945 mm
Distancia entre ejes:	3.600 mm
Altura 5ª rueda:	1.100 mm
Radio de giro:	7.500 mm
Transmisión automática:	ZF 12 TX 2620 Traxon
Suspensiones:	ballesta parabólica / neumática
Frenos:	disco 430x35
Depósito gasoil:	600 l.
Depósito SCR:	78 l.
Freno motor:	hasta 340 kW
Peso total:	18 toneladas


**Cabina**

 Disponible con dos opciones de altura: 3.104 mm con techo normal y hasta 3.945 en el sobreelevado.


**Consumo**

 Ford apuesta por un equilibrio entre el rendimiento del conjunto y unos consumos contenidos.


**Motor**

 El Ecotorq cuenta con 12,7 litros de capacidad y una potencia de 480 CV cumple la norma Euro 6.


**Interior**

 Diseño ergonómico con la idea de hacer la vida más fácil y cómoda al profesional del transporte.

**Fiabilidad**

 Ford Trucks ha tejido una red de asistencia a nivel nacional para cubrir cualquier eventualidad.

**Ejes**

 Esta tractora, que se suma a la de la serie F, sale al mercado nacional en configuración 4x2.

# Ford Trucks aumenta su oferta nacional

Tras el lanzamiento de la serie F, pone en el mercado la tractora 1848T y una hormigonera 4142M para terrenos difíciles

Ford Trucks acaba de marcar un nuevo hito en su historia en el mercado nacional de vehículos industriales pesados con la llegada a España de

cinco unidades de hormigonera 4142M y cinco tractoras de carretera 1848T. Todas las unidades, de color blanco y algunas con homologa-

ción para el transporte de mercancías peligrosas (ADR), se encuentran en preparación, a la espera de entrega en diferentes concesionarios.

El 1848T es una tractora 4x2 pensada para el transporte de larga distancia en el segmento de las 40 toneladas. Disponible con un techo elevado de 3.945 mm y cama doble de serie, su cabina destaca por su nivel de confort y ergonomía, incluyendo detalles como asientos calefactados con suspensión neumática, sensor de iluminación automática, columna de dirección regulable en altura e inclinación o escalones de acceso iluminados, entre otros. Todo ello manteniendo unas cotas externas compactas, que redundan en una baja tara del vehículo y buenas cualidades aerodinámicas, idóneas para remolcar cisternas y otras cargas donde el volumen del semirremolque no alcanza los máximos legales.

Este vehículo cuenta con un motor Ecotorq de 12,7 litros y 480 CV de potencia, con un par máximo de 2.500 Nm, diseñado para encontrar el equilibrio entre rendimiento y economía de consumos.

**🎯 Novedades**

✓ La relación entre rendimiento y consumo se cimienta, además de en el propulsor, en el comportamiento de una caja de cambios automática de 12 velocidades, así como de una serie de innovadores sistemas tecnológicos, como la recirculación de gases de escape, el turbocompresor de geometría variable o la unidad de control electrónica inteligente, que mejoran en su conjunto la eficiencia de las tractoras de la gama Ford Trucks.

✓ En lo referido a seguridad, una de las prioridades de la gama Ford Trucks y en la que se ha puesto especial dedicación, este modelo 1848T integra un freno motor de 340 kW, apoyado por sistemas como el ABS, ASR, ESP, ayudas en caso de descenso de pendientes, freno del remolque, sistema de frenado de emergencia, advertencia de abandono de carril o, en opción, un ralentizador hidráulico Intarder, con una capacidad de potencia de 600 kW.





## Contra el virus

✓ La red de concesionarios de Ford Trucks España confirma que la práctica totalidad de los concesionarios y puntos de atención de la marca mantienen su nivel de servicio en este excepcional momento de alerta.

✓ Además de los servicios de taller habituales, todas las concesiones ofrecen atención 24 horas para emergencias en carretera, así como atención comercial no presencial, vía telefónica o por e-mail. Ford recuerda que la actividad en estos centros cumple con las estrictas normas de seguridad e higiene dictadas por el Ministerio de Sanidad y las autoridades competentes, así como con la propia normativa que la compañía ha impuesto ante lo complejo de la situación actual.

✓ De forma temporal, se han adaptado los horarios de la red para poder asegurar el óptimo nivel de servicio a los clientes, manteniendo al mismo tiempo la seguridad laboral de los empleados. Aquellos interesados en contactar con alguno de los puntos de servicio Ford Trucks pueden ponerse en contacto a través de las vías habituales con sus respectivos talleres o bien consultar los teléfonos de atención 24 horas en [fordtrucks.es](http://fordtrucks.es).



# La hormigonera 4142M puede enfrentarse con solvencia a los terrenos más complicados

El segundo de los modelos que acaba de aterrizar en el mercado nacional es el 4142M, una hormigonera en configuración 8x4 pensada específicamente para desarrollar tareas en terrenos extremos, en los que la robustez y la resistencia son características fundamentales para un vehículo.

Por esta razón, el chasis reforzado del 4142M se ha desarrollado con tecnología de vanguardia con el objetivo de asegurar su durabilidad, incluso en las condiciones de trabajo más desafiantes y a carga máxima, dado que este vehículo admite hasta 32 toneladas de MMA.

El chasis dispone de una longitud de 8.890 mm (admite un voladizo trasero de 940 mm), para una anchura de 2.540 mm y una distancia entre ejes de 5.100 mm, con un grosor de 10 mm. La altura

de la cabina es de 3.200 mm y el radio de giro se queda en poco más de 10,5 metros.

### 420 CV

La potencia la aporta un motor Ecotorq Euro 6 de 12,7 litros y 420 CV, con un par máximo de 2.150 Nm en un rango entre 1.000 y 1.300 revoluciones por minuto, que se mantiene bajo control gracias a un nuevo freno motor integrado de 340 kW, que comparte con la tractora. Igualmente, en opción también se ofrece un Intarder de 600 kW, que evita el uso innecesario del freno de servicio, prolongando su vida útil. Ambos sistemas se combinan en un sistema de gestión inteligente de frenado que realiza un uso adaptativo de los frenos auxiliares.

Todo ello accionado con una

doble posibilidad de transmisión, ambas ZF, que puede ser manual de 16 velocidades o automática de 12. En cuanto al eje, Ford Trucks apuesta por la reducción de cubo, y por unas suspensiones de ballestas parabólicas delante (90 mm) y de tándem parabólicas detrás (100 mm).

El exterior de este modelo ha sido diseñado específicamente para ofrecer la máxima robustez, con neumáticos de tipo construcción pesada, suspensión específica para terrenos extremos y un resistente frontal. Por su parte, la cabina (versión diurna) cuenta de con un equipamiento que incluye aire acondicionado, control de crucero, unidad interna de control para la toma de fuerza, sistema Home-Safe, volante ajustable en altura y profundidad, asiento del conductor con suspensión y calefacción...



# Los vehículos comerciales Citroën se ponen al servicio de los profesionales

El Sector del Transporte y la Logística es clave para asegurar el abastecimiento de productos y servicios

Miles de profesionales recorren kilómetros y kilómetros a bordo de sus vehículos para que cada cosa esté donde

tiene que estar a su debido tiempo. La marca concede una gran importancia a la herramienta de trabajo de estos

profesionales: los vehículos comerciales. Los Citroën Berlingo Van, Jumpy y Jumper ofrecen grandes prestaciones.

Pensada para cubrir las necesidades de una gran diversidad de empresas y profesionales, la gama de vehículos comerciales Citroën está formada por tres modelos: el Citroën Berlingo Van, el Citroën Jumpy y el Citroën Jumper. Todos ellos cuentan con un diseño que transmite una imagen de robustez y fiabilidad, además de tecnologías y funciones de ayuda a la conducción equivalentes a las de los turismos de la marca. Estos tres referentes en sus respectivos segmentos se comercializan con un amplio abanico de dimensiones, opciones y transformaciones para adaptarse al máximo a cada actividad.

El Citroën Berlingo Van, que alcanza su tercera generación (todas ellas fabricadas en Vigo), supone un salto cualitativo en el mundo de los vehículos comerciales. Está pensado para ofrecer las prestaciones, el equipamiento, la tecnología y el confort de un turismo, pero diseñado con las necesidades de empresas, flotas y profesionales como fuente de inspiración. Robusto y muy coherente con la identidad de la marca, ofrece confort y modularidad al máximo nivel, enfocado en el transporte de mercancías a pequeñas tiendas y farmacias y para material de mantenimiento.

Su equipamiento no tiene nada que envidiar a los turismos de la firma: incorpora 20 tecnologías



de ayuda a la conducción y cuatro tecnologías de conectividad, junto a motores eficientes y de altas prestaciones. Se adapta a todo tipo de usos, gracias a sus múltiples configuraciones posibles en el habitáculo, con la cabina Extenso o Doble Cabina, a dos tallas, M y XL, y a dos versiones novedosas, Worker y Driver, pensadas, respectivamente, para profesionales que se enfrentan a terrenos difíciles o a kilómetros de asfalto en grandes ciudades o carreteras. Sendas versiones se diferencian por su distancia al suelo, nivel de equipamiento o elementos de protección.

## Gran gama de opciones

El Citroën Jumpy propone una gama de siluetas y dimensiones que permiten trabajar con una herramienta fiable y totalmente adaptada a las necesidades de cada profesional. Está disponible en tres longitudes (XS: 4,60 m, M: 4,95 m y XL: 5,30 m). La altura es una de sus grandes ventajas. Sus 1,90 m (en las tres longitudes en versión combi y en XS y M en el furgón) le dan acceso, sin problemas, a los estacionamientos subterráneos, un espacio normalmente vedado a vehículos de su segmento.



## Al detalle

### Más datos

- 1 La marca concede una gran importancia a la herramienta de trabajo de estos profesionales: los vehículos comerciales. La gama Citroën es un referente en el mercado: los Citroën Berlingo Van, Jumpy y Jumper ofrecen prestaciones, equipamiento de confort y avances tecnológicos al mismo nivel que los turismos de la marca.
- 2 Durante el año 2019, se vendieron a empresas y autónomos un total de 16.300 vehículos comerciales de la marca Citroën, a lo largo de todo el territorio español.
- 3 Para atender posibles incidencias en los vehículos durante estos días, Citroën ha decidido poner en marcha el siguiente teléfono: 91 321 39 21.

## Novedades

# Citroën ofrece una solución útil para cada necesidad

Citroën ofrece una respuesta para cada necesidad, desde el furgón compacto y polivalente, como el Citroën Berlingo Van, hasta el Jumpy, que destaca por su gran número de posibilidades; o el vehículo de carga de grandes dimensiones, como el Citroën Jumper. Todos ellos con amplias posibilidades de transformación (ambulancias, mercancías, servicios de mantenimiento y limpieza, isoterma...), ya que la marca trabaja, además, con los mejores carroceros para crear vehículos que se adapten totalmente a la actividad de cada profesional.

El Jumpy ofrece equipamientos de tecnología avanzada, como la cámara trasera con visión 180° (Top Rear Vision), que ofrece una mejor visibilidad en las maniobras, y el Citroën Connect Nav, que ofrece una navegación conectada 3D gestionada mediante la voz y pantalla táctil

de siete pulgadas. Además, en materia de seguridad aporta, entre otras funciones, el regulador de la velocidad activo, la alerta de riesgo de colisión y el Active Safety Brake.

El Citroën Jumper es el peso pesado de la gama de vehículos comerciales. Tras su potente arquitectura exterior se esconde un interior ergonómico, pensado para hacer más cómodas las labores cotidianas de transporte. Cuenta con una gama que se estructura alrededor de una gran variedad de carrocerías, longitudes, batallas, alturas y siluetas. Esta gran diversidad de versiones permite responder lo más ampliamente posible a las exigencias de cualquier empresa o profesional autónomo y da lugar a muchas posibilidades de transformación, a gusto y necesidades del cliente: ambulancias y transporte de grandes cantidades y materiales.





## JMB desinfecta vehículos de servicio público sin coste

JMB lleva varios días prestando ayuda, en el aparcamiento del Hospital de Día del Universidad de Donostia, a todos los vehículos de servicios públicos como ambulancias, coches de policía, taxis, bomberos, etc... que pueden ser desinfectados de forma rápida y sencilla. La desinfección de choque que elimina virus, bacterias y hongos es sin coste para que conductores y sanitarios trabajen de forma segura.

Desde de JMB, en colaboración con su socio Cosemar Ozono, quieren "aportar nuestro granito de arena para amenizar el riesgo de todos los profesionales y sanitarios expuestos al contagio por el Covid-19, profesionales que están en primera línea de contacto con los pacientes".

### Funcionamiento

El sistema Self-Service de desinfección que elimina virus, bacterias y hongos, tiene funcionamiento sencillo:

1) Aparcar el vehículo cerca de la máquina.

2) Cerrar ventanas y encender el aire acondicionado en recirculación (fundamental para desinfectar los conductos del aire).

3) Salir del vehículo (no puede haber personas dentro del vehículo durante el tratamiento).

4) Introducir la manguera por una de las ventanas: no hace falta introducir monedas. La máquina ya está programada.

5) Cuando termine la desinfección, esperar cinco minutos con las puertas del vehículo abiertas antes de entrar en el coche.

"En tan sólo ocho minutos transformamos el habitáculo del conductor y pacientes en un espacio saludable para las personas eliminando de forma segura virus, hongos y bacterias en el interior de los vehículos". La empresa tiene una premisa, "Unidos somos más fuertes". En JMB, solucionan problemas de limpieza de flotas con sistemas móviles de lavado.

## La experiencia de MANN+Hummel se adapta a la lucha contra el virus

MANN + Hummel, el especialista internacional en filtración con más de 1.000 ingenieros en todo el mundo, ha imple-

mentado actividades globales para ayudar a respaldar el control de la contaminación relativo a la propagación del coronavirus.

