



OVIDIO DE LA ROZA

Exige defensa

PÁG. 2 / Ante el colapso en la frontera a causa del Brexit.



GIOVANNI BRUNO

Líder en Pesados

PÁG. 3 / Volvo Trucks, a la cabeza en tractores y pesados.



HENRIK HENRIKSSON

Importante inversión

PÁG. 10 / Scania destina fondos a baterías y una nueva planta.



FRANCOIS BOTTINELLI

Crece la gama ZE

PÁG. 11 / En aumento las opciones eléctricas de Renault Trucks.



JULIO VIARTOLA

Balance de Asfares

PÁG. 14 / El mercado nacional de remolque cayó casi un 13%.

La realidad a la que se enfrenta el Sector tras la entrada en vigor el Brexit

El acuerdo suscrito entre la UE y el Reino Unido permitirá dar continuidad a la actual conectividad del transporte por carretera, aunque la prestación de servicios por parte de los transportistas españoles se ve ralentizada desde el 1 de Enero.



Novedades



Super Space Cab
DAF entrega 1.300 XF con esta cabina a Primafrio. / Pág. 15-16



Ligero: Transit / Pág. 17
Remolque: Krone / Pág. 19

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 18

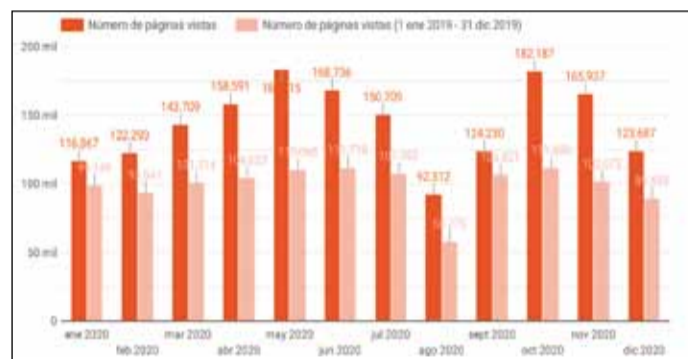
Nexotrans.com

Más información sobre el boletín electrónico y la suscripción gratuita en www.nexotrans.com.

El acuerdo permite dar continuidad a los actuales flujos comerciales entre España y el país británico tras la finalización del período transitorio establecido el 31 de Diciembre, teniendo en cuenta que representa el quinto país de destino de las mercancías españolas, que son transportadas por una flota de 8.000 camiones españoles. **Panorama / Pág. 5**

Europa propone su estrategia de movilidad sostenible inteligente

La Comisión Europea ha presentado un documento titulado 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente: encaminando al transporte hacia el futuro', junto con un plan de acción que comprende 82 iniciativas. En este documento se recoge la visión de la política de transportes de la UE para los próximos años y establece 10 iniciativas emblemáticas que, a su vez, anuncian medidas que la Comisión presentará durante los próximos años. **Dossier / Pág. 38**



Récord de usuarios y páginas vistas

La Plataforma Digital del Transporte del Grupo NEXO, que año tras año refuerza su liderazgo como el 'portal' de noticias de Transporte al que más tiempo dedican los profesionales del Sector, en

el entorno de los 11 minutos, registra en el cómputo global de 2020 un amplio incremento de usuarios (324.000), sesiones (467.000) y páginas vistas (1,7 millones), creciendo todos los parámetros por encima del 50%.

El Grupo PSA obtiene el International Van of the Year

A las versiones electrificadas de su furgón medio

Un jurado compuesto por 24 periodistas y expertos independientes de 24 países de Europa y de Rusia ha atribuido el prestigioso premio 'International Van of the Year 2021' (IVotY) a los Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy, Opel Vivaro-e y Vauxhall Vivaro-e (Groupe PSA), que son los primeros vehículos electrificados de la gama de vehículos comerciales ligeros del Grupo. **Panorama / Pág. 12**

Este Mes

¿Por dónde pasará la recuperación?

Dossier con las aportaciones de las Organizaciones. / Pág. 21-32

- Opinión / Editorial / Tribuna..... 2-3
- De frente: 'Duotrailleurs' 4
- Panorama / Actualidad..... 5-14
- Logística 33-36
- Innovación: 'Goodyear' 43
- Coyuntura 46





Date de alta
en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana
en tu email



Tribuna del Transporte**El Gobierno tiene que velar por nuestros intereses**

Ovidio de la Roza

LA ACTUACIÓN DE las empresas de transporte y de nuestros conductores durante el transcurso de toda la pandemia del Covid-19 está siendo ejemplar, tanto por su implicación y compromiso por no dejar desabastecidos los mercados, atendiendo las necesidades de los ciudadanos sin ningún tipo de reticencias a pesar de los riesgos asumidos, como por su esfuerzo para conseguir que la vida continúe con cierta normalidad.

Sin embargo, parece ser que las medidas adoptadas de forma unilateral por los distintos estados miembros de la Unión Europea están haciendo imposible cumplir el principio básico acordado de mantener los corredores abiertos para el movimiento de mercancías, también conocidos como 'Green Lines', que son imprescindibles para que la sociedad, la industria y el comercio sigan funcionando con normalidad.

Hoy más que nunca, necesitamos contar con el apoyo de nuestro Gobierno para que intervenga de forma activa en la búsqueda de soluciones ágiles, lo que implica atender de forma inmediata las necesidades básicas de nuestros conductores atrapados en Francia y Reino Unido, así como interpelar, tanto al gobierno francés como a la Comisión Europea, para que dichos conductores tengan la posibilidad de poder retornar a sus lugares de procedencia con la mayor urgencia posible.

Si de lo que se trata es de evitar que se extienda la nueva variante del Covid-19 detectada en el Reino Unido, difícilmente se va a conseguir generando aglomeraciones innecesarias de miles de conductores abandonados en las cunetas o en aparcamientos disuasorios, improvisados de cualquier manera, sin las atenciones mínimas necesarias para que las personas allí hacinadas puedan cumplir con sus necesidades más básicas de comida, descanso y aseo, sin incrementar al mismo tiempo la posibilidad de un contagio por el elevado nivel de concentración creado.

En nuestra opinión, la mejor medida de seguridad contra la propagación del virus para cualquier transportista en este momento, es poner kilómetros de por medio en el espacio seguro de sus cabinas, no intervenir en las operaciones de carga y descarga y limitar al mínimo los contactos necesarios para el despacho documental de las mercancías, para lo cual sería a su vez el momento adecuado de impulsar la digitalización de los documentos de transporte.

Al margen de las reivindicaciones que el Sector tiene pendientes de resolver en las mesas de negociación con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, y de las enormes pérdidas económicas que está ocasionando esta situación sobrevenida, y de la que, sin duda, tendremos que hablar más adelante, lo que hoy nos urge, es que se dé una salida



Reclamamos la actuación inmediata del Gobierno para que los conductores atrapados vuelvan a su casa con urgencia

satisfactoria a las necesidades del transporte de mercancías por carretera, para lo que se hace imprescindible el apoyo incondicional del Gobierno español, a través de todas las acciones diplomáticas necesarias frente a sus homólogos franceses y británicos, así como de la búsqueda de soluciones urgentes, armonizadas y consensuadas en el Consejo de la Unión Europea.

En consecuencia, desde la CETM reclamamos la actuación inmediata de todo el Gobier-

no para solventar la situación descrita y conseguir el retorno urgente de nuestros conductores. Igualmente, solicitamos que se habiliten los cauces adecuados para asistir a aquellos profesionales que, en el desarrollo de su trabajo, se puedan ver afectados por un posible contagio y no puedan retornar a sus domicilios de manera inmediata.

Ovidio de la Roza, presidente de la CETM, en una carta abierta al ministro de Transportes, José Luis Abalos. 22 de diciembre de 2020.

Columna**Presupuestos del Mitma para 2021**

José Luis Abalos

PARA CONSEGUIR un transporte más eficiente, sostenible, seguro y competitivo para viajeros y mercancías, se trata de actuaciones como la renovación de la línea Soria-Torralba o actuaciones en mejora de sistemas y seguridad. Para el fomento de la intermodalidad y la modernización de nodos de distribución: 192 millones.

Y ayudas al sector del transporte para el impulso de la sostenibilidad, digitalización e innovación de la cadena logística: 240 millones.

En resumen, la mitad del Plan Europeo se destina a atender competencias y responsabilidades de otras Administraciones Públicas, también de particulares y de empresas privadas. Siempre hemos dicho que este es un Plan para España, y no para el gobierno. No hay recuperación ni transformación de la economía española sin contar con Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, y por supuesto con la sociedad civil.

Teniendo en cuenta este contexto, paso a presentarles el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Son unos Presupuestos históricos. La inversión alcanza el nivel más alto de los últimos 10 años. Constituyen por tanto, un cambio radical de tendencia, como se puede apreciar en el gráfico, y permiten materializar el nuevo enfoque del que hablábamos antes: dan un impulso decisivo para la recuperación.

El conjunto de las actuaciones del Ministerio y sus empresas públicas asciende a 16.664 millones de euros.

El transporte urbano y metropolitano recibe un impulso especial también en los Presupuestos. Apostamos por ciudades con mejor transporte público y por medios saludables, y menos dependientes del vehículo privado. En este sentido:

- Por primera vez y para reforzar el papel que la movilidad ocupa en este Ministerio, asumimos las subvenciones a consorcios, autoridades metropolitanas y entidades locales que venían gestionando hasta ahora el Ministerio de Hacienda, para financiar el transporte colectivo urbano que recibirán hasta 373 millones.

José Luis Abalos es ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Lapidario**Fernando Grande-Marlaska**

'Las restricciones de movilidad reducen las víctimas un 21%'

El ministro del Interior ha asegurado que "no es un balance triunfalista, ya que siguen siendo cifras inaceptables para cualquier sociedad y para los que trabajamos en el Ministerio del Interior y en la DGT, ya que sabemos que esas muertes son evitables en su mayoría", tras conocerse que en 2020 fallecieron en nuestras carreteras 870 personas,

Retrovisor

N Editorial

Vaya comienzo de año

ADIÓS AL 2020, HOLA A 2021. Esta fue una de las frases pronunciadas más veces y con mayor esperanza durante los días de cambio de año. Poder despedir el peor año de nuestra historia reciente era motivo de alegría, de cierto alivio, y de esperanza de cara a comenzar otro ejercicio complicado, si, pero con el convencimiento de que iba a ser mejor.

Y aún lo puede ser, no cabe duda. Pero el inicio ha sido descorazonador. A nivel general, Folimena ha causado estragos. Una nevada como no se recordaba ha teñido de blanco más de la mitad del país, impidiendo la circulación y el abastecimiento habitual de supermercados, farmacias y, más aún, poblaciones, que se han quedado incomunicadas.

Las consecuencias, poco a poco, se van solventando, pero hemos podido comprobar la falta de género en las estanterías de los supermercados y cierto principio de psicosis en la población ante la posibilidad (remota) de que no pudieran abastecerse de lo básico. La nieve, en el momento del cierre de esta Edición, aún descansa en calles y parques de muchas ciudades, y es posible que tarde algún tiempo en desaparecer, por la ola de frío que vivimos los días posteriores al temporal.

Pero, ¿por qué no había género en los establecimientos? Porque los camiones no pudieron llegar hasta sus muelles de descarga. De nuevo, los vehículos de transporte han sido protagonistas. De nuevo, se les echaba de menos. De nuevo, la mirada recaía en las posibilidades de operación de los grandes centros logísticos, como Mercamadrid. De nuevo, el transporte se ha demostrado esencial para la vida, en su conjunto. Sin hablar de la distribución de las vacunas...

Y, por desgracia, de nuevo tenemos que lamentar que no se cuide al Sector como merece. Porque una de las primeras decisiones que se tomaron fue la de 'embolsar' a los camiones. No dejarles circular, en una palabra que todos podemos entender. Sin importar la carga que

Deseábamos decir adiós a 2020, pero la bienvenida que nos depara 2021 no está siendo la esperada

llevaran, las necesidades de la misma que pudiera haber en destino, ni las personas que los conducen. Es incomprensible e impresentable que, una vez más, se opte por una decisión que, mil veces antes, se ha demostrado ineficaz.

Detener el transporte, obligar a los conductores a permanecer en sus vehículos con muchos grados bajo cero en el exterior, sin posibilidad de abandonar la cabina y sin una fecha clara para reanudar su actividad, debería ser algo del pasado. La experiencia debería habernos servido para buscar alternativas, pero no. Al final, pagan los mismos.

Hacia poco más de 10 días que los conductores profesionales estaban atrapados en la frontera entre Francia y Reino Unido, como consecuencia del Brexit. Muchos de ellos pasaron lejos de casa las Navidades, y el clamor popular fue unánime ante tal injusticia, exigiéndose a los Gobiernos competentes que tomaran cartas en el asunto. Sin embargo, cuando el problema fue doméstico, de otra índole pero con los mismos afectados, ya no pareció tan necesario aliviar las condiciones en las que quedaron esas personas, tiradas en la carretera y sin ayuda.

Por ser justos, diremos que en muchos casos sí se les pudo acercar alimentos y bebida, pero ¿a nadie se le ocurrió instalar WC portátiles? ¿Tan complicado es de entender que hay necesidades básicas que no entienden de la climatología?

Si a esta situación coyuntural sumamos el repunte de los casos de Covid, que nos aboca a una irremediable tercera ola, el escenario que se dibuja es poco alentador. Ojalá la situación sanitaria pueda resolverse lo antes posible, y de ese modo centrar esfuerzos en recuperar la economía nacional, o lo que quede de ella para entonces. Vacunar a la población, incluidos a todas las personas que forman parte de la cadena de suministro, para que no se detenga, es una prioridad de Estado. O debiera serlo. Es el camino para poder seguir adelante.

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

Eduardo Santamaría | Marga González | Salvador Hernández
Erenea Rubio | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

✉ Paseo de la Reina Cristina, 6. 1º piso 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: Belén Pérez

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

Récord en la Plataforma

LA PLATAFORMA DIGITAL de Transporte del Grupo NEXO ha apostado siempre por la Prensa de calidad, ofreciendo información sectorial profesionalizada y rigurosa, pensada y dirigida única y expresamente para los empresarios y profesionales del Sector", asegura el presidente del Grupo, Eugenio de Quesada, "un objetivo cumplido tras más de una década de edición diaria, como demuestra el excepcional tiempo medio de lectura de nuestros más de 324.000 usuarios, que los datos oficiales de Google Analytics sitúan muy cerca de los 11 minutos". Según datos oficiales de Google Analytics, supera en los últimos 12 meses la cifra de 1,7 millones de páginas vistas, lo que supone un aumento del 42% en comparación con los 1,2 millones de 2019. La media mensual está muy próxima a las 150.000 páginas vistas. También crecen a doble dígito las visitas (467.000), con una tasa positiva del 54,6%, mientras que los usuarios (324.624 en 2020) lo hacen aún más, un 70,5%. Se trata del cuarto año consecutivo en el que evolucionan de forma positiva los tres indicadores. Además de estas cifras de tráfico, otro dato muy destacable de los recabados por Google Analytics es el tiempo que dedican los profesionales a la lectura del digital, cercano a los 11 minutos.

◆ Personaje del Mes

Giovanni Bruno

Volvo se sitúa como líder de mercado en vehículos pesados, matriculando 2.532 unidades y con una cuota del 15,7% posicionando al Volvo FH con I-Save como la tractora más vendida en España. El fabricante ha liderado las ventas de este segmento con una cuota del 17,2% y un total de 2.197 matriculaciones. Su director general fija las claves en "la prioridad de acompañar a



los clientes desde el principio y a lo largo de todo el ciclo de vida del producto. Aun en estos meses complicados, ver cómo los clientes han confiado en nosotros, para crecer juntos y superar estos difíciles momentos, supone una enorme satisfacción para todo el equipo. Nuestros valores de calidad, seguridad y cuidado del medio ambiente han sido más apreciados que nunca en un año crítico".

Volvo Trucks concluye el año 2020 como líder del segmento pesado, con una cuota del 15,7%, que se repite en el caso de las tractoras, donde alcanza el 17,2% de penetración

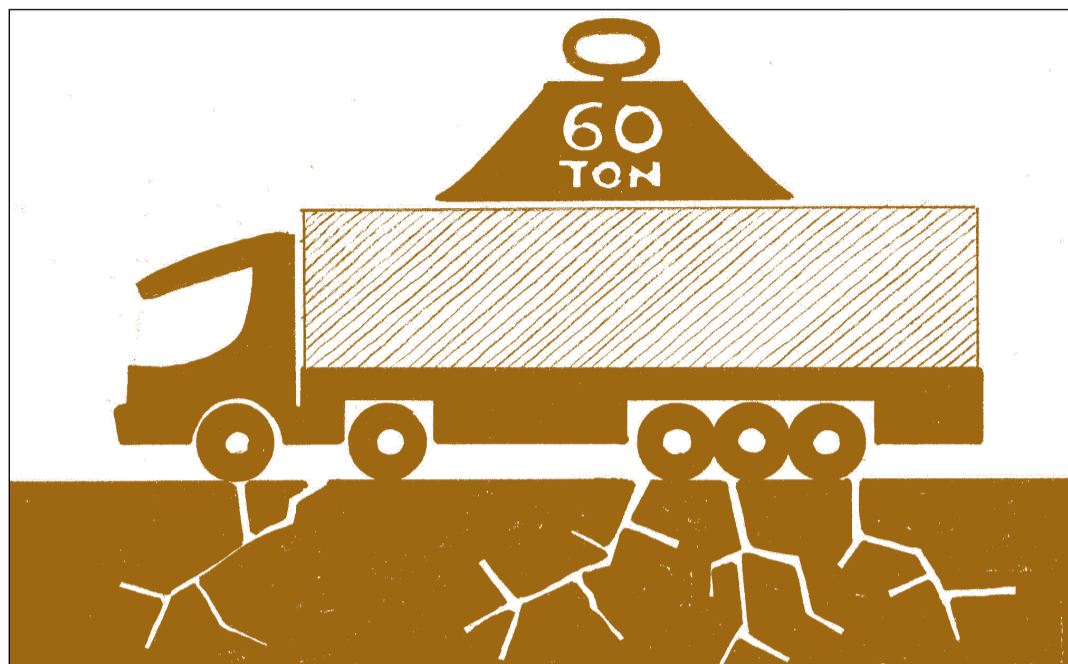
▼ Marchatrás

El cierre de Cataluña

LA GENERALITAT DE CATALUÑA acordó la prohibición de la circulación de todos los camiones de más de 7.5 toneladas en toda su red viaria durante tres días debido a la borrasca Filomena. Y, como es normal, las Organizaciones empresariales, como Fenadismer o CETM, arreciaron en sus críticas por considerar la decisión "excesiva", teniendo en cuenta que apenas había circulación de vehículos particulares por el confinamiento perimetral de la población en sus municipios por el Covid, y las consecuencias económicas y personales ocasionadas tanto a los transportistas como a sus mercancías, bloqueadas durante tres días seguidos. En una decisión sin precedentes y con tan sólo dos horas de antelación, los camiones vieron impedida su circulación y el normal desempeño de su trabajo. Pero no debemos olvidar que dentro de los camiones van personas, en las que rara vez se piensa a la hora de afrontar emergencias como la reciente nevada. Que es un fenómeno anómalo, estamos de acuerdo. Que se podía haber gestionado de otra manera, sin duda ninguna. Fenadismer consideró dicha medida "excesiva e irracional", teniendo en cuenta que afecta a toda su red viaria, incluidas las autopistas que transitan por Cataluña, que son ejes principales de conexión entre la Península y el resto de Europa, y por la que transitan diariamente más de 10.000 camiones.

X De Frente**¿Debe el Sector apostar por los Dúo-trailers?**

UNA DE LAS CUESTIONES que nunca pierden actualidad en relación con el transporte de mercancías por carretera es la de los pesos y dimensiones. A raíz de la entrega en España de la primera unidad EcoDuo, por parte de Schmitz Cargobull al operador logístico Lopezmar, Fenadismar ha recordado que este tipo de vehículos, que alcanzan los 30 metros de longitud y las 70 toneladas de MMA, no están autorizados para circular por las carreteras de nuestro país, a excepción de que reciban autorizaciones especiales. Por ello, se pregunta la razón por la que están siendo cada vez más comunes en las operaciones. Por su parte, tanto el carrocerero como el cliente muestran su satisfacción por las prestaciones de este tipo de combinaciones, desde el punto de vista operativo, pero también de reducción de viajes y de sostenibilidad ambiental. El debate está servido, y también lejos de encontrar una solución.

**En contra****'No están autorizados'**

FENADISMER viene asistiendo con sorpresa y preocupación al misterioso crecimiento de los denominados 'dúo-trailers', una nueva categoría de vehículos de transporte de mercancías de grandes dimensiones que no están autorizados por la actual normativa de pesos y dimensiones para circular por las carreteras españolas. El Dúo-Trailer es una composición de vehículos de transporte de mercancías, de más de 30 metros



de longitud y 70 toneladas de masa máxima, que están autorizados exclusivamente en los países nórdicos en atención a sus específicas necesidades de transporte. Sin embargo con carácter experimental, la DGT ha venido autorizando estos últimos años la circulación de un número limitado de dichos hipercamiones a algunos operadores logísticos y grandes flotas, a modo de prueba.

Julio Villaescusa es el presidente del Fenadismar.

A favor**'Solución ambiental'**

COMO compañía que opera a nivel internacional, hemos sido fuertes impulsores de los sistemas modulares. Llevamos más de dos años comercializando este tipo de conjuntos en los países escandinavos, con especial penetración en Suecia y Finlandia, donde ya hemos vendido unas 100 unidades. Es una solución clara que nos permite luchar contra el cambio climático, la presión en las carreteras y la escasez de



conductores", indica el director comercial de la compañía en nuestro país. Schmitz Cargobull aboga por introducir en toda Europa un concepto de transporte que alivie la presión sobre la infraestructura existente y cumpla las normas actuales del Sector del transporte —especialmente en el transporte combinado—, y sea ideal para el uso fuera de las ciudades.

Miguel Iglesias es el director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

Análisis**Previsible auge**

FENADISMER PONE el acento en que "el Duo-Trailer compite con otra categoría de hipercamión ya existente en España, el megacamión, que fue legalizado a finales de 2015 tras la modificación del Reglamento General de Vehículos. Es un conjunto de vehículos de más de seis ejes con una longitud de 25,25 metros de longitud y 60 toneladas de masa máxima, que para su circulación en España con fines comerciales precisa de una autorización expedida por Tráfico en la que se establece el itinerario a seguir".

La Federación matiza que sin tener una presencia relevante, "ha registrado un crecimiento espectacular en el número de autorizaciones, pasando de 122 en 2016 a más de un millar de unidades en los dos últimos años, previéndose que siga aumentando en los próximos, lo que supone en ambos casos una competencia directa con el resto de transportistas que operan en España".

Por su parte, Javier Espliego, responsable de grandes flotas de Schmitz Cargobull, afirma que "necesitamos soluciones que contrarresten el cambio climático a pesar del aumento del volumen del transporte. Trabajar en un replanteamiento radical sobre este tema era casi imprescindible y con el EcoDuo conseguimos reducir las emisiones de CO2 un 25%, atacando directamente uno de los factores esenciales del cambio climático. También se ha reducido en un 14% la carga por eje y con ello el consumo de combustible".

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

- 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

El Brexit ha llegado: ¿En qué situación queda el Sector?

El acuerdo suscrito entre la UE y el Reino Unido permitirá dar continuidad a la actual conectividad del transporte por carretera, aunque la prestación de servicios por parte de los transportistas espa-

ñoles se vea ralentizada a partir del 1 de Enero con el establecimiento de controles fronterizos y aduaneros para acceder a dicho país. Con la actual licencia comunitaria, las empresas transportistas

españolas pueden seguir realizando sin límite alguno transportes internacionales con el Reino Unido y además hasta dos operaciones de cabotaje en territorio británico.

El acuerdo permite dar continuidad a los actuales flujos comerciales entre España y el país británico tras la finalización del período transitorio establecido el 31 de Diciembre, teniendo en cuenta que representa el quinto país de destino de las mercancías españolas, que son transportadas por una flota aproximada de 8.000 camiones españoles.

El Documento explicativo sobre la regulación del transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros que ha elaborado el Gobierno británico, explica como queda el régimen aplicable a partir del 1 de Enero en base al acuerdo post Brexit suscrito entre la UE y el Reino Unido, y en el que se incluyen las siguientes cuestiones:

— ¿Los transportistas por carretera seguirán teniendo los mismos derechos para operar entre la UE y el Reino Unido?

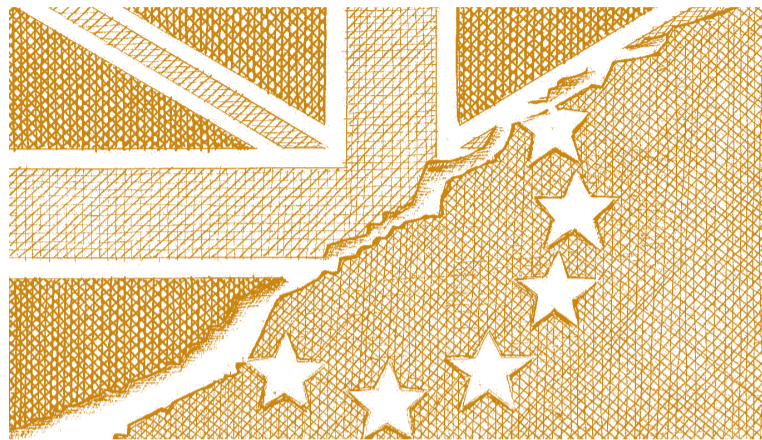
El Acuerdo de Comercio y Cooperación UE-Reino Unido suscrito prevé el acceso al transporte internacional a partir del 1 de Enero sin cuotas ni imitaciones de cupo para las empresas transportistas que transportan mercancías por carretera entre la UE y el Reino Unido. Esto significa que los camiones de cualesquiera de los países de la UE podrán llegar al Reino Unido

y regresar de allí ilimitadamente, incluso cuando no estén cargados. Los mismos derechos se otorgan a los transportistas del Reino Unido que viajen desde dicho país a cualquier punto de la UE y su regreso.

— ¿Y si hubiera habido des- acuerdo? Desastre

De no haberse alcanzado el Acuerdo, solo un número muy reducido de empresas transportistas titulares de licencias de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (ECMT) habrían podido realizar estos viajes (en el caso de España en torno sólo a 800 autorizaciones). Sin embargo, gracias al acuerdo alcanzado, las empresas transportistas de los países de la UE pueden seguir operando con su actual licencia comunitaria para seguir transportando mercancías al reino unido. En el caso de las empresas transportistas residentes en el Reino Unido, su licencia comunitaria será sustituida por una nueva licencia para poder operar con la Unión Europea, la cual será expedida por las autoridades británicas siempre que se cumplan los requisitos de competencia profesional, capacidad económica, honorabilidad y establecimiento idénticos a los exigidos a las empresas de la UE.

Además las empresas transpor-



tistas de la UE y del Reino Unido también podrán realizar hasta dos operaciones adicionales en el territorio de la otra parte, una vez que hayan cruzado la frontera. Esto permitirá a los transportistas de la UE que llevan una carga al Reino Unido realizar dos operaciones de cabotaje en el Reino Unido, lo que limitará el riesgo de tener que viajar de regreso a la UE sin carga.

Para los transportistas del Reino Unido, estas operaciones adicionales pueden estar compuestas por dos operaciones de comercio cruzado (es decir, operaciones de transporte entre dos Estados miembros) o bien una operación de comercio cruzado y una operación de

"cabotaje" (es decir, una operación de transporte dentro de dos puntos de un solo Estado miembro).

— ¿Hay disposiciones de seguridad vial y competencia leal?

Todas las empresas transportistas, conductores y vehículos involucrados en viajes transfronterizos están sujetos a los altos estándares comunes establecidos en el Acuerdo, que son específicos del Sector del transporte por carretera. Estos incluyen, en particular, las condiciones laborales de los conductores, su nivel de cualificación profesional, los requisitos técnicos de los vehículos y las condiciones mínimas para que las empresas transportistas obtengan

una licencia. Estas condiciones son esenciales para garantizar una competencia leal, buenas condiciones de trabajo para los conductores y un alto nivel de seguridad vial. Además, las disposiciones sociales y de competencia leal que se aplican a todo el Acuerdo también se aplicarán al Sector.

— ¿Y garantías del transporte entre Irlanda y el resto de la UE?

El Acuerdo permite todos los derechos de tránsito. Esto significa que las empresas transportistas de la UE pueden cruzar Gran Bretaña para llegar a la UE u otros terceros países desde Irlanda (el llamado "puente terrestre"). Del mismo modo, los operadores del Reino Unido pueden transitar por el territorio de la UE para llegar a otras partes del Reino Unido (por ejemplo, Irlanda del Norte) o terceros países. Estas disposiciones permitirán la continuación de los vínculos logísticos entre Irlanda y el resto de la UE a través del Reino Unido. Las empresas irlandesas podrán seguir utilizando estas rutas comerciales, a menos que decidan utilizar rutas directas al resto de la UE por mar. Las empresas transportistas con sede en Irlanda y en Irlanda del Norte también podrán realizar dos operaciones de cabotaje en el territorio del otro.

Astic exige unificación burocrática para evitar retenciones innecesarias

El objetivo es que no se repitan los colapsos provocados por la implantación del Brexit

Astic alerta sobre nuevos colapsos fronterizos por el Brexit debido a la descoordinación de trámites burocráticos. Así, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) advierte del riesgo de nuevas colas kilométricas de camiones y desatención de los conductores profesionales, como ya sucedió en Calais y Dover, y solicita coordinación documental para las empresas transportistas y navieras desde las autoridades aduaneras y portuarias.

Astic considera que los Puertos de Bilbao y Santander pueden ser alternativa de tránsito de mercancías al Canal de la Mancha y convertirse en dos nuevos puntos de conexión principales con el Reino Unido, evitando así posibles problemas de retenciones en los pasos típicos del Canal por ferry o el Eurotúnel.

"Aún no hemos vuelto a los volúmenes de paso habituales, pero si no se engrasa bien la uniformidad de documentos requeridos, afrontaremos nuevos episodios de caos fronterizo con grandes colas de camiones, miles de horas perdidas y desatención a los profesio-

nales", asegura Ramón Valdivia, director general de Astic.

Descoordinación burocrática

Se hace hincapié en el peligro de que se produzcan nuevos colapsos fronterizos a ambos lados del Canal de la Mancha y otros similares, a consecuencia de la descoordinación de los trámites burocráticos de aduana en la nueva frontera entre Reino Unido y la UE, lo que implica nuevas colas kilométricas de camiones y desatención de los conductores profesionales, por falta de uniformidad en los documentos requeridos.

Por tanto, Astic solicita su coordinación y de los sistemas informáticos de cara a facilitar a las empresas transportistas que puedan operar ágilmente, también en modalidad comodal con las navieras.

Según la patronal del transporte internacional por carretera, las autoridades aduaneras y las portuarias deben acelerar esta normalización antes de que los volúmenes de mercancías intercambiadas entre ambas partes vuelvan a su estado normal. Hay que recordar

que más de 10.000 camiones al día cruzan entre Reino Unido y Europa con mercancías en ambos sentidos.

"Las empresas que exportan declaran todo lo que llevan en el camión, y cada una de las expediciones de mercancías lleva un número asignado. Para los transportistas, el disponer del mismo debería bastar, sin mayores requisitos de documentación, que ya ha sido formalizada por el exportador. Ahora, en algunos puntos se les está requiriendo que declaren todo el listado de bienes que llevan", explica Valdivia.

Asimismo, ante esta situación y para evitar retenciones de más de ocho horas como las vividas recientemente en Foronda (Álava), la patronal del transporte internacional por carretera considera que los puertos de Bilbao y Santander pueden ser alternativa de tránsito de mercancías al Canal de la Mancha. "Es una oportunidad que esperamos se sepa aprovechar para potenciar otras rutas comodales desde los puertos del Cantábrico español hacia los del sur de Gran Bretaña", concluye Valdivia.

Atfrie reclama el fin de unos episodios 'vergonzosos'

El presidente de la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), José María Arnedo, ante la situación de colapso de camiones en el paso fronterizo entre Reino Unido y Francia, exigió la intermediación del Gobierno español ante el desastre humanitario y económico producido por el cierre de fronteras.

"No solo se compromete la salud y la integridad física de los conductores, sino que también afecta seriamente al trabajo de agricultores y comercializadores de productos perecederos que España exporta al Reino Unido, con desastrosas consecuencias económicas para diversos sectores productivos de nuestro país", ha afirmado Arnedo.

Asimismo, el presidente de Atfrie ha resaltado que "también ha de tenerse en cuenta que, desde el Reino Unido, nuestros vehículos transportan ingentes cantidades de pescados y mariscos que no van a llegar a nuestros supermercados, con el consiguiente incremento de precios de los productos que al final se comercialicen. Todo ello afecta de una forma u otra a la generalidad de los españoles". "Resulta vergonzoso



que todos nuestros gobernantes, españoles y europeos, consientan impasibles que se pisoteen los derechos y la dignidad de ciudadanos europeos", ha añadido.

Finalmente, el presidente de Atfrie ha señalado que, "a las dificultades generadas por el incremento de la demanda con destino al Reino Unido, se han unido las medidas unilaterales de algunos Estados miembros de la Unión como Francia, que han ralentizado el paso de vehículos entre Francia y Reino Unido a la altura de Calais, formándose colas kilométricas e impiden, además, el paso de vehículos en sentido contrario, entre Reino Unido y Francia".

MAN Truck & Bus Iberia afronta el ejercicio 2021 'con ilusión' y completamente orientado al cliente

El tradicional encuentro de Navidad que MAN Truck & Bus Iberia lleva a cabo con la prensa del Sector ha sido virtual, en esta ocasión y dadas las

circunstancias de la pandemia. Apenas cuatro meses después de llegar al cargo, Stéphane de Creisquer repasó los aspectos más relevantes del año recién

finalizado y adelantó, junto con el resto de su Comité de Dirección, los retos y objetivos a los que se enfrenta este ejercicio que acaba de empezar.

El nuevo director gerente, Stéphane de Creisquer, realizó un extenso repaso de la actualidad de la marca, después de expresar la "ilusión" con la que ha vuelto al Sector del Transporte y la "confianza" en el gran equipo humano que se ha encontrado en la compañía, la cual, desde su punto de vista, "debe estar completamente orientada hacia el cliente".

Inició su exposición destacando que "el transporte discrecional de viajeros está casi parado por completo, debido al descenso del turismo y a las barreras sanitarias de entrada a nuestro país", mientras que en el caso de las mercancías, "siendo un año complicado y diferente, España se ha visto menos afectada que otros mercados, como el alemán o el francés, debido sobre todo a la exportación en el segmento frigorífico".

En este punto, reseñó que "compartir experiencias con los clientes es la mejor manera de poder conocer, de verdad, sus necesidades, la realidad de lo que viven a diario".

De Creisquer recordó que "en febrero lanzamos, con una presentación mundial desde Bilbao, nuestra nueva generación de camiones, que luego se vio un poco modificada en su proceso de desarrollo y expansión por la pandemia. Por eso, pusimos en marcha un *roadshow* que ha tenido 22 paradas en nuestros concesionarios, con más de 20 camiones a disposición de grupos reducidos de clientes, hasta superar la cifra de 400. Además de conocer el producto y los servicios, y poder probar de primera mano el camión, también hubo tiempo para mantener entrevistas personalizadas entre los operadores y nuestros expertos, con un diálogo sincero y abierto que se retomará en 2021". Y la respuesta ha sido "muy favorable, especialmente por la ergonomía y habitabilidad del interior de la nueva cabina". A esto se suma, según el director gerente, los resultados de consumo ("certificados por clientes como Pérez Casquet o La Espada") y la optimización del TCO.

Gama Van

Al respecto de la TGE, calificó sus resultados como "éxito impresionante, incluso en un mercado a la baja. La fábrica está a pleno rendimiento para poner en el mercado una gama completa, desde las transformaciones hasta el camper, pasando por supuesto por la versión eléctrica. Con TGE tenemos un vehículo profesional, con una post-venta profesional para clientes profesionales".

En cuanto al mercado de buses,

y reconociendo de nuevo que el año fue muy complicado, De Creisquer expuso que "el segmento discrecional está pasando su peor momento", ante lo que la marca ha articulado "ayudas con carencias financieras, un pequeño alivio para la tesorería de las empresas". En el campo del urbano mencionó las pruebas realizadas con el MAN Lion's City E en distintas ciudades españolas, "que cuenta con la mayor capacidad de batería del mercado", como quedó de manifiesto en el test del pasado verano en Badajoz, "donde recorrió más de 300 km y aún quedaba un porcentaje importante de carga. Este vehículo, junto con nuestras Transport Solutions, nos permitirá ayudar a los clientes en su paso hacia la electromovilidad".

También ha sido un buen año para los seminuevos: "MAN TopUsed ha incrementado su demanda y su actividad, aportando soluciones flexibles (también financieras) y de calidad como recurso a corto plazo, algo que nos están requiriendo los clientes. Por eso, hemos renovado la red comercial y propuesto una garantía de 36 meses o 1,1 millones de kilómetros para las tractoras de larga distancia, única en el mercado". Para facilitar la información al cliente y "adaptarnos a las circunstancias, hemos puesto en marcha una herramienta virtual, MAN LionView, mediante la que el cliente recibe un pequeño vídeo del vehículo, con total transparencia, para evitar que se desplace a la campa".

Juan Vicente Chaparro, director de MAN TopUsed, apunta por su



parte que "el año 2021 tendrá muchas incertidumbres, pero para el seminuevo esperamos que se mantenga la línea ascendente de 2020".

Post-Venta

Y la Post-Venta, una de las piedras angulares de MAN en los últimos años, "ha vuelto a estar a la altura en todo momento, ampliando nuestra plantilla de mecánicos y creando el 'Rincón del Conductor', algo muy apreciado por los transportistas en los tiempos donde estaba todo cerrado. Además, toda la red está certificada ante el Covid", según De Creisquer, a

lo que Francisco Valero, director del Departamento, añade que "el cliente está agradeciendo todas nuestras campañas para ayudarle".

Por último, MAN Financial Services ha crecido en volumen y cartera, como expuso su responsable, Juan Luis García, elevando su participación a todos los niveles y apoyando operaciones de nuevos, usados, furgonetas y post-venta.

De cara a 2021

De Creisquer afronta el año que comienza como una oportunidad para "ayudar a pasar el bache y abrir nuevas perspectivas de futuro,

con gran ilusión por la oferta que ponemos en el mercado".

Jaime Baquedano, director de Camiones y Furgonetas, apunta que "es muy difícil hacer previsiones. Contamos con la ventaja de la exportación, y si 'Europa sigue comiendo', no debería verse afectada, a pesar de que los retornos están cada vez más complicados. El regional sí que estará más condicionado, pues depende del consumo doméstico, especialmente en el caso de las lonas". En el segmento de construcción, "donde somos líderes, esperamos ir recuperando la caída del 45% de este año, aunque será de manera progresiva y llevará tiempo".

Manuel Fraile, director de Buses, puso el acento en los problemas del discrecional, "prácticamente parado, aunque se aprecia algo más de optimismo de cara a la segunda mitad del año". En cuanto al urbano, que se ha comportado mejor, "ya se está comenzando a apreciar cierta ralentización en los concursos, ante lo que la llegada de los fondos europeos será fundamental". Y mencionó el nuevo TGE microbús, "que ha llegado al mercado en un momento no demasiado adecuado, porque está muy enfocado hacia el discrecional, pero ha tenido muy buena recepción por parte del mercado, ya se han realizado algunas entregas y tenemos cartera de pedidos. Además, creo que este tipo de vehículos se recuperará más rápidamente que los de mayor tamaño".

Para concluir, De Creisquer reiteró la "ilusión" con la que afrontan 2021, "año en el que vamos a disfrutar de ser el International Truck of the Year, con nuestro TGX".



Hacienda concede un respiro a pymes y autónomos en el pago de impuestos

Para facilitar a los autónomos y pymes el pago de los impuestos durante la pandemia, el Gobierno ha ido aprobando desde el pasado mes de Marzo diferentes medidas tributarias dirigidas a dotarles de mayor liquidez. Sin embargo, la evolución de la pandemia ha obligado a aprobar nuevas medidas fiscales para que puedan mantener su viabilidad económica.

Cabe destacar la posibilidad de solicitar de nuevo el aplazamiento de deudas tributarias, de modo análogo a como se aprobó el pasado mes de marzo, permitiendo aplazar durante seis meses (con tres de carencia de intereses) los impuestos correspondientes al primer trimestre, esto es, cuyo plazo de presentación e ingreso finalice desde el día 1 de abril hasta el día 30 de abril de 2021.

A esta medida podrán acogerse los autónomos y las pymes con un volumen de operaciones inferior a 6.010.121 euros en el año 2020.

En todo caso, Fenadismer advierte de que si bien dichos aplazamientos pueden ser convenientes en casos de desajustes puntuales de tesorería, también en muchas ocasiones pueden ocasionar consecuencias indeseables



cuando llega el vencimiento del aplazamiento solicitado, ya que deben pagar "de golpe" tanto los impuestos aplazados como los que les corresponden en ese trimestre.

Tributación por módulos

Otra de las medidas aprobadas por el Gobierno es incrementar la reducción en la tributación por el sistema de módulos en el IRPF del 5% actual al 20% con carácter general para el año 2020.

En el caso del transporte de viajeros en autobús y otras ac-

tividades (como el turismo, la hostelería y el comercio), que se han visto más afectadas por la pandemia, esa reducción en la tributación por módulos llegará al 35%. Esta medida se aplicará para el cuarto pago fraccionado de 2020 y para el primer pago de 2021. De hecho, las reducciones del 20% con carácter general y del 35% para el transporte de viajeros en autobús y las otras actividades también se aplicarán en la tributación del régimen simplificado del IVA correspondiente a la cuota devengada de 2020 y a la primera cuota trimestral de 2021.

Prorrogada la validez del ADR y del certificado de consejero

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), de acuerdo a lo acordado por los países firmantes del Acuerdo internacional ADR, ha establecido una nueva prórroga de la validez de los permisos de conducir de mercancías peligrosas, así como de los certificados de consejero de seguridad, que seguirán vigentes hasta el próximo 28 de febrero. En todo caso, según informa Fenadismer, sus titulares deberán hacer un examen de renovación antes del 1 de marzo.

Fenadismer comunicó el pasado mes de noviembre que la segunda ola de la pandemia del coronavirus motivó que los 51 países firmantes del Acuerdo internacional del Transporte de Mercancías Peligrosas acordaran la publicación de un nuevo Acuerdo Multilateral M330, para permitir una nueva prórroga hasta el 28 de febrero de la vigencia de los permisos de conducir ADR y de los certificados de consejero de seguridad que vencieran entre el pasado 1 de marzo y el 1 de noviembre, que inicialmente finalizaba el pasado 30 de noviembre.

En este sentido, conforme a la información facilitada a Fenadismer, la directora general de Transporte Terrestre del Mitma, Mercedes Gómez, firmó la adhesión de España a dicho Acuerdo Multilateral, con el fin de que sea vigente en nuestro país.

Por lo que se refiere a los permisos de conducir de mercancías peligrosas (certificado ADR), cuya validez finalice entre el 1 de marzo de 2020 y el próximo 1 de febrero de 2021, prorrogarán su vigencia hasta el 28 de febrero de 2021, debiendo realizar un examen antes del 1 de marzo para

su renovación, si bien la fecha de validez, que en estos casos es de cinco años, se computará desde la fecha real de su vencimiento con independencia de la prórroga acordada.

En los mismos términos se establece la prórroga de la validez para los certificados de consejero de seguridad, de tal forma que aquellos cuya validez finalice entre el 1 de marzo de 2020 y el 1 de febrero de 2021, seguirán estando vigentes hasta el 28 de febrero de 2021.



MAN TGX INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2021

MAN

MAN AN 640

SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.

La eliminación del requisito de la antigüedad dispara las altas en Ligero

Más de un millar de compañías y casi 3.000 vehículos en los dos últimos meses

La incorporación de un millar de personas al subsector del transporte ligero en los dos últimos meses, sin titulación alguna y con vehículos de transporte de cualquier edad, es un hecho que se está produciendo, según Fenadismer, tras eliminar el Tribunal Supremo el requisito de antigüedad máxima para acceder por primera vez al Sector.

Era esperado que la sentencia del Tribunal Supremo, por la que se anula el requisito de antigüedad de los vehículos para quienes accedan por primera vez al Sector del transporte de mercancías, tuviera efectos muy negativos en la actual ordenación del Sector, así como en la edad media de la flota, perjudicando tanto los índices de siniestralidad del Sector como los objetivos de movilidad medioambiental y sostenible que propugnan tanto las autoridades europeas como las nacionales.

Los efectos negativos de la anulación de dicho requisito afectan a todos los segmentos, siendo especialmente significativos en el del transporte ligero, que se queda absolutamente desregulado, tras la



eliminación en 2013 por el Ministerio de Transportes de todos los demás requisitos de acceso.

Por ello, "como era de prever", según Fenadismer, la eliminación del único requisito que se mantenía está provocando la entrada masiva de nuevos transportistas, sin poseer titulación profesional alguna y con vehículos de cualquier antigüedad.

De hecho, según los datos que constan en el Registro Oficial de Empresas de Transporte, en los dos últimos meses casi un millar de nuevos transportistas se han incorporado al sector del transporte ligero, en concreto 974 transportistas entre el 1 de octubre y el 1 de diciembre, habiéndose incrementado la flota en 2.391 vehículos en dicho periodo.



Tener FP o bachillerato es un requisito para ser transportista

El Tribunal Supremo ha validado el requisito de poseer bachillerato o FP para obtener el título profesional de transportista que recoge el nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado en 2019, al ser conforme con la regulación europea de acceso al Sector del transporte, según informa Fenadismer.

La federación hace referencia a una reciente sentencia del Tribunal Supremo dictada en el recurso planteado por una entidad asociativa, manifestándose favorablemente a la exigencia de dicho requisito ya que, según señala, se encuentra "amparado de forma expresa por el Reglamento europeo", el cual guarda "una adecuada relación de proporcionalidad con los conocimientos exigidos por el examen para el reconocimiento oficial de la competencia profesional que regula el Reglamento europeo", que expresamente requiere "un nivel mínimo de conocimientos adquiridos du-

rante la escolaridad obligatoria, completada bien por una formación profesional y una formación técnica complementaria, bien por una formación de enseñanza secundaria u otra formación técnica".

Aclaración de la sentencia

En todo caso, tal requisito solo es exigible a los que pretendan obtener dicha titulación profesional desde la entrada en vigor del nuevo ROTT, estando exentos de acreditarlo todos los transportistas titulados que con anterioridad ya venían operando en el Sector.

Asimismo, resalta que dicha cualificación formativa solo es exigible a quienes vayan a ejercer la actividad como empresarios transportistas, no a quienes pretendan ejercer como conductores profesionales, para los cuales se mantienen los mismos requisitos que se venían exigiendo con anterioridad.

La actividad del Sector modera su descenso, pero no lo evita

La actividad del transporte de mercancías por carretera en España durante el tercer trimestre del año sigue siendo inferior a la de hace un año, aunque se modera el descenso frente al trimestre anterior, según se refleja en la actualización del Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que también ha publicado los Observatorios de Costes y Precios en el tercer trimestre de 2020.

Destaca el "mantenimiento de los costes y de los precios, así como una continuación de la reducción de la actividad ya iniciada en el segundo trimestre aunque más contenida". Se-

gún señala Fenadismer, "siguen siendo significativos los datos correspondientes a la reducción de la actividad de las empresas transportistas durante el tercer trimestre de 2020, teniendo en cuenta que el Sector ya sufrió una muy importante disminución de la actividad en el segundo trimestre, en concreto del 11,3% de las toneladas transportadas".

Así, en el tercer trimestre, "pese a que se produce una recuperación de la actividad respecto al trimestre anterior, en tasas interanuales continúa la reducción de la actividad en toneladas transportadas, en concreto del 3,5%", resaltando la reducción producida en el transporte de corto recorrido (-6%).



Línea continuista del Plan de Inspección para 2021, pero con algunas novedades

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha desvelado el Plan Nacional de Inspección para el Sector del transporte por carretera para el año 2021. Entre su contenido, destaca el control prioritario sobre la competencia desleal y *dumping* social de las empresas deslocalizadas en otros países, que con la aprobación del Paquete legislativo de Movilidad posibilitará un mejor control.

Fenadismer informa que el Plan continuará con la inspección de transportes por carretera de las empresas de transporte extranjeras que operan en España, en especial de las empresas deslocalizadas que operan en España (denominadas 'empresas buzón'). De este modo se da cumplimiento a la Directiva europea 22/2006 sobre la aplicación de la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, que obliga a los Estados miembros a realizar controles dirigidos a las empresas clasificadas como de mayor riesgo. Dicha actuación inspectora ya se ha venido desarrollando desde el año 2016, en colaboración con los cuerpos de inspección de otras Administraciones públicas, especialmente la Agencia Tributaria y la Inspección de Trabajo.

La inspección a las 'empresas buzón' se lleva a cabo tanto en carretera (controlando vehículos pesados y ligeros) como a las empresas cargadoras, comprobando



el cumplimiento de la normativa social y el cabotaje. Sin embargo, la anterior regulación normativa limitaba las posibilidades de control a esas empresas, por lo que tras la aprobación del Paquete legislativo europeo de movilidad, permitirá a la Inspección de Transporte un control más exhaustivo y eficiente hacia las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España.

Otras actuaciones

— Se continuará la inspección de las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como son las plataformas logísticas y las zonas de carga de los puertos marítimos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías.

— Se continuará el control sobre las empresas que ofertan servicios de transporte online, en especial en lo referido a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, intermedian habitualmente sin estar autorizadas.

— Se continuará el control anual de al menos a un 25% de las empresas de transporte para comprobar la correcta contratación del gestor de transportes (antiguo capacitado).

— Se continuará en la introducción de las nuevas tecnologías para la mejora de la labor de inspección (pago con tarjeta, tablets de control, elementos de control de los documentos de control electrónicos) y como novedad, a partir de 2021, se introduce el control biométrico de los alumnos asistentes a los cursos CAP de conductores profesionales.

Lo que todos quieren y solo uno lo tiene.

Actros «Edition 2». Descubra una nueva dimensión de comodidad, seguridad y diseño con esta edición de unidades limitadas. Obtendrá más información en www.mercedes-benz-trucks.com



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Scania invierte más de 115 millones de euros en una planta de montaje, en un laboratorio de baterías y en sostenibilidad

Scania cierra 2020 con 129 años de historia y un conjunto de cifras que demuestran el compromiso de la marca con la innovación

Con la rápida incorporación de Scania de los vehículos eléctricos en los próximos años, surge una necesidad simultánea de intensificar las pruebas de las baterías y la implementación adaptada y, por esta razón, el fabricante sueco va a invertir 15,5 millones de euros en un nuevo laboratorio de baterías en sus instalaciones de investigación y desarrollo en Södertälje (Suecia).

Asimismo, invertirá más de 100 millones de euros en una planta de montaje de baterías en la misma localidad con el objetivo de que esté completamente operativa en 2023. La construcción del laboratorio de 1.000 metros cuadrados acaba de comenzar y los trabajos de construcción terminarán en la primavera de 2021. Tras realizar pruebas exhaustivas y verificar los equipos y el instrumental, el laboratorio estará completamente operativo en otoño de 2021. El laboratorio albergará una sala de pruebas de 250 metros cuadrados para las células, los módulos y los paquetes de baterías. Junto a esta sala de pruebas, el laboratorio también contará con instalaciones para

la preparación de muestras de las pruebas para mejorar el entorno de trabajo, la seguridad y los tiempos de disponibilidad para las pruebas.

"Acelerando el ritmo del desarrollo, el laboratorio reforzará nuestra capacidad de dar con el tamaño adecuado de baterías para cada aplicación", comenta Claes Erixon, director de investigación y desarrollo en Scania. "Tenemos un plan ambicioso de lanzar anualmente productos eléctricos nuevos y actualizados con servicios relacionados con las baterías. Esto subraya la necesidad de contar con habilidades y conocimientos de categoría mundial en cuanto al uso y la optimización de los ciclos de vida de las baterías", añade. El laboratorio se centrará principalmente en el rendimiento de las baterías y la evaluación de su vida útil en diferentes condiciones climáticas desde -40°C hasta 70 °C. Los ingenieros de Scania examinarán e identificarán las mejores condiciones operativas para las baterías respecto a, por ejemplo, el punto de consigna de temperatura, la ventana del estado de carga y el perfil de recarga para el uso adaptado de la

optimización de la vida de la batería y las necesidades del cliente.

El nuevo laboratorio de baterías complementará una instalación más pequeña con una cámara climática para pruebas de paquetes de baterías que se comenzó a usar a principios de este año. En este laboratorio Scania podrá comprobar el rendimiento de los paquetes de baterías en camiones y autobuses eléctricos operativos sin retirarlas del vehículo. Los vehículos se dejarán aparcados junto al laboratorio conectados a los equipos de pruebas.