Históricamente, MANN + Hummel ha sido conocido por sus soluciones de filtración en los sectores de automoción, vehículo industrial e industria. Desde principios de 2018, la compañía se ha involucrado en el sector de la filtración de aire y agua, razón por la que ha ido adquiriendo otras entidades de filtración líderes en este negocio, como Jack Filter, Tri-Dim Filter Corporation y Microdyn-Nadir. Con la adquisición del antiguo Grupo Vokes Air, MANN + Hummel cuenta con casi nueve décadas de experiencia y conocimiento en los campos de la filtración de aire industrial y la en espacios públicos.

Tras dichas adquisiciones, MANN + Hummel cuenta con una cartera de productos de filtración HEPA (Aire Particulado de Alta Eficiencia) de última generación, laboratorios especializados en tests de filtración, así como especialistas con amplia experiencia en filtración de quirófanos dentro del grupo. Esto permite que sea capaz de colaborar con la situación, al suministrar filtros HEPA necesarios en la instalación de salas de aislamiento de emergencia.

"MANN+Hummel ha demostrado en repetidas ocasiones su competencia para transferir con éxito tecnología y conocien-



tos a nuevas aplicaciones. En estos momentos usamos nuestra experiencia en filtración de automoción para construir e impulsar la producción y suministro de medios filtrantes para mascarillas. Tenemos varios grupos de trabajo en diferentes países de todo el mundo trabajando en esta iniciativa y estamos muy orgullosos de sus esfuerzos", dice Kurk Wilks, presidente y director ejecutivo del Grupo MANN + Hummel.

Además de la fabricación de estos medios filtrantes en colaboración con fabricantes textiles, MANN + Hummel ha implementado la fabricación a gran escala de mascarillas (FFP1) en el nuevo Centro Operativo que la empresa ha puesto en marcha en Kunshan, China, y está preparando al mismo tiempo la instalación de otra línea de producción para mascarillas de grado médico (FFP2 / N95).

## Euromaster cede su flota de asistencia para recoger donaciones de material

Euromaster, especialista en el mantenimiento integral y cuidado del vehículo, ha puesto a disposición de todos aquellos particulares su flota de vehículos OK24horas, su servicio de asistencia en carreteras 24 horas, con el objetivo de que puedan donar material sanitario destinado a hospitales y residencias de ancianos, entre otros, y contribuir así a la lucha contra el coronavirus en España. Para esta acción ha habilitado el teléfono gratuito 900 494 407.

La compañía, concienciada del problema de escasez de materiales sanitarios tan necesarios en estos momentos, ha querido contribuir de manera desinteresada con todas sus unidades móviles de servicio, que ayudarán a la logística de las donaciones de mascarillas, batas y desinfectantes, con la seguridad de que llegarán a su destino respetando todos los protocolos de seguridad e higiene necesarios.

Esta iniciativa solidaria se enmarca dentro de la campaña 'Héroes', que ha puesto en marcha Euromaster con el objetivo de hacer



valer el trabajo de todos aquellos mecánicos que, con su dedicación y esfuerzo, permiten que las ambulancias o los camiones con productos de primera necesidad, entre otros, sigan circulando por nuestras carreteras sin interrumpir sus servicios.

Con esta campaña, Euromaster ha querido rendir su particular homenaje a todos los héroes sin capa que son los profesionales sanitarios, los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, pero

también a los profesionales de los talleres visibilizando su trabajo en las redes sociales con el hashtag #MasterHero.

Por otro lado, para todos aquellos camioneros, bomberos, policías, conductores de ambulancia, etc.. que tengan que acudir a alguno de sus centros, la compañía dotará a todos sus talleres de un espacio de avituallamiento gratuito para ellos durante el estado de alarma, como muestra de agradecimiento a su esfuerzo.

## Reconocimiento en EEUU a la caja Allison 3414 RHS

La Serie 3414 RHS de Allison Transmission es un buen ejemplo de cómo las necesidades del cliente y del mercado impulsan la innovación de los productos Allison. "Diseñada para satisfacer las peticiones de los clientes, y en reconocimiento a su innovación como caja de cambios más ligera, duradera y productiva de su tipo", la revista Heavy Duty Trucking la ha incluido entre los mejores 20 productos de 2020, según informan desde la compañía.

La revista indica que el premio "reconoce los anuncios más innovadores, significativos y útiles del año pasado". La 3414 RHS, considerada "la referencia del sector en cuanto a tractoras para distribución en ciudad", cumplía todos los criterios del premio.

Según las opiniones de fabricantes de equipos originales y usuarios recabadas, existía la necesidad de que la fiabilidad, el rendimiento y la maniobrabilidad demostradas de las transmisiones completamente automáticas Allison Serie 3000 contasen con



mayor capacidad de potencia. La de la 3414 RHS es de hasta 410 CV, y su par motor, de unos 1.450 Nm. Esta mayor potencia responde a la tendencia actual de las flotas de usar los camiones en ciclos de trabajo mixtos, que suelen ser rutas de distribución en ciudad, en un turno, y rutas regionales de transporte, en el otro.

La 3414 RHS permitirá acelerar de 0 a 30 km/h un 25% más rápido que las transmisiones automatizadas, ofreciendo un 8% de ahorro en el consumo de combustible al aprovechar la tecnología xFE.





## 'Ni un solo transportista sin comida', la iniciativa de Cargobull ante el Covid-19

La empresa entregará una bolsa de alimentos de forma gratuita para hacer el camino mucho más llevadero

El fabricante alemán lleva más de 80 años comercializando y distribuyendo semirremolques a nivel mundial. En la

planta que la firma posee en Figueruelas, Zaragoza, será donde se ponga en marcha la entrega solidaria de una

bolsa de alimentos de forma gratuita a los transportistas para apoyarles en estos momentos tan complicados.

Cargobull sigue "con ganas y energía para seguir al lado de todo el sector del transporte, que #nopara".

Con el lema de: "¡Nosotros tampoco paramos!", siguen abriendo sus áreas disponibles de 08:30 a 17:30 h, "con el objetivo de atender tus pedidos y consultas a través de los números de teléfonos y email habituales, de manera que podamos seguir dándo nuestro servicio".

Desde Schmitz Cargobull Ibérica han puesto en marcha 'Ni un solo transportista sin comida'. "El equipo situado en nuestras instalaciones de

entrega de vehículos (Zaragoza), os entregará una bolsa de alimentos de forma gratuita para hacer el camino llevadero. Además, tendréis acceso a servicios, café y caldo caliente".

"Aunque nos gustaría ver a nuestros clientes en persona, de momento, nos tendremos que conformar con enviaros toda la información actualizada por email o teléfono".

### El Sector, unido

Esta crisis sanitaria, nos está mostrando a todos la gran importancia

del trabajo de los transportistas. Desde empresas como Rojo Trailer, quieren transmitir "agradecimiento y nuestro apoyo por vuestra dedicación diaria, más aún en estos momentos difíciles".

Siguiendo las indicaciones de las autoridades, declaran que "nuestra fábrica permanecerá parada desde el 30 de marzo hasta el 13 de abril, aprovechando las vacaciones de Semana Santa. Pero vuestros interlocutores habituales, continuarán disponibles para vosotros, trabajando desde sus casas".

### ✓ Chequeo

#### S.KO Cool Smart

- 1 La última generación de semirremolques lleva integrado de serie la nueva unidad de control telemática CTU-3. El sistema suministra los datos de temperatura, que mide mediante dos o cuatro sensores en el compartimento de carga.
- 2 Dependiendo de sus necesidades, se pueden conectar sensores adicionales. Por ejemplo, sensor de presión de neumáticos.
- 3 La unidad de control transmite los datos por telefonía móvil al nuevo portal TrailerConnect de Schmitz Cargobull o a otro sistema.
- 4 La nueva máquina de frío S.CU Mono-Temp y S.CU MultiTemp reduce el consumo hasta un 10%.



### ★ Solidaridad

## Todo el Sector toma conciencia ante la pandemia

La mayoría continuarán trabajando pero con servicios mínimos a la espera de que mejore la situación



Empresas como Sor Ibérica anuncian que "todas las actividades de la compañía, han sido adaptadas a la nueva situación de emergencia anunciada por el Gobierno, respetando todas las disposiciones sanitarias y gubernamentales que se han emitido para contener y/o evitar la propagación del virus Covid-19".

Por su parte, Tisvol, además de agradecer a los transportistas su labor, aseguró que "durante los próximos días y hasta nuevo aviso, nuestras instalaciones permanecerán cerradas; a pesar de esto, mantendremos el servicio mínimo con la intención de ayudarlos lo máximo posible a través de nuestro equipo de profesionales comprometidos".

En esta línea, Chareau, "con el fin de proporcionar a nuestros clientes el mejor apoyo, mantendremos a su disposición los principales servicios relacionados con su actividad. ¡Muchas gracias a ellos!".

### Desinfección

Además de seguir todos los protocolos de seguridad, muchas compañías están desinfectando sus centros. Coordinado por su Departamento de Prevención de Riesgos Laborales, el pasado domingo día 29, Parcisa, s.l.u. procedió a través de una empresa especializada, a la desinfección de sus instalaciones, con el fin de aumentar la protección contra el virus.

# La nueva MAN Truck Generation es la renovación total de gama para afrontar el transporte del futuro

Después del lanzamiento mundial de los nuevos camiones hace unas semanas en Bilbao, vamos desvelando más detalles

La cruda realidad hace que el tiempo pase a otro ritmo, pero hace menos de dos meses que MAN presentó al mundo desde Bilbao su nueva MAN Truck Generation, una renovación completa de toda la

gama de camiones ya preparados para hacer frente a los cambios que sufrirá el Transporte durante los próximos años. Con un poco más de calma, detallamos algunas de las novedades que presentan estos

vehículos, tanto desde la óptica de la motorización y cadena cinemática, como desde el interior de la comodidad de sus cabinas, la tecnología y las aplicaciones que redundan en la rentabilidad.

Los sistemas de asistencia, como la conducción parcialmente automatizada en atascos o la asistencia en giros, prestan una ayuda adicional al conductor, mejorando su seguridad y la del resto de usuarios de la vía. Para los empresarios, esa seguridad desempeña una importante función, no solo en el transporte de larga distancia, sino también en las obras y en el transporte de reparto.

Una buena visibilidad y unas indicaciones óptimas de los datos de conducción más importantes son esenciales durante la conducción por ciudad, en obras estrechas o en puntos de reparto que requieran muchas maniobras. A esto se suma la ergonomía, esencial cuando hay que entrar y salir con frecuencia de la cabina, y una carrocería adaptada a cada operación de transporte. Si a todo ello añadimos el diseño adecuado de la cadena cinemática, tenemos el conjunto completo.

Por todo ello, MAN ha distribuido modularmente su nueva oferta de productos según los diversos requisitos que presentan las operaciones y los sectores del transporte.

Conservar lo que ha demostrado funcionar y, donde sea necesario,

mejorarlo aún más: este es el objetivo de la nueva generación de camiones de MAN, que sigue el conocido enfoque sistemático de la serie: las nuevas MAN TGX se siguen reconociendo en el transporte de larga distancia y de cargas pesadas por sus cabinas anchas, largas y altas.

Como hasta ahora, en las nuevas MAN TGX se utilizan tres series de motores: el MAN D38 con hasta 640 CV, el MAN D26 de 430 hasta 510 CV, y el MAN D15 con entre 330 y 400 CV. Además de las clásicas cabezas tractoras y chasis de 4x2 y 6x2, las TGX proponen las variantes 6x4 y 8x4 para los transportes más complejos.

La tractora 4x2 está disponible, si se desea, con MAN HydroDrive, la tracción delantera hidrostática de MAN para una tracción adicional en suelos con escaso agarre. Con esta variedad, MAN TGX cubre un rango de tonelaje de entre 18 y 41 toneladas de MMA; en las aplicaciones de carga pesada, la cifra asciende hasta 250 toneladas de peso total del autotrán admisible.

## Novedades en TGS

En la nueva MAN TGS la atención se centra en la construcción, el transporte de reparto y las aplicaciones municipales. Esta serie se distingue por sus cabinas estrechas, ya que en sus ámbitos de aplicación típicos es conveniente tener un peso propio reducido y una buena visibilidad.

En cuanto a la propulsión, MAN ofrece las TGS con los motores D26 y D15, que cubren una amplia gama de potencia entre 330 y 510 CV. MAN TGS se presenta en 4x2 y 6x2 como cabezas tractoras o chasis, o bien las configuraciones 6x4, 8x2 y 8x4 para una amplia variedad de industrias, a las que se suma la tracción total para terrenos difíciles con 4x4, 6x6, 8x6 u 8x8. MAN HydroDrive también es una opción para dos, tres o cuatro ejes. Con esta amplia gama de configuraciones, el peso total admisible del nuevo MAN TGS es de entre 18 y 41 toneladas.

## TGL y TGM

El MAN TGL y el MAN TGM también representan la gama de tonelaje ligero y medio en la nueva



generación de camiones. Hay cuatro nuevas cabinas estrechas para elegir: cortas, largas y también altas con una litera, así como la cabina doble. Esta última se utiliza en la industria de la construcción, en servicios municipales y por bomberos y servicios de rescate.

Con su versión de cuatro cilindros del motor D08, el nuevo TGL cubre el rango de tonelaje de 7,5 a 12 toneladas. Para aquellos a los que

no les baste su rango de potencia de 160 a 220 CV, el TGL también puede equiparse con el D08 de seis cilindros con 250 CV. Esta también es la versión básica del rango de potencia del MAN TGM, que alcanza hasta 320 CV con el motor de seis cilindros D08. El tonelaje del nuevo MAN TGM está directamente relacionado con el del nuevo MAN TGL y abarca desde las 12, 15 y 18 toneladas hasta las 26 toneladas.