Planta de montaje de baterías

La planta de montaje de baterías se construirá adyacente a la planta de montaje de chasis en Södertälje, se montarán módulos de baterías y paquetes de celdas que se enviarán desde la fábrica de baterías de Northvolt de Skellefteå (Suecia). Los paquetes montados conforman los sistemas de baterías adaptados a la producción modular de Scania. "Se trata de una demostración tangible de nuestra



determinación de asumir el papel líder en la electrificación de los vehículos pesados, un paso que es necesario para cumplir nuestro compromiso con los objetivos climáticos con base científica", declara Ruthger de Vries, director de producción y logística de Scania.

Sostenibilidad

Scania ha desarrollado, además, durante este año un ambicioso plan

de reducción de su huella de carbono dentro del marco de la iniciativa Science Based Targets, que mide y hace seguimiento a las iniciativas de la compañía en su ayuda para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

Las metas de este proyecto se basan en las propias operaciones de la marca, pero también incluyen la reducción de las emisiones indirectas, relacionadas con el uso de sus productos.



Iveco continúa apostando por un transporte sin emisiones

Iveco continúa en la actualidad con su compromiso de reducción de la huella de carbono y el cuidado del medio ambiente desde que hace más de 20 años comenzó a desarrollar la tecnología de gas natural para el transporte de mercancías. Este mismo año, el fabricante ha logrado reducir las emisiones CO2 en los procesos logísticos de sus plantas de Madrid y Valladolid y ha comercializado más de 35.000 vehículos industriales pesados propulsados por GNL.

Compromiso

La marca, que tiene como objetivo alcanzar las reducciones definidas para 2030 y 2050, ha sido uno de los principales protagonistas de la segunda edición del foro 'Futuro y viabilidad de los vehículos impulsados por Gas Natural', organizado por Prensa Ibérica,

para fomentar el conocimiento sobre los últimos avances tecnológicos en el mercado, la movilidad sostenible y eficiente en el entorno urbano y en el transporte por carretera, y la experiencia del usuario con el vehículo a gas. Sobre el futuro del transporte de cero emisiones, Jose María Chamizo, director de Energías Alternativas de Iveco España ha destacado que "Iveco es consciente de que en el futuro existirá una cohabitación de energías, gas natural, eléctrico y pila de hidrógeno, para los diferentes clientes pero, ahora mismo, el gas natural es la única tecnología real, competitiva, madura y sostenible". Asimismo, la compañía también se ha comprometido con los más necesitados, haciendo una donación de 35.000 euros al Banco de Alimentos.

El compromiso de la compañía por la solidaridad se acentúa ahora más que nunca.

Volvo Trucks inicia la entrega de camiones eléctricos y su campaña de seguridad

Volvo Group ha empezado a entregar a los clientes productos totalmente eléctricos. La compañía ha informado de la primera entrega en Francia a la empresa constructora Eiffage, concretamente un camión Volvo FE Electric, con grúa de accionamiento eléctrico, y una excavadora compacta eléctrica Volvo ECR25.

La entrega de los primeros productos totalmente eléctricos de Volvo Trucks y Volvo Construction Equipment (CE) se ha celebrado con una pequeña ceremonia en París a la que han asistido Benoit de Ruffray, director ejecutivo de Eiffage Group, y representante, de los equipos de Volvo Truck y Volvo CE con sede en Francia. Debido a las restricciones de viaje por la Covid-19, el CEO, Martin Lundstedt; el presidente de Volvo CE, Melker Jernberg; y el presidente de Volvo Trucks, Roger Alm, han participado digitalmente.

"Para 2030, queremos que más de un tercio de las máquinas que venda Volvo Group sean eléctricas. No podemos hacer esto solos, queremos hacerlo junto con nuestros clientes, socios como Eiffage y la sociedad en general", ha afirmado el CEO de Volvo Group, Martin Lundstedt. "Hoy es un hito emocionante en este viaje para dar forma al futuro del transporte y la infraestructura", ha añadido.

"El apoyo de clientes con visión de futuro como Eiffage es impor-



tante para el desarrollo futuro de soluciones de transporte sostenibles. Mantener un diálogo cercano con los clientes significa que todos aprendemos más rápido y juntos podemos acelerar la transición necesaria hacia un futuro libre de fósiles", ha señalado Roger Alm.

Campaña doméstica

A nivel nacional, Volvo Trucks acaba de comenzar su Campaña de Seguridad de Camiones, en la que profesionales cualificados revisan de forma gratuita los vehículos de sus clientes. Este año, además, el fabricante sueco incluye un cheque regalo de 100 euros aplicable a futuras reparaciones.

La Campaña de Seguridad Camiones de Volvo Trucks tiene el objetivo de conseguir acercarse a

los cero accidentes. La campaña, que está disponible hasta el 31 de marzo de 2021, ofrece a los clientes de Volvo Trucks una revisión completamente gratuita que les ayudará a minimizar averías y riesgos en el mantenimiento de sus vehículos. Como novedad, este año la marca ha añadido a su oferta un cheque regalo valorado en 100 euros que se podrá aplicar en una futura reparación superior a 500 euros.

Durante la campaña los clientes también podrán adquirir Recambios Genuinos Volvo con un 20% de descuento, que tendrán una garantía de dos años. Asimismo, para poder beneficiarse del cheque regalo, la sustitución de las piezas detectadas durante la revisión debe realizarse durante los 15 días posteriores a la misma, teniendo como fecha límite el 30 de junio de 2021.

MAN solicita acción a los Gobiernos

El presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus, y miembro de la Junta Directiva de Traton, Andreas Tostmann, ha reclamado la acción de los Gobiernos europeos para impulsar el desarrollo de los vehículos industriales con propulsiones alternativas.

En su opinión, los fabricantes están haciendo su trabajo haciendo una gran inversión en vehículos propulsados por distintas alternativas. Tostmann ha participado en la cumbre de vehículos industriales organizada por el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital (BMVI) de Alemania, donde ha destacado que "el Sector de los vehículos industriales es de suma importancia cuando se trata de descarbonizar el transporte. Nosotros, como fabricantes, somos conscientes de esta importancia y asumimos la responsabilidad desarrollando los vehículos y los servicios correspondientes". Además, ha afirmado que "ya hemos hecho los deberes" y ha añadido que "ahora está en manos de los políticos dar el impulso necesario para implementarlo con rapidez".

El presidente de MAN ha señalado que "las nuevas propulsiones alternativas serán más caras que el diésel. Por ello, la lucha contra el cambio climático requiere un



control político, ya que es la única manera posible de lograr la paridad de costos con los vehículos diésel".

Vehículos eléctricos

En este sentido, espera que los políticos tomen aún más iniciativas a la hora de coordinar a las partes implicadas, de manera que pueda crearse, lo antes posible, una infraestructura nacional para vehículos industriales eléctricos con batería y una red de estaciones de servicio de hidrógeno.

En cuanto al transporte de larga distancia, los criterios decisivos

para que una empresa de transporte opte o no por sistemas de propulsión alternativos son, según Tostmann, la disponibilidad de esa infraestructura y el coste del combustible:

"En lo que respecta a la infraestructura, si se tiene en cuenta la elevada demanda de electricidad de los camiones eléctricos, la clave del éxito reside tanto en la red eléctrica como en la cantidad disponible de electricidad. Además, dado que los camiones circulan por las carreteras de toda la Unión Europea (UE), e incluso más lejos, es necesario adoptar un enfoque a nivel de toda la Unión Europea".

Daimler regala 1.000 euros a cada empleado, sin impuestos

Daimler ha decidido agradecer el esfuerzo en pandemia a sus empleados con una paga extraordinaria de mil euros. Es un pago único y universal para los 160.000 trabajadores de la compañía, con el que la multinacional teutona espera "aliviar las cargas económicas y personales, así como reconocer el alto nivel de compromiso por parte de los empleados", que se han esforzado más que nunca en esta difícil crisis sanitaria por el coronavirus SARS-CoV-2.

Libre de impuestos

La Junta Ejecutiva y el Comité de Empresa General lo decidieron

así para las nóminas de Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG, la división de movilidad de Daimler y todas las filiales en Alemania. El bono está libre de impuestos y contribuciones a la seguridad social. En un comunicado, Daimler también ha expresado su agradecimiento al gobierno alemán, cuyas regulaciones para la pandemia han hecho posible este bono libre de impuestos en 2020.

Este anuncio coincide con la decisión de fichar al antiguo jefe de BMW y Volkswagen, Bernd Pischetsrieder, que se convertirá en el nuevo director del consejo de supervisión de Daimler, tras la jubilación de Manfred Bischoff.



Renault Trucks amplía la oferta de su gama Z.E. 100% eléctrica, y da un paso más hacia un transporte sostenible

Los vehículos de la gama 100% eléctrica son respetuosos con el medio ambiente, la contaminación acústica y la calidad del aire

Renault Trucks continúa avanzando en el camino hacia la transición energética, basado en un desarrollo continuo que se adapte en lo máximo posible a sus clientes. Con una gama 100% eléctrica, disponible ya desde principios de año, ahora la marca francesa incrementa su oferta de vehículos de propulsión eléctrica. Así, se amplía la oferta de baterías en la Gama D Z.E. y el Renault Trucks Master Z.E. se completa con la versión de 3,5 toneladas. Los vehículos de la Gama Z.E. 100% eléctrica de Renault Trucks son respetuosos con el medio ambiente, la contaminación acústica, la calidad del aire y permiten acceder a todas las zonas urbanas, a cualquier hora, incluso en caso de restricción de la circulación.

Con el objetivo de facilitar la transición energética de las empresas de transporte, Renault Trucks ofrece una oferta de vehículos eléctricos a medida de las distintas necesidades del cliente, con un abanico que abarca el segmento entre las 3,1 a 26 toneladas de peso máximo autorizado y una autonomía que puede alcanzar los 400 kilómetros.

Baterías de iones de litio

El fabricante acaba de incorporar nuevas variantes de autonomía para los Renault Trucks D y D Wide

de Z.E. Estos camiones, que hasta el momento estaban equipados con baterías de iones de litio de 50 kWh, añaden ahora la posibilidad de utilizar baterías de 66 kWh. De esta forma, buscando la máxima optimización de la actividad y el recorrido, se ofrece al cliente un total de cinco configuraciones posibles, que pueden llevar hasta seis packs de baterías de 66 kWh, logrando una autonomía que puede alcanzar los 400 kilómetros.

3,5 toneladas

El fabricante acaba de incorporar nuevas variantes de autonomía para los Renault Trucks D y D Wide Z.E. Estos camiones, que hasta el momento estaban equipados con baterías de iones de litio de 50 kWh, añaden ahora la posibilidad de utilizar baterías de 66 kWh. De esta forma, buscando la máxima optimización de la actividad y el recorrido, se ofrece al cliente un total de cinco configuraciones posibles, que pueden llevar hasta seis packs de baterías de 66 kWh, logrando una autonomía que puede alcanzar los 400 kilómetros.

El desarrollo continuo del producto permite ofrecer una oferta cada vez más especializada, que abarque un mayor rango de actividades. Ahora, la gama Master Z.E.



se amplía de modo que es posible solicitar la nueva versión que permite un peso máximo autorizado de 3,5 toneladas, ampliando las 3,1 toneladas ofrecidas hasta ahora. Con casi 400 kg de carga útil adicional, el Renault Trucks Master Z.E. conserva la misma autonomía real de 120 kilómetros.

Actualmente, el Renault Trucks Master Z.E. se ofrece en dos versiones: furgón y plataforma-cabina. Esta gama ofrece distintas configuraciones que permiten tres longitudes posibles (L1, L2 y L3) y dos alturas (H1 y H2). Todas estas opciones disponibles en la versión de 3,1 toneladas, son posibles ahora también en el modelo furgón de 3,5 toneladas. La versión eléctrica del Renault Trucks

Master mantiene taras similares a las versiones diésel equivalentes, lo cual permite preservar la carga útil de la unidad. En un modelo habitual como puede ser un furgón L2H2, si se comparan ambos pesos, el vehículo eléctrico de Gama Z.E. cuenta incluso con 5 kg menos que su versión diésel equivalente.

Castillo Trans

La compañía de transporte internacional Castillo Trans ha renovado su confianza en Renault Trucks y su modelo estrella de la Gama T de 520 CV.

La reciente adquisición de 200 vehículos permitirá a la empresa alicantina con base en Benjúzar

(Alicante) realizar sus expediciones que superan los 200.000 kilómetros anuales, con un producto y servicio que le permita seguir cumpliendo sus compromisos con el alto nivel de exigencia que le caracteriza.

A pesar de las adversidades producidas este año a causa de la pandemia, esta situación no ha frenado la completa renovación de la flota de vehículos de Castillo Trans, que ha adquirido 200 unidades nuevas del Renault Trucks T 520, con cabina T High Sleeper Cab y motor de 13 litros.

Los vehículos elegidos por la compañía alicantina son camiones de la Gama T, con interesantes opciones de ahorro de consumo, como el pack Fuel Eco+, que garantiza una conducción eficiente con el sistema predictivo Optivision que permite adaptar la estrategia de marchas y velocidad óptima a la orografía de la ruta, a través de tecnologías como el Optiroll (rueda libre) y el regulador progresivo Eco Cruise Control.

Con un especial cuidado por la seguridad, tanto de los ocupantes como de la carga, los nuevos vehículos incorporados en la flota en esta nueva generación, incluyen también sensores antirrobo de combustible en los depósitos, que generan alarmas acústicas y electrónicas.

PSA obtiene el Van of the Year 2021

Además, el 16 de enero se certifica la fusión con FCA, dado paso a la nueva Stellantis

Un jurado compuesto por 24 periodistas y expertos independientes de 24 países de Europa y de Rusia ha atribuido el premio 'International Van of the Year 2021' (IVOTY) a los Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy, Opel Vivaro-e y Vauxhall Vivaro-e (Groupe PSA), primeros vehículos electrificados de la gama de vehículos comerciales ligeros.

Fruto de un programa transversal, los vehículos se han desarrollado para ofrecer las mejores prestaciones sin comprometer la carga útil ni el volumen de carga a todos los clientes: autónomos, empresas y Administraciones.

Tras obtener el premio IVOTY 2019 para la gama Peugeot Partner, Citroën Berlingo VAN, Opel Combo y Vauxhall Combo, este segundo trofeo IVOTY consecutivo confirma la relevancia de la nueva generación de Comerciales de Groupe PSA y de su estrategia de electrificación.

El presidente del jurado IVOTY, Jarlath Sweeney, ha comentado sobre este galardón que "con sus cuatro modelos, PSA lanza en el mercado europeo las primeras furgonetas eléctricas dotadas de una autonomía superior a 300 ki-



lómetros. Disponen de una sólida calidad de construcción, presentan excelentes cualidades dinámicas y, a parte de un total silencio de funcionamiento, pocas cosas distinguen las sensaciones de conducción que ofrecen con respecto de las versiones diésel equivalentes".

Por su parte, Xavier Peugeot, director de la Business Unit de Vehículos Comerciales Ligeros, ha destacado que "Groupe PSA está orgulloso y feliz por recibir este prestigioso premio y da las gracias a

los miembros del jurado. El premio confirma el éxito de nuestras furgonetas compactas y lo adecuado de nuestra estrategia de electrificación del conjunto de nuestra gama de comerciales".

Por otro lado, las asambleas de accionistas de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y Groupe PSA, aprobaron el 4 de enero el proyecto de fusión entre FCA y Groupe PSA, lo que permite la creación de Stellantis a partir del día 16 de enero, fecha prevista para la confirmación.

Mercedes anuncia la llegada de la nueva y versátil eSprinter

Mercedes-Benz Vans sigue apostando por la movilidad eléctrica anunciando que la próxima generación de la furgoneta eSprinter estará basada en la nueva Electric Versatility Platform, en la que ha invertido 350 millones de euros, que permite una mayor flexibilidad en el desarrollo y diseño de diferentes tipos de carrocería, permitiendo, de esta manera, nuevas configuraciones de carrocería eSprinter que anteriormente solo estaban disponibles con motores de combustión.

"La eSprinter de próxima generación nos permitirá hacer muchas más variantes de carrocería. Esto garantizará que cumpliremos con los requisitos de nuestros clientes en múltiples sectores en el futuro,

al tiempo que ofrecemos las ventajas de la transmisión eléctrica local libre de emisiones", afirma Marcus Breitschwerdt, responsable de Mercedes-Benz Vans. "La Sprinter ha demostrado nuestra competencia en el campo del transporte durante un cuarto de siglo. En el campo de la electromovilidad, hemos iniciado muchas innovaciones en los últimos años. Con la implementación de nuestra estrategia de electrificación acelerada, estamos combinando lo mejor de ambos mundos: nuestra innovación y experiencia", añade.

Después de la eVito y la eSprinter, Mercedes-Benz Vans cubrirá todos los segmentos comerciales con vehículos eléctricos con la futura eCitan.



VW Transporter 6.1 recibe la máxima puntuación EuroNCAP

El consorcio Euro NCAP acaba de probar la seguridad de 19 vehículos comerciales ligeros, focalizando sus pruebas en la disponibilidad y el funcionamiento de los sistemas de seguridad activa. Transporter T6.1 de Volkswagen Vehículos Comerciales quedó en primera posición y, por consiguiente, ha recibido una medalla de oro del Euro NCAP.

El boom del comercio electrónico ha generado un incremento de la demanda de servicios de reparto. Como resultado, el número de furgonetas en las carreteras está creciendo. Ello supone una buena razón para que el consorcio Euro NCAP vigile y evalúe la disponibilidad y el funcionamiento de los sistemas de asistencia al conductor que ofrecen las furgonetas de las categorías B y C/D, con un peso total permitido de hasta 3,5 toneladas.

Tras las exhaustivas pruebas, el NCAP ha llegado a la conclusión de que el Transporter T6.1 de Volkswagen Vehículos Comerciales obtiene la mejor puntuación: "El Transporter ofrece a los consumidores una amplia gama de equipamientos de seguridad de calidad, y se ha ganado una medalla de oro en las pruebas Euro NCAP. El Transporter marcará la referencia para otras furgonetas durante 2021".

La gama T6.1 dispone de una amplia selección de sistemas de asistencia al conductor, con numerosas funciones de seguridad y asistencia que dan respuesta a las exigencias de cada cliente. Incluyen el Lane Assist y el Front Assist con función de Freno de Emergencia en Ciudad, y el Control de Crucero Adaptativo (ACC) con limitador de velocidad.

Toyota amplía sus versiones eléctricas y las opciones de su gama de carrozados

Tras el reciente anuncio de las nuevas Proace Van Electric y Proace Verso Electric a nivel europeo, Toyota ha confirmado que añadirá versiones eléctricas de batería también en la gama Proace City, dentro de la oferta de Toyota Professional.

Proace City Electric estará disponibles con una batería de ion-litio de 50 kWh de capacidad, que alimentará un propulsor eléctrico de 100 kW / 136 CV DIN de potencia máxima. Todas las versiones de la gama Proace City Electric estarán equipadas de serie con un cargador monofásico de 7,4 kW, pudiendo contar opcionalmente con una unidad trifásica de 11 kW para recargar la batería más rápidamente.

La gama incluirá dos longitudes de carrocería —corta (4,40 metros) y larga (4,75 metros)—, tanto en la variante comercial (Proace City Van) como en la de pasajeros (Proace City Verso), para cubrir las necesidades de todo tipo de clientes: flotas, autónomos y particulares.

Las primeras entregas a clientes europeos de las nuevas versiones electrificadas de Proace City tendrán lugar en otoño 2021, introduciéndose paulatinamente en todos los mercados de Europa entre finales de 2021 y principios de 2022. A lo largo de este año se irán conociendo más detalles de la nueva Proace City Electric.

Por otro lado, Toyota España ha ampliado el catálogo Toyota Se



Adapta, su programa de transformación y adaptación de una variada gama de modelos para satisfacer todas las necesidades de movilidad de particulares y profesionales. Las novedades llegan a tres modelos de la gama Toyota: Hilux, Proace y Proace City.

Toyota Se Adapta

El renovado catálogo de Toyota Se Adapta incluye ahora la opción de que tanto Hilux Chasis Cabina como Proace Cabina Plataforma puedan ser transformados para incluir un volquete y satisfacer así las necesidades de los profesionales de la construcción que necesitan un vehículo capaz de mover grandes cantidades de materiales como arena, piedras... Se trata de un volquete monovuelco con un

pistón hidráulico y el piso y los laterales en chapa o en aluminio, en este último caso solo para Hilux.

Además, Hilux Chasis Cabina y Proace Cabina Plataforma se ofrecen en ambos casos con caja abierta de chapa para profesionales de la cristalería y la instalación de ventanas, ya que se puede instalar un caballete en el que fijar todo tipo de cristales, espejos, ventanas... Estas dos adaptaciones están disponible para Proace Van Cabina Plataforma (tres plazas), Hilux Chasis Cabina Sencilla (dos plazas) y Hilux Chasis Cabina Extra (cuatro plazas).

Las opciones para transporte isotermo y frigorífico de mantenimiento o congelación llega también a Proace City Van, con diferentes kits adaptados a los diferentes productos a transportar: pescado, carne...

Mercedes presenta una eVito con carrocería isoterma y refrigerada

Mercedes-Benz Vans España, junto a Carrocerías Subiela y Zanotti Appliance, han presentado la nueva eVito isoterma refrigerada 100% eléctrica, un vehículo que permite el transporte de alimentos refrigerados sin restricciones de acceso al centro de las ciudades y zonas de bajas emisiones.

En el marco del proyecto europeo Civitas Eccentric, el estudio de una movilidad sostenible y la logística innovadora de transporte urbano de mercancías de acuerdo con el Internet Físico, hace dos semanas tuvo lugar el proyecto piloto que discurre desde el Mercado Central de Pescados de Mercamadrid hasta diferentes pescaderías y supermercados de la ciudad de Madrid. Una ruta habitual y frecuente que, en esta ocasión, además de reducir el número de vehículos y trayectos, minimiza su impacto en el medio ambiente, gracias a la mutualización de necesidades logísticas, la novedosa eVito refrigerada 100% eléctrica, y la colaboración de mayoristas, detallistas, fabricantes y administración.

El proyecto Eccentric se desarrolla dentro del marco de Civitas, una iniciativa de la Unión Europea, financiada por el programa marco



de investigación Horizonte 2020, que fomenta un transporte mejor y más limpio en las ciudades. Civitas fue lanzado por la Comisión Europea en el año 2002 y desde entonces probó e implementó más de 800 medidas para mejorar el transporte urbano en más de 80 ciudades europeas.

100% eléctrica

Tomando como base una eVito furgón larga (5.140 mm), Carrocerías Subiela (Valencia) realizó la transformación interior en frigorífico reforzado que cumple con la normativa ATP mediante homolo-

gación tipo F-3411/026. El equipo de frío eléctrico desarrollado por Zanotti Appliance cuenta con una batería de litio-ferrofosfato independiente a la del propio vehículo con una capacidad de 5.5 kW, que le garantiza una autonomía de hasta siete horas y una capacidad frigorífica de 1.605 frigorías/h con un rango de temperatura de 0 a 25 grados centígrados.

El motor dispone de una potencia de 85 kW (116 CV) y un par de 300 Nm. Con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), la autonomía es de 150 kilómetros y se carga en seis horas.

Transnoriega ha recibido 20 portacontenedores de Guillén

Guillén Group, holding de fabricación y renting de los semirremolques marca Guillén, ha entregado 20 nuevos portacontenedores extensibles PC-Ideal a la empresa Operador de Transportes Transnoriega SL, con sede en Almendralejo, Badajoz.

Estos Pc-Ideal se han fabricado con estructura de chasis portacontenedores esquelético mono tubo, completamente fabricados en acero de alto límite elástico, y equipados con *twist-locks* de 52 milímetros, para el transporte de contenedores ISO (NO Tank Containers). Tienen tres extensiones (central, trasera y frontal) para el transporte de contenedores ISO en combinaciones de 1x45" H.C. (High Cube o plano);

1x40" (High Cube o plano); 2x20", 1x30" y 1x20" en trasera; así como extensión central con selector de posiciones de carga de contenedor y extensión trasera mediante cremallera accionada por manivela manual giratoria.

Gracias a la extensión frontal, estos semirremolques son aptos también para cajas móviles tren-carretera con o sin túnel.

En cuanto a sus especificaciones, disponen de bloqueo manual de las extensiones, elevador automático neumático bilateral en primer eje (conectado al EBS con función de ayuda a la tracción y maniobra comandada por pedal de freno) y seis almohadillas abatibles para apoyo para el transporte de contenedores elevados.



En marcha el primer EcoDuo para el mercado nacional de Schmitz

El operador logístico Lopezmar, ubicado en Guadalajara, ha recogido el primer EcoDuo de lona S.CS de Schmitz Cargobull fabricado en la planta zaragozana situada en Figueruelas.

Javier Martínez Martín, propietario de la compañía de transporte frigorífico y carga general a nivel nacional e internacional, con más de 60 años de experiencia en el Sector, puntualiza: "Somos la tercera generación de una empresa familiar con más de 160 empleados y, como tal, nos hemos tenido que ir adaptando a los cambios. Integrar en nuestra flota de vehículos un semirremolque de lona EcoDuo de Schmitz Cargobull nos permite cubrir las necesidades actuales de nuestros clientes, reducir los costes en un 20% y contribuir a la reducción de emisiones de CO2. Con la adquisición completamos una flota de 131 vehículos destinados al retail y consumo".

El conjunto de semirremolques de lona de 33 metros de largo con equipamiento especial permite formar la combinación EcoDuo: dos semirremolques estándar unidos mediante un *dolly*. El peso total del primer semirremolque es de 40 toneladas, mientras que el peso del segundo asciende a las 30 toneladas.

Según Miguel Iglesias, director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica, "como compañía que opera a nivel internacional, hemos sido



fuertes impulsores de los sistemas modulares. Llevamos más de dos años comercializando este tipo de conjuntos en los países escandinavos, con especial penetración en Suecia y Finlandia, donde ya hemos vendido unas 100 unidades. Es una solución clara que nos permite luchar contra el cambio climático, la presión en las carreteras y la escasez de conductores".

'Ecofriendly'

"Necesitamos soluciones que contrarresten el cambio climático a pesar del aumento del volumen del transporte. Trabajar en un replanteamiento radical sobre este tema era casi imprescindible y con el EcoDuo conseguimos reducir

las emisiones de CO2 un 25%, atacando directamente uno de los factores esenciales del cambio climático. También se ha reducido en un 14% la carga por eje y, con ello, el consumo de combustible", comenta Javier Espliego, responsable de grandes flotas.

"Una de las grandes ventajas del EcoDuo es que las empresas de transporte como nosotros podemos seguir utilizando la flota actual para realizar la combinación de vehículos, por lo que no necesitamos realizar grandes inversiones en este sentido. También posee una capacidad total de carga mucho mayor. Además, puedes separar el conjunto de vehículos y utilizarlos de manera individual", concluye Javier Martínez Martín.

Fecha	Operación	Saldo	Debe	Haber	Saldo
May (1)					
15-05-2020	La Mercadería del Pinedo	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	La Mercadería del Pinedo	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Comercio del Comercio	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Comercio	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Asociación de Comercios	1.000	20,00	10,00	1.000,00
Mediana (1)					
15-05-2020	La Mercadería del Pinedo	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Comercio del Comercio	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Comercio	1.000	20,00	10,00	1.000,00
15-05-2020	Asociación de Comercios	1.000	20,00	10,00	1.000,00

Ontruck concluye el año con el objetivo de ingresos cumplido

Después de un año complicado, el repunte de la actividad comercial en el último trimestre del año ha permitido a Ontruck aumentar sus ingresos netos en un 61% respecto al trimestre anterior.

"La Covid-19 provocó una reducción de nuestro negocio en España del 25%, de la que nos ha costado recuperarnos prácticamente todo el verano. Pero desde septiembre hemos retornado a unos niveles de actividad que nos van a permitir cerrar el año alcanzando con creces nuestros objetivos de rentabilidad", sostiene Rika Christanto, directora de Operaciones de Ontruck.

En 2020, la empresa de transporte de mercancías por carretera ha multiplicado por ocho los ingresos netos en toda su línea de grupaje o cargas parcia-

les (LTL), y por 2,3 los relativos a su línea basada en el transporte de carga completa (FTL), respecto a las cifras del año anterior. Estos datos muestran un cierto cambio de tendencia hacia este tipo de demanda, de cargas más pequeñas, motivadas en gran medida por el incremento de la actividad del comercio electrónico.

"Hemos tomado nota de esta demanda por parte de nuestros clientes, y por eso en 2021 vamos a lanzar un nuevo servicio: una red nacional de LTL para toda España (actualmente solo prestamos este servicio en Madrid y Cataluña). De este modo podremos ofrecer más flexibilidad a las empresas, que solo deberán asumir los costes relativos al porcentaje de carga que ocupen en el camión", explica Christanto.

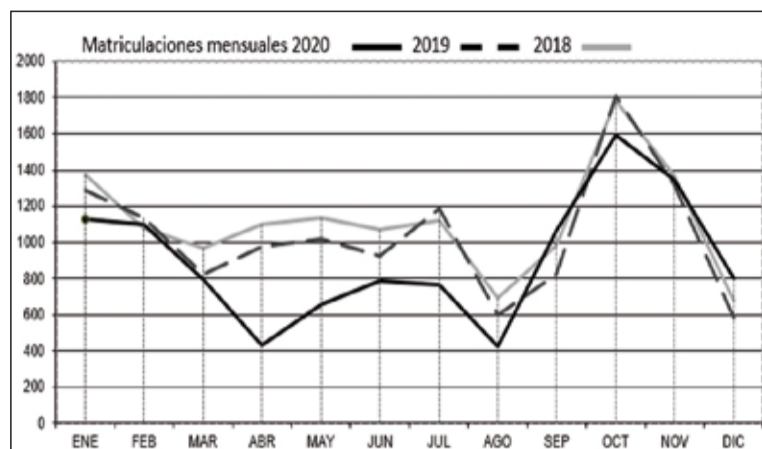
El mercado de remolques y semis cierra 2020 con un descenso del 12,9%, mejor de lo esperado

La matriculación de remolques y semirremolques de más de 12 toneladas en 2020 fue de 10.877 unidades, un 12,9% menos que los 12.492 registrados en 2019. La fabricación nacional alcanza un 74,1% de cuota de mercado, 3,9 puntos más que hace un año, siempre según los datos facilitados por Asfares.

Por trimestres, la evolución de las diferencias es significativa: -7% en el primero, -35% en el segundo, -14% en el tercero y +0,75% en el cuarto. El primer trimestre continuaba la tendencia de 2019, el segundo refleja el fuerte impacto por el confinamiento, el tercer trimestre se estabiliza en cifras aún bajas y el cuarto recupera valores de años anteriores, de forma paulatina pero creciente.

Furgones en positivo

Por tipos, el año se cierra con 3.061 lonas (-26%), 328 plataformas (-5,7%), 664 furgones (+7,8%), 1.160 basculantes (-15%), 803 cisternas (-0,5%), 3.604 frigoríficos (-0,7%), 557 portacontenedores (-24%) y ligeras bajadas en el resto de tipos (-15%). Sólo los furgones acaban en positivo, con cisternas y frigos muy cerca de las cifras de 2019, basculantes próximos a la bajada media y lonas y por-



tacontenedores con los mayores descensos.

Por provincias, Valencia se sitúa en primer lugar con 1.182 unidades (-6,6%), seguida por Murcia con 1.024 (+12%), Zaragoza con 860 (+24%), Barcelona con 816 (-28%) y Madrid con 633 (-27%). Por comunidades autónomas, la Comunidad Valenciana con 1.687 (-9%) lidera el mercado nacional, por delante de Andalucía con 1.602 (-19%) y Cataluña con 1.512 (-10%). En números relativos destaca el crecimiento de Cantabria (+60%, 382 vehículos).

Líderes por marcas

Por fabricantes, Lecitrailer ocupa

el primer lugar en general con 2.576 (-6%), seguido por Schmitz con 1.847 (-19%), con una cuota de 23,7% y 17%, respectivamente. Los cinco primeros fabricantes matricularon el 61,0% (+0,6), los 10 primeros el 76,04% (=) y los 25 primeros el 90,3% (=). Los fabricantes integrados en Asfares sumaron el 66,6% del total de matriculaciones, el 94% de la matriculación nacional y más del 96% de la producción.

Las previsiones para los próximos meses señalan un buen mes de enero, con un estancamiento posterior y un repunte previsible de cara al verano, en un ejercicio marcado por grandes diferencias de evolución entre tipos.

Lecitrailer lidera por marcas

Lecitrailer ha terminado el ejercicio 2020 con un 23,69% de cuota de mercado y 2.576 vehículos matriculados, aumentado la diferencia respecto a sus competidores, en un 6,71% respecto al segundo y 12,37% sobre el tercero, según los datos de Asfares.

A pesar de que 2020 ha sido un año complicado en todos los aspectos: social, económico y sobre todo, sanitario, en el último semestre la demanda se ha activado.

Lecitrailer ha podido alcanzar estas cifras gracias, en primer lugar, "a los fuertes vínculos establecidos con los clientes, a los que se acompaña durante toda la vida útil del semirremolque, estableciendo relaciones a largo plazo. En segundo lugar, gracias a unos productos de la máxima calidad, resistencia y seguridad y, por último, al esfuerzo y compromiso de todas las personas que componen Lecitrailer, que han permitido revertir el parón que supuso el estado de alarma derivado de la pandemia del Covid-19 y la posterior evolución del mercado", indican desde la marca.

La familia de semirremolques frigoríficos ha sido la más matri-

culadora del mercado. Lecitrailer, tras el lanzamiento en el mes de mayo de Evolution, ha alcanzado una cuota del 18,23%, convirtiéndose en el primer fabricante nacional de frigoríficos, con un crecimiento respecto a 2019 del 52,79%.

Lonas y otras gamas

Aunque la familia lonas ha tenido una fuerte caída en el mercado, Lecitrailer ha matriculado 1.048 unidades para mantener la primera posición con una cuota del 34,24% en ese segmento.

Destaca igualmente la primera posición alcanzada en la familia furgones, la tercera en basculantes (primera si se analizan exclusivamente los fabricantes de basculantes de acero, que es el segmento en el que compiten los basculantes K-Light y K-Limit) y la segunda posición en portacontenedores.

En los mercados exteriores, Lecitrailer ha alcanzado el 8,54% de cuota de mercado en Franciela sitúa como tercera marca, y se ha consolidado en Portugal, Italia, Rusia, Bélgica, Holanda, Dinamarca y Reino Unido.

Apuesta clara del Sector por la economía circular

Dentro del Sector de los vehículos industriales, existe un impulso para reciclar tanto como sea posible, desde el metal y las piezas hasta los

neumáticos. Los fabricantes están tratando de alejarse del sistema lineal de 'coger-usar-desechar' y pasar a un sistema mucho más sostenible. Una

economía circular basada en 'reducir-reutilizar-reciclar' tiene enormes beneficios para el medio ambiente, pero también económicos.

A lo largo de la vida útil de un vehículo industrial, existen muchas oportunidades para mantener los componentes y materiales en su máximo valor y uso. En el proceso de fabricación, muchos fabricantes de vehículos industriales hacen un gran esfuerzo por incluir material reciclado durante el proceso. Estos materiales se suelen encontrar en el interior, y especialmente son plásticos reciclados y otros que componen el salpicadero.

Por ejemplo, DAF Trucks se asegura de que cada una de sus piezas de plástico esté especialmente marcada para que, cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, esas piezas de plástico se puedan identificar claramente y reciclar junto con los plásticos del mismo tipo. Después, estos plásticos reciclados se utilizarán en vehículos nuevos.

Incluso las piezas y componentes se pueden reparar y reutilizar. Por ejemplo, el fabricante de camiones y autobuses MAN, parte de motores usados y otros productos y los vuelve a ensamblar para poder venderlos a los clientes que buscan una opción de reparación más asequible.

Esto tiene enormes beneficios ambientales, pero también un gran ahorro de económico. Según MAN, puede reducir los costes alrededor de un 30% por componente y el consumo de energía en un 80%.

Muchos fabricantes ya consideran la opción de reacondicionar una pieza durante el proceso de diseño. Y es que, para algunos fabricantes, como DAF, más del 90% de un camión se puede reutilizar. Esta es una práctica sostenible que no solo beneficia al medio ambiente, sino que significa una reducción en costes en piezas para un camión en el 90%, dado que las piezas se reutilizan.

Los consumibles

Incluso las piezas consumibles, como los neumáticos, son cada vez más sostenibles y muchos fabricantes ofrecen un servicio de recauchutado para aumentar su vida útil. En esta línea, Goodyear ofrece a sus clientes de vehículos industriales el Multiple Life Concept, que permite pagar por el recauchutado, en lugar de comprar neumáticos nuevos. Esto ayuda a las flotas a conseguir más



kilometraje de sus neumáticos y contribuye a reducir la huella de emisiones de carbono.

El proceso de redibujado, recauchutado y reesculturado de Goodyear puede extender la vida útil de un neumático más del doble, ahorrando así aproximadamente el 75% del coste de uno nuevo, un ahorro tanto para el fabricante como para el propietario del vehículo. Goodyear afirma que el rendimiento es similar al de un producto nuevo, lo que significa que el camión o autobús continúa beneficiándose de una baja resistencia a la

rodadura, mejora de la eficiencia del combustible y reducción de las emisiones, así como un alto kilometraje, manteniendo el coste por kilómetro bajo.

Así, se desechan menos carcasas, pero incluso las que llegan al final de su vida útil pueden utilizarse para otros fines, ya que se convierten en otros productos de caucho o se utilizan para producir energía en otras industrias.

Tecnología

Monitorizar la salud de un

vehículo industrial es primordial para la sostenibilidad en esta industria. Es necesario saber cuándo hay que revisar un componente o consumible, porque si una de esas partes supera la condición necesaria para la reacondicionamiento o reparación, el círculo se rompe.

Para muchas flotas, esto significa usar tecnología para verificar el estado del vehículo y sus partes. Por ejemplo, el programa Proactive Solutions ofrece lectores automáticos de alta tecnología y herramientas prácticas de seguimiento de flotas. De esta manera, se ayuda a los gestores de flotas y proveedores de servicios a determinar el momento adecuado para cambiar, reesculturar o recauchutar un neumático para prolongar su vida útil.

Adoptar la economía circular no solo tiene sentido desde el punto de vista de la sostenibilidad, sino también desde una perspectiva empresarial. Al reciclar, reutilizar y reacondicionar piezas y materiales, se pueden ahorrar recursos a lo largo de la cadena de suministro, junto con el claro beneficio ambiental.




✓ Ficha Técnica

DAF	XF
Motor:	Paccar MX-13
Emisiones:	Euro 6d
Tecnología:	combinación de EGR, SCR y DPF
Potencia:	480 CV @ 1.600 rpm
Par máximo:	2.500 Nm @ 900-1.125 rpm
Inyección:	Common rail con dos unidades de bombeo de alta presión integradas en el bloque motor
Presión de inyección:	máxima de 2.500 bares
Cilindrada (cm3):	12.900
Cilindros:	seis, en línea
Diámetro x carrera (mm):	130x162
Turbo:	Geometría variable VTG
Freno motor:	De liberación de compresión integrado, VTG y BPV para controlar la potencia de frenado


Cabina

 La Súper Space Cab, de la que ya se han construido 250.000 unidades, es la opción más grande.


Consumo

 Las prestaciones del motor de 480 CV en cuanto a rendimiento han sido claves a la hora de la operación.

Motor

 Las 1.300 unidades montan el conocido motor Paccar MX-13, con 13 litros de cilindrada y 480 CV.


Interior

 La elección de la Super Space Cab indica que se opta por el espacio y el confort para el conductor.

Fiabilidad

 La experiencia positiva de Primafrío a lo largo de los años es destacada por su consejo delegado.

Ejes

 Una vez más, la configuración elegida por Primafrío es 4x2, aunque la gama DAF tiene más variantes.

El DAF XF 480, la 'gran' apuesta de Primafrío

El operador español adquiere un total de 1.300 unidades, que además cuentan con la cabina Super Space Cab

La fiabilidad y eficiencia de combustible han sido los principales argumentos que han llevado al Grupo Primafrío, uno de los grandes operadores

del mercado nacional, a realizar un nuevo pedido importante a DAF Trucks: 1.300 camiones DAF XF 480 con Super Space Cab, que se irán entregando

de acuerdo con un calendario que se prolonga hasta finales de 2023. El primer lote de 400 camiones ya recorre las rutas de Primafrío por toda Europa.

"En 2016 se firmó el primer contrato para la entrega de 1.000 camiones DAF al Grupo Primafrío, de los cuales los primeros 300 vehículos se pusieron en funcionamiento el año siguiente. El uso diario ha demostrado que estos vehículos son todo un referente en términos de fiabilidad, eficiencia de combustible y comodidad del conductor", comenta José Esteban Conesa, CEO del Grupo Primafrío. "Este nuevo pedido se engloba dentro de nuestro plan de renovación, que nos permitirá contar con vehículos con las últimas tecnologías disponibles". "El hecho de que los principales operadores de transporte opten por el DAF XF por su propia experiencia a largo plazo es un gran reconocimiento de la fiabilidad, eficiencia y comodidad de los camiones", añade Richard Zink, director de marketing y ventas, y miembro de la junta directiva de DAF Trucks. "Además, este pedido subraya el pronóstico positivo del mercado: la demanda de transporte va a volver a la normalidad".

🌀 Espacio

- ✓ "Gracias a los 1.300 camiones DAF XF 480 con Super Space Cab, mejoraremos aún más la rentabilidad y la eficiencia de nuestras rutas. Además, se reducirá la huella de CO2 de la flota. El DAF XF se adapta a nuestra filosofía empresarial. Es un camión muy fiable que garantiza entregas puntuales, seguridad y comodidad para nuestros conductores".
- ✓ La cabina tiene un volumen igual o superior a 12,6 m3, de forma que se trata de la cabina más amplia del mercado. En la XF Super Space Cab, el conductor dispone de un espacio para ponerse en pie de 2,23 metros y de un mínimo de 925 litros de espacio de almacenamiento. Incluye dos camas amplias: la inferior mide 80 cm de ancho y 2,20 metros de largo y tiene un colchón Xtra Comfort de serie. La mitad de los DAF XF se soliciten con la Super Space Cab.
- ✓ La flota del Grupo Primafrío estaba compuesta por 900 vehículos DAF a finales del año 2020.





DAF Connect

- ✓ Este sistema de gestión de flotas en línea ofrece a los operadores todo tipo de información en tiempo real sobre el rendimiento de sus conductores, sus vehículos y sus procesos logísticos.
- ✓ Gracias a sus nuevas capacidades de plataforma abierta, el transportista puede seguir utilizando la plataforma telemática que ya tuviera con anterioridad e integrar sin problemas los datos de DAF Connect con tales sistemas internos. La funcionalidad de control del estado del vehículo permite supervisar cualquier advertencia urgente a través del panel de DAF Connect.
- ✓ La aplicación DAF Connect posibilita a los conductores comparar su rendimiento en el camión con el de sus compañeros. Todo ello contribuye a evaluar la situación, tomar las medidas correctas para evitar periodos de inactividad y mantener el camión en ruta el mayor tiempo posible. Además, la función Remote Tacho Download proporciona a los gestores de flotas un acceso sencillo a los datos del conductor para garantizar el cumplimiento legal.



Leyland alcanza la producción en su planta de Reino Unido del chasis número 200.000 del DAF

Leyland Trucks celebra la producción de su chasis DAF LF número 200.000 en las instalaciones del Reino Unido, que fabrican todos los camiones DAF LF, así como vehículos de las gamas DAF CF y XF para mercados principalmente con volante a la derecha.

La unidad en cuestión, un LF City 170 rígido de 7,5 toneladas, será entregado al operador de transporte británico EVTS desde Blackpool. EVTS es cliente de DAF desde hace mucho tiempo y está especializado en entregas de palets en un día o durante la noche en todo el Reino Unido mediante una flota de más de 30 vehículos y 50 remolques/semirremolques. El vehículo que constituye este hito forma parte de un pedido de nueve camiones, en el que se incluyen dos modelos más LF City de 7,5 toneladas, dos unidades tractoras

CF y cuatro tractoras XF de gama alta con Super Space Cab.

El LF número 200.000 se empleará para la distribución urbana de palets en el noroeste de Inglaterra. Para lograr la máxima eficiencia, está equipado con un motor Paccar PX-4 de 170 CV. El camión incluye carrocería con laterales de lona Paccar, diseñada por Leyland Trucks y fabricada en su línea de producción.

Familia

La serie DAF LF, de 7,5 a 19 toneladas de MMA, se adapta a una amplia gama de aplicaciones. La serie LF, especializada en la distribución urbana, ofrece una sencilla maniobrabilidad, una cabina espaciosa y una plataforma de chasis con gran flexibilidad para los carroceros.

En Leyland Trucks, el primer chasis LF se fabricó en 2001. Des-

de entonces, el camión ha recibido el premio 'International Truck of the Year' en 2002, junto con varios títulos de 'Fleet Truck of the Year' en el Reino Unido (el último de ellos en 2019). La oferta actual de productos LF incluye motores de entre 150 y 320 CV, caja de cambios manual y automática, Day Cab, Extended Cab y Sleeper Cab, y una gran variedad de distancias entre ejes.

"Estamos muy orgullosos de este logro no solo para la historia de la serie LF, sino también de Leyland Trucks", afirma Brennan Gourdie, director general de Leyland Trucks. "Esta cifra es un ejemplo de las excelentes características del propio camión y también es un reflejo de la calidad líder del Sector que nuestros 1.000 empleados ofrecen a diario a nuestros clientes de todo el mundo".



Ford presenta en Madrid las versiones Trail y Active de los modelos Transit y Tourneo

Los nuevos vehículos se dirigen a los profesionales que trabajan en las condiciones más exigentes

Ford España ha presentado las nuevas versiones Trail y Active de la Transit y el Tourneo. Lo ha hecho a través de varias jornadas en la finca madrileña

de El Jaral de la Mira (San Lorenzo de El Escorial, propiedad de los hermanos Sandoval, donde las características de los vehículos se han puesto a prueba de

forma eficaz entre futuros toros de lidia gracias a las pendientes de la finca, las rocas y el barro que se generó debido a las condiciones meteorológicas.

Las nuevas Transit Trail y Transit Custom Trail han sido diseñadas específicamente para funcionar en entornos de trabajo más duros, con la tracción mejorada de un nuevo diferencial de deslizamiento limitado mecánico (mLSD) en las variantes Transit y Transit Custom de tracción delantera, y Transit con Tracción Total Inteligente AWD.

Las exclusivas mejoras exteriores e interiores garantizan aún más que la Transit Trail y Transit Custom Trail estén equipadas para ofrecer comodidad y solvencia en condiciones difíciles sin comprometer su rendimiento.

Por su parte, las nuevas variantes Active de Tourneo Custom apoyan los estilos de vida multiactividad de los clientes privados y empresariales con un revestimiento adicional de la carrocería y la opción de un mLSD para mejorar la tracción en superficies sueltas, resbaladizas o blandas. El exterior de inspiración SUV añade un atractivo visual, además de potenciar la practicidad off-road.

El gerente de Comunicación de Ford España, Antonio Chicote, ha destacado las nuevas características de la Transit Trail y Transit Custom Trail, que las hacen "más robustas y capaces para entornos más exigentes". Del exterior, ha resaltado su parrilla, con "las le-



tras 'FORD' sobreimpresionadas", las diferentes protecciones en negro, el anagrama Trail, las llantas de aleación de 16 pulgadas y los espejos plegables automáticos. En el interior, Chicote ha destacado la tapicería y el volante de cuero, los diferentes huecos portaobjetos y el sistema Ford Pass Connect.

En cuanto a la seguridad, la Transit Trail y Transit Custom Trail cuentan con control de crucero ACC, asistentes pre-colisión, sistema de mantenimiento de carril y limitador de velocidad inteligente. Chicote ha hecho hincapié en el agarre de estos vehículos, que, co-

mo ya se ha comentado, incorporan un nuevo diferencial de deslizamiento limitado mecánico (mLSD) en las variantes Transit y Transit Custom de tracción delantera, y la tracción total inteligente AWD para la Transit de 2 toneladas.

La gama Trail de la Transit Custom se ofrece en formato Van y Combi, con tracción delantera y motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 CV. Para la Transit, la gama Trail se ofrece en Van, Chasis y Kombi, las dos primeras con tracción delantera o AWD con motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 y 170 CV, y para la última con tracción delante-

ra con motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 y 170 CV.

Del nuevo Ford Tourneo Custom Active, Antonio Chicote ha señalado sus rasgos "aventurero, espacioso y versátil". Ideal para uso particular y profesional en el transporte de pasajeros, el Tourneo Custom Active tiene una estética SUV, con una parrilla específica de Active, los paragolpes, los pasos de rueda y los estribos en gris, las llantas de aleación de 17 pulgadas y las barras de techo cromadas. En el interior destacan, según el gerente de Comunicación de Ford España, los asientos de cuero (parcialmente), el volante de

cuero, el sistema de infoentretenimiento SYNC3 con pantalla de ocho pulgadas y el ajuste electrónico del puesto de conductor. Asimismo, ha resaltado la versatilidad de los seis asientos traseros, que son individuales y se pueden plegar, disponer en modo conferencia o extraerlos en función de las necesidades.

El Tourneo Custom Active se comercializa en motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 185 CV, en formato Tourneo o Grand Tourneo, con transmisión manual o automática y con la opción del diferencial de deslizamiento limitado mecánico (mLSD) para la transmisión manual.

Al detalle

Diferentes motores

- 1 La gama Trail de la Transit Custom se ofrece en formato Van y Combi, con tracción delantera y motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 CV.
- 2 Para la Transit, la gama Trail se ofrece en Van, Chasis y Kombi, las dos primeras con tracción delantera o AWD con motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 y 170 CV, y para la última con tracción delantera con motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 130 y 170 CV.
- 3 El Tourneo Custom Active se comercializa en motores EcoBlue y EcoBlue Hybrid de 185 CV, en formato Tourneo o Grand Tourneo.
- 4 En función de la versión, incorpora el nuevo diferencial de deslizamiento limitado mecánico (mLSD) o tracción total AWD.
- 5 Incluye sistema multimedia SYNC3 y FordPass Connect.

Prestaciones

Conectividad, entretenimiento y una máxima eficiencia

Las nuevas versiones Trail y Active de la Transit y el Tourneo incorporan de serie el sistema multimedia SYNC3 en pantalla de ocho pulgadas y control por voz, además de un módem a bordo con el sistema FordPass Connect.

El sistema SYNC3 de Ford ofrece numerosas aplicaciones a los conductores, además, con la posibilidad de poder sincronizar el propio teléfono móvil con el vehículo a través de Apple CarPlay y Android Auto. SYNC3 incluye un sistema de navegación con múltiples posibilidades, como guardar direcciones o incluir puntos de paso en la ruta. El control por voz es una de las grandes características de este sistema, ya que permite al conductor centrarse en la conducción.

Por su parte, con FordPass Connect el vehículo estará totalmente conectado, ya que incluye un punto de acceso WiFi, y con él envía alertas de peligros sobre

la carretera, como obras o coches averiados; mejora la navegación con información actualizada del tráfico; se pueden conectar hasta 10 dispositivos en el punto WiFi; y con la función Fuel Report ayuda a controlar la eficiencia de conducción con un desglose mensual del consumo de carburante. Además, con FordPass Pro los profesionales pueden tener un control total de la flota de vehículos: ubicación de vehículos, registro de

viajes, mantenimiento, averías o arrancar el vehículo a distancia.

Por otro lado, las versiones Trail y Active de la Transit y el Tourneo se incluyen con motores EcoBlue Hybrid, que cuentan con una batería de 48 v, cuyo sistema ahorra energía durante el frenado y la deceleración, y que produce un ahorro en combustible del 8%. Importante para los profesionales, estos vehículos incluyen la etiqueta ECO.



Los fabricantes confían en Varta ProMotive AGM, de Clarios

Prácticamente todos los fabricantes de camiones han dado su visto bueno a esta batería y la están instalando en sus vehículos.

Seis meses más de vida

Dada su fiabilidad y su vida útil hasta seis veces mayor que la de las baterías de camión convencionales, Varta® ProMotive AGM ayuda a los fabricantes y a sus clientes a evitar los problemas relacionados con la batería. Hoy en día, los sistemas electrónicos y el equipamiento eléctrico mejoran la eficiencia, la seguridad y el confort, pero exigen grandes demandas de energía a la batería. Por otra parte, los periodos de conducción más largos, unidos a funciones de confort como los sistemas de aire acondicionado de cabina eléctricos, la función hotel y los calefactores, ejercen una mayor presión sobre la batería. Las baterías de camión estándar ya no son capaces de lidiar con estas altas demandas y sufren fallos prematuros. Para evitar esto, Clarios ha desarrollado la Varta® Promotive AGM en colaboración con importantes fabricantes de camiones, que están encantados con esta nueva batería todoterreno.



Separador de fibra de vidrio

AGM significa absorbent glass mat. El separador de fibra de vidrio absorbe el electrolito, aumentando la resistencia a los ciclos. De este modo se previene la bajada de la capacidad de la batería causada por la estratificación del electrolito. Gracias a este diseño especial, es posible utilizar hasta el 80% de la capacidad nominal de la batería sin que ello afecte de manera significativa a su vida útil. Si comparamos, para las baterías de arranque convencionales, Varta® recomienda que

la descarga no supere el 20 % si se quiere alcanzar la máxima vida útil. Asimismo, la Varta® ProMotive AGM no necesita mantenimiento y ofrece una potencia de arranque sensiblemente superior a la de otras baterías disponibles en el mercado.