## Un espacio interior pensado por y para el conductor

La consola de la nueva MAN Truck Generation se distribuye ahora en dos niveles, lo que ofrece unas distancias de manejo y lectura más ergonómicas. Todos los elementos de control necesarios durante el viaje se encuentran al alcance y ordenados de forma cómoda. También se han adaptado las posiciones. En conjunto, los elementos de control ahora están más orientados al conductor, sin limitar el acceso a la zona del acompañante o de descanso. Todas las pantallas para la recepción de información visual se encuentran a una distancia ligeramente mayor del conductor. Este diseño facilita la adaptación del nivel de enfoque de los ojos al cambiar entre la visión de cerca de la consola y la visión de lejos de la carretera, lo que permite una percepción más rápida.

El conductor se distrae mucho menos del tráfico, lo que se traduce en una mayor seguridad para todos los usuarios de la carretera.

MAN ha rediseñado y reposicionado por completo el manejo de la caja de cambios TipMatic con un conmutador en la columna de dirección en el lado derecho del volante. Tanto la autonomía



como el programa de conducción de la caja de cambios se pueden seleccionar de forma ergonómica y segura directamente detrás del aro del volante.

El nuevo conmutador en la columna de dirección también incluye la función de manejo del freno continuo. Muy cerca, a la derecha, al lado de la pantalla principal en el cuadro de instrumentos, se encuentra el interruptor para activar el nuevo freno de estacionamiento

eléctrico, que se puede usar incluso con guantes.

El conductor puede asignar en los botones de acceso directo configurables las funciones que sean más importantes para él. Todo se puede manejar también con guantes. Asimismo, los interruptores y los botones se han agrupado en grupos lógicos.

El instrumento combinado opcional 100 % digital en la cabina de la nueva MAN Truck Genera-

tion es claro y fácil de entender. Dispone de una gran pantalla a color de 12,3" de alta resolución y sin reflejos y ofrece un nuevo tipo de visualización con una transferencia de información óptima al conductor.

La pantalla central del camión muestra información sobre los sistemas de asistencia al conductor mediante una representación tridimensional del vehículo y, en caso necesario, de los vehículos que van delante o que van a adelantar. Siempre está visible en la pantalla y solamente se desplaza hacia la derecha o izquierda dependiendo del segundo nivel de información que esté abierto. Estas pantallas alternas, llamadas cortinas, se deslizan según se requiera hacia la izquierda o la derecha en la pantalla central y proporcionan una gran cantidad de información adicional.

## MAN SmartSelect

Con el servicio del sistema multimedia, MAN prescinde intencionadamente de una pantalla táctil. Esto se debe a que, al usarse, el ojo sigue automáticamente al dedo, lo que significa que se aparta la vista

de la carretera. La pantalla debe colocarse, además, en el nivel de manejo, lo que dificulta el cambio entre la visión de cerca y la de lejos. Para el nuevo camión se ha seguido desarrollando el principio del actuador de empuje y giro específico para camiones con MAN SmartSelect.

Se encuentra ubicado de forma ergonómica e ideal para el manejo en el cuadro de instrumentos al lado del asiento del conductor y se complementa con la función del panel táctil. La adaptación del *feedback* táctil como el enclavamiento o el punto de presión permite una entrada selectiva, incluso cuando se conduce de forma irregular a pesar de los movimientos verticales del asiento del conductor con suspensión neumática. El reposamanos estabiliza la mano del conductor y alivia la tensión del brazo. El soporte se puede plegar hacia adelante sobre el MAN SmartSelect para permitir un mejor paso a la zona del acompañante. El concepto inteligente que es único en el sector de los vehículos comerciales se amplía con un panel de control clásico con teclas de acceso directo.

# Una amplia gama de cabinas para cada necesidad

Ocho cabinas diferentes en la nueva generación, entre las que son más grandes son las denominadas GX, GM y GN

MAN ofrece nada menos que ocho cabinas diferentes con su nueva generación de camiones. Las que más espacio ofrecen son las tres cabinas grandes: GX, GM y GN.

Con su anchura exterior de 2,44 metros, la GX y la GM están ideadas para los viajes largos en el transporte de larga distancia internacional. El compartimento de almacenamiento en el centro, debajo de la cama, las dos cajas de almacenamiento externas (a las que también se puede acceder desde el interior) y los compartimentos portaobjetos y bandejas de techo sobre el parabrisas, ofrecen abundante espacio para el equipaje.

En la cabina GX con la variante de techo más alta, el espacio de almacenamiento suma 355 litros. Gracias al túnel de motor bajo, la cabina GM tiene una altura de 1,87 metros, que en el caso de la GX llega incluso a los 2,07 metros.

## GN, sin techo alto

La tercera variante de cabina grande, la cabina GN, ofrece el mismo alto nivel de confort que las cabinas GM y GX. Tan solo prescinde del techo alto, lo que conlleva ventajas de aplicación en operaciones y sectores específicos. Ejemplos de ello son los transportes sensibles a



la carga útil con silos o carrocerías y remolques para aceites minerales. Algunas carrocerías, como los transportadores de coches, se construyen sobre la cabina baja.

Gracias al túnel de motor bajo, la cabina GN también ofrece una elevada libertad de movimiento con una altura libre de 1,57 m. Al igual que las variantes GX y GM, la cama tiene un somier de alta calidad.

En la industria de la construcción, la logística de reparto urbano o el transporte de cisternas y silos, la atención se centra en la visibilidad óptima y el bajo peso. La subida y

la bajada cómodas y ergonómicas durante las frecuentes paradas de reparto son de gran importancia. MAN ha desarrollado las nuevas cabinas estrechas de 2,24 m para las series TGL, TGM y TGS de la nueva MAN Truck Generation para cumplir precisamente con estos requisitos.

La nueva cabina FM cumple los requisitos de compactibilidad y de peso reducido, pero con su longitud y el techo alto idénticos a la cabina GM, también satisface los altos estándares de confort en cuanto a habitabilidad y descanso. Esto se

valora, por ejemplo, en el transporte de larga distancia nacional intensivo en cuanto a carga útil.

Al igual que las cabinas GM y GX, la FM dispone de cajas de almacenamiento exteriores accesibles desde el interior, numerosos compartimentos portaobjetos y bandejas de techo sobre el parabrisas.

La nueva cabina plana FN está disponible para aplicaciones en las que los conductores y las empresas valoran una buena habitabilidad, mucho espacio de almacenamiento y una cama cómoda con un somier de alta calidad para dormir ocasio-

nalmente, pero que no requieren un techo alto.

Como hasta ahora, la nueva cabina NN será la variante más elegida para el nuevo MAN TGS. Con una longitud de 1,88 m, ofrece suficiente espacio detrás de los asientos para la ropa de trabajo y las herramientas. La escalera de acceso opcional permite un control seguro y conveniente del compartimento de carga detrás de la cabina. Las nuevas cabinas con altura de chasis media o alta tienen un parachoques de acero de tres partes que también es típico del diseño y muy robusto.

Las nuevas series TGL y TGM incluyen la cabina CC con una anchura exterior de 2,24 m y una longitud de 1,62 m. La altura de subida muy reducida y las puertas de apertura amplia benefician al conductor en el uso municipal, en obras y en reparto.

La cabina doble, la más larga de la nueva generación de camiones, ofrece sobre todo mucho espacio para pasajeros adicionales. La nueva cabina doble de cuatro puertas con la designación DN ofrece mucho espacio para hasta siete personas y sus utensilios de trabajo en su cómodo banco de cuatro plazas y sus dos o tres asientos en la parte delantera. Pensada para talleres, uso municipal y servicios de emergencia como el cuerpo de bomberos.

# Siempre disponible, para maximizar la rentabilidad

Múltiples soluciones y aplicaciones de fácil manejo para que el vehículo esté el mayor tiempo posible en la carretera

La nueva MAN Truck Generation contribuye a que el cliente pueda estar el mayor tiempo posible en la carretera con su calidad demostrada, su larga vida útil y un aumento de la seguridad activa. A esto se añaden unos servicios perfeccionados y unas prestaciones digitales innovadoras, desarrolladas específicamente para las necesidades de los clientes.

## Fiabilidad

Desde 2012, la asociación TÜV e.V. evalúa los resultados de las inspecciones principales según el art. 29 del código de circulación alemán (StVZO) en vehículos industriales, y los publica cada dos años en el informe llamado TÜV Report. Desde la recopilación de los datos, MAN ya ha logrado aumentar de forma continuada el alto porcentaje de camiones en perfecto estado. A medida que aumenta la antigüedad de los vehículos, la proporción de camiones MAN en perfecto estado es superior a la media, obteniendo los mejores resultados entre todos los inspeccionados por TÜV.

La nueva MAN Truck Generation cumple todos los requisitos para enlazar con esta historia de éxitos. Una novedad en todos los vehículos de la nueva MAN Truck



Generation es la estructura de la arquitectura electrónica, orientada a la aplicación. Los mazos de cables principales están diseñados ahora específicamente para el cliente.

En cada camión se instala el juego de cables necesario para su equipamiento y aplicación individuales. Esto significa que hay menos conexiones de enchufe y, al mismo tiempo, se reduce el peso. No solo es más sencillo el montaje, sino también el mantenimiento. Además de las interfaces que había para los carroceros debajo del panel

frontal, ahora hay otra interfaz en el bastidor detrás de la cabina. La red de a bordo de diseño totalmente nuevo, con su ordenador central moderno que controla todos los procesos, permite una mejora considerable de la interacción de todos los sensores instalados en el camión.

## MAN ServiceCare

La máxima disponibilidad del vehículo significa los mínimos tiempos de inactividad. De esto se encarga la gestión de mantenimiento proactiva MAN ServiceCare, en

la que el punto de servicio MAN Service, con los datos relevantes para el mantenimiento transmitidos a través de la RIO Box en el vehículo, realiza un análisis del mismo y ayuda a coordinar las fechas de mantenimiento. De este modo, es posible llamar al camión de forma proactiva para que acuda al taller, antes de que aparezca un posible defecto. MAN ServiceCare está disponible gratuitamente para todos los clientes a través de la plataforma RIO, y se activa en línea introduciendo unos pocos datos.

## MAN Driver App

La aplicación gratuita MAN Driver está disponible para usuarios de iOS y Android. Facilita al conductor el control del perfecto estado técnico de su camión y, por tanto, su disponibilidad. Utilizando una lista de comprobación digital, el conductor realiza el control de arranque, en el que puede detectar daños o defectos y documentarlos enseguida en la aplicación. A través de RIO, el gestor de la flota puede enviar esta información digitalmente al taller seleccionado en MAN ServiceCare.

## MAN ServiceBooking

Con el nuevo servicio digital MAN ServiceBooking, disponible en cada país a lo largo del año 2020, los clientes de MAN pueden reservar en línea a cualquier hora del día y de forma sencilla las citas en el taller, y contratar prestaciones de servicios. Para ello, el sistema compara en tiempo real las fechas deseadas con las capacidades de servicio del taller, tanto si se trata de fechas de mantenimiento, de una inspección principal o de la evaluación del impacto sobre el medio ambiente, o de reparaciones en general. La reserva de fechas en línea se realiza a través de un cifrado SSL seguro.

## Distribución de combustible

ORDEN SND/337/2020, DE 9 DE ABRIL, DEL MINISTERIO DE SANIDAD, por la que se establecen las **medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles en estaciones de servicio y postes marítimos**, como consecuencia de la declaración del estado de alarma por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19. En el BOE, a 11 de abril de 2020.

El Gobierno de España, en virtud del artículo cuatro, apartados b) y d), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, y en el ejercicio de las facultades que le atribuye el artículo 116.2 de la Constitución Española, aprobó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19. El Real Decreto establece una serie de medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a esta situación de crisis y para proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad y reforzar el sistema de salud pública.

De acuerdo a lo previsto en el artículo 4.3 del citado Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, las autoridades competentes delegadas están habilitadas para dictar las órdenes, resoluciones, disposiciones e instrucciones interpretativas que, en la esfera específica de su actuación, sean necesarios para garantizar la prestación de todos los servicios, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares, mediante la adopción de cualquiera de las medidas previstas en el artículo once de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio.

A su vez, el artículo 17 del citado Real Decreto establece que las autoridades competentes delegadas podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar el suministro de energía eléctrica, de productos derivados del petróleo, así como de gas natural, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y en los artículos 49 y 101 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos. Por otra parte, el artículo 18 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, establece que los operadores críticos de servicios esenciales previstos en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de infraestructuras críticas, adoptarán las medidas necesarias para asegurar la prestación de los servicios esenciales que les son propios, consideración que deberá entenderse extendida a aquellas empresas y proveedores que, no teniendo la consideración de críticos, son esenciales para asegurar el abastecimiento a la población y a los propios servicios esenciales. A tales efectos, el artículo 2 de la Ley 8/2011, de 28 de abril define como servicio esencial el servicio necesario para el mantenimiento de las funciones sociales básicas, la salud, la seguridad, el bienestar social y económico de los ciudadanos, o el eficaz funcionamiento de las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas.

La actividad de distribución al por menor de productos petrolíferos y más concretamente la actividad definida en el artículo 43.1.a) de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, en referencia al repostaje y suministro de combustibles y carburantes a vehículos en instalaciones habilitadas al efecto (en adelante denominadas estaciones de servicio), es uno de los supuestos en los que el artículo 7.2 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, permite la circulación. De igual modo, la actividad de suministro de combustibles a embarca-

ciones definida en el artículo 43.1.d) de la Ley 34/1998, de 7 de octubre (en adelante denominada postes marítimos) constituye una prestación necesaria para el funcionamiento del sector pesquero. Considerando lo anterior, así como el marcado carácter imprescindible que tiene el suministro de combustibles y carburantes en estaciones de servicio y postes marítimos para que el funcionamiento de los servicios de emergencia y asistencia sanitaria, el sector primario y los servicios de transporte se continúen desarrollando sin inconvenientes tras la declaración del estado de alarma, se considera este servicio como esencial a efectos de lo establecido en el artículo 18 del citado Real Decreto.

Por tanto, los titulares de las estaciones de servicio tienen la obligación de adoptar las medidas necesarias durante el periodo de estado de alarma para asegurar el suministro de combustibles y carburantes a vehículos. En todo caso, teniendo en consideración el significativo descenso de la demanda de carburantes para automoción desde la declaración del estado de alarma, se ha optado

por un horario de apertura así como la de aquellas que puedan flexibilizar sus horarios con un horario mínimo de apertura, respectivamente. Asimismo, tanto las estaciones de servicio que pueden acogerse a flexibilización de horarios con un horario mínimo de apertura como aquellas que tengan plena libertad de horarios y decidan modificar los mismos, deberán comunicar telemáticamente la nueva situación al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con objeto de facilitar que los ciudadanos dispongan de la información actualizada en el sitio web Geoportall Gasolineras.

El artículo 4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, establece que en las áreas de responsabilidad que no recaigan en la competencia de alguno de los titulares anteriores, será la autoridad competente delegada el titular del Ministerio de Sanidad. En su virtud, resuelvo:

### Primero. Objeto.

Constituye el objeto de esta orden el establecimiento y definición de las medidas

orden ministerial.

La prestación de este servicio esencial deberá ejercerse garantizando en todo momento las medidas de protección sanitaria y de higiene adecuadas para usuarios y empleados de la instalación, en el caso de las estaciones de servicio siguiendo las condiciones de funcionamiento establecidas en el anexo de esta orden.

2. En lo relativo al horario de apertura, las estaciones de servicio se atenderán a lo siguiente: a) Las estaciones de servicio que cumplan los criterios establecidos en el apartado cuarto deberán continuar prestando el servicio en su calendario y horario habitual.

Dicha relación de estaciones de servicio se publicará en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el mismo día de publicación de esta orden en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, a efectos informativos, dicha relación se publicará en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el sitio web Geoportall Gasolineras (geoportallgasolineras.es).

b) Las estaciones de servicio que cumplan los criterios establecidos en el apartado quinto podrán flexibilizar sus horarios siempre que mantengan la apertura al público durante un mínimo de 30 horas semanales de lunes a sábado, con un mínimo de 5 horas diarias.

Cuando las estaciones de servicio mencionadas en el párrafo anterior tuvieran un calendario y/o un horario habitual más reducido de los mínimos establecidos, podrán mantener su horario habitual.

Dicha relación de estaciones de servicio se publicará en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el mismo día de publicación de esta orden en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, a efectos informativos, dicha relación se publicará en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el sitio web Geoportall Gasolineras (geoportallgasolineras.es).

c) Las estaciones de servicio no incluidas en los párrafos a) y b) anteriores tendrán plena libertad para determinar los días y horas de apertura.

3. En caso de que como resultado de aplicar lo señalado en el apartado 2.b) y c), una estación de servicio modifique su horario de apertura, el nuevo horario deberá ser publicado en un lugar suficientemente visible para los usuarios conforme a los requisitos que establece la normativa autonómica a tal efecto.

Asimismo, el sujeto obligado a la remisión de la información deberá comunicar el nuevo horario, con al menos 12 horas de antelación a la modificación efectiva, al Censo de Instalaciones de Suministro de Carburantes del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de forma exclusivamente telemática, a través del procedimiento en SEDE electrónica habilitado para la remisión de información sobre el suministro de productos petrolíferos de acuerdo con lo previsto en la Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

4. En lo relativo al horario de apertura, todos los postes marítimos con suministro a barcos pesqueros deberán continuar prestando el servicio en su calendario y horario habitual.

La relación de postes marítimos en dicha situación se publicará en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el mismo día de publicación de esta orden en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, a efectos informativos, dicha relación se publicará en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el sitio web Geoportall Gasolineras (geoportallgasolineras.es) (...).

## su línea directa con **Nexotrans**

**Nexotrans** pone a su disposición un amplio servicio de correo electrónico, con objeto de facilitar la comunicación entre sus distintos departamentos y sus lectores y clientes. La lista adjunta presenta las principales direcciones de correo de la redacción, secciones y departamentos del Periódico y del Grupo NEXO.

editores@nexotrans.com  
 direccion@nexotrans.com  
 redaccion@nexotrans.com  
 coordinacion@nexotrans.com  
 panorama-actualidad@nexotrans.com  
 opinion@nexotrans.com  
 coyuntura@nexotrans.com  
 estudios@nexotrans.com  
 contacto-vehiculo@nexotrans.com  
 novedades-vehiculos@nexotrans.com  
 industria-auxiliar@nexotrans.com  
 guia-vehiculos@nexotrans.com  
 legislacion@nexotrans.com  
 consultorio@nexotrans.com

concurso@nexotrans.com  
 agenda@nexotrans.com  
 administracion@nexotrans.com  
 publicidad@nexotrans.com  
 suscripciones@nexotrans.com  
 facturacion@nexotrans.com  
 forotrans@nexotrans.com  
 atencion-cliente@nexotrans.com  
 base-datos@nexotrans.com  
 secretaria@nexotrans.com  
 secretaria@gruponexoxo

**Nexotrans** es un periódico del Grupo NEXO: Lope de Vega, 13. Madrid 28014. P.O. Box 10.119. Tfno. 91 369 41 00.

en primer lugar por requerir a una relación de estaciones de servicio que mantengan su calendario y horario de apertura habitual, estableciéndose en esta orden los criterios aplicables para determinar dicha relación. En segundo lugar, en aquellos municipios en los que está censada al menos una estación de servicio pero ninguna de ellas figura en la relación anterior, la estación de servicio con mayores ventas podrá flexibilizar sus horarios manteniendo un mínimo de horas semanales y diarias de apertura. En tercer lugar, el resto de estaciones de servicio tendrán plena libertad para determinar los días y horas de apertura, en los términos establecidos en el artículo 5 de la Ley 1/2004, de 21 de diciembre, de Horarios Comerciales, precepto vigente fuera del periodo temporal del estado de alarma. Por último, la totalidad de postes marítimos destinados al suministro a barcos pesqueros deberán mantener el calendario y horario de apertura habitual. De este modo, se garantizan tanto la prestación del servicio esencial como la proporcionalidad de la medida. Serán objeto de publicación en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico las relaciones de estaciones de servicio y postes marítimos que, en aplicación de los criterios dispuestos en esta orden, deban mantener su calendario y

necesarias para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles en estaciones de servicio y postes marítimos, como consecuencia de la declaración del estado de alarma por la crisis sanitaria establecida mediante Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19.

### Segundo. Ámbito de aplicación.

La presente orden es de aplicación al servicio esencial de distribución al por menor de productos petrolíferos en estaciones de servicio y postes marítimos en los términos definidos en el artículo 43.1.a) y 43.1.d), respectivamente, de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

### Tercero. Medidas para garantizar el servicio esencial y proporcionar flexibilidad de horarios a los titulares de estaciones de servicio para la distribución al por menor de carburantes y combustibles.

1. Los titulares de estaciones de servicio y postes marítimos deberán garantizar la prestación del servicio de suministro de combustibles y carburantes mientras se mantenga el estado de alarma en los términos establecidos en esta

# NexoLog

INFORMACIÓN QUINCENAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

## 'Las cadenas de suministro testan su resiliencia'

Son clave el abastecimiento en el corto plazo y la adaptación del Sector para dar respuesta ante una crisis prolongada

El pasado mes de marzo, el Centro Español de Logística (CEL) reunió de forma virtual a un grupo de expertos de la Cadena de Suministro española para abordar la complejidad de este momento, las medidas adoptadas para garantizar el abastecimiento en el corto plazo y la adaptación del Sector para dar respuesta ante una crisis prolongada.

Moderados por Miguel Quintana, experto en gestión de la Cadena de Suministro, junto a Ramón García, director de Innovación y Proyectos de CEL, realizaron sus aportaciones a la situación actual: Ana Isabel González, directora de Logística para Clientes Globales de Procter & Gamble y presidente de CEL; Pablo Segovia, Head of Logistics de Unión Fenosa Distribución; Bernardo Prida, Universidad Carlos III; Andrés Muñoz Machado, de la Universidad Politécnica de Madrid; Xavier Farrés, director de Desarrollo de Negocio de Miebach; Manuel Yagüe, director ejecutivo de everis NTT Data; y Pedro Gil Barea, director de Transporte en DIA Group.

Entre las aportaciones de los ponentes, destacó la intervención de Ana González, que hizo hincapié en que cuando superemos este momento, las cadenas de suministro no serán



iguales, "tenemos que poner en valor la transformación digital, mirar hacia nuestra capacidad de predicción y apostar por la formación para afrontar los nuevos modelos de trabajo y la captación del talento".

Pedro Gil Barea habló de cómo en el caso de la marca de supermercados, se han duplicado las compras en tienda y quintuplicado en el canal *online*. "Podríamos hablar de cierta involución por la necesidad de olvidar los dogmas y adaptarse al momento.

Prima la agilidad, la flexibilidad y sólo se gana con almacenaje".

Al respecto, Pablo Segovia consideró que ha cambiado la perspectiva y tenemos que dejar de observar desde el prisma de la eficiencia. Segovia destacó la necesidad de replantearnos la visibilidad de los riesgos. En el caso de la eléctrica, Sevilla comentó cómo tres semanas antes de que se disparase, ya anticiparon suministro que tenían en curso y pudieron adelantarse al Estado de Alarma.

Andrés Muñoz Machado mencionó la percepción de la población ante los retrasos *online* y las dificultades de los supermercados de proximidad para atender a la demanda. Sin embargo, el directivo de DIA Group observó que algunas marcas están pendientes de las dos vías, adaptando sus tiendas presenciales como *depots* y ganando músculo de manera interna para atender a las necesidades del negocio.

Xavier Farrés señaló el valor de las lecciones aprendidas de esta situa-

ción. "Estamos abriendo puertas que no había y enfrentándonos problemas a los que no estamos acostumbrados. Las cadenas de suministro están funcionando a corto, medio y largo plazo, en un periodo que exige una adaptación constante".

Bernardo Prida observó cómo desde el sistema sanitario, se ha producido un atasco global para el resto de cadenas de suministro que está repercutiendo en un funcionamiento basado en microsistemas.

Al respecto, Manuel Yagüe mencionaba la dificultad para tener una visibilidad completa y un modelo de colaboración logística sin estándares establecidos. "La realidad es que son las personas las que están aportando inteligencia a todo esto", comentó acerca de la importancia de desarrollar herramientas de identificación de carga y seguimiento comunes para todos los actores de la cadena.

En esta misma línea, concluyó Ramón García, "tenemos que ser conscientes de cómo influye la logística en que todo esté conectado y organizado", y añadió que "la inteligencia colectiva y la experiencia de todos nos van a iluminar en el camino al que se enfrenta la cadena de suministro y la sociedad".

## Grupo Logista aumenta su beneficio neto un 5,1% hasta alcanzar los 165 millones de euros en el ejercicio del año 2019

La Junta General Ordinaria de Accionistas de Logista, que se ha celebrado con un quórum superior al 81% aunque con presencia en la sala de solo el 0,04% del capital social, ha aprobado distribuir un dividendo de 1,18 euros por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2019, un 5,4% más que el distribuido en el 2018. El reparto del 95% del Beneficio Neto obtenido lo convierte en el mayor reparto de la compañía en toda su historia. Los accionistas de Logista también han aprobado las Cuentas Anuales del ejercicio, que finalizó con un aumento del 5,1% del Beneficio Neto hasta 165 millones de euros.

Gregorio Marañón, presidente del Consejo de Administración, afirmó durante su discurso a los accionistas que "Logista ha cerrado el mejor ejercicio de su historia gracias a su solidez financiera y eficiencia operativa, que ha permitido a la compañía mejorar resultados, incrementar la solidez de su balance y fortalecer la sostenibilidad medioambiental". En lo que respecta a este último punto, ha destacado la labor de la compañía en el ámbito de la sostenibilidad a través de su papel como fundador del Grupo Español del Crecimiento Verde y de su inclusión en la prestigiosa 'A List'



de la organización CDP, que destaca su gestión del cambio climático y reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, siendo el único distribuidor europeo que logra este reconocimiento de forma consecutiva en los últimos cuatro años.

Por su parte, Íñigo Meirás, consejero delegado de Logista cuyo nombramiento ha sido ratificado en esta sesión, subrayó en su discurso que "Logista afianza su posición de liderazgo en la distribución de tabaco a la vez que ha conseguido

importantes crecimientos en la distribución farmacéutica y de productos de conveniencia". Ha añadido que estos crecimientos se han traducido en aumentos medios anuales de las Ventas Económicas de doble dígito en estas actividades y ha explicado que la compañía también ha consolidado su posición en el Sector del Transporte.

En cuanto a la evolución en el ejercicio, las Ventas Económicas de la compañía han crecido un 2,8% hasta los 1.149 millones de euros

respecto al ejercicio anterior, con aumentos en todos los negocios en Iberia y Francia y "superiores al 20% en la distribución de productos de conveniencia en Italia", tal y como apuntaba Meirás.