Fleet Program de Varta®

Clarios da soporte a los gerentes de flotas con este programa que asesora y recomienda sobre las tecnologías de baterías, para elegir la que más les convenga en función de sus necesidades.

Los neumáticos, en la nube con ContiConnect™ Live

Continental lanza ContiConnect™ Live, la nueva generación de la solución digital para el control digital de los neumáticos que viene a complementar ContiPressureCheck y ContiConnect Yard.

Gracias a la transmisión de datos a través de una unidad central de control (Central Telematics Unit), esta solución digital para flotas permite controlar los neumáticos en tiempo real independientemente de su ubicación.

ContiConnect™ Live mide y transfiere los datos del neumático a la nube en tiempo real.

Con ContiConnect™ Live, los datos recopilados sobre la presión y temperatura de los neumáticos se envían en tiempo real a la nube mediante una unidad central de control. Además, la unidad transmite la ubicación del vehículo mediante

GPS y registra el tiempo de funcionamiento de los neumáticos.

Más seguridad y eficiencia

Los gestores de flotas tienen una visión general más rápida y sencilla del estado de los vehículos, independientemente de su localización. Una vez evaluada esta información, la flota podrá beneficiarse por la reducción de los tiempos de inactividad, unos costes de mantenimiento más bajos y un mayor tiempo operativo. ContiConnect™ Live está disponible para todos los neumáticos de especialidad de Continental equipados con sensores. La aplicación se implementará primero en España, Suiza, Austria, Dinamarca, Reino Unido, Finlandia, Suecia, Noruega, Francia y Portugal. Le seguirán otros mercados europeos.



Frigicoll acoge las primeras jornadas del 'road show' Advancer de Thermo King

Frigicoll, distribuidor en exclusiva de Thermo King para España y Portugal, inició los pasados 2 y 3 de diciembre su road show para dar a conocer la nueva gama Advancer, la última creación y nuevo punto de referencia en la refrigeración para semirremolques. Advancer fué presentado al mundo por Thermo King el pasado mes de junio en un magnífico show en streaming y ahora ha llegado el momento de mostrárselo al sector del transporte refrigerado español mediante varias jornadas en formato de puertas abiertas. Las instalaciones de Frigicoll Valencia ubicadas en Massamagrell, fueron el escenario de la primera parada de este road show que, dadas las dificultades de movilidad actuales, pretende acercar Advancer al mayor número de ciudades posible a lo largo del próximo año. Las jornadas transcurrieron bajo los estrictos protocolos y medidas de seguridad y prevención recomendadas, pero sin que ello privara a los asistentes de descubrir todos los detalles y ventajas de Advancer, completadas por una experiencia distinta gracias a la tecnología de realidad aumentada (AR) que les permitió sumergirse en la nueva unidad por dentro y por fuera. Advancer destaca por su cau-



Diesel Technic y Liqui Moly se alían en el mercado

El tándem Diesel Technic - Liqui Moly intentará simplificar el suministro para que no tengan que recurrir a varias fuentes para abastecerse de estos productos.

Además de darles acceso directo a una marca top en este sector con una línea de productos dedicada especialmente al profesional del taller: Pro-Line, con todas las ventajas que implica", enfatiza Joaquín Benito, PR de Diesel Technic.

Ambas compañías alemanas trabajaron durante los últimos meses compartiendo toda la información necesaria, análisis de

stocks y gamas de productos, y formando exhaustivamente al personal de Diesel Technic Iberia. El cual, a día de hoy, tiene ya el conocimiento suficiente para aconsejar el producto Liqui Moly más adecuado para cada necesidad.

«Empezamos con la suficiente antelación para poder ofrecer desde el primer momento un servicio eficiente a la red de distribución de Diesel Technic», explica Sadhna Monteiro Bleicher, Directora Comercial y de Marketing de la empresa teutona Liqui Moly Iberia, líder en el Sector.



dal de aire totalmente variable, independiente de la velocidad del motor del equipo, que le permite controlar con total precisión las condiciones del remolque con el fin de crear el clima perfecto para cualquier tipo de carga. Y, al mismo tiempo, podrá aumentar increíblemente el rendimiento del combustible, gracias a su arquitectura híbrida de 48 Vcc.

El resultado es el caudal de aire más alto del mercado para remolques de hasta 15,6 metros de largo. También cabe destacar que las unidades de la serie Ad-

vancer se suministran con 2 años de telemática gratuita, para que pueda reaccionar ante posibles problemas incluso antes de que se produzcan.

Descarbonización eco-friendly

Y no podemos olvidar que la nueva unidad de Thermo King está fabricada con unos ambiciosos objetivos en materia de sostenibilidad y descarbonización, con producción sin emisiones de carbono, bajo consumo y CO2 reducido.



Krone lanza su nuevo Swap Liner para combinar dos puentes intercambiables

La combinación de remolque del fabricante alemán ahorra 1,5 litros de combustible cada 100 kilómetros

Krone ha desarrollado el nuevo Swap Liner, un producto específicamente creado para transportar dos puentes intercambiables de

7,45 metros de largo tras cambiar la normativa sobre la longitud permitida de 17,80 m a 17,88 m en esta combinación. Según el fabricante

alemán, comparando el camión más el remolque, esta combinación de remolque, puede cargar hasta 40 toneladas.

Krone está allanando el camino con su nuevo Swap Liner, que demuestra cómo un HGV largo tipo 1 (semirremolque extendido) puede transportar fácilmente dos puentes intercambiables de 7,45 metros de largo cada uno.

Longitud permitida

El año pasado, las regulaciones de tráfico enmendadas para esta combinación elevaron la longitud total máxima permitida de 17,80 m a 17,88 m. Impulsado por este

cambio, Krone desarrolló el nuevo Swap Liner, específicamente para transportar dos puentes intercambiables de 7,45 m de largo.

Chasis

El chasis cuenta con el cuello de bastidor híbrido patentado, con una altura de cuello de 85 mm, también permite a los operadores utilizar neumáticos 315/80 R 22.5 rentables y duraderos en el eje motriz. Al mismo tiempo, garantiza el cumplimiento preciso de la

altura total máxima de 4.000 mm con puentes de intercambio con una altura de esquina de 2.750 mm.

El cuello del marco híbrido sirve como guía al conectar los puentes de intercambio. Los corredores especiales en la parte trasera del vehículo aseguran que los contenedores estén montados y alineados con precisión. Los topes plegables se utilizan para garantizar el intercambio de precisión cuando el puente de intercambio delantero se coloca al ras con la parte trasera de la rampa.



Al detalle

Especificaciones

- 1 Mástil de chasis híbrido patentado: la altura de cuello de 85 mm ofrece mayor volumen de carga. Permite neumáticos 315/80 R 22,5 en el eje de transmisión; posibilidad de transporte de cajas móviles.
- 2 Rodillos de centrado para una recogida segura de las cajas móviles. Cuello de marco híbrido con función de guía. Tope plegable para un plegado preciso.
- 3 Opciones de transporte universal: El acero es variable en posición y así hacer posible el transporte esteras de refuerzo de 5 y 6 m de largo sin peligro.
- 4 Marco externo *Multi Lock*: puntos de sujeción a intervalos de 100 mm para sujeción universal de la carga. Las correas de tensión con ganchos planos permiten utilizar el marco externo *Multi Lock*.

Manejo

Incrementa opciones en el transporte combinado

El nuevo Swap Liner está disponible en una versión de dos ejes, con un eje auto-dirección de series



La innovadora gama de estabilidad de alta velocidad es práctica y fácil de usar para el conductor. Amplía la distancia entre ejes virtual, lo que garantiza un mejor manejo.

Además, un sistema adicional facilita considerablemente el puente de los cuerpos de intercambio: al enganchar la marcha atrás del vehículo sin carga, los fuelles del primer eje se ventilan y se levanta el segundo eje.

Esto reduce significativamente la cantidad de semirremolque oscilante hacia fuera en la parte trasera. Una cámara de marcha atrás para el Swap Liner también está disponible bajo petición. El Swap Liner también cuenta con impresionantes características de seguridad, como

lámparas de posición lateral intermitentes. El nuevo Swap Liner también está disponible en una versión de dos ejes. Este tipo viene con un eje auto-dirección de serie. La estructura híbrida sirve de guía para conectar los puentes intercambiables. Dispositivos especiales en la parte trasera del vehículo aseguran que los contenedores estén montados y alineados de forma correcta. La conclusión es que Krone ofrece una alternativa inteligente al camión con semirremolque con puente intercambiable para transportar dos puentes y un peso permitido máximo de 40 toneladas.

Este nuevo vehículo incrementa el rango de opciones en el transporte combinado.

La Red de Carreteras del Estado tiene 2.160 kilómetros con riesgo elevado de accidente grave o mortal

El RACC ha presentado la 18a edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE). Este estudio identifica

los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos. Para elaborar el análisis, el RACC ha contado con la colaboración

del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y la Dirección General de Tráfico. Asimismo, este año el Club también ha analizado la evolución del riesgo de accidente en los últimos 10 años.

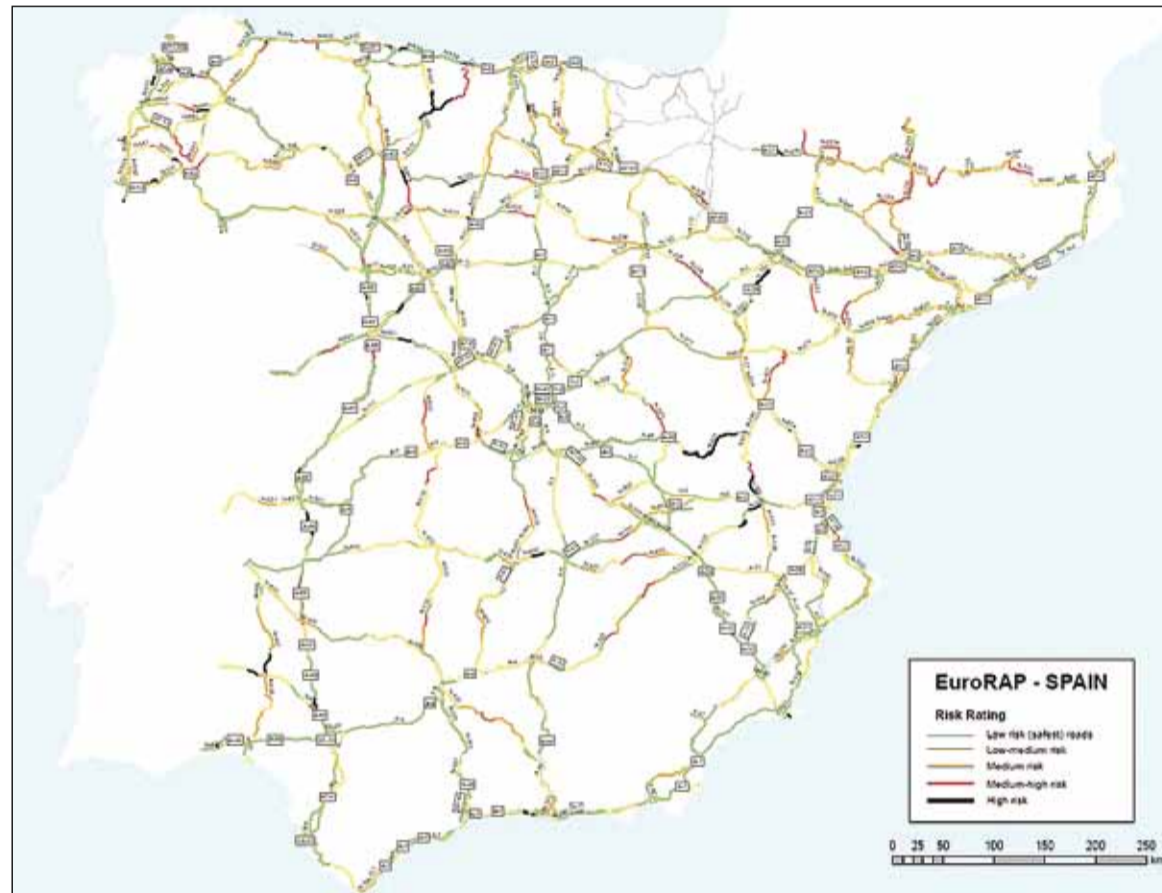
La presentación de este estudio se enmarca en un contexto de estancamiento de la accidentalidad que comenzó en el año 2013. Entre 2010 y 2019, el descenso de las víctimas mortales de tráfico ha sido de solo el 29%, lo que aleja a España del cumplimiento del objetivo de la Unión Europea de reducirlas en un 50% en la década 2010-2020. Solo las limitaciones de movilidad impuestas por la pandemia de la Covid-19 pueden conseguir que se alcance este objetivo. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de dar un nuevo impulso a la seguridad vial a través de nuevas medidas concretas y efectivas a corto y medio plazo.

Una de las principales conclusiones del estudio es que la Red de Carreteras del Estado (RCE) tiene 2.160 kilómetros con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal, lo que representa el 8,6% del total de kilómetros y un descenso de 2,4 puntos respecto al año anterior. En las últimas ocho ediciones del estudio, el número de kilómetros con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' se ha reducido del 18,4% (trienio 2010-2012) al 8,6% (trienio actual, 2017-2019). El riesgo global de sufrir un accidente grave o mortal en la RCE ha bajado un 8% en el último trienio. Este descenso es debido al aumento de la movilidad combinado con el ligero descenso de la accidentalidad grave.

El 15% de la red de carreteras convencionales (de calzada única y un carril por sentido) tiene un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal. El nivel de riesgo en estas vías es mucho mayor que en las carreteras desdobladas, que no presentan tramos de estos niveles de riesgo. Por su parte, las autopistas son las carreteras más seguras, con un 61% de la red con un índice de riesgo 'muy bajo', mientras que en las autopistas es el 59%.

Por regiones, Aragón, con un 18%, es la Comunidad que mayor proporción de kilómetros de riesgo 'elevado' y 'muy elevado' tiene en su Red de Carreteras del Estado y dobla la media española. No obstante, los ha reducido en 8 puntos respecto al estudio anterior. Le siguen Asturias (14%), Galicia (11%) y Castilla y León (10%). Por otro lado, Madrid es la única Comunidad autónoma que no tiene tramos de elevado riesgo en su RCE, seguida por La Rioja y Murcia con solo un 4%.

En la clasificación de las 20 provincias con más riesgo, Huesca (25%) y León (25%) se sitúan como las provincias españolas con mayor proporción de kilómetro con



riesgo 'elevado' o 'muy elevado'. Huesca y León, junto con Teruel y Orense, tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media española. Las Comunidades autónomas con más provincias con carreteras de riesgo elevado son Aragón, con dos de sus tres provincias en el top-10, y Cataluña, con dos de sus cuatro provincias.

Tramos con más riesgo

El tramo de carretera donde hay una mayor probabilidad de sufrir un accidente grave o mortal en España se encuentra en la N-240 en la provincia de Huesca, entre el cruce con la antigua N-240 a Bailo y el límite provincial entre Huesca y Zaragoza, y tiene una longitud de 13,8 kilómetros. Los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido de circulación. Galicia tiene tres de los 10 tramos más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado, mientras que Andalucía tiene dos. El resto se encuentran en Aragón, Murcia, Castilla y León, la Comunidad Valenciana y Cataluña.

En España, hay 55 carreteras que tienen al menos un tramo de riesgo 'elevado' (rojo) o 'muy elevado' (negro). Sin embargo, la mitad de los kilómetros de riesgo 'elevado' y 'muy elevado', un total de 1.079 kilómetros, se concentran en tan solo 10 carreteras. Los kiló-

metros más peligrosos de la N-630 se encuentran en las provincias de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Sevilla.

La última década

En esta edición del estudio EuroRAP, el RACC también ha hecho una radiografía de la accidentalidad y del riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en España, así como su evolución en los últimos 10 años.

Entre 2010 y 2019, el número de fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido significativamente, aunque lo ha hecho de forma más intensa en las vías convencionales que en las de gran capacidad. Las primeras continúan concentrando más del 72% de los fallecidos.

En las vías convencionales es donde tienen lugar el mayor número de víctimas mortales. También es en estas carreteras donde se ha producido la mayor reducción, pasando de 1.514 fallecidos en 2010 a 896 en 2019 (-41%). En las autopistas es donde se producen el menor número de víctimas mortales. No obstante, tras un periodo de reducción, en los últimos cuatro años la tendencia ha sido creciente y en 2019 ha habido dos muertos más que en 2010 (89 vs 91). Finalmente, las autopistas también presentan una tendencia alcista en los últimos años, pero respecto al 2010 se ha producido una reducción del 23% (325 vs 249).

Respecto al riesgo de sufrir un accidente, el estudio ha analizado dos variables: el número de accidentes que se producen en la vía y el volumen de tráfico que circula por ella. Así, en los últimos 10 años, se ha producido un descenso general del número de accidentes con víctimas mortales y graves, siendo este descenso más intenso en las vías convencionales (-52%) que en las autopistas y autopistas (-44%). Al mismo tiempo, ha habido un aumento notable del tráfico a partir del año 2013, tanto en las vías convencionales (+9% entre 2013 y 2019) como en las de gran capacidad (+25%).

De estos datos se desprende que el índice de riesgo ha bajado en el conjunto de las carreteras españolas entre 2010 y 2019. El riesgo en las autopistas y autopistas se mantiene en "muy bajo". Y el riesgo en

las carreteras convencionales ha pasado de ser "moderado" a "bajo".

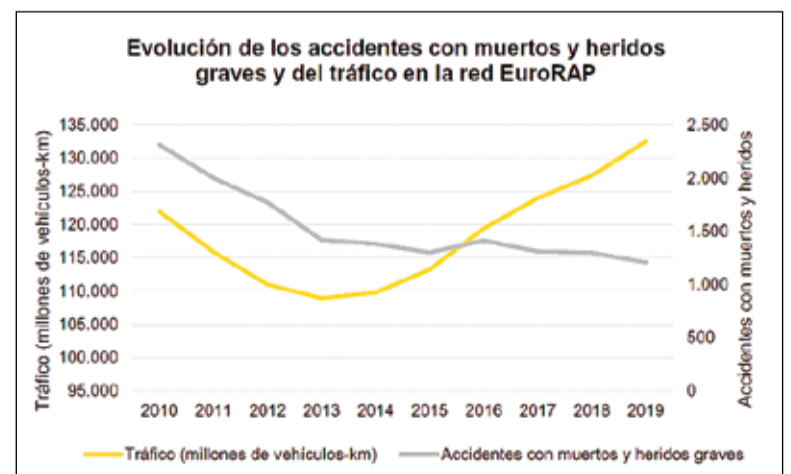
Recomendaciones del RACC

Tras la presentación de los resultados de este estudio, el RACC cree que es necesario dar un nuevo impulso a la seguridad vial en España. En este sentido, recuerda que en 2017 presentó sus propuestas '20 medidas para 2020'. Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera:

- Es necesario extender las inspecciones y auditorías de carreteras a toda la red. Estas auditorías se deben llevar a cabo por entidades independientes del titular de la vía, calificándolas por estrellas (de 1 a 5) en función de sus sistemas de seguridad (barreras, cruces seguros, protecciones para motociclistas, estado del firme, puentes, etc.).

- Es necesario que España planifique que al menos el 90% del tráfico en las carreteras interurbanas circule por vías de tres o más estrellas de seguridad, y para ello es necesario recuperar la inversión en mantenimiento.

Por otro lado, sobre los fondos europeos Next Generation de recuperación económica por la pandemia de la Covid-19, el RACC reclama dotarse de un fondo extraordinario para la mejora de los sistemas de seguridad de las carreteras, optimizado mediante la aplicación de metodologías coste-beneficio como EuroRAP. Asimismo, señala que debe desarrollarse una infraestructura digital de carreteras que permita conectar vehículos e infraestructuras para incrementar la seguridad en situaciones de riesgo (meteorología extrema, vehículos parados en la vía, presencia de peatones o ciclistas, etc.). Finalmente, indica que debe realizarse una actualización de la señalización de orientación, con mejoras específicas adaptadas a una población en envejecimiento, inclusión de la velocidad en la señalización de los radares, etc.



DOSSIER ESPECIAL

Planes de Recuperación: ¿Qué propuestas están sobre la mesa para asegurar la viabilidad del Sector?

El transporte de mercancías por carretera está atravesando un momento complicado, a pesar de que otros segmentos de actividad estén aún peor.

Por esa razón, NEXOTRANS ha recopilado los planes de recuperación que las principales Organizaciones empresariales del Sector han elevado al

Ministerio, a fin de que puedan ser incluidos en las medidas estatales, incluyendo los de asociaciones logísticas, de carreteras y de cargadores.

El transporte de mercancías por carretera ha demostrado, en los últimos meses y por si alguien tenía aún alguna duda, que es verdaderamente esencial para la sociedad en su conjunto, y para la economía en particular.

Desde que comenzó el estado de alarma, a mediados del pasado mes de marzo, los camiones y furgonetas, así como todos los agentes que forman parte de la cadena de suministro, han puesto todo de su parte para que el abastecimiento básico a la población no se viera en peligro.

Sin reconocer que otros segmentos de actividad (el turismo, la hostelería o el transporte de viajeros, sin ir más lejos) están en una situación más complicada, el Sector tampoco alcanza una velocidad de cruceo como la que registraba antes de la pandemia.

En este escenario, es momento de arrimar el hombro. Y eso es lo que han hecho las Organizaciones empresariales. Antes de esperar a lo que marque el Ministerio de Transportes, de cara a recibir ayudas o subvenciones directas, se han puesto manos a la obra y han

elaborado sus propios Planes de Recuperación, presentándoselos a las autoridades competentes para que, en la medida de lo posible, sean tenidos en cuenta.

Puntos de vista

En el Dossier que tienen en sus manos recogemos las aportaciones de las principales Organizaciones empresariales que componen el Sector. Los transportistas comparten, vaya por delante, una clara unidad de acción en el seno del Comité Nacional de Transporte

por Carretera. Todos los directivos consultados han querido dejar claro este punto, pasando después a aportar algunas consideraciones más particulares, pero siempre bajo la premisa de no romper la unidad del Comité.

CETM, Fenadismer, Astic y Fetransa representan la posición de la gran mayoría de los empresarios de transporte por carretera.

Los cargadores también tienen su espacio, en boca de Aecoc y la Asociación de Cargadores de España (ACE).

Por su parte, UNO expresa el

sentir de los operadores logísticos, mientras que Feteia-Oltra apunta las necesidades de los transitarios.

Y, para que la visión esté completa, también se incluyen el Dossier Especial las propuestas del Ministerio de Transportes incluidas en los Presupuestos Generales del Estado para 2021, las 21 medidas que ha elaborado la CEOE como gran patronal, las propuestas que manejan tanto Anfac como el resto de organizaciones de la automoción, y el punto de vista de la Asociación Española de la Carretera.

Fenadismer: Gestión de flotas y digitalización

"Todas las acciones que hemos emprendido se enmarcan en el seno del Comité Nacional de Transporte por Carretera", recalca Juan José Gil, secretario

general de Fenadismer, añadiendo que "es un avance que se conozca la Ley de Presupuestos Generales para 2021, porque así ya sabemos las líneas de ayu-

das a las que podemos optar como Sector. En este sentido, debemos focalizar nuestras propuestas en la renovación de flotas y en la digitalización".

"Por lo que respecta a la renovación de flotas", explica Gil, "llevamos ya muchos años defendiendo la necesidad de que estas ayudas no se circunscriban únicamente a las energías alternativas. Es algo que parece que está en estudio, pero que tiene difícil encaje. Fenadismer entiende que no sea subvencionable sólo la compra de vehículos nuevos con este tipo de propulsiones alternativas, sino también las transformaciones de vehículos actuales a modalidades de propulsión dual, que combinen el gas con el diésel".

Y, en ese sentido, "pensamos que la electricidad no es adecuada para larga distancia, y el hidrógeno está todavía lejos de ser una realidad al alcance de la mayoría de los transportistas, por lo que centraríamos el esfuerzo en la promoción del gas natural. Sin embargo, existe cierto desconocimiento todavía en el Sector sobre este combustible, de manera que lo primero que se podría hacer es una labor de formación, acercar esta tecnología a los operadores y explicarles, de la mejor manera posible, las ventajas que tiene este proceso de transformación dual. Compatibilizar ambos combustibles permite reducir los costes de explotación y las emisiones a la atmósfera".

El siguiente paso, "una vez conseguido esto, sería el aprovechamiento de los fondos. La transformación a dual de un vehículo actual supone la quinta parte de la adquisición de un vehículo

nuevo, por lo que las cantidades disponibles llegarían a muchos más beneficiarios. No queremos que se deje de subvencionar la adquisición de nuevos camiones, sino que se amplíen las posibilidades a este otro tipo de transformación", apunta el secretario general.

En cuanto a la digitalización, "el Covid nos ha obligado a impulsar estos procesos en las empresas. De hecho, se ha constituido un grupo de trabajo a nivel sectorial, del que formamos parte organizaciones de transportistas, de cargadores y de otros segmentos, para fomentar la digitalización y hacer propuestas a las Administraciones en esta dirección".

La partida destinada a la digitalización "podría tener un doble destino", a juicio de Fenadismer:

Por un lado, "para las pymes, que por su tamaño pueden tener más dificultades de subirse a este tren, con ayudas directas sin que medie concurrencia competitiva: que se concedan a quien la solicite. Servirían para la adquisición tanto de los equipos necesarios como del software de gestión. De este modo, sería más fácil ir introduciendo en el Sector el documento de control electrónico, mejorar los procesos de facturación y también la geolocalización de los vehículos, lo que haría posible una mayor transparencia y seguridad de la cadena tanto para el flotista como para el cargador. En este sentido, ya tenemos experiencias a nivel regional, pues dos de nuestras asociaciones territoriales han puesto en marcha

procesos similares con muy buenos resultados".

Por su parte, "las asociaciones podrían fomentar la formación y el conocimiento de estos procesos de digitalización, al tiempo de facilitar la contratación de dinamizadores, personas que se encarguen de ayudar a las empresas en los primeros pasos del proceso de digitalización, que siempre puede resultar un tanto complejo". Gil tiene claro que "los fondos europeos llegarán a nuestro país, y que serán esenciales para la recuperación del Sector", pero es posible que haya que esperar hasta mediados de 2021.

Aspectos estructurales

Entre tanto, y reconociendo que el transporte de mercancías no es uno de los segmentos de actividad económica más afectado, "porque estamos trabajando al 90% de los volúmenes previos a la pandemia, sí que nos preocupan algunos asuntos estructurales, como es el de los plazos de pago. Creemos que es una de las cuestiones que se deben solucionar con mayor prioridad, porque el retraso en los pagos a los transportistas se traduce en insolvencias y tensiones de tesorería que, en el peor de los casos, derivan en concursos de acreedores, generando inquietud y un efecto muy negativo entre los empresarios".