Además, el consejero delegado destacó las medidas llevadas a cabo para adaptar la estructura de costes a la actividad. Es el caso de Francia, que ha reestructurado las redes de los negocios de tabaco, conveniencia y otros negocios, o el caso de España, con la ampliación de los almacenes

destinados a los negocios de conveniencia y de Pharma. El consejero delegado también destacó que "como consecuencia de la buena marcha de la actividad en todas las áreas y de las mejoras de eficiencia señaladas, el Margen de Explotación del negocio volvió a incrementarse un año más".

Asimismo, señaló que "la evolución durante el primer trimestre del presente ejercicio, concluido el pasado mes de diciembre, ha sido muy positiva y se han conseguido aumentos en las principales magnitudes de la cuenta de resultados" y subrayó que "la compañía va a continuar apostando por la innovación y trabajando por la ampliación de servicios para mantener la calidad y eficiencia operativa que la caracteriza y para poder hacer frente a los nuevos desafíos que surjan".

Finalmente, sobre la situación actual comentó que "los principales mercados de la compañía se están viendo afectados por la pandemia, si bien la compañía sigue operando en sus negocios principales sin una gran incidencia e impacto económico hasta el momento, aunque es razonable pensar que esta situación empeorará, sin que podamos a día de hoy cuantificar dicho impacto".

# El nuevo centro logístico de Madrid recibe material sanitario

El centro logístico que la Comunidad de Madrid ha creado para canalizar las donaciones de material relacionado con la crisis sanitaria del coronavirus (Covid-19) ha recibido y distribuido en apenas cinco días un gran volumen de material.

Desde su puesta en marcha, esta infraestructura ha recibido 440.000 guantes de distinto tipo; 46.000 mascarillas; 3.500 gafas protectoras; 3.500 batas; 4.300 botes de gel desinfectante; cuatro vehículos Toyota que han sido cedidos a la policía de Valdemorillo y de San Martín de Valdeiglesias, y se han enviado a Ifema carretillas elevadoras y maquinaria para mover mercancías en su almacén. Se ha colaborado también en la instalación de infraestructuras en Ifema para facilitar la alimentación de pacientes y personal sanitario por parte de empresas del Sector.

Todo el material recibido procede de empresas y particulares que se han volcado en el combate de esta crisis sanitaria, así como de las incautaciones diarias que llevan a cabo los agentes de la Policía y la Guardia Civil.

La Comunidad de Madrid, a través del consejero de Justicia, Interior y Víctimas, Enrique López, ha querido agradecer "el esfuerzo y solidaridad" que está demostrando



la sociedad civil madrileña, así como el tejido empresarial de la región, "para afrontar unidos la crisis sanitaria que atravesamos".

La logística de distribución se realiza con envíos directos a los puntos donde sea requerido el material o, en caso de no ser urgente, almacenándolo en el IFISE, para su posterior reparto. El material se distribuye dando prioridad a la protección de los agentes de la Policía Local; Policía Nacional; Guardia Civil; los más de 2.500 voluntarios que integran las 98 agrupaciones de Protección Civil; el Samur-Protección Civil; los

Bomberos de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid; trabajadores de Metro y la EMT; el Selur y los Agentes de Movilidad; Funerarias y Canal de Isabel II.

Este dispositivo, que tiene su base en el Instituto para la Formación Integral en Seguridad y Emergencias (IFISE), ya ha hecho entrega de 104 camas para el hospital de emergencia levantado en Ifema. Destaca también el recibimiento y distribución, entre otros material, de más de 30.000 botellas de agua, monos de trabajo, baterías y tablets que se están entregando en centros hospitalarios.

# UNO pide descuentos en los alquileres a los fondos inmobiliarios logísticos

La Organización Empresarial de Transporte y Logística UNO ha lanzado la petición a los grandes fondos inmobiliarios que operan en España para que asuman la situación de crisis en la que se encuentran las empresas del Sector y faciliten descuentos en los alquileres en base a la caída de actividad.

Según los datos de UNO, la actividad general del Sector ha caído a la mitad, lo cual significa que hay muchas empresas que están en una situación de asfixia que les impide mantener los gastos fijos del alquiler de la nave. "Estamos en una situación extraordinaria que debería ser coyuntural, para lo cual es importante reducir todos los gastos posibles para evitar reventar a las empresas y que mantengan músculo productivo para cuando pase esta terrible situación", ha indicado el presidente de UNO, Francisco Aranda.

De hecho, el último Real Decreto Ley de 31 de marzo deja en un completo desamparo a las empresas que tienen sus negocios en inmuebles alquilados frente a quienes los tienen en propiedad, porque para estos últimos recoge la posibilidad de aplazar los créditos o las hipotecas destinadas a inmuebles afectos a la actividad económica.



El máximo representante de la patronal de logística alega también a un principio existente en Derecho llamado *rebus sic stantibus*, que se aplica en aquellos supuestos en que se producen efectos que atentan contra "la equivalencia de las prestaciones establecidas originariamente en el momento de celebración del contrato, como consecuencia de una extraordinaria alteración de las circunstancias atinentes al contrato, no previstas por las partes". Sin embargo, es una cláusula que tiene que presentarse judicialmente "y las empresas no estamos ahora para perder tiempo en los tribunales. A nuestro juicio, lo ideal sería que estos grandes

propietarios llegaran a un acuerdo de buena fe con sus arrendatarios", apunta Francisco Aranda.

De hecho, según informan desde UNO, ya se está dando algún caso de pacto entre propietario y arrendatario para bajar la renta de marzo, pero aún son aislados y "lo importante es que se generalicen estos acuerdos lo antes posible para que no perdamos tejido productivo". El negocio inmobiliario ligado a la logística volverá a recuperarse en cuanto el Sector retome la senda de crecimiento perdida, así que "parece razonable que ahora se adapten solidariamente con sus clientes a esta situación coyuntural", concluye el presidente de UNO.



# Rhenus Logistics abre una nueva plataforma en Miami

Rhenus Logistics ha abierto recientemente su primera sede regional para todo el continente americano en la ciudad de Miami (Florida).

La compañía, que actualmente tiene una fuerte presencia en Europa, Asia y África, se establece en América con el objetivo de expandir sus servicios, contando con esta nueva plataforma de 160.000 metros cuadrados, especialmente dedicada a operativas de comercio exterior. Desde estas nuevas instalaciones, Rhenus proporcionará soluciones para los sectores de la electrónica de consumo, telecomunicaciones, industria, alta tecnología, textil y retail.

El nuevo almacén de Rhenus está ubicado frente al Aeropuerto Internacional de Miami y a 10 millas del Puerto de la ciudad. Estas insta-

laciones cuentan con la certificación como operador logístico aéreo acreditado por IATA, licencia para Operativas Comunes de Transporte Marítimo de Mercancías, almacén aduanero y zona de comercio exterior. Asimismo, este almacén cuenta con una innovadora y eficiente plataforma propia IT, sistemas de gestión de almacenes (WMS), seguridad 24 horas del día y 59 muelles de carga/descarga.

Esta nueva plataforma forma parte del objetivo de aumentar la presencia de la compañía en el continente americano. Recientemente, el Grupo Rhenus adquirió la compañía Freight Logistics International, especializada en logística para la cadena de suministro en el sector Hi Tech, y con sede en Florida.



# Delin Property firma un contrato 'pre-leasing' en Alcalá East Park

Delin Property, empresa paneuropea de promoción en inversión inmobiliaria en el mercado logístico, que realiza actividades en Reino Unido, Países Bajos y España, ha firmado su primer contrato de arrendamiento *pre-leasing* con una empresa internacional, que ocupará 7.600 metros cuadrados de Alcalá East Park Madrid.

Se trata de un proyecto de 53.000 metros cuadrados en el que se iniciaron las obras el pasado mes de enero, por lo que la firma de este contrato llega con menos del 50% construido. Algo poco común en este momento, teniendo en cuenta la situación que atraviesa el mercado. Además, con este proyecto, Delin Property está impulsando la construcción sostenible y respetuosa con el medioambiente.

Según José Espinoza, director general de Delin España, "que hayamos firmado un contrato de arrendamiento sin que la obra esté al 50%, es una muestra de que las empresas creen

en los proyectos que estamos desarrollando. Normalmente, los inquilinos van a proyectos ya terminados". Además, "seguimos una filosofía de diseño responsable con el medioambiente a través de la construcción y la gestión de nuestros activos con el fin de minimizar el impacto sobre este, lo que mejora el resultado financiero de nuestros clientes y a la reducción en el impacto de su huella medioambiental".

Con este proyecto, Delin Property aspira a conseguir la excelencia en la certificación Breeam (Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology). Un edificio que cumpla con estos estándares de sostenibilidad disminuye el consumo energético entre un 50% y un 70%, rebaja el consumo de agua en un 40%, los gastos de funcionamiento y mantenimiento son entre un 7% y un 8% inferiores a lo habitual y el valor de los inmuebles aumenta por la calidad de su construcción.

# Aeutransmer Meeting Point: 'Gestión del transporte de mercancías durante el periodo de Estado de Alarma'

El pasado 3 de abril, Aeutransmer celebró una jornada *online* cuyo objetivo era resolver dudas sobre cómo se está gestionando el Sector de transporte de mercancías en plena crisis sanitaria.

El intercambio de experiencias contó con la colaboración de Carlos Castán, cargador de Celsa Group; Carlos Cancela, operador logístico de Express Partner Logistics; José Manuel Torres, cargador de Finsa; Luciano González, fabricante de BMI; Raúl Rivera, fabricante de Cunext; Manuel Morales, cargador alimentario de El Corte Inglés; y, Luis Núñez, de Gefco.

En primer lugar, Carlos Castán declaró que, en principio, su actividad fue declarada como 'no esencial', pero posteriormente pudieron continuar. Su prioridad actualmente está siendo la exportación, ya que sus volúmenes han sido mermados y querían darle principal atención también a expedir puertos. Por otro lado, en cuanto a transporte de mercancías por carretera, comunicó que está dependiendo mucho de cada país, pero "hay camiones de sobra, no estamos teniendo problemas en expedir".

Para Manuel Morales, cargador alimenticio, su situación está siendo mucho más variable. El transporte de



la cadena de suministros está trabajando el 100% y no existe problema para adquirir servicios. Sin embargo, ha declarado que "la parte domiciliaria es un poco complicada, algunas Comunidades Autónomas no ven prioritario el transporte de electrodomésticos, como una lavadora, y ha habido alguna que otra incidencia".

La situación de Carlos Cancela ha sido de un descenso de la carga completa, las lonas se encuentran cerradas. No ocurre lo mismo en su red de distribución, que sí que está operando. Destacó que "se ha ampliado la expedición media para

esos flujos más grandes, a partir de siete y 12 *palets*". Además, indicó que "no hemos tenido problemas con los equipos de inspección salvo en Igalada, un punto complejo, pero sin dificultades graves".

El Sector del automóvil ha sido uno de los grandes perjudicados desde la declaración del Estado de Alarma. Así lo afirma Luis Núñez, "sí que nos hemos visto muy afectados, porque trabajamos con la industria del automóvil, el 70% de nuestros beneficios estaban asociados a ese Sector. La Guardia Civil está parándonos continuamente. Otra de las dificultades está

siendo encontrar retorno, ya que hay camiones que se quedan parados en sitios donde no hay actividad".

Raúl Rivera, por su parte, ha comentado que "en la exportación hemos notado un incremento del precio entre un 35 y un 40% en el transporte que no tienen retorno. En Francia no se mueve un kilo, no tienen capacidad de retornar y es un problema, además de que nadie quiere ir".

Para Luciano González la situación en algo más complicada. "Hemos parado las fábricas hace 10 días, esta semana con la aclaración del decreto abrimos las actividades

a servicios mínimos y a autónomos que necesitaran de nuestros suministros de actividades esenciales. El mercado de exportación está siendo complicado, el coste está siendo elevado y está siendo difícil mover contenedores. El precio de los fletes hacia China ha subido bastante y no están resultando precios competitivos".

Los autónomos han estado muy presentes, con la participación de Eva María Ramos, abogada especializada en el Sector Transportes, que dio su punto de vista sobre el tema de la carga y descarga, tema que "hay que modificarlo en la ley o legislarlo de alguna forma tras el Estado de Alarma. El transportista tiene derecho a estar en el muelle de carga para ver cómo le cargan la mercancía. Si hay reclamación, se ha cargado mal y la carga se daña, el juez se va a ceñir a lo que dice la norma".

Para concluir, África Narbona, de Timocom notificó la situación actual de las bolsas de carga declarando que "desde la semana pasada, ha habido en todos los países un bajón enorme, y las ofertas de carga están descendiendo. En España no tenemos apenas y el resto de países están acomodándose a la situación de Italia y España".

## Armas Trasmediterránea transporta camiones durante el Estado de Alarma

Naviera Armas Trasmediterránea ha transportado, desde el pasado 16 de marzo (fecha en que se inició oficialmente el Estado de Alarma debido a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19), más de 13.000 camiones o, lo que es lo mismo, alrededor de 150.000 toneladas en mercancías. Así pues, desde que el Gobierno de España decretara el Estado de Alarma y hasta finales de marzo, la naviera ha transportado desde la Península a Baleares más de 8.000 camiones y casi 90.000 toneladas, mientras que entre islas se han movilizado más de 30.000 toneladas de mercancías.

En cuanto al transporte registrado desde la Península a Canarias y entre las islas del archipiélago, cabe destacar que las cifras alcanzadas rozan los 2.500 camiones y casi 27.000 toneladas. Y, desde la Península a Ceuta y Melilla, Naviera Armas Trasmediterránea ha transportado 3.000 camiones lo que significa alrededor de 32.000 toneladas de mercancías.

### Recursos

A pesar de que el transporte marítimo ha sufrido, a raíz de la crisis económica provocada por la emergencia sanitaria del Covid-19, un importante revés, Armas Trasmediterránea, en su



vocación de servicio público, está poniendo a disposición de la sociedad todos sus recursos, tanto económicos como de personal, para poder afrontar una situación excepcional.