Para ello, "es fundamental que se apruebe el Régimen Sancionador contra la Morosidad lo antes posible. Paradójicamente, se están



desarrollando dos proyectos en paralelo. El específico para el Transporte se hace esperar, a pesar de que en septiembre el Gobierno aprobó su tramitación por vía de urgencia. La realidad es que, cuatro meses después, aún no ha salido del Gobierno para que lo debata y/o apruebe el Parlamento. Y eso que se nos dijo que estaría en vigor en diciembre. Entre tanto, por medio de la Plataforma Multisectorial contra la Morosidad, a la que pertenece Fenadismer, se ha impulsado otro proyecto, que va más avanzado y está en trámite de enmiendas. Es evidente que nosotros preferimos que se apruebe

el específico para el transporte, porque tiene definidos los órganos de inspección. En el caso del general, estos órganos han de ser designados por las Comunidades Autónomas, pudiendo llegar a darse algo que no deseamos: que el proyecto específico se pare porque sea aprobado antes del general, pero que tampoco este último se ponga en marcha por el trámite autonómico que conlleva, de definir y, en su caso, crear los órganos de inspección. Esperemos que todo se solucione lo antes posible, porque la morosidad es una preocupación real de todos los transportistas", concluye Gil.

Las 21 iniciativas estratégicas que propone CEOE

Elaboradas a partir del trabajo conjunto de empresas y organizaciones empresariales sectoriales y territoriales, con el objetivo de contribuir a una

eficiente puesta en marcha del Plan Europeo de Recuperación Next Generation EU, CEOE ha presentado un catálogo con '21 iniciativas estratégicas

de país para la recuperación y transformación de la economía española', con el objetivo de contribuir a una inversión lo más eficiente posible.

Para ello, estas propuestas ponen el foco en los grandes proyectos que España necesita para recuperar y transformar su economía.

Más de 100 grupos empresariales y 60 organizaciones empresariales sectoriales y territoriales, entre las que se encuentra Confibus como representante del transporte de viajeros por carretera, han trabajado de manera conjunta, en un proceso ágil y altamente participativo, para poner 21 propuestas a disposición del Gobierno de cara a su puesta en marcha conjunta en 2021. Se trata en todos los casos de iniciativas especialmente orientadas a acelerar y consolidar la doble transición ecológica y digital, así como la reindustrialización del país.

Además, en la configuración de las propuestas se ha considerado prioritario dar respuesta a dos aspectos fundamentales: por un lado, agilizar la recuperación y la transformación, a través de las capacidades de las grandes empresas españolas y, por otro lado, la tracción y el arrastre de los fondos hacia las pymes y los autónomos. De esta forma, España logrará un alto impacto en el crecimiento económico y en el mantenimiento y generación de empleo de calidad.

El catálogo se asienta además en las prioridades de la UE y del Gobierno de España, así como en la Agenda 2030 para un Desarrollo Sostenible de la ONU, a través de los 17 ODS.

Transición digital

En primer lugar, en el ámbito de la transición digital, se lanzan propuestas relacionadas con el turismo, la digitalización de las pymes, el sector agroalimentario, la salud y la investigación clínica, los medios de comunicación y los medios de pago. En segundo lugar, en el eje de transición ecológica, se proponen iniciativas re-



lacionadas con el agua; las redes y las energías renovables; la movilidad sostenible; la economía azul; la descarbonización de la industria; el hidrógeno; las infraestructuras y la logística; España como *hub* aeronáutico y multimodal; la economía circular; y la reforma y rehabilitación integral de edificios y la regeneración urbana.

A continuación, en el eje de cohesión social y territorial, se abordan propuestas en materia de industrias culturales y creativas; deporte; reto demográfico y competitividad territorial; formación profesional; y acercamiento de la educación al mundo de la empresa. Y finalmente, en el cuarto pilar, se propone una iniciativa estratégica de país relacionada con el compromiso empresarial con la igualdad.

Líneas de inversión

Cada una de estas iniciativas estratégicas incluye distintas líneas de inversión (en total, 114), que, a

su vez, se implementan a través de más de 400 proyectos específicos, cuya ejecución debería llevarse a cabo, a juicio de la Confederación de Empresarios, por medio de los mecanismos que mejor encajen para cada uno de ellos: la colaboración público-privada, los PERTES, los consorcios, las licitaciones de contratos públicos o las convocatorias de subvenciones.

El Sector

En cuanto al transporte de viajeros por carretera, destacamos, en el eje de transición ecológica, la iniciativa de "Movilidad sostenible", que tiene como objetivo desarrollar e implantar soluciones globales y ambiciosas de movilidad sostenible, innovadora y eficiente, que mejoren la competitividad del ecosistema de movilidad, dando un impulso a la industria española y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Así, se busca el fortalecimiento

del ecosistema nacional de movilidad, a través de la ejecución de proyectos estratégicos y singulares desarrollados tanto por el sector público como en el marco de la colaboración público-privada, comprendiendo todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo) y consolidando la modernización y digitalización de sus infraestructuras y de las industrias relacionadas (ve-

hículo eléctrico, etc). Lo que implica, además, un nuevo enfoque al entorno urbano y los espacios públicos.

Por otro lado, en el ámbito de la transformación digital, en la iniciativa "Cadena de Valor de un turismo inteligente y competitivo" se incluye a las empresas de transporte entre los agentes privados implicados en los medios de implementación.

Listado de iniciativas estratégicas de país

- 1.- Cadena de valor de un turismo inteligente y competitivo.
- 2.- Digitalización para una pyme competitiva.
- 3.- Transformación digital y sostenible del sector agroalimentario.
- 4.- Salud, datos e investigación clínica.
- 5.- Medios de comunicación para los retos del siglo XXI.
- 6.- Digitalización de los medios de pago e identidad digital segura.

En el terreno de la **transición verde**, las iniciativas planteadas desde CEOE son:

- 7.- Transformación del ciclo integral del agua.
- 8.- Redes inteligentes y despliegue de energías renovables.
- 9.- Movilidad sostenible.
- 10.- Economía azul transformadora y sostenible.
- 11.- Industria conectada y descarbonizada e hidrógeno.
- 12.- Desarrollo de infraes-

tructuras no urbanas, capacidades logísticas y transporte.

13.- Hub aeronáutico y multimodalidad.

14.- Economía circular y gestión de residuos.

15.- Reforma y rehabilitación integral de edificios. Regeneración urbana.

En el ámbito de la **cohesión social y territorial**, las propuestas de CEOE son:

16.- Vertebración e impulso a las industrias culturales y creativas.

17.- Industria del deporte como motor de desarrollo económico y social.

18.- Reto demográfico, cohesión territorial y dinamización del entorno rural.

19.- Transformación FP.

20.- Educación, formación y empresa.

CEOE propone como proyecto número 21 un compromiso empresarial con la igualdad.



CETM reclama coordinación y armonización en la aplicación de las medidas frente al Covid-19

Al margen de si las actuaciones dependen o no de las competencias de las Comunidades Autónomas, CETM solicita "que todos aquellos aspectos que

puedan afectar al funcionamiento de los conductores sean fruto de una coordinación entre el Estado y las CCAA, en los criterios a aplicar (permisos de movili-

dad, horarios o toques de queda, apertura de locales para comida, aseo y descanso de conductores, recomendaciones/prohibición de carga y descarga...)".

La Confederación Española de Transporte de Mercancías ha elaborado una extensa y minuciosa lista de los puntos que deberían ser abordados en el corto y medio plazo, a fin de facilitar la recuperación económica del Sector.

— Armonización del criterio de aplicación de los plazos de realización para las Inspecciones técnicas.

Apoyo para que las ITV tengan que aplicar el periodo de vigencia de las inspecciones pasadas por los vehículos, a las fechas en las que realmente se ha realizado la inspección.

Igualmente se pide solucionar el problema generado para realizar las pruebas de frenado de los semirremolques en vacío.

— Interpretación de la aplicación del criterio de edad media en la ampliación de la flota de las empresas.

Si no se da la posibilidad de equilibrar el criterio de exigencia para entrar como nuevo al Sector, que se corrija la exigencia de la edad media para la adquisición de nuevos vehículos.

— Aplicación y adaptación del criterio dictado por el Tribunal Supremo sobre tramitación de los expedientes sobre la pérdida de honorabilidad del Gestor de empresa.

— Actualización de la base de preguntas del examen de acceso a la profesión, a la normativa actual en vigor, y armonizar los criterios en la generación de las preguntas de los exámenes.

Mientras la base de datos de las preguntas de los exámenes no estén actualizadas, evitar aquellas preguntas que puedan generar problemas para dar la respuesta correcta, y aplicar el mismo criterio en todas las Comunidades Autónomas.

— Aclaración del criterio de exigencia de convalidación de títulos de otros países de la UE para poder presentarse a los exámenes de capacitación.

— Adaptación de los requisitos de formación presencial de ciertos cursos del Plan de formación del Ministerio a la realidad Covid/postCovid, permitiendo la formación on-line.

Permitir la modalidad de formación on-line para aquellos cursos donde la formación presencial no sea estrictamente necesaria, habilitando los controles necesarios para vigilar por la realización de la formación efectiva.

— Solicitud a la Administración (DGT) de la utilización de herramientas tecnológicas apropiadas para la realización del control de



la documentación electrónica en carretera.

Exigir a la Dirección General de Tráfico la utilización de Internet por parte de los agentes en los controles de carretera para los casos en que el transportista utilice los documentos de control electrónicos y se necesite la comprobación del contenido de estos.

— Desviación obligatoria a carreteras de peaje.

Con independencia de que la competencia sea de las Consejerías de Transporte o no, nos gustaría recordar la posición totalmente frontal a estas medidas por parte del Sector. Nuestra posición es que si se establece una desviación tiene que ser con bonificación del 100% del peaje. Y en caso de desvíos parcialmente bonificados, estos deberán ser voluntarios.

Euroviñeta

Nos oponemos a pagar dos veces y solicitamos que se destinen partidas económicas para el mantenimiento de las carreteras con cargo a fondos públicos de la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas, con origen en la recaudación del Impuesto especial de hidrocarburos, que viene a superar los 11.000 millones de euros al año y que se reparte entre el Estado y las CCAA.

— Restricciones de Tráfico.

El Sector siempre ha comprendido la necesidad de las restricciones, en puntos y momentos concretos, en que las circunstancias de regulación del tráfico puedan

exigirlas. Por el contrario, se opone frontalmente a las restricciones genéricas, siempre injustificadas, siendo necesaria la existencia de corredores libres de restricciones para la circulación del transporte pesado las 24 horas del día y todos los días del año, que ayudarían a mejorar la fluidez del tráfico y a reducir los daños medioambientales por congestión.

También solicitamos que se adapten las restricciones de circulación de los distintos ámbitos competenciales, de los vehículos de transporte profesional, a la realidad actual del tráfico, por motivos de la pandemia, flexibilizando las restricciones de forma acorde a las situaciones del flujo de tráfico de las carreteras.

— Excepción temporal del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.

Durante el periodo de estado de alarma se han publicado resoluciones por las que se exceptuaba temporalmente el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías y viajeros por carretera.

A modo de recordatorio, pedimos que se tengan en cuenta por las distintas CCAA a la hora de realizar inspecciones sobre los tiempos de conducción y descanso referidos a las fechas afectadas.

— Movilidad urbana

Apoyo al Sector del transporte de mercancías a la hora de establecer políticas de restricción a la entrada de los vehículos en las zonas catalogadas como de baja emisión, y aplicación de políticas viables para una transición adecuada a

las necesidades de la economía, el medio ambiente y la sociedad.

Áreas de descanso seguras

Apoyo al establecimiento de una red nacional de áreas de descanso seguras y vigiladas, que puedan dar cobertura a las necesidades del Sector para evitar riesgos innecesarios de los conductores y las mercancías y favorecer la realización de los periodos de descanso fuera de casa.

— Coordinación de la inspección de transporte con Hacienda y Trabajo.

Como ya hemos dicho en años anteriores, pedimos que en las inspecciones coordinadas entre las distintas Administraciones se proceda a actuar bajo criterios uniformes, con independencia de si depende del Estado o de las Comunidades Autónomas.

En ciertas inspecciones, nos hemos encontrado con unos requerimientos de documentación con un volumen tal de documentos y datos que se escapan a cualquier empresa con un nivel mínimo de tráfico y vehículos, e imposible de presentar en volcado telemático.

— Unificación y coordinación a nivel estatal de trámites administrativos relacionados con la actividad de transportes.

Es frecuente que la normativa emanada de Ministerios como el de Agricultura, Sanidad o Medio Ambiente, en transposición de la normativa europea, se traduzca en una multiplicación sin límites de las cargas burocráticas consecuencia de la diferente aplicación de la norma en cada Comunidad Autónoma.

Igualmente, nos enfrentamos a una situación de enorme incertidumbre sobre las medidas a adoptar como consecuencia del inmediato vencimiento del plazo para llegar a un acuerdo en las negociaciones del Brexit entre el Reino Unido y la UE.

— Armonización de la regulación sobre pesos y dimensiones a nivel estatal y europeo.

Exigimos que cuando estos planteamientos se pusiesen encima de la mesa, se contase para ello con el CNTC.

— Coordinación de criterios en la labor inspectora del Estado y las CCAA.

Se debe intensificar la labor coordinadora entre las distintas Administraciones competentes en materia de inspección de transporte (Ministerio de Fomento y CCAA), utilizando los mismos criterios de aplicación en la tramitación y gestión de expedientes, así como en la tipificación y sanción de las faltas.

En este sentido, habrá que estar pendiente de las sucesivas publicaciones de la Comisión Europea sobre la interpretación de aquellos aspectos que den pie a dudas sobre la regulación del nuevo Paquete de Movilidad.

Para la implantación correcta de los planes de actuación inspectora, véase el último Plan de 2021 aprobado: debemos centrar la Inspección sobre aquellos puntos más determinantes en la distorsión de las reglas del juego, ya que el fin último es el saneamiento de las malas prácticas que deterioran los precios del mercado por las irregularidades y bolsas de fraude.

Astic recuerda que quedan muchos aspectos por resolver sin relación directa con la pandemia

Al igual que sus 'colegas' de otras organizaciones empresariales del transporte, Ramón Valdivia, director general de Astic, recalca que "lo primero que

quiero manifestar es nuestra unidad de pensamiento y acción con las iniciativas puestas en marcha por el Comité Nacional", por lo que deposita su

atención en las cuestiones estructurales del Sector que llevan años sin solución, y que ahora podrían tener una nueva oportunidad de encontrarla.

El portavoz de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera afirma, además, que "estamos a expensas de lo que se pueda dilucidar al respecto de las posibles modificaciones del ROTT, en cuestiones como la antigüedad y la pérdida de honorabilidad, porque son temas que afectan directamente el Sector y que se deben solucionar lo antes posible, aunque no tengan relación directa con la recuperación económica. Son aspectos estructurales, pero no por ello menos importantes, y han de ser atendidos de forma paralela a todo lo relacionado con los planes de recuperación".

El tejido asociativo de Astic "es un tanto diferente al del resto del Sector nacional", recuerda Valdivia, ya que "nuestras empresas tienen un tamaño mucho mayor y, por ello, requieren de otras necesidades, aunque insisto en que no deseamos romper la unidad de acción que marca el Comité Nacional".

Es verdad que, "como mencionaba con anterioridad, las difíciles cuestiones coyunturales a las que debemos hacer frente no pueden hacer que olvidemos otras, tanto o más importantes, que ya existían en nuestro día a día antes de la pandemia, y que siguen sin solución. Por mencionar solo algunas, podríamos hablar de la normativa de pesos y dimensiones, o de las prórrogas de los módulos, aunque quizá en estos casos no sea el momento más adecuado. Eso sí, solicitamos al Gobierno que, cuando pueda, nos transmita información sobre sus planes para 2022 al respecto, porque no es de recibo esperar a la última semana del año para conocer los límites de la tributación por módulos. Cuanto antes tengan las herramientas, antes podrán los empresarios tomar sus propias decisiones".

Seguridad Social

"Si consideramos que se debe abordar con celeridad el tema de los costes de la Seguridad Social de nuestros empleados. Los conductores cotizan tres puntos más que lo que establece el CNAE y el baremo de la accidentalidad, y entendemos que es buen momento para revisar esas cotizaciones, porque harían posible una mejora en los salarios que perciben los conductores y en los costes de las empresas. Además, es algo que el Sector merece".

Esta afirmación de Valdivia se basa en el hecho de que "vivimos en un constante estrangulamiento financiero. Existen graves problemas de liquidez en las empresas



de transporte que podrían verse aliviados con algunas acciones, como que se pudiera recibir la liquidación por el gasóleo profesional de manera mensual, y no trimestral como en la actualidad, o con la persecución real de la morosidad en el transporte. Hoy en día, los plazos medios de pago rondan los 80 días, cuando todo el mundo sabe que no pueden sobrepasar los 30 ó 60 días, dependiendo del pagador. Es un tema que se viene debatiendo desde hace muchos años, y sobre el que todo el mundo parece estar de acuerdo, pero no se da el paso definitivo. Hasta que no

se articulen unas sanciones para los que incumplan la norma, no tendremos solución".

Astic y sus empresas tienen un "elemento a su favor, como es el hecho de que España es un país exportador, con un elevado peso del sector exterior en el PIB nacional. Por eso, a lo largo de los últimos años, pero sobre todo desde 2008, como consecuencia de la crisis anterior, las empresas nacionales han mirado hacia el exterior con mayor atención. Y esa labor ha dado sus frutos, porque hemos convencido a Europa de que en España tenemos un tejido empresarial y una organización

logística eficiente y puntual. El hecho de que sigan confiando en nosotros para sus transportes es la mejor prueba de ello".

'Pedimos ayuda'

Por todo ello, "el conocimiento acumulado a lo largo de décadas (como dato, la edad media de las empresas que constituyen Astic es de 38 años de actividad) no se puede perder por las consecuencias económicas derivadas de la pandemia sanitaria. Desde cualquier punto de vista, entendemos que sale mucho más rentable mantener el tejido empresarial, ayudar a que todas estas empresas sobrevivan, que intentar resucitar todo un sistema que ya ha demostrado que funciona desde cero. Por eso, solicitamos a las Administraciones que nos ayuden a no morir, porque es evidente que sin el transporte por carretera, la recuperación de todo el tejido industrial y de la economía en su conjunto será mucho más lenta".

En este sentido, tanto el 'Green Deal' como el acuerdo 'Next Generation' supondrán una inyección económica "que no deberíamos desaprovechar. Ojalá que estos fondos sirvan para renovar las flotas y las estructuras de las empresas, y para avanzar en la necesaria digitalización, aunque es justo mencionar que las empresas que forman parte de Astic están por encima de la media en estos aspectos, dado su tamaño y las necesidades derivadas la operativa del transporte internacional".

También puede ser un buen

momento para "impulsar la modalidad, con todos los demás modos de transporte, como venimos haciendo desde hace muchos años a través de UOTC".

Y, por último pero no por ello menos importante, "me gustaría que se realizaran inversiones importantes en el trato a las personas. Es primordial que los conductores no puedan realizar las labores de carga y descarga, pero también que se articule de una vez por todas, y a nivel europeo, una red de aparcamientos y zonas de descanso seguras. En la actualidad, faltan 400.000 plazas de aparcamiento dignas, confortables y seguras, en las que nuestros conductores, que son personas (a nadie se le olvide) puedan de verdad descansar sin la preocupación de qué le pasará al camión o a la carga mientras tanto. Sin duda, y con las cantidades que se manejan en estos fondos europeos, no es una inversión tan relevante".

Sin olvidar, en esta misma línea, que "los estudios apuntan a que, dentro de 10 años, faltarán una cuarta parte de los conductores profesionales necesarios. Evidentemente, esto no es consecuencia del Covid-19, pero no por ello debemos dejar pasar la oportunidad de llamar la atención sobre esta profesión, mejorar sus estándares y hacerla más atractiva para los jóvenes. Porque en el dato del paro juvenil en España, que ronda el 42%, tenemos una gran oportunidad. Los camiones se necesitan, y por tanto, los conductores también. Es en beneficio de todos", concluye Valdivia.



Ramón Valdivia, director general de Astic.

Fetransa recomienda una mayor atención a las cuestiones sociales, además de las económicas

La actual situación de precariedad que vive el transporte de mercancías por carretera, fruto de la crisis derivada de la pandemia, ha situado a

gran parte de las empresas del Sector en un estado crítico y a sus trabajadores en una situación al borde del *dumping* social, se apunta con rotundidad

desde la Federación Nacional de Transporte por Carretera (Fetransa). Divide sus propuestas para la recuperación en económicas y sociales.

"La política ultra liberal ha impuesto sus criterios en los últimos años, convirtiendo al transporte en una suerte de jungla donde todo vale para alcanzar las, cada vez mayores, exigencias de los cargadores. La imposición de unos *tenders* cuya única finalidad es rebajar los precios de los servicios muy por debajo de su coste real, obliga a muchas empresas a burlar la legalidad en busca de fórmulas que les permitan mantener su cartera de clientes, aunque sea en peores condiciones", se apunta desde la Federación.

"Las ya famosas 'empresas buzón', cuya finalidad es poder realizar los servicios de transporte de mercancías por carretera, vulnerando la normativa del cabotaje y rebajando sus costes en salarios y tributación, dejan sin opciones de mercado a las empresas nacionales que contratan y tributan en nuestro país. Se estima que, a día de hoy, el 35% del transporte interno en nuestro país está en manos de esta competencia desleal", según los datos manejados por Fetransa.

En esa misma línea, "el fraude a través de la figura de la cooperativa de trabajo asociado, en ocasiones creadas por empresarios de transporte con el objetivo de rebajar sus costes laborales y sociales, generando una gran bolsa de falsos autónomos, son cada vez más numerosas y en muchos casos actúan con total impunidad, ejerciendo sus labores tanto en el transporte nacional como en el internacional".



La organización de autónomos entiende que "la excesiva voracidad de gran parte de los cargadores para con sus proveedores de transporte, hace prácticamente imposible que las empresas transportistas puedan repercutir sus costes a las facturas, por el temor a perder a sus clientes, lo que redundará en una constante pérdida de beneficios y, por tanto, en una pérdida de músculo financiero que dificulta enormemente la capacidad de inversión de las empresas de transporte, que se

traduce en el envejecimiento de la flota".

Plataformas digitales

"El imparable crecimiento del *ecommerce* ha disparado el número de nuevas plataformas digitales, muchas de las cuales no cumplen con la normativa de Transportes, Hacienda o Trabajo. En muchos casos intermedian en el transporte sin acreditar su condición mediante la presentación de la capacitación de Operadora de Transporte, lo que les permite dejar de asumir su responsabilidad en las operaciones de transporte en las que intervienen. Cada vez es más habitual ver empresas de transporte de pasajeros transportando mercancía en vehículos particulares y con conductores no profesionales, en muchos casos falsos autónomos".

Recuperar el prestigio

Así, ante la grave situación en la que se encuentra el Sector del transporte de mercancías por carretera, "urge la aplicación inmediata de un Plan de recuperación del transporte de mercancías por carretera, con el objetivo de recuperar el prestigio del Sector y su sostenibilidad desde la triple perspectiva económica, social y medioambiental".

Por ello, el Plan de recuperación del transporte "debe incluir medidas para rebajar la presión fiscal de las empresas, una mayor eficacia de los planes de inspección para combatir la competencia desleal, herramien-

tas legales capaces de compensar el enorme desequilibrio entre cargadores y transportistas y un plan de ayudas a la renovación de flotas que incluya el motor diésel, que tenga en cuenta que la contaminación no puede ser medida únicamente por las emisiones del tubo de escape y la capacidad inversora de las empresas de transporte".

Así mismo, el Plan de recuperación para el transporte propuesto por Fetransa "debe tener como objetivo principal recuperar el prestigio de un sector esencial para la economía de nuestro país, teniendo en cuenta la necesaria mejora en las condiciones laborales de sus trabajadores, con el objetivo de conseguir la incorporación de nuevos conductores".

Medidas propuestas por Fetransa

ECONOMICAS

- No imposición de la euroviñeta mientras no se tengan garantías de como repercutir los sobrecostes que esta medida pueda generar.
- Plan de ayudas a la renovación de flotas hacia vehículos más eficientes.
- No ampliación de la normativa de pesos y dimensiones.
- Armonización de los convenios colectivos del transporte.
- Mantenimiento de régimen del gasóleo profesional.
- Mantenimiento de las ayudas al abandono y a la formación.
- Aplicación de medidas contra la morosidad, evitando los plazos abusivos de pago.
- Aplicación de la cláusula de revisión del precio del combustible.
- Evitar la facturación por debajo de costes de producción.

- Devolución íntegra de las partidas pendientes del 'céntimo sanitario'.

SOCIALES

- Elaboración y desarrollo de planes de áreas de descanso con certificación de la UE en materia de seguridad.
- Medidas de lucha contra el *dumping* social ('empresas buzón' y falsas cooperativas).
- Campañas de mejora de la imagen del Sector.
- Prohibición de la carga/descarga por parte de los conductores.
- Impulso de la formación dual.
- No inclusión del Sector del transporte en el catálogo de sectores en los que se puede superar la edad de jubilación de los 65 años.
- Actualización y ampliación del catálogo de enfermedades profesionales.

Víctor González, presidente de Fetransa.



Aecoc coincide en la renovación del parque y la digitalización, aunque reclama mayor eficiencia

Aecoc no cuenta, como tal, con un plan específico redactado, pero sí que ha recogido las principales conclusiones de las actas que son elaboradas tras

la realización de sus congresos, comités sectoriales y grupos de trabajo. De este modo, está en condiciones de aportar una serie de ejes que considera

básicos para la recuperación y resiliencia del sector logístico. Interoperabilidad y modificaciones en los pesos y dimensiones vuelven a escena.

1.- Renovación del parque de vehículos

Es necesario introducir incentivos para la modernización del parque de vehículos, con especial foco en aquellos que no estén basados en combustibles fósiles, ya que la adquisición de este tipo de vehículos más eficientes supone una inversión considerablemente superior a la de los de motorización habitual.

2.- Adecuación del marco normativo a las necesidades de la logística sostenible

Otra medida importante sería establecer una hoja de ruta acorde a los objetivos del Pacto Verde Europeo, que pueda servir de base al Sector del transporte por carretera a la hora de renovar las flotas y solicitar subvenciones o promover ayudas al transporte. Las empresas desconocen en qué tecnología de vehículo deben invertir cuando piensan en renovar la flota, y normalmente, si no tienen un acuerdo a largo plazo con su cliente, lo posponen lo máximo posible.

Por ello, es prioritario asegurar que toda la flota que vaya a ser renovada, hasta la aparición de nuevas tecnologías como puede ser la pila de hidrógeno, podrá ser amortizada hasta el fin de su vida útil. Este hecho debe estar respaldado legalmente a través de un marco de actuación que permita a las empresas tomar decisiones de renovación de sus vehículos con un criterio objetivo, y en función del negocio al que se dediquen,

que no comprometa su existencia en un futuro, y que reduzca el riesgo de la inversión.

3.- Inversión en una red de estaciones de recarga competitiva

Por otro lado, se necesita una red de infraestructuras adaptada al nuevo contexto en materia de reducción de emisiones, por lo que es prioritario fomentar el desarrollo de la red de los puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos y gasolineras, que permitan a España tener una ventaja competitiva y además faciliten el repostaje o recarga de los vehículos a empresas de transporte y otros usuarios.

4.- Mejoras en la eficiencia y competitividad del transporte por carretera

Destaca la necesidad de modificar el Reglamento General de Vehículos (en su anexo IX), en el que se recogen los límites de masas y dimensiones, para la incorporación de las 44 toneladas como peso máximo en las actuales configuraciones de tractora y semirremolque de cinco ejes, tal y como se viene haciendo en la mayoría de países de la UE.

Esta medida mejoraría la eficiencia y el coste de las operaciones, tal y como demuestran numerosos estudios publicados al respecto, y dotarán a las empresas españolas de una competitividad que a día de hoy no poseen frente a sus homólogas, por ejemplo, Francia o Portugal. Destaca tam-



bién en este sentido, la importancia de fomentar activamente el uso de los Megatrailers y Duotrailers (aumentan, respecto al tráiler, un 50% y 100% respectivamente la capacidad de carga para un mismo viaje) en el transporte pesado de mercancías de largo recorrido, eliminando las barreras administrativas que hoy existen (solicitud de permisos a distintas administraciones, informes técnicos...) y que, a día de hoy, suponen un claro freno.

5.- Necesidad de potenciar el desarrollo de infraestructura ferroviaria

En sectores como el Gran Consumo, evolucionar hacia una mayor penetración del tren como medio para el transporte de mercancías resulta necesario. Las características de las cadenas logísticas (envíos pequeños y frecuentes, inmediatez de entrega al cliente, etc) requieren de un transporte que garantice la flexibilidad, inmediatez y fiabilidad, condicionantes a los que se adapta muy bien la carretera. A día de hoy, el transporte intermodal no puede dar respuesta a estas necesidades debido a la falta de adaptación de las terminales a

los niveles de servicio necesarios para el Sector.

6.- Digitalización

Existe un gran consenso sobre las ventajas de la implantación de documentos electrónicos en el transporte. Sin embargo, este proceso debe ir acompañado de interoperabilidad entre plataforma y sistemas de intercambio de información estándar. La Administración tiene un rol importante que jugar en este proceso, asegurando requisitos de interoperabilidad, promoviendo incluso sistemas de intercambio centralizados.

UNO considera básica la extensión de los ERTES y determinadas exenciones en el ámbito fiscal

La patronal logística UNO agrupa a las empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, ensamblaje, empaquetado final, intermodalidad, distribución capilar, carga aérea, movilidad urbana...), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnológicas y sistemas de información, propios o ajenos.

Entre las propuestas que manejan para la recuperación sectorial se encuentran:

— Extensión de los ERTES Covid-19 durante 2021 (hasta que el PIB se recupere a niveles del inicio de la pandemia) con bonificaciones al 100% de las cuotas a

la Seguridad Social tanto para los ERTES de Fuerza Mayor como los de Causa Productiva.

— Bonificaciones a la Seguridad Social para aquellas empresas que aumenten el nivel de empleo. Todo contrato indefinido de un desempleado que suponga incremento de plantilla tendrá una bonificación a la Seguridad Social de un 100% durante dos años (siempre será mejor la bonificación a la Seguridad Social durante dos años por la contratación indefinida de un desempleado, que pagar prestaciones de desempleo durante dos años).

— Restablecer las bonificaciones a la Seguridad Social para la transformación de contratos temporales en indefinidos.

— Total libertad de amortización fiscal de los activos del balance. Esta medida dota de liquidez inmediata a las empresas al permitir acelerar libremente como deseen la amortización de sus activos.

— Extender la carencia a las empresas de los instrumentos de financiación para la adquisición de todo tipo de vehículos (sólo se ha legislado carencia para vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA).

— Regular la carencia a las empresas de los instrumentos de financiación para la adquisición de cualquier elemento de inmovilizado: equipos informáticos, naves industriales, etc.

— Fomento del emprendimiento: Que los planes privados de jubila-



Francisco Aranda, presidente de UNO.

ción puedan rescatarse para ser invertidos en proyectos de creación de empresa.

— Ley Segunda Oportunidad: Regulación efectiva para que la exoneración del pasivo no satisfecho se extienda los créditos públicos.

— Dotación de mayores medios a la planta judicial para que puedan acelerarse los procedimientos monitorios-ejecutivos-declarativos que permitan luchar contra la morosidad profesional, una de las mayores lacras del sector.

Feteia-Oltra desea aprovechar el año europeo del ferrocarril para impulsar la intermodalidad

Las propuestas de Feteia-Oltra para la recuperación y resiliencia del Sector son comunes con las líneas maestras marcadas por la Unión Europea

(principalmente por la Comisión), tanto en lo referido al Plan de Recuperación del sector, lanzado recientemente en el marco de la lucha contra la

Covid-19, como en lo referido al Pacto Verde Europeo, más a largo plazo. Estas son las propuestas de la federación nacional de transitarios.

La Federación Española de Transitarios, Feteia-Oltra, considera que las principales medidas a adoptar son las siguientes:

1.- Digitalización del Sector

La pandemia de Covid-19 ha resultado un elemento disruptivo sin precedentes que nos ha obligado a todos a digitalizar nuestros procesos para poder continuar realizando nuestra actividad (incluyendo a las propias Administraciones que, en muchos casos, han permitido la entrega de certificados en formato digital para mantener la fluidez de la cadena logística).

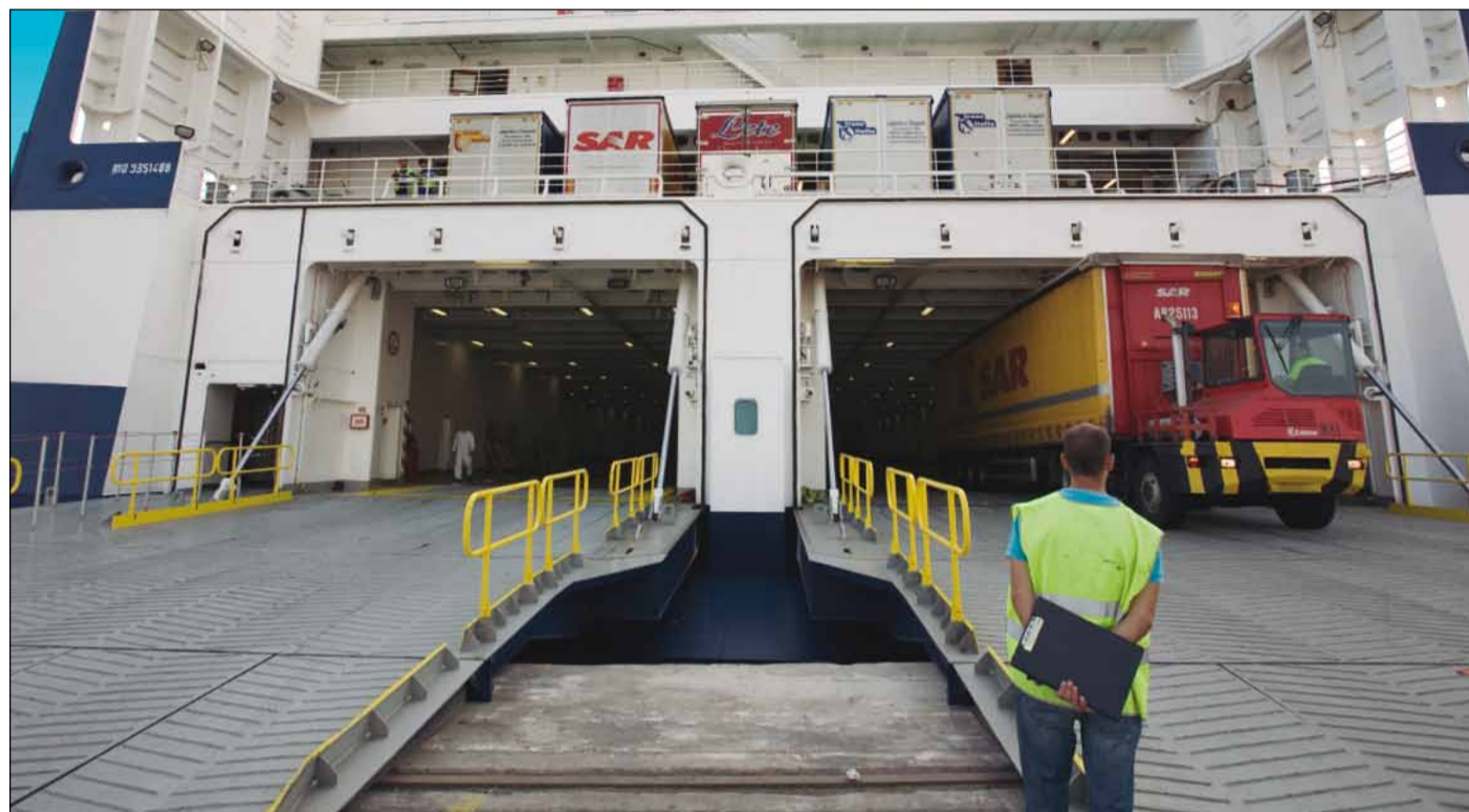
Esta situación de excepcionalidad nos ha permitido experimentar los beneficios de la digitalización para las empresas, tanto en términos de seguridad y reducción de errores, como en rebaja de costes y velocidad de ejecución de nuestras operaciones.

Resulta necesario, en consecuencia, continuar esta vía siendo necesario para ello ejecutar dos actuaciones:

a) Tutorizar a las empresas y profesionales a los efectos de que conozcan su situación y las iniciativas que deben adoptar.

b) Facilitar subvenciones y financiación a empresas (especialmente pymes) y profesionales que no tengan los recursos necesarios para adoptar estos cambios.

2.- Formación de profesionales



Otra de las vías prioritarias de trabajo consiste en potenciar la formación de todos los actores del sector logístico y aduanero.

Nuestro sector está sufriendo profundos cambios, como, por ejemplo, el indicado en el punto anterior, y continuarán en el futuro, tanto desde el punto de vista

regulatorio como puramente operativo (recientemente se ha publicado el informe sobre el futuro de las Aduanas en 2040), por lo que todavía queda mucho camino por recorrer y resulta necesario estar preparado para estos cambios.

Si queremos mantener un sector fuerte y competitivo, debemos

continuar y reforzar la actividad formativa, tal y como estamos haciendo desde Feteia-Oltra y desde nuestras respectivas Ateias.

3.- Descarbonización del sector

Resulta necesario potenciar la descarbonización del sector, para cumplir los objetivos de neutralidad en el año 2050.

En estos momentos, nos encontramos en una fase muy inicial de estas iniciativas, por lo que todavía existen muchas propuestas y alternativas para avanzar en este objetivo. Todavía tenemos que despejar un poco el escenario y ver qué tecnologías y materias primas se impondrán para la renovación de flotas, en los diferentes medios de transporte.

En todo caso, también será necesario recibir ayudas públicas para que las empresas puedan adaptarse.

4.- Multimodalidad

En 2021 celebramos el año europeo del ferrocarril. Esto supone una magnífica oportunidad de potenciar los medios de transporte que actualmente están menos desarrollados y que tienen un enorme potencial, como éste y el *short sea shipping*. Para ello, también resulta absolutamente necesaria la implicación de las Administraciones públicas.

Uno de los puntos básicos es el de la inversión en plataformas multimodales modernas y

competitivas, que permitan crear nuevos nodos de transporte.

5.- Actuación de las Administraciones

Por último, planteamos un punto más genérico, si bien no menos importante, que trata de la necesaria alineación de la Administración con los intereses de los operadores de transporte.

Tanto el sector público como el privado tenemos un objetivo común, que es el de la facilitación del comercio y el de generar un sector lo más fuerte y resiliente posible, que sea competitivo y genere empleo de calidad.

Por ello, las iniciativas de la Administración deberían ir en línea con estos objetivos. Sin embargo, hay casos en que tienen lugar actuaciones no solo no alineadas con los intereses de los operadores, sino directamente contrarias: uno de estos ejemplos es el Proyecto de Ley de lucha contra el fraude fiscal, que debilita sobremanera la posición de los transitarios-representantes aduaneros, estando en riesgo permanente de liquidación y situándonos en posición de debilidad frente a nuestros competidores europeos.

Por ello, es necesario una mayor implicación de la Administración en el apoyo al sector del transporte y la logística, puesto que de lo contrario, cualquier medida resultará inútil.



Enric Ticó, presidente, y Blanca Sorigué, directora de Feteia-Oltra.

ACE apuesta por multiplicar la eficiencia en la cadena logística consolidando un modelo integral

Este documento recoge un conjunto de propuestas con el objetivo de generar un entorno eficiente que impulse el desarrollo económico de la logística

y el transporte, al tiempo que da respuesta a los retos actuales del sector relacionados fundamentalmente con la sostenibilidad y la digitalización.

La Asociación de Cargadores de España (ACE), antiguamente denominada Aeutransmer, propone diferentes acciones para cada uno de los modos.

Los ejes transversales de desarrollo son los principios que deben orientar la mejora de las cadenas logísticas, tienen un impacto transversal para los diferentes modos de transporte, y un efecto multiplicador de eficiencia y consolidación del modelo integral de logística y transporte requerido en la actualidad.

A.- Sostenibilidad.- Para que el transporte y la logística se desarrollen sin comprometer el futuro en sus dimensiones social, económica y ambiental, proponemos:

I.- Aumentar las masas y dimensiones en el transporte terrestre, coordinadamente con los países vecinos para mejorar la sostenibilidad de los flujos de transporte nacionales y transfronterizos, y regular también las modalidades que están en fase de estudio técnico (Duotrailers).

II.- Fomentar la incorporación de nuevos conductores, facilitando la obtención del permiso de conducción y la capacitación profesional, con especial atención en la mejora de la prevención y coordinación (CAE) de riesgos, mejorando sus condiciones de trabajo, con un mayor control de las jornadas laborales y la creación de zonas seguras de aparcamiento.

III.- Definir un modelo sostenible de fiscalidad del transporte, considerando la neutralidad tecnológica y el análisis del ciclo de vida para cada caso, como también el uso de las infraestructuras por todos los vehículos (viñeta integral de pago por distancia).

IV.- Incrementar la longitud de los trenes para aumentar su eficiencia.

V.- Apoyar la transición energética de las infraestructuras mediante su electrificación y autogeneración, junto al desarrollo de servicios de suministro de energía sostenible a terceros (electrificación de muelles portuarios).

VI.- Implantar modelos de incentivo a la mejora de la eficiencia y a la sostenibilidad: ecobono a las mercancías y empresas cargadoras por cambio modal, renovación de semirremolques y flotas.

VII.- Generar políticas activas de mejora de la imagen del sector de transporte de mercancías a partir de los compromisos de eficiencia y nuevos modelos de sostenibilidad en los que todos los actores logísticos y de transporte están plenamente comprometidos.

B.- Intermodalidad.- Para mejorar la coordinación entre medios de transporte, esencial para su complementariedad y eficacia, proponemos:

I.- Apoyar las Autopistas del Mar y las Ferroviarias

II.- Desarrollar terminales de in-

tercambio modal entre el ferrocarril y la carretera y el mar.

III.- Apoyar la flota de carga general de corta distancia (Short Sea Shipping) y consideración de este medio como complementario a la carretera y ferrocarril.

IV.- Identificación y priorización de los flujos naturales de mercancías y potenciación de los mismos.

V.- Evitar la confrontación de transporte de viajeros y mercancías en el uso de las infraestructuras con establecimiento de la complementariedad de ambos canales.

C.- Digitalización de operaciones y procesos.- Para la incorporación de las tecnologías y procesos digitales en el transporte y

Acciones específicas de desarrollo modal

Se exponen a continuación recomendaciones priorizadas para cada modo de transporte.

A.- Transporte Terrestre.- Para la mejora en la eficiencia, sostenibilidad y competitividad del transporte terrestre, proponemos:

I.- Mejorar el diseño y aplicación de las regulaciones a la circulación de vehículos pesados, mediante la creación de corredores y la coordinación de calendarios.

II.- Simplificar la normativa de autorizaciones complementarias de circulación.

delo ferroviario integral para mercancías y pasajeros en cuanto a anchos, desdoblamiento de plataformas y tecnologías.

III.- Implantar el desarrollo del 4º Paquete Ferroviario: compatibilidad técnica entre países.

IV.- Apoyar la conexión ferroviaria de centros industriales, y que sean incluidas en los proyectos constructivos y en los presupuestos.

V.- Adaptar y desarrollar la red liberada de la circulación de pasajeros para el transporte de mercancías.

C.- Transporte Marítimo.- Para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte marí-

timas como la Zona ECA en el Mediterráneo.

VI.- Mejorar el funcionamiento de los Puestos de Inspección Fronteriza (PIF), unificando criterios operativos, considerando el interés de los tráficos, requisitos de las mercancías (plazos para los productos perecederos) y la posible especialización por puertos; aumentando recursos y medios técnicos y ampliando horarios.

D.- Transporte Aéreo.- Para apoyar el transporte aéreo como elemento base del e-commerce, proponemos:

I.- Mejorar los procesos de inspección y aduaneros para permitir



la logística, que permitan mejoras de calidad, eficiencia y sostenibilidad, proponemos:

I.- Implantar la digitalización de los documentos de transporte: documento de control, documentación técnica de los vehículos, capacitación profesional, permisos de conducir, ITV; carta de porte ferroviaria; petición de servicios portuarios.

II.- Desarrollar totalmente la Ventanilla Única Aduanera para agilizar el despacho de mercancías.

III.- Adaptar al entorno digital las operaciones portuarias: entradas y salidas de camiones, PIF, SOIVRE, Aduanas, plataformas portuarias (Port Community Systems).

IV.- Desarrollar una plataforma digital para la comunidad de carga aérea y los organismos de la administración involucrados.

III.- Establecer un modelo común para la distribución urbana de mercancías.

IV.- Apoyar la implantación de medidas de mejora del transporte terrestre de contenedores marítimos.

V.- Incluir la Administración competente en la identificación y definición de medidas, junto a los representantes de los cargadores y los transportistas.

B.- Transporte Ferroviario.- Para aumentar el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, como transporte complementario a la carretera, proponemos:

I.- Ejecutar los corredores ferroviarios mediterráneo, atlántico, cantábrico-mediterráneo y conexión vasco-francesa.

II.- Definir y comunicar el mo-

delo, a través la transparencia y el diálogo entre agentes de la comunidad portuaria, proponemos:

I.- Reducir las tasas portuarias en un 10% y eliminar la tasa a la mercancía (no existe en nuestro entorno).

II.- Cambiar la consideración de tasas de los cánones a pagar por el uso y ocupación de infraestructuras portuarias. De esta manera, las Autoridades Portuarias serían más ágiles y flexibles para captar y apoyar tráficos.

III.- Implantar y seguir indicadores de calidad y eficiencia en los puertos españoles.

IV.- Mejorar la prestación de los servicios portuarios de estiba, en cuanto a flexibilidad, agilidad y coste.

V.- Analizar detalladamente el impacto de implantación de me-

un tránsito de mercancías sin interrupciones.

II.- Impulsar los procesos de certificación para tipologías diferenciadas de productos (singularmente productos farmacéuticos y perecederos), y la dotación de instalaciones específicas en los aeropuertos.

III.- Disponer suelos logísticos próximos a los aeropuertos para dar respuesta a la creciente actividad de e-commerce.

IV.- Potenciar aeropuertos secundarios para maximizar la red de rápida distribución.

V.- Implantar un observatorio del servicio de carga aérea, con el objetivo de evaluar de forma continuada la calidad, la eficiencia y la posición competitiva con otros aeropuertos europeos, y de facilitar el desarrollo de planes de mejora.

La Asociación Española de la Carretera propone un plan para que sean verdes, seguras y conectadas

La AEC considera que se podrían generar un millón de puestos de trabajo con una inversión cercana a los 32.000 millones de euros, en caso de que

se articulara un plan de inversiones y actuaciones sobre las carreteras nacionales, tanto en el ámbito estatal como en el urbano. Sus propuestas datan

del pasado mes de junio, pero a su juicio siguen manteniendo la validez suficiente, por lo que procedemos a incluirlas en este Dossier.

Construir carreteras 2+1 en 114 km de red convencional, repavimentar 90.000 km para reducir las emisiones, adaptar 50.000 km a la movilidad conectada y eléctrica (con la instalación de 14.900 puntos de recarga en vías interurbanas), crear itinerarios preferentes para la movilidad de mercancías en el entorno rural de 889 municipios, desarrollar una red de movilidad turística en la España vacía (que afectaría a 6.827 municipios) y construir 3.300 km de carriles bici y 6.930 km de vías prioritarias exclusivas para el transporte colectivo en ciudades, serían las principales iniciativas que recoge el Plan de la Asociación Española de la Carretera.

El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad, y aprovechar para mejorar la red nacional de carreteras, que según fuentes de la Asociación, necesita una urgente renovación, tal y como se viene reclamando en los últimos años.

El colapso de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos en 2006 fue el detonante, dos años más tarde, de una crisis financiera global que puso en jaque el sistema bancario internacional e hizo tambalear los cimientos de los mercados bursátiles. En el caso español, la situación se vio acentuada, además, por un elevado déficit público y el deterioro de la productividad, entre otros factores. En el sector de la construcción, entre 2008 y 2019 se han perdido 1.175.000 empleos y 200.000 empresas han desaparecido.

Sobre esta base, los datos que arroja la crisis a la que nos enfrentamos en este momento presentan un panorama mucho más desolador. Según las últimas previsiones del Banco de España, el coronavirus destruirá entre un 9,5% y un 12,4% de la economía, un colapso sin precedentes concentrado en el primer semestre de 2020, con una subida del paro hasta el 21%.

Tabla de salvación

Las infraestructuras en general y la carretera en particular han sido las grandes damnificadas por las políticas de los sucesivos gobiernos para afrontar la crisis financiera de 2008, las cuales han priorizado el cumplimiento del déficit público exigido por Bruselas y el gasto social. Y precisamente porque en la última década las carreteras no han sido objeto de la atención necesaria, el sector

viario ofrece un amplio campo de actuación que le posiciona como oportunidad cierta de recuperación económica frente a la crisis provocada por el Covid-19, absorbiendo buena parte de los empleos que van a perderse en sectores como la hostelería, los viajes y el pequeño comercio, favoreciendo simultáneamente la activación de nuevas formas de ocio y disfrute vacacional, como el turismo rural, y contribuyendo a implementar, en último extremo, las transformaciones y adaptaciones que la movilidad del futuro exige y que, más tarde o más temprano, habrán de tener prioridad en la agenda política.

AEC justifica esta afirmación en distintos pilares:

1.- El hecho cierto de que, de no actuar en el campo viario, los compromisos asumidos por el Gobierno en el marco de la Agenda 2030 pueden verse seriamente amenazados. Entre ellos, los objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas 2020-2030, Estrategia 'Sistema Seguro', Pacto



Verde Europeo, y Ley de Movilidad y Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada.

2.- El hecho cierto de que, por cada millón de euros invertido en construcción, se generan 14 nuevos puestos de trabajo directos y

18 indirectos, según cálculos de las asociaciones de construcción y conservación de carreteras.

3.- El hecho cierto de que la construcción y conservación de carreteras pueden absorber con rapidez y eficacia buena parte de

los perfiles laborales que se van a ver afectados por el desempleo sobrevenido por el coronavirus, y cuya recolocación en otros campos podría ser mucho más compleja.

4.- El hecho cierto de que la falta de inversión y actuaciones en los últimos años han incrementado exponencialmente el déficit en conservación de las carreteras, cifrado en más de 7.000 millones de euros, según el último 'Informe sobre Necesidades de Inversión de las Carreteras Españolas', publicado por la Asociación Española de la Carretera en 2018.

Crisis laboral y Plan

Desde la Asociación Española de la Carretera y en el marco de las 20 medidas trasladadas al Gobierno el pasado 29 de abril, el sector viario del país pone sobre la mesa un Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas que, con una inversión total de algo más de 32.000 millones de euros, podría generar más de un millón de nuevos puestos de trabajo, directos e indirectos, para los perfiles más vulnerables (oficiales, peones y trabajadores con poca formación).

El Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas se estructura en 12 programas de actuación, seis en el ámbito interurbano y otros seis en los entornos urbanos, con una inversión cercana a los 24.700 millones de euros y la creación de 345.000 puestos de trabajo directos en el primer caso, y 7.360 millones y 103.000 empleos directos en el segundo. La AEC estima, además, que este Plan podría generar otros 577.000 empleos indirectos, sumando un total de 1.025.000 nuevos puestos de trabajo.

	PROGRAMAS	Inversión en millones de €	Empleos directos	Empleos indirectos	Total empleos
Ámbito interurbano	Programa de mejora de la seguridad de las carreteras convencionales (S)	2.852	40.000	51.429	91.429
	Programa de repavimentación para la reducción de emisiones de CO ₂ (V)	8.200	114.400	147.086	261.486
	Programa de adaptación progresiva de la red a la movilidad conectada (C) (S)	7.734	108.300	139.243	247.543
	Programa de despliegue de infraestructuras de recarga de energías alternativas (V)	1.190	16.700	21.471	38.171
	Programa de itinerarios preferentes para la movilidad de mercancías en el entorno rural (S) (V)	622	8.700	11.186	19.886
	Programa para la creación de una Red de Movilidad Turística en la España vacía (S) (V)	4.100	57.300	73.671	130.971
Ámbito urbano	Programa de ampliación de aceras y peatonalización (S) (V)	190	2.700	3.471	6.171
	Programa de diseño y construcción de carriles para bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) (S) (V)	165	2.320	2.983	5.303
	Programa de redistribución de estacionamientos (V) (C)	1.605	22.500	28.929	51.429
	Programa para la definición y gestión de áreas libres de emisiones (V)	1.036	14.500	18.643	33.143
	Programa de despliegue masivo de puntos de recarga eléctrica (V)	900	12.600	16.200	28.800
	Programa de vías prioritarias exclusivas para transporte colectivo (S) (V) (C)	3.465	48.500	62.357	110.857
	TOTAL	32.059	448.520	576.669	1.025.189

El conjunto de la automoción considera insuficiente el Plan de Impulso estatal a la Cadena de Valor

El plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, aprobado por el Gobierno en junio, era una estrategia adecuada; sin embargo, las asociaciones Anfaco, Sernauto, Faconauto y

Ganvam, alertan de la "situación insostenible" y señalan que, se han puesto en marcha medidas que no responden a este modelo y no están teniendo respuesta al respecto, como es la subida de facto

del Impuesto de Matriculación, y los planes Renove y Moves II, que no están cumpliendo sus objetivos por contar con poca dotación, ser complejos en su aplicación o tener un reparto no acorde con

El sector de la automoción en su conjunto, representado por las asociaciones de fabricantes de automóviles (Anfaco) y de componentes (Sernauto), y las de concesionarios, distribución y comercialización de vehículos, (Faconauto y Ganvam), reclaman que se unifique el diálogo con el sector de la automoción en una sola voz, eficaz y de alto nivel, para evitar ineficiencias entre Administraciones y recuperar el diálogo y la unidad de acción que permitieron lanzar el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción.