Por ello, desde la empresa recuerdan que "a pesar de las grandes pérdidas económicas que esta crisis nos está provocando, no cesaremos en nuestro esfuerzo y vocación de garantizar el abastecimiento de las mercancías tan necesarias ahora mismo". En este sentido, desde la naviera recuerdan que "hay que mantener la calma y cumplir, en todo momento, las normas establecidas por las autoridades pertinentes y confiamos en que pronto se pueda restablecer la normalidad en el servicio de transporte, lo que confirmará que hemos superado la crisis del coronavirus".

Cabe recordar que para la naviera, la seguridad e higiene de sus pasajeros y tripulación es lo primero y, por ello, se han implementado todas las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como de la International Chamber of Shipping.

En este sentido, destacar que desde el primer día se están siguiendo, en todo momento, las instrucciones gubernativas del Ministerio de Sanidad y de las autoridades competentes de todos los destinos en los que opera. Así pues, la compañía está en contacto permanente con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y Puertos del Estado a través de la patronal Anave y es cumplidora escrupulosa de las directrices del Gobierno de España.

## El SIL 2020 fija su nueva fecha del 15 al 17 de septiembre

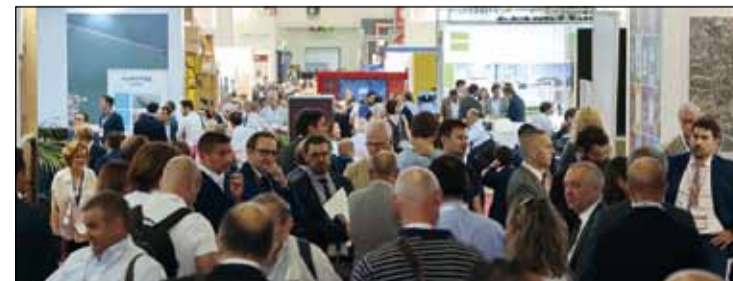
El SIL 2020, la 22ª edición de la Feria de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa, se ha visto obligado a cambiar de fechas debido a la pandemia del Covid-19 que ha llevado a decretar el Estado de Alarma en España. Es por ello que el SIL 2020 se celebrará del 15 al 17 de septiembre en el recinto Montjuic-Plaza España de Fira de Barcelona. Igualmente, la 4ª edición del eDelivery Barcelona Expo & Congress, la Feria Internacional de la Entrega, la Logística y la Última Milla en el eCommerce, también se pospone del 15 al 17 de septiembre y se celebrará en paralelo al SIL 2020.

El delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona y presidente del SIL, Pere Navarro, ha asegurado que esta decisión "obedece a una cuestión de responsabilidad. Somos conscientes que el SIL es la mayor feria del Sector Logístico del Mediterráneo y del Sur de Europa y debemos asegurarnos de que nuestros clientes

puedan reunirse en un entorno seguro y en las condiciones más favorables para que fluyan los negocios, los contactos y el intercambio de conocimiento". Navarro ha añadido que "la pandemia del Covid-19 ha tenido consecuencias muy significativas en la cadena de suministro global y, aunque seguro que en junio ya habremos vuelto a la normalidad, es aconsejable posponer la presente edición para el mes de septiembre".

"Estoy convencida que la presente edición del SIL será más importante que nunca porque servirá para activar la economía española y, en particular el Sector de la logística y el transporte".

Del mismo modo, el SIL 2020 ya tiene prácticamente definido su Congreso que este año tendrá un formato novedoso con tres escenarios de celebración: un auditorio con inspirational *speakers*; mesas de debate con profesionales expertos en la materia, y Ágoras con píldoras de conocimiento.





## Acuerdo Foro de Logística y BCL por el empleo y el talento

La organización Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) y Foro de Logística, han firmado un acuerdo que establece la colaboración entre ambas entidades en áreas de interés común que se consideren oportunas en sus respectivos ámbitos y tanto de carácter nacional como internacional.

El acuerdo, firmado por Santiago Bassols, director general de Barcelona-Catalunya Centre Logístic, y Gabino Diego, fundador de Foro de Logística y CEO de Logytenant, llega con la intención de sumar esfuerzos en diferentes

ámbitos, todos ellos relacionados con el empleo y la gestión y el desarrollo del talento logístico, así como la participación en congresos, jornadas y eventos.

Por otro lado, tras la rúbrica del acuerdo, los asociados de Barcelona-Catalunya Centre Logístic podrán incorporar sus ofertas de empleo al portal Logytenant.com en condiciones preferenciales y exclusivas, entrando a formar parte de esta forma del único portal de empleo inteligente en España especializado en el Sector de la Logística y el Transporte de mercancías.

## Transfesa lanza un transporte exprés frigorífico por tren a Gran Bretaña

Transfesa Logistics ha comenzado a operar recientemente una nueva conexión ferroviaria exprés para transportar, en un plazo de 72 horas, productos de primera necesidad desde las terminales de Valencia y Murcia a la de Londres, así como todos aquellos productos sanitarios y de higiene.

Con la puesta en marcha de estas rutas por tren, la compañía adapta sus servicios a la demanda requerida en estos momentos, donde priman el envío y la recepción de artículos de alimentación para garantizar el abastecimiento de la población.

Para Bernd Hullerum, CEO de Transfesa Logistics, "este es otro paso en el desarrollo de nuestros corredores internacionales, ampliando así servicios a un segmento estratégico. En Valencia, acabamos de inaugurar también un almacén de 2.000 metros cuadrados para productos de alimentación. El ferrocarril, hoy más que nunca, es el medio de transporte más sostenible y más fiable".

Para dar respuesta a las necesi-



dades de flotas de especiales características, como son los de suministros perecederos, esta modalidad de tráfico se realiza en cajas frigoríficas, ampliando así la actividad que Transfesa Logistics tenía operativa hasta la fecha a escala nacional e internacional.

En estos momentos, estas líneas dan servicio a varias compañías del Sector para los que se transportan frutas y verduras. El objetivo es desarrollar

estas operaciones ferroviarias con un tren diario. Para tal fin, se ha incorporado una caja más ligera, de tipo UNIT 45, que permite mover en torno a 30 contenedores por tren. De esta forma, se puede incluir más producto y ampliar la capacidad de cada operativa. Además, una de las ventajas añadidas de la conexión diaria es la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que se evitará la circulación de 30 camiones en la carretera.

## Dachser aumentó su volumen de ventas un 1,6% durante el año 2019

En 2019, el volumen de ventas de Dachser registró un sólido aumento de un 1,6%, con el transporte terrestre europeo creciendo un 2,9%.

A pesar de una coyuntura mundial cada vez más difícil, Dachser logró seguir creciendo en 2019. El volumen de ventas neto consolidado del operador logístico registra un aumento de un 1,6%, llegando de esta forma a los 5.660 millones de euros. El área de negocio Road Logistics ha vuelto a ser el motor de este crecimiento, aumentando en un 2,9% hasta llegar a los 4.600 millones de euros. Por otro lado, se constata un descenso del volumen de ventas en el área de negocio Air & Sea Logistics en un 4,1%, que es, sobre todo, resultado de una menor demanda de servicios de carga aérea por parte de los clientes de la automoción.

El crecimiento de los ingresos a nivel del Grupo contrasta con la disminución de las cifras de envío y tonelaje. Mientras que los envíos se redujeron en un 3,7% y pasaron de 83,7 a 80,6 millones, el volumen de toneladas bajó ligeramente en comparación con el año anterior en un 1% y pasó de 41,4 a 41 millones de toneladas. "Cuando la coyuntura se pone difícil es cuando más importancia cobran la calidad y la fiabilidad", comenta Bernhard Simon, CEO de Dachser. "Por eso estamos altamente comprometidos con conseguir que nuestro personal esté cualificado y motivado e invertimos de forma constante en nuestra red, nuestros



procesos y nuestros sistemas de TI".

El área de negocio Road Logistics, en el que Dachser aúna el transporte y almacenaje de mercancías industriales (European Logistics) y alimentación (Food Logistics), se posiciona una vez más como factor de estabilidad y motor de crecimiento dinámico. En 2019, Road Logistics incrementó su volumen de ventas neto consolidado en un 2,9% y pasó de los 4.470 a 4.600 millones de euros. La unidad de negocio European Logistics contribuyó con 3.630 millones de euros (+2,4%) a los ingresos de Road Logistics. "Los servicios de transporte entre países se mantuvieron sólidos y la logística experimentó un desarrollo positivo en toda Europa. Aunque el mercado de transporte de mercancías se ha reducido a lo largo de 2019, la falta de conductores y de personal cualificado en Alemania, así como en muchos países europeos, sigue siendo nuestro principal desafío", comenta Simon.

El mayor crecimiento de 2019 lo experimentó la unidad de negocio Food Logistics. Dachser creció en el ámbito de la logística de la alimentación un 5,1% y pasó de 917 a 964 millones de euros. Los envíos se redujeron un 1,7%, mientras que el tonelaje se incrementó un 0,6%. "La logística para la industria alimentaria lleva años siendo un pilar de nuestro modelo de negocio", indica Simon.

En 2019, el área de negocio Air & Sea Logistics mostró un descenso del volumen de ventas de un 4,1% y pasó de 1.190 a 1.140 millones, con una reducción en la cifra de envíos de un 5,6%. "Los efectos de la poca demanda de transporte de la industria de la automoción alemana se han hecho notar, sobre todo en transporte aéreo", indica Simon. En 2019, Dachser sentó las bases para reorientar este negocio y prepararlo para el futuro. El transporte aéreo y marítimo, sobre todo en el área de LCL, siguió conectado con la red de transporte terrestre europea.



## Fundación Seur colabora en la distribución de mascarillas

Fundación Seur ha puesto a disposición de la empresa Mayorga, dedicada al sector mobiliario y el descanso, su transporte solidario para la distribución de las mascarillas que están fabricando destinadas a ayudar en la crisis del coronavirus. De esta manera, Seur se une y contribuye en la lucha contra el Covid-19 aportando sus recursos de logística solidaria.

Mayorga habilitó en su web un apartado de solicitudes en el que, en cuatro días, recibieron más de 17.000 peticiones por parte de servicios sanitarios, particulares, empresas, Ayuntamientos, centros de mayores y geriátricos de toda España. Gracias a este proyecto y a la logística solidaria de Fundación Seur, un total de 8.000 mascarillas, producidas por unos 40 voluntarios, ya han sido donadas a diferentes Ayuntamientos y residencias de mayores de ciudades como Madrid, Ciudad Real, Alicante o Vigo.

Con el fin de poder atender

el mayor número de peticiones posible, la primera tanda de 8.000 mascarillas ha sido enviada por Fundación Seur desde Ciudad Real el pasado lunes 23 de marzo y, posteriormente, la compañía pudo distribuir a través del transporte solidario de Seur una nueva tanda compuesta por 7.000 mascarillas.

En palabras de Ramón Mayo, presidente de la Fundación Seur, "nuestro objetivo es estar cerca de la sociedad en los momentos más difíciles. Siempre hemos puesto nuestro granito de arena en las crisis humanitarias, y esta es una situación de excepcionalidad donde queremos poner a disposición de quien lo necesite toda nuestra estructura logística. Es el momento de aunar fuerzas entre todos, y la distribución de material sanitario es prioritario ahora mismo, por lo que nuestra colaboración con Mayorga contribuye directamente a evitar contagios en la situación en la que vivimos actualmente".









## Red de talleres VDO, al servicio del profesional en carretera

En estos momentos es imprescindible asegurar y hacer todo lo posible para que la cadena de suministro de alimentos y bienes siga funcionando y, por ello, es necesario que los talleres y los servicios a las flotas estén garantizados y se contribuya al mantenimiento de la actividad del transporte. La red de talleres de VDO sigue trabajando cada día en dar servicio y asesoramiento al profesional del transporte para que todo continúe funcionando.

En la actualidad, alrededor de 200 talleres repartidos por toda España de la red VDO multiplican sus esfuerzos para seguir ofreciendo información, soporte, ayuda y apoyo a un Sector que

debe seguir en ruta. Las revisiones de tacógrafo son necesarias para salvaguardar la seguridad y cumplimiento de los descansos reglamentados para estos momentos, y desde que se decretó el estado de alarma, se continúa haciendo esta labor fundamental para seguir con la actividad del Sector del Transporte.

### Recomendación

Aunque el servicio se ofrece a nivel nacional, desde Continental recomiendan a los clientes que contacten con su taller de confianza para conocer horarios de atención y realización de las diferentes actividades.

## El nuevo software Alpega TMS aúna la experiencia de Inet y Transwide

Dos de las soluciones más avanzadas del mercado se han fusionado para crear un sistema de gestión del transporte único y escalable, diseñado para adaptarse a las necesidades cambiantes de las empresas.

Alpega Group lanza Alpega TMS, fruto de la unión de Inet y Transwide, dos sistemas de gestión del transporte basados en la nube. Este nuevo *software* proporciona una solución única y escalable, diseñada para gestionar todos los niveles de complejidad logística. Al mismo tiempo, Alpega Group ha sido nombrado Challenger (desafiador) en el Cuadrante Mágico de Gartner 2020 para Sistemas de Gestión de Transporte.

"Alpega TMS combina dos de las soluciones más innovadoras, consolidadas y fiables del mercado", indica la empresa. Durante mucho tiempo, Inet ha sido la solución elegida por empresas con cadenas de suministro muy específicas y de gran complejidad. Transwide siempre se ha centrado en apoyar la ejecución del transporte, ayudando a sus clientes a mejorar los procesos y obtener un rápido retorno de la inversión.

Refiriéndose al lanzamiento, Todd De Laughter, CEO de Al-



pega, ha señalado que "en los últimos años, el Sector del transporte ha cambiado enormemente y las empresas necesitan ser flexibles para seguir avanzando. La digitalización de los procesos logísticos es fundamental para impulsar este crecimiento, pero somos conscientes de que no existe una solución única que valga para todo el mundo".

### Escalabilidad única

Aprovechando la experiencia y la tecnología de Inet y Transwide, "Alpega TMS representa las mejores prácticas de la industria y creemos que es uno de los productos de *software* más avanzados

del Sector. Gracias a una escalabilidad única y a sus diferentes soluciones autónomas de primer nivel, los cargadores se benefician de un sistema que evoluciona a la par que sus necesidades, por muy complejos que sean sus procesos logísticos", apunta el CEO.

Esta escalabilidad única significa que las empresas pueden empezar con una solución centrada en Transporte de Carga Completa (FTL) y transporte por carretera, antes de ampliar la solución e incorporar el seguimiento en directo o la planificación avanzada, además del transporte multimodal terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo con Transporte de Carga Parcial (LTL)

## Hankook Technology Group pone en marcha la base de datos CMF LAB

Hankook lanza CMF LAB, una base de datos dedicada a la investigación y categorización de las tendencias actuales de diseño en las áreas de *color, material y acabado* (CMF, por sus siglas en inglés). CMF LAB forma parte de Model Solution, una empresa de Hankook Technology Group, que apoya al fabricante de neumáticos con conceptos creativos con visión de futuro. CMF Lab trabajará junto con el estudio de diseño británico Chris Lefteri Design.

El fabricante de neumáticos premium Hankook y su empresa de prototipos y soluciones de fabricación, Model Solution, ha abierto un laboratorio creativo interno, CMF Lab, que apoyará a Hankook en el desarrollo de sus propios productos con conocimientos únicos de la industria y nuevos conceptos.

CMF es un área de diseño industrial que se ocupa de los principios básicos y los procesos de utilización del color, los materiales y los acabados en el desarrollo del diseño de los productos. Uno de los primeros proyectos conjuntos entre Hankook y Model Solution es el desarrollo de un prototipo de neumático, que adapta su forma a las condiciones de la carretera. La investigación llevada a cabo por Model Solution permite que el neumático mantenga un perfecto equilibrio durante la transformación.

El CMF Lab en la sede de Model Solution en Seúl servirá como lugar



de investigación y de categorización de los desarrollos de tendencias y de las posibles aplicaciones de los productos en cuanto a color, materiales y superficies. Dividido en seis áreas que cubren varios aspectos del diseño relacionados con CMF (color, material y acabado), desde las últimas tendencias en diseño, hasta las tendencias de color Pantone y los proyectos principales, Model Solution utilizará CMF Lab como un trampolín estratégico para la expansión de nuevos negocios.

### Cuatro temas

La nueva base de datos, en colaboración con el estudio de diseño británico Chris Lefteri Design, girará en torno a cuatro temas: retro, sostenibilidad, sensación y lo fantástico. Este paquete temático, llamado 'CMF Package Box', está diseñado para transmitir conocimientos únicos y procesos de diseño con visión de futuro. Ofrecerá a los diseñadores y a las empresas

amplios conocimientos e inspiración para futuros desarrollos. Chris Lefteri Design es un estudio de diseño para expertos en materiales. El estudio ofrece servicios de consultoría a empresas globales en varios sectores, entre los que se encuentran la industria automotriz, electrónica y deportiva.

Hankook Technology Group adquirió Model Solution en mayo de 2018 para ampliar su modelo de negocio. Desde entonces, Model Solution ha reforzado la competitividad de Hankook como empresa innovadora y ha consolidado el crecimiento del grupo y los motores de crecimiento futuro. La apertura del CMF LAB forma parte de la estrategia de crecimiento de Modul Solution en el desarrollo de productos y la producción en masa. El objetivo es proporcionar tecnología y soluciones para plataformas en una amplia gama de sectores, como la electrónica de consumo, la robótica, los dispositivos médicos y sanitarios y los servicios de automoción.



## Nuevos servicios disponibles en las estaciones de OnTurtle

La compañía de estaciones de servicio OnTurtle ha actualizado su cuadro de servicios en su red europea para garantizar el confort y bienestar de los transportistas.

Ante la actual situación de emergencia sanitaria derivada de la propagación del Covid-19, OnTurtle, *partner* de referencia en Europa de servicios para las compañías de transporte, ha activado su plan de contingencia y protocolo de seguridad para asegurar el bienestar de los profesionales del transporte, trabajadores y personal de su red de estaciones de servicio en Europa.

Desde que se declaró el estado de alarma en España, el pasado 14 de marzo, OnTurtle ha activado un plan de choque con un doble sentido: proteger la seguridad de los empleados y clientes de posibles contagios,

así como mantener los servicios mínimos esenciales en sus áreas de servicio para garantizar un avituallamiento a los conductores profesionales.

### Sobre OnTurtle

OnTurtle ofrece una solución global para las empresas de transporte. Con presencia en ocho países (España, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Austria, Alemania y Eslovenia), es un socio de referencia en Europa para la gestión eficiente de la movilidad de mercancías. Su red internacional cuenta con más de 1.500 de estaciones de servicio en toda Europa. En conjunto, la oferta de OnTurtle representa una apuesta innovadora e inteligente para llevar aún más lejos a la empresa de transporte profesional.

# Instrumentos de Trabajo

## Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

**NEXOTUR**.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**CONEXO**.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**Nexobús**.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**NexoHotel**.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**NEXOTUR** AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

**CONEXO** REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**Nexobús** TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**CEHAT** HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)

**Noticias con Q de Calidad** NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD ORGANIZADORES CONGRESOS MENSUAL (11 EDICIONES)

**EL NOTICIEROPC** BIMESTRAL (6 EDICIONES)

**destinoMadrid** TURISMO DE MADRID TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

**Talonotel** RESERVAS DE HOTEL PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

**NEXOTUR** DIRECTORIO DE AGENCIAS ANUARIO (1 EDICIÓN)

**NEXO HOTEL** PROVEEDORES DE HOTEL ANUARIO (1 EDICIÓN)

**RANKING** DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)

**PROTAGONISTAS** DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)

**CIMET** CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

**Turnexo** SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

**NexoBusiness** SALÓN DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS

**BIBLIOTECA NEXOTUR** BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

**GRUPO Nexo**

# Las Publicaciones del Grupo NEXO están en la mesa de trabajo de miles de Empresarios y de Profesionales

Nuestros estudios y artículos se esperan, se leen, son comentados, fotocopiados, recortados, se archivan y sirven como consulta



**Nexotrans**.com  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**NexoLog**.com  
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE  
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

**Nexotrans**  
TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

**Nexocar**  
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



**GOLD&TIME**  
JOYERIA Y GEMOLOGIA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**NEXOTIME** con **ALTA RELOJERIA**  
RELOJERIA COMERCIAL Y ALTA GAMA  
REVISTA BIMESTRAL (6 EDICIONES)

**G&T-ECONOMÍA**  
PRECIOS DE GEMAS Y COYUNTURA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**ALTA RELOJERIA**  
RELOJERIA DE ALTA GAMA  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



**DOSSIER**  
DE JOYERIA ESPAÑOLA  
MENSUAL (10 EDICIONES)

**JOYAS DE AUTOR**  
DISEÑO DE JOYAS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**ART&VALUE**  
TASACION DE ALHAJAS  
MENSUAL (11 EDICIONES)

**HORA DE MADRID**  
RELOJEROS DE MADRID  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**Obra Nueva**  
ENSEÑANZA DE JOYERIA  
MENSUAL (11 EDICIONES)

**Cronometría**  
RELOJEROS DE VALENCIA  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



**VOLVO EN RUTA**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**Michelin Camión**  
TRANSPORTE MERCANCIAS  
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

**PRODIAM**  
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y  
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

**FORO**  
FORO ANUAL DE LA  
RELOJERIA ESPAÑOLA

**AEA**  
ENGASTADO DE JOYAS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

**SEMPSA**  
METALES PRECIOSOS  
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

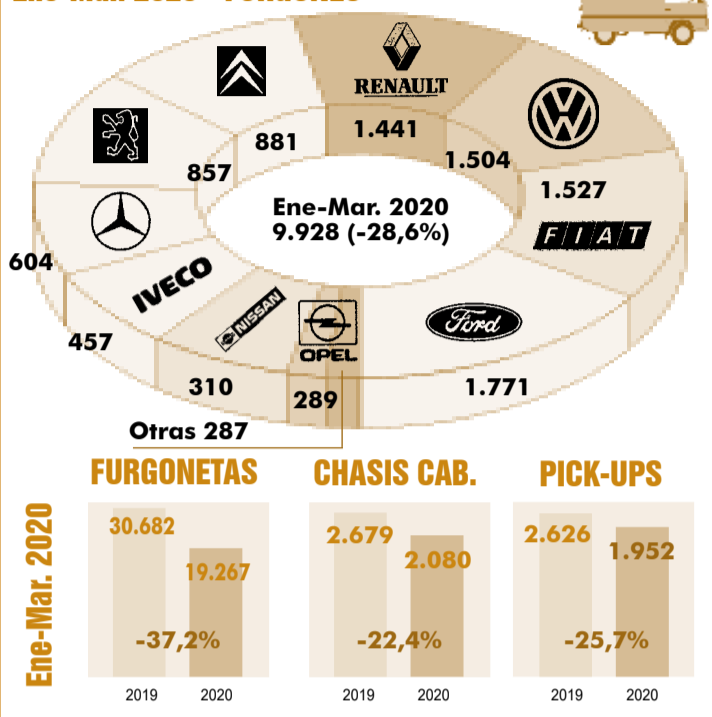
SEDE CENTRAL DEL GRUPO:  
LOPE DE VEGA, 13, 28014 MADRID  
TELF. 91 369 41 00 (20 LINEAS)

**NEXO**  
editores s.a.

FAX: 91 369 18 39  
EMAIL: SECRETARIA@GRUPONEXO.ORG  
WEB: WWW.NEXOTUR.COM

### VEHÍCULOS COMERCIALES

Ene-Mar. 2020 - FURGONES

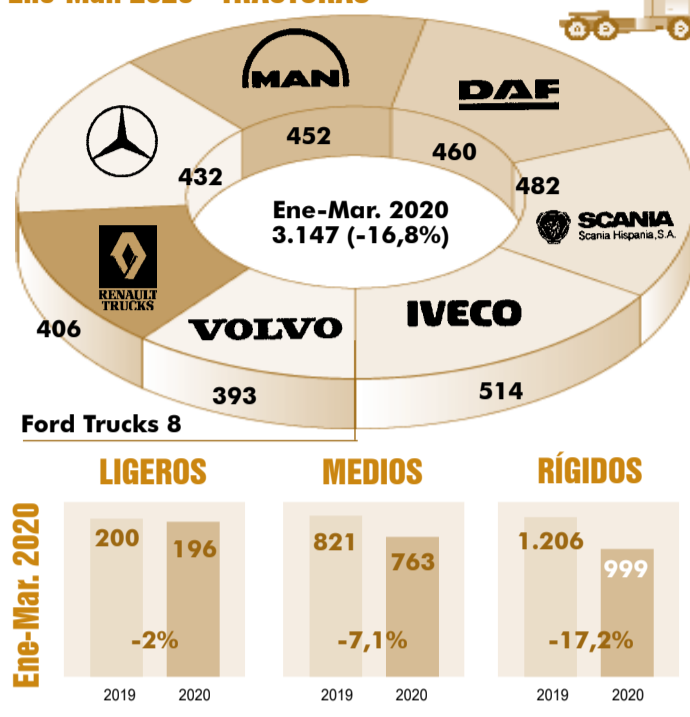


Fuente: Anfac

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Ene-Mar. 2020 - TRACTORAS



Fuente: Anfac

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

**Por encima del 67%.** Esa es la tremenda cifra de descenso registrada por Anfac en el mercado de Comerciales al cierre del mes de marzo, y eso que la actividad fue más o menos normal durante los primeros 8-10 días, por lo que nos espera para abril se puede prever aún peor. El acumulado del primer trimestre se sitúa un 33,5% por debajo de 2019.

**A pesar de que la actividad continúa** y de que el primer tercio del mes fue relativamente normal, los Industriales vieron caer sus matriculaciones un 30,8% durante el mes de marzo. Sorprende que el dato de los camiones por debajo de 6 tn fuera positivo (+28,4%) entre tanta adversidad. El acumulado del trimestre fue del -15,1%.

### E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 14 abril 2020)

LOCALIDAD-E.S.	€/LITRO
ALAVA	
Salvatierra - Alavesa	0,899
ALBACETE	
La Roda - GasPlay	0,959
ALICANTE	
Jávea - Plenoil	0,897
ALMERÍA	
El Ejido - Coop. Sª María	0,828
ASTURIAS	
Pola de Siero - Eroski	0,945
ÁVILA	
Ávila - Alcampo	0,965
BADAJOS	
Villafraña Los Barros - La Coronada	0,889
BALEARIS, ILLES	
Mao - GM Oil	1,019
BARCELONA	
Esplugues Llobregat - Oil Prix	0,852
BURGOS	
Arcos - Norpetrol	0,859
CÁCERES	
Valdastillas - Goop. Valle Jerte	0,890
CÁDIZ	
Puerto Sª María - GM Oil	0,969
CANTABRIA	
Santander - Beroil	0,899
CASTELLÓN	
Villarreal - Gasexpress	0,890
CIUDAD REAL	
Valdepeñas - Alcampo	0,889
CÓRDOBA	
Lucena - Coop. Lucena	0,859
CORUÑA, A	
Betanzos - Galp	0,889
CUENCA	
Campillo Altoebuey - S. Andrés Apóstol	0,923
GIRONA	
Girona - GM Oil	0,889
GRANADA	
Albolote - Tiburón Oil	0,919
GUADALAJARA	
Azuqueca Henares - Eroski	0,979
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - Merkaoil	0,899
HUELVA	
S. Bartolomé Torre - Fresaflo	0,869
HUESCA	
Esplús - Agropienso	0,875
JAEÉN	
Beas de Segura - Seguroil	0,900
LEÓN	
Ponferrada - Petroprix	0,915
LLEIDA	
Lleida - Serveto	0,868
LUGO	
Ribadeo - Eroski	0,919
MADRID	
Ciempozuelos - Simply	0,929
MÁLAGA	
Vélez-Málaga - Eroski	0,917
MURCIA	
Mula - Frucimu	0,870
NAVARRA	
Tudela - ES Bardenas	0,863
OURENSE	
Rúa Valdeorras - Petrol A Rúa	0,949
PALENCIA	
Palencia - Beroil	0,899
PONTEVEDRA	
Vilagarcía - Supeco	0,939
RIOJA, LA	
Agoncillo - Royo	0,870
SALAMANCA	
Carbajosa Sagrada - GM Oil	0,939
SEGOVIA	
Cantalejo - G. Cantalejo	0,899
SEVILLA	
Viso del Alcor - Tala Foods	0,880
SORIA	
Ólvega - (sin determinar)	0,877
TARRAGONA	
Alcover - Oilprix	0,855
TERUEL	
Monreal Campo - Fydasa Logística	0,849
TOLEDO	
Ocaña - V.O.	0,939
VALENCIA	
Pol. Fuente del Jarro - TC Campillo	0,885
VALLADOLID	
Valladolid - Low Cost S. Cristóbal	0,989
VIZCAYA / BIZKAIA	
Durango - Alcampo	0,916
ZAMORA	
Villalpando - Agrinza	0,870
ZARAGOZA	
Alagón - San Antonio	0,866

Fuente: Mª. Transición Ecológica. ©NEXOTRANS

### EMPRESAS SERVICIO PÚBLICO



Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

**Dato muy sorprendente en el** cómputo de las empresas del Sector, pues tras un mes de claro descenso, durante marzo ha repuntado su número en ambos segmentos, recuperando en parte lo perdido en febrero, y todo ello a pesar de las dificultades provocadas por el estado de alarma. Comprobaremos a final de abril si sigue esta tendencia.

### INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO

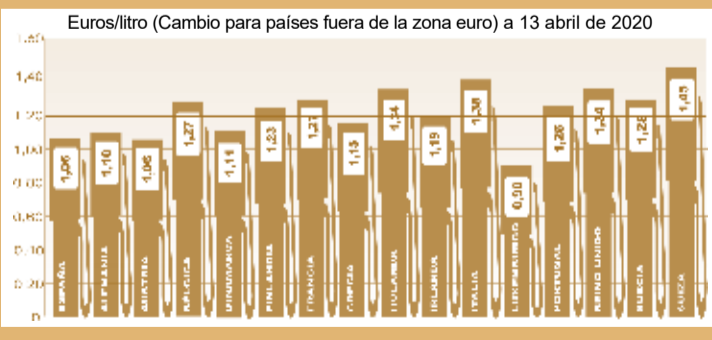


Fuente: INE

Base: 2016

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### PRECIO INTERNACIONAL DEL GASÓLEO



Fuente: IRU

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

**Aunque el crudo se estabiliza**, su incidencia es evidente, a tenor de los datos de la 15ª semana del año, en la que la media comunitaria desciende 14 céntimos en el último mes y cinco en la quinceña, hasta los 1,198 euros/litro. En España, las caídas son algo menores.

**Transhoróscopo**

**ARIES**  
21 de marzo - 20 de abril  
Ponte a pensar, ahora que tienes tiempo, en las cosas que podrías cambiar cuando to esto pase.

**TAURO**  
21 de abril - 20 de mayo  
Tu positividad hace que día a día disfrutes de las cosas que te suceden, a pesar de las adversidades.

**GEMINIS**  
21 mayo - 21 de junio  
Busca nuevas ideas, nuevos horizontes y nuevos objetivos, es el momento de plantearse una evolución.

**CÁNCER**  
22 de junio - 22 de julio  
Ahora las cosas pueden no suceder como esperabas pero todo esfuerzo tiene su recompensa.

**LEO**  
23 de julio - 23 de agosto  
El calor te sienta bien, estás más alegre y cariñoso, pero no te olvides de cuidarte, son épocas de excesos.

**VIRGO**  
24 de agosto - 22 de sepbre.  
¿Te has planteado que, para superar los retos que se te presenten, siempre puedes contar con ayuda?

**LIBRA**  
23 septbre. - 22 octubre  
Escucha los buenas consejos que te pueden llegar, eliminando aquello que no te aporte nada bueno.

**ESCORPIO**  
23 octubre - 22 novbre.  
Tus ganas de seguir adelante están poniéndose a prueba, pero seguro que puedes con esto, y más.

**SAGITARIO**  
23 de nov. - 21 de dicbre.  
Es complicado no poder salir de casa, pero tener tiempo para reflexionar puede ser una buena ocupación.

**CAPRICORNIO**  
22 de dicbre. - 20 de enero  
No te conformes con las situaciones, siempre hay tiempo para cambiar las cosas que te rodean.

**ACUARIO**  
21 de enero - 19 de febrero  
Al mal tiempo buena cara, te has demostrado que puedes con esto y más, sólo es cuestión de pensar.

**PISCIS**  
20 de febrero - 20 de marzo  
Te estás dando cuenta de que eres capaz de superarte ante las adversidades, algo que no suponías.

**Salón**

**El SIL ya tiene nuevas fechas**

Título: 22º Salón Internacional de la Logística  
Cuándo: 15 al 17 de septiembre de 2020  
Dónde: Fira de Barcelona

Debido a la situación extraordinaria que estamos viviendo a causa del Covid-19, la Feria Líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa celebrará su 22ª edición del 15 al 17 de septiembre de este año. La 4ª edición del eDelivery Barcelona Expo & Congress también cambia sus fechas y se celebrará conjuntamente con el SIL 2020.



**Curso**

**Máster de especialización**

Título: Máster en gestión de almacenaje, logística y operaciones por carretera  
Cuándo: Teleformación 24/7  
Organiza: Escuela Hispania

El Máster de Gestión de Almacenaje, Logística y Organización de Operaciones por carretera, organizado en modalidad a distancia por la Escuela de Negocios Hispania, aporta los conocimientos relativos a la gestión, aprovisionamiento, diseño y organización del almacén y de todas las funciones logísticas que implica, además el transporte de los productos por carretera.



**Formación**

**Webminar sobre logística**

Título: Logística y Transporte ante el Covid-19  
Cuándo: 21 de abril, a las 16.00 h  
Dónde: Plataforma digital  
Organiza: Aecoc

Conocer la normativa actual y el protocolo de actuación desarrollado por Aecoc, compartir las preguntas más frecuentes del sector y resolver dudas al respecto son las bases de esta nueva propuesta de formación online elaborada por Aecoc, dentro de la plataforma de contenidos digitales que ha habilitado para seguir adelante con sus labores formativas en esta crisis.



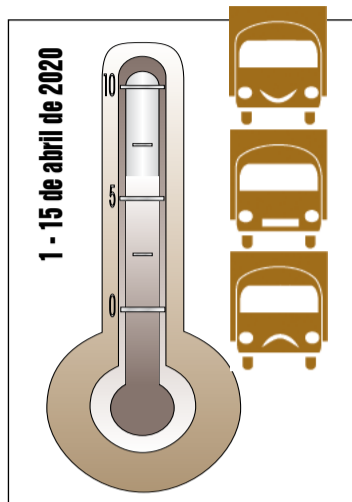
# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- N Evaluaciones de Calidad.**
- N Estudios de Mercado.**
- N Estudios Estratégicos.**
- N Autodiagnósticos de Empresa.**
- N Análisis Sectoriales.**
- N Desarrollos en Internet.**
- N Fusiones y Adquisiciones.**
- N Búsqueda de socios financieros.**

**De Profesional a Profesional**

✉ Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Una campaña de imagen

Una de las tradicionales reivindicaciones sectoriales a las distintas Administraciones durante los últimos años ha sido la necesidad de articular una campaña institucional en favor de la imagen del transporte por carretera, bastante denostada en general. Sin embargo, la inmejorable respuesta de todos los profesionales en esta crisis hace que ya no sea necesaria. Difícilmente nadie podría explicar mejor la impagable labor del transporte que lo demostrado en estos tiempos.



## PREVISIONES

COYUNTURA / Las ratios de pesados sigue en 3,54 y en 1,54 para ligeros

# El gasóleo sigue bajando, y eso que el petróleo se ha estabilizado

Las extraordinarias circunstancias que atraviesa la humanidad en su conjunto provocan que no todo funcione de la misma manera. Lo que sí sabemos es que las matriculaciones

se desploman y que el gasóleo es de las pocas buenas noticias, a las que se suma el comportamiento al alza en la cifra de las empresas, tanto de pesados como de ligeros.

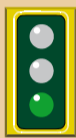
## INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

### PRECIO DEL GASÓLEO



El petróleo ha reducido su caída libre, pero se mantiene en el entorno de los 30 dólares por barril.

### EMPRESAS



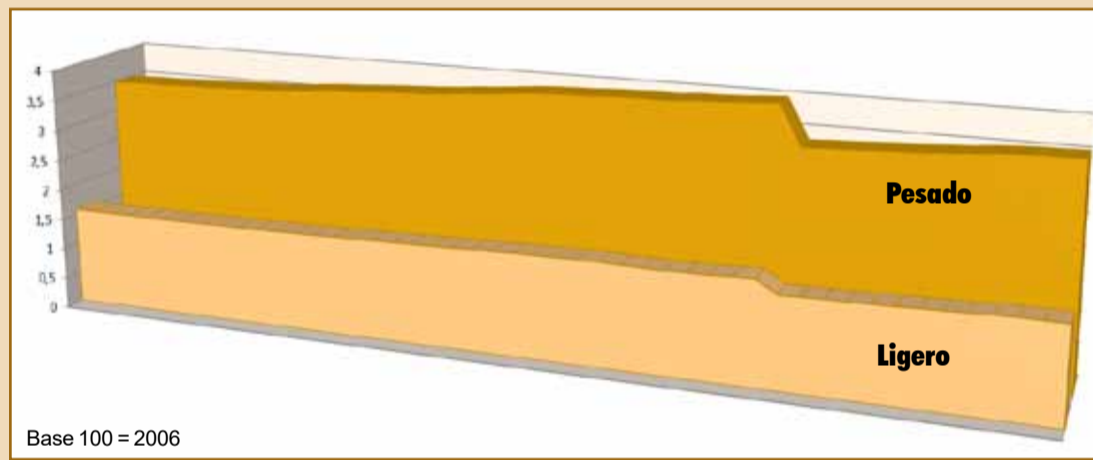
De manera sorprendente, y en contra de lo que se podía esperar, el volumen de compañías ha aumentado.

### MATRICULACIONES



Debate esperada en el cómputo del primer trimestre, a la espera de que en abril se pudiese agravar aún más.

### EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2016-2020



Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Nombramiento en Chep Europa



David Cuenca

Chep ha anunciado el nombramiento de un nuevo presidente de Chep Europa, que sustituirá el próximo mes de Julio al primer ejecutivo de la compañía en la región, Michael Pooley. Cuenca, que lleva en el grupo desde el año 2000, ocupaba la presidencia de Chep en Latinoamérica.

### ▼ Descenso

#### Todos tenemos que apoyar



Aunque lo cierto es que ya hay quien se va mereciendo aparecer en esta sección, la Redacción de NEXOTRANS ha decidido mantener desierta sección y no criticar a nadie por lo que haya podido hacer o decir durante los últimos días hasta que finalice la lucha común contra esta pandemia.

### En Ruta



Transporte de mercancías: hacia dónde vamos (y II)

Carmelo González

**N**ECESITAMOS QUE se nos escuche y se atiendan nuestras reivindicaciones. Las circunstancias especiales por las que atravesamos han llevado a que algunas empresas se hayan visto obligadas a acogerse a un expediente de regulación temporal de empleo (ERTE).

Lamentablemente, a las empresas de transporte no les están dejando aplicar el concepto de 'fuerza mayor', aunque su actividad se haya visto completamente reducida porque nuestros clientes hayan cerrado (a ellos sí que se les permite acogerse a la 'fuerza mayor'), o porque nuestra actividad sea incompatible con las medidas adoptadas por el Gobierno.

Unido a todos estos problemas, es un clamor la urgente necesidad de equipar a nuestros profesionales de los equipos de protección individual (mascarillas, guantes, gafas, geles, etc.) con los que reducir, de alguna manera, su exposición al contagio durante el desarrollo de su jornada laboral, antes de que podamos quedarnos sin conductores, poniendo en grave peligro la distribución de productos que son absolutamente necesarios para todos.

De las medidas económicas no hablo, porque, desgraciadamente, nada sé, salvo los anuncios, que en eso quedan de momento, sobre avales, líneas ICO... sin las cuales nuestra situación empresarial estará abocada a la paralización, al ser inviable de la continuidad de la actividad empresarial.

Termino diciendo, por si a alguien le quedaba alguna duda, que SEGUIREMOS RODANDO.

**Carmelo González** es el presidente del **Comité Nacional de Transporte por Carretera** (viene de página 2).

# NEXOTUR

## Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas

PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: [Suscripciones@Nexotur.com](mailto:Suscripciones@Nexotur.com) o al teléfono: 91 369 41 00