"El sector de la automoción es un proyecto-país y necesita claridad y compromiso", destacaron.

Como llevan haciendo desde que comenzó la pandemia, los fabricantes de automoción y de componentes, así como los representantes de los concesionarios, distribución y comercialización de vehículos, alzan de nuevo la voz de manera conjunta para evidenciar su preocupación y alertar de la "situación insostenible" que atraviesa el sector, clave para la economía española. Las medidas puestas en marcha por el Gobierno no están logrando la recuperación y en ocasiones, resultan contradictorias, según su parecer.

El sector se expone, así, a una crisis prolongada, con el impacto que esto tendrá en inversiones y empleo, en un momento en el que "urge tener planes de desarrollo e innovación para atraer inversiones de futuro y sacar el máximo partido posible a los fondos de recuperación europeos, cuando todos los países europeos luchan por consolidar sus sectores nacionales".

Las asociaciones aseguran que es "urgente" poner en marcha las medidas adecuadas para reactivar



el mercado y la producción para no perder la "oportunidad histórica" que suponen estos fondos europeos para activar, además, la imprescindible transformación de la industria y la distribución.

Incidencia en el PIB

Las asociaciones hacen hincapié en la importancia clave de este sector en España, dado que representa el 11% del PIB y da empleo al 9% de la población activa, con la cadena de valor representada en la mesa y los empleos indirectos. En este sentido, recordaron que el sector de la automoción ha trabajado durante la crisis por la seguridad de sus trabajadores y el mantenimiento del empleo, y que ha sido y es un "aliado leal de las Administraciones para trabajar en el sector".

Así, el plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, aprobado por el Gobierno en junio era una estrategia adecuada, consideraba al sector como estratégico para la economía española y ponía en marcha iniciativas de corto, medio y largo plazo que buscaban la recuperación y la transformación del sector hacia la movilidad del futuro.

Sin embargo, las Asociaciones alertan de que se han puesto en marcha "medidas que no responden a este modelo y no están teniendo respuesta al respecto, como es la subida de facto del Impuesto de Matriculación, para la que han ofrecido soluciones sin respuesta y que tendrá un impacto negativo en la recuperación del sector y envejecerá aún más el parque automovilístico".

Igualmente ocurre con los planes Renove y Moves II, que no están cumpliendo sus objetivos por contar con poca dotación, ser complejos en su aplicación o tener un reparto no acorde con el mercado. Están, en su opinión, encontrando diferentes interlocutores con distintos modelos para su sector que se muestran incompatibles y, por eso, reclaman un interlocutor único al más alto nivel.

Prioridades

La prioridad a corto plazo sigue siendo impulsar la demanda, porque sin demanda no hay recuperación del sector. Las Asociaciones remarcan que el sector no puede permitirse un año 2021 en las mismas cifras con las que acabó el año pasado. La no reactivación

de la demanda traerá otras consecuencias: continuará el envejecimiento del parque automovilístico de nuestro país (casi 13 años de media) y retrasará la descarbonización de la movilidad, que es uno de los objetivos clave del Plan de Impulso del Gobierno, compartido también por la automoción.

Si queremos un país con futuro, desde las Administraciones Públicas se debe favorecer la inversión en I+D+i, y en proyectos industriales ligados a la movilidad segura, sostenible y conectada, así como a la digitalización, e impulsar la desgravación fiscal de la innovación en proceso, también para las empresas de mayor tamaño. Solo así se podrá abordar esa reinversión con plenas garantías, tanto empresas grandes como pymes.

"Urge activar medidas ya que garanticen, no solo la supervivencia del sector post-Covid, sino la visión de futuro y posicionamiento global de la industria y el sector para seguir atrayendo nuevos proyectos e inversiones de carácter internacional, retener talento y reconvertir los perfiles profesionales necesarios para la transformación, anclando así la actividad industrial del tejido de automoción y la del resto de sectores implicados", se apunta conjuntamente. Por eso reclaman que la Mesa de la Automoción, liderada por el Ministerio de Industria, cumpla su papel de foro en el que participen las Administraciones y el sector, que se pongan en marcha los necesarios y anunciados grupos de trabajo y que sea efectiva y eficaz "desde ya", para activar de manera decidida el modelo de futuro que necesita el sector.



Anfac apuesta por impuestos a la automoción en relación con las emisiones y por renovar el parque

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha aprobado en Junta Directiva una serie de propuestas que van en línea

con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española presentado por el Gobierno, que harían factible el cumplimiento de

los objetivos que fija el Plan Nacional de Energía y Clima tanto de reducción de emisiones de CO2 como de introducción de los vehículos eléctricos.

El presidente de la asociación, José Vicente de los Mozos, afirma que "la reactivación y transformación del sector de la automoción tiene que ser un tractor e impulsor dentro de las medidas a adoptar en el Plan de Recuperación recién presentado, así como en los planes europeos. Lo es por su peso específico en la economía, en el empleo, por su efecto tractor en otros sectores industriales y de servicios y por su alto contenido tecnológico, de innovación y de talento. En este contexto, debemos acelerar nuestro trabajo conjunto con la Administración para adelantar su implementación".

Asimismo, las propuestas aprobadas también están en consonancia con la estrategia del sector del Plan Automoción 2020-40. Como ha destacado De los Mozos, su objetivo es aportar propuestas concretas para "acelerar la recuperación y la transformación de la industria, cumpliendo con los compromisos de descarbonización del parque y de introducción progresiva de vehículos eléctricos, que es el objetivo de todas las marcas".

En este sentido, la Asociación ya está definiendo varios proyectos tractores en línea con lo que ya plantea el Plan estratégico, que mejoren la competitividad de la industria en España y estén orientados hacia la descarbonización y la digitalización. "Tenemos ventajas competitivas en nuestras fábricas, pero pueden no ser suficientes para la transformación que necesita la industria. Es necesario proteger este peso industrial y su competitividad", ha asegurado.

Descarbonización del parque

La descarbonización del parque, según la Asociación, tiene que abordarse desde una doble vía: desde el fomento de la entrada en el mercado de vehículos electrificados y desde la renovación propia del parque. "Es el momento de fijar objetivos cuantificables y plazos a estas metas para avanzar", ha destacado De los Mozos.

Así, la Asociación señala que el crecimiento del mercado solo será posible si va acompañado de "un esfuerzo definitivo" en la instalación de puntos de recarga, por lo que la Junta Directiva quiere promover que se fijen objetivos intermedios de instalación. En concreto, que se alcancen los 48.000 puntos de recarga de acceso público para el 31 de diciembre de 2022, de manera que, al menos, exista uno por cada 100 kilómetros de carretera de la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado.



Mirando un poco más allá, para el 31 de diciembre de 2025, deberían haberse instalado 110.000 puntos de recarga de acceso público, para así alcanzar los necesarios 340.000 puntos en el horizonte 2030. Todo esto ha de ir acompañado de un sistema público de información al respecto de los puntos de recarga públicos y privados accesibles para la población y que garanticen la interoperabilidad, que ha de ponerse en marcha lo antes posible, algo básico para que el proceso se desarrolle a la velocidad adecuada.

Descenso de emisiones

Para la renovación del parque y el descenso de las emisiones, es necesario, según Anfac, realizar un impulso sostenido al achataamiento de vehículos de mayor antigüedad, que idealmente debe ser superior en volumen a las ma-

triculaciones de vehículos nuevos, un fenómeno que no se ha conseguido desde 2013.

El parque circulante se reducirá, además, por la estabilización de las matriculaciones en el entorno de 1,3 millones de unidades debido al cambio en las tendencias, que prefieren el uso a la compra, y al envejecimiento de la población.

"Este impulso doble que planteamos necesita de la continuidad y potencia de las medidas existentes. El incremento fuerte y sostenido de la demanda de vehículos eléctricos requiere planes de incentivos con mucha más dotación y más eficientes en la gestión, así como el impulso en la recarga pública", ha resaltado el presidente. En esta línea, Anfac propone un Moves III con 450 millones anuales de dotación, de los que 250 millones se destinen a vehículos eléctricos y 200 millones a infraestructuras. Asimismo, cree necesaria la dotación de una

herramienta destinada a empujar la renovación del parque. En ambos casos, desde Anfac señalan a una reforma integral de la fiscalidad de la automoción como elemento necesario para empujar esta transformación.

Impuesto de Matriculación

José Vicente de los Mozos, en nombre de la Junta Directiva de Anfac, ha mostrado su preocupación por la "indefinición administrativa al respecto de la actualización de los tramos del Impuesto de Matriculación a la normativa de medición de emisiones WLTP", actualización que entra en vigor el 1 de enero de 2021. Esta normativa técnica supera a su antecesora NEDC en el sentido de proporcionar una base más precisa para calcular el consumo real de combustible de un vehículo y sus emisiones de CO2. Por lo

tanto, y pese a ser una norma de homologación técnica, los datos obtenidos con el ensayo WLTP impactarían directamente en el Impuesto de Matriculación, que se calcula en función de estas emisiones. El Impuesto ha subido el 1 de enero de manera automática e incrementa de facto los precios de los vehículos vendidos a partir de esa fecha que cambien de tramo impositivo por esta modificación técnica del cálculo de las emisiones.

Este ascenso en los precios afecta a cerca del 50% del mercado total, con un impacto especial a los vehículos fabricados en España.

Las marcas automovilísticas agrupadas en Anfac entienden que "este ascenso de facto tendrá un impacto muy negativo en un mercado que no consigue remontar el impacto del coronavirus", ha explicado su presidente, y que la cuestión del WLTP "ha de resolverse, como recoge expresamente el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, con una reforma fiscal integral con criterios medioambientales para la automoción, tal y como se lo hemos propuesto y presentado al Gobierno en nuestro Plan Automoción 2020-40", ha recordado De los Mozos.

Mientras tanto, y en línea con lo que han hecho países competidores de nuestro entorno como Francia y Portugal, se debería evitar esta situación a la espera de la reforma fiscal. "La indefinición al respecto de esta adaptación está teniendo un impacto negativo en el mercado, en especial en las flotas, y no se debería prolongar más en el tiempo", ha concluido el presidente.



La movilidad sostenible y la digitalización son claves en los Presupuestos del Ministerio de Transportes de 2021

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), José Luis Ábalos, ha presentado los presupuestos de su departamento para 2021, que ascienden a 16.664 millones de euros (un 53%

más que los actualmente vigentes), que servirán para potenciar políticas y actuaciones que ya venía trabajando y que servirán para impulsar la recuperación económica del país. Una de las claves del

Ministerio es la apuesta por una movilidad "más inclusiva, segura, sostenible y digital", según ha afirmado Ábalos en su comparecencia antes los medios de comunicación.

"Son unos Presupuestos históricos. La inversión alcanza el nivel más alto de los últimos 10 años. Constituye, por tanto, un cambio radical de tendencia y permite materializar el nuevo enfoque y dar un impulso para la recuperación", ha asegurado el ministro en su comparecencia. "Con estos Presupuestos no solo tenemos que afrontar la crisis sanitaria, económica y social provocada por la pandemia, sino también avanzar en un nuevo modelo de crecimiento, un modelo basado en transformar nuestro modelo productivo, que garantice la recuperación económica con un crecimiento económico sobre bases más sólidas, con más productividad, mejor educación, mayor inversión en ciencia y una apuesta decidida por la innovación, la transición ecológica y la transformación digital", ha añadido.

José Luis Ábalos ha destacado que los Presupuestos de su Ministerio incorporan el impulso del Plan Europeo de Recuperación, con 4.982 millones de euros, destinados a reorientar la política de vivienda y reorientar la política de movilidad, "para hacerla más inclusiva, segura, sostenible y digital". En lo que respecta a la movilidad sostenible en entornos urbanos y metropolitanos a través de este plan, se destinan 1.177 millones de euros para "abordar dos actuaciones que entendemos prioritarias, por un lado, el impulso de zonas de bajas emisiones y la transformación del transporte urbano y metropolitano y, por otro, la mejora de la red de cercanías".

La primera de ellas, dotada de 755 millones de euros solo para 2021, "daremos apoyo a las inversiones a realizar por entidades locales y Comunidades autónomas, así como a empresas prestatarias de servicios de transporte público; impulsaremos el diseño y la implementación de proyectos que tengan como objetivo acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes, la transformación del transporte público hacia una actividad de cero emisiones o la implantación de medidas disuasorias de la utilización del vehículo privado en entornos urbanos y metropolitanos".

Por otro lado, en cuanto al ferrocarril, se destina una inversión de 1.259 millones de euros para los corredores atlántico y mediterráneo, "que son prioritarios", y para el resto de la red transeuropea de transportes 462 millones de euros "para conseguir un transporte más eficiente, seguro, sostenible y competitivo para viajeros y mercancías, por ejemplo, para actuaciones para la línea Soria-Torralba o las actuaciones en mejoras de sistemas y seguridad", ha señalado Ábalos.



Para el fomento de la intermodalidad y modernización de nodos de distribución se destinan 192 millones de euros; y también 240 millones de euros para ayudar al sector del transporte en el impulso de la sostenibilidad, digitalización e innovación de la cadena logística.

Presupuesto para 2021

En cuanto al presupuesto general del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el ministro ha destacado que "el transporte urbano y metropolitano recibe un impulso especial. Apostamos por ciudades con mejor transporte público y por medios saludables, y menos dependientes del vehículo privado". En este sentido, por ejemplo, Ábalos ha anunciado que, por primera vez, "asumimos las subvenciones a consorcios, autoridades metropolitanas y entidades locales, que

venían gestionando hasta ahora el Ministerio de Hacienda, para financiar el transporte colectivo urbano, que recibirán hasta 373 millones de euros". Aquí se beneficiarán, por ejemplo, la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia.

El Ministerio también prevé un total de 345 millones de euros para actuaciones en zonas de bajas emisiones para municipios de más de 50.000 habitantes. El objetivo, como ha explicado el ministro, "es destinar estos recursos a través de concurrencia competitiva a proyectos que puedan presentar las Comunidades y Ayuntamientos en el ámbito de peatonalizaciones, carriles bici, carriles bus, gestión digital de la movilidad, aparcamientos disuasorios y todo lo que

tiene que ver con el transporte en el ámbito urbano". Además, "contemplamos ayudas para la transformación de las flotas de autobuses por 410 millones de euros, esto es una gran novedad para el Sector", ha resaltado José Luis Ábalos.

Apoyo al transporte

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha valorado el apoyo de su Ministerio al transporte, tanto de viajeros como de mercancías. Así, el presupuesto incluyen ayudas tradicionales para el sector y para los usuarios, como son las OSPs ferroviarias (se elevan a 1.205 millones de euros); 24 millones de euros para familias numerosas; y 104 millones de euros para bonificaciones a viajeros y mercancías en autopistas de peaje.

También se incorporan nuevas ayudas con la financiación europea por valor de 240 millones de euros

para el impulso de la digitalización, sostenibilidad e innovación de la cadena logística de transporte. "Esto supone ayudas para la digitalización de empresas, renovación del parque móvil de mercancías (vagones, locomotoras, camiones), tecnologías y energías alternativas en los sectores ferroviario y marítimo, e innovación en el transporte de mercancías, en definitiva, ayudas que van directamente a las empresas del transporte", ha destacado Ábalos.

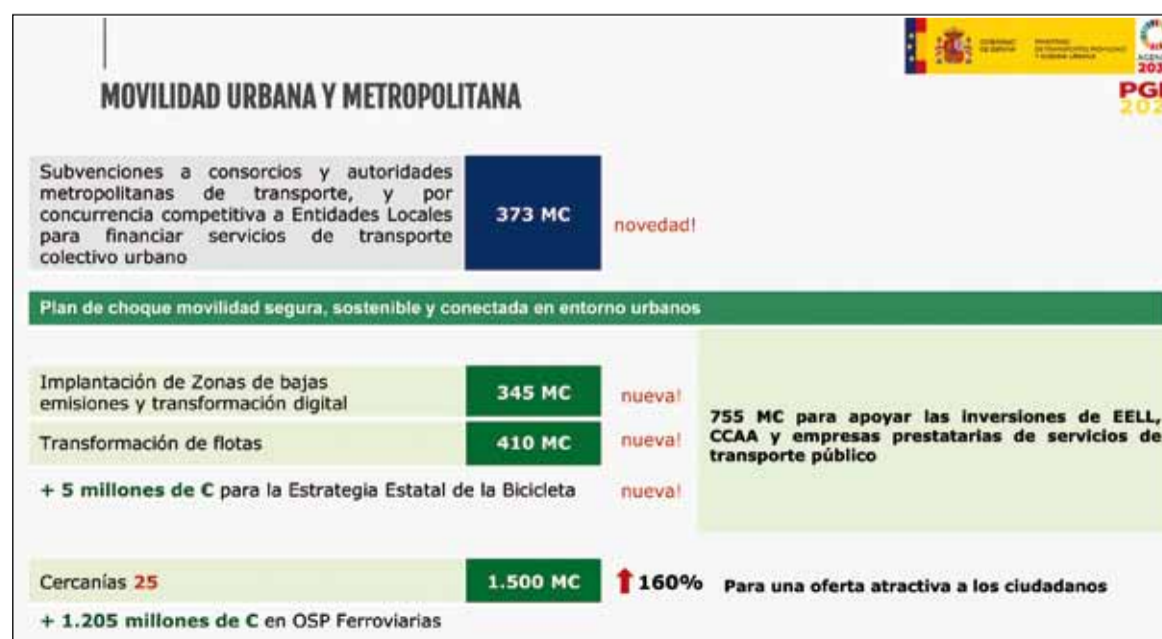
Modos de transporte

Dentro de los modos de transporte, la apuesta por la sostenibilidad se ve reflejada en el aumento de la inversión en el ferrocarril para el año 2021, con 1.567 millones de euros más que en 2020, un 36% más, hasta alcanzar cerca de 6.000 millones de euros. Algunas de las prioridades del Ministerio en este ámbito van dirigidas a la mejora de la red de Cercanías, con 1.500 millones de euros, y para el conjunto de la red transeuropea y para actuaciones de intermodalidad y logística, con 4.370 millones de euros. Esta última inversión irá destinada a los accesos ferroviarios a puertos, sus terminales, la digitalización de las cadenas logísticas y otras actuaciones incluidas en el Plan Mercancías-30. "Es importante avanzar en una logística menos carbonizada, más eficiente, próxima y diversificada, claves para la seguridad, competitividad y resiliencia de nuestros sectores industrial y exterior", ha afirmado el ministro.

El presupuesto para carreteras también incrementa, hasta llegar a los 2.340 millones de euros. Esta cifra, según Ábalos, "permite mitigar el déficit de conservación que arrastra una parte de nuestra red viaria. Priorizamos las dotaciones para conservación de la red del Estado, a la que se destinan 1.240 millones de euros, lo que representa un 58% más que lo previsto en 2020".

El ministro añade que "se aumentan las dotaciones para el transporte marítimo y el sistema portuario, nodos fundamentales para la eficiencia de la cadena logística y la descarbonización. Esto suponen 1.141 millones donde se incluyen las dotaciones para la mejora de los accesos terrestres y la promoción de tecnologías y energías alternativas en la red de Puertos del Estado".

En definitiva, según José Luis Ábalos, "son unos presupuestos novedosos que conectan con la orientación de la política de transporte europea y con los fondos de recuperación. Y lo hacen porque, por primera vez, en este Ministerio además de invertir en infraestructuras, invertimos en el impulso al transporte sostenible y digital".



NexoLog

INFORMACIÓN MENSUAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

¿Está la logística preparada para los retos de 2021?

Pelikane indican las claves para que las empresas de logística sobrevivan a un año que se presenta más digital

Después del Black Friday más digital hasta la fecha, el cual ha consolidado la tendencia en constante aumento de este año hacia la digitalización de las compras, llegan nuevos desafíos logísticos.

¿Cómo ha sido este 2020? Este año que hemos dejamos atrás, nos muestra una situación nunca vista hasta el momento, así como importantes cambios en los patrones de comportamiento de los usuarios. El 2021 es impredecible. Hay que anticiparnos y conseguir la logística más ágil y preparada posible. Las compras online son imprescindibles y la competencia, más alta que nunca. Los negocios deben conseguir una presencia destacada, ofreciendo todo tipo de facilidades y las máximas comodidades al comprador. Una experiencia de compra impecable, así como garantías de pago y, por supuesto, una seguridad y confianza extras en los envíos de producto.

Digitaliza

La urgencia de esta digitalización sin los recursos adecuados ha desembocado en situaciones caóticas

tales como almacenes vacíos de stock, miles de paquetes extraviados o tiendas incapaces de abarcar el aumento de la demanda.

La logística se vuelve, de nuevo, fundamental, pero no puede eludir su propio proceso de digitalización. Ante una mayor demanda de servicios logísticos, se requiere una mayor inversión en la calidad de los mismos. La digitalización del sector permite cubrir la extensa demanda creada a raíz del confinamiento, y también, hacerlo con una calidad mucho mayor. reparación de la logística para cubrir la extensa demanda del ecommerce. Almacenes inteligentes, seguimientos en tiempo real, firmas electrónicas o confirmación de entrega sin contacto son algunas de las mejoras que la digitalización ya ha hecho posible en logística.

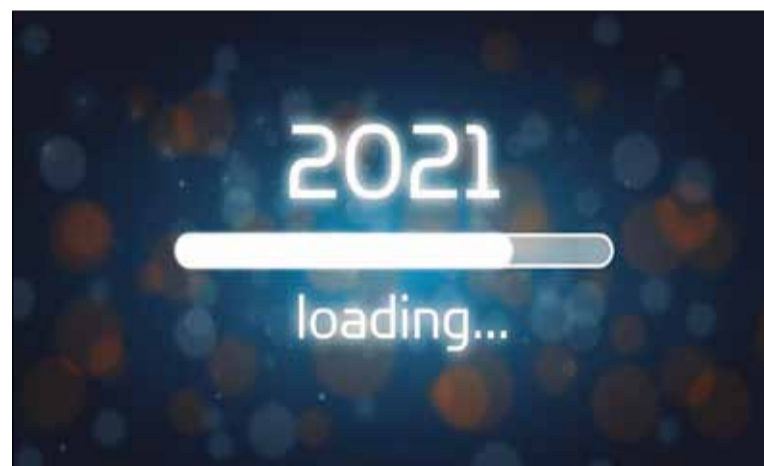
Escucha al consumidor

¿Qué es lo que la logística necesita cubrir para satisfacer a los clientes? ¿Se han creado nuevas necesidades dadas las nuevas circunstancias? ¿Cómo puede mejorar mi logística para cubrir las? Seguridad:

La geolocalización en tiempo real de los paquetes ofrece al consumidor, así como a la propia empresa logística y al vendedor del producto total confianza. Saber el lugar y estado del pedido permite un control mayor de cada proceso logístico, dejando así un margen para la mejor gestión de posibles incidencias.

Opciones de pago: Éstas se han multiplicado en los últimos meses, con el fin de facilitar cualquier tipo de transacción y compra. Si hace un tiempo era usuario quién debía amoldarse a las plataformas elegidas por el negocio, ahora, contar con un amplio abanico de opciones de pago puede ser determinante para cualquier negocio digital.

Comunicación constante: El 37% de los clientes espera una respuesta en el transcurso de una hora a partir del momento en el que se ponen en contacto con el servicio de asistencia. Este dato, deja claro que una de las claves del crecimiento de una empresa es el servicio de atención al cliente. Si es de buena calidad, las ventas aumentarán y la captación de clientes potenciales crecerá. Servicios en tiempo real: Vivimos en la época de la inme-



diatez y la información. Un servicio logístico de calidad debe ofrecer datos en constante actualización, tanto para el comprador, como para todos sus clientes y vendedores.

Adáptate

Tras conocer y analizar la situación actual, la demanda del sector y las exigencias del panorama actual, debes preguntarte ¿Está mi logística a la altura? ¿Cuento con las herramientas adecuadas para

conquistar el 2021? La capacidad de adaptación de un negocio determinará, en muchos casos, su éxito ante situaciones adversas o disruptivas como las que el 2020 nos ha planteado. Este año ha dejado patente que, aquellos negocios que no sepan adaptarse, creando oportunidades de las crisis, afrontarán un futuro mucho más complicado que aquellas que sí lo hagan. ¿La clave? Buscar herramientas que eleven el nivel de la logística a la altura de las expectativas.

Tendencias que marcarán la gestión de flotas en España este ejercicio 2021 para impulsar al Sector

Geotab pronostica cinco grandes tendencias para un año de recuperación gradual: análisis de datos, movilidad keyless, mayor adopción de vehículos eléctricos y la digitalización. El análisis de datos, la movilidad keyless, la adopción de vehículos eléctricos, el protagonismo de la logística y el transporte y la digitalización de las flotas de camiones serán las tendencias que marcarán la gestión de flotas en España en 2021, un año en el que continuará la incertidumbre por la pandemia. En todas ellas, la tecnología telemática tendrá un papel clave. Así lo considera Iván Lequerica, vicepresidente para el sur y el oeste de Europa de Geotab.

Tecnología telemática

Hay que tener en cuenta que, para el próximo año, el Banco de España estima un crecimiento del 7,3% del PIB nacional en su mejor escenario macroeconómico, pero pese a ese rebote, estará por debajo de la situación anterior al Covid-19. La institución aclara que la recuperación será gradual y todavía contempla medidas de contención sanitarias que afectarían directamente al ocio, la hostelería

e indirectamente, al resto de ramas productivas. Esto también implica que la pandemia seguirá teniendo impacto sobre la movilidad y el transporte, aunque en menor medida que en 2020. Geotab explica por qué esas cinco tendencias marcarán el futuro de las flotas españolas: Análisis de datos ante la incertidumbre: bajo este entorno, muchas compañías dispondrán de menos vehículos de empresa y los gestores deberán concentrarse en aspectos como el ahorro de costes y la eficiencia. Para ello, tendrán que analizar factores como el tamaño de la flota más adecuado a su situación actual, los perfiles de conducción, el consumo de combustible, el coste de ciclo de vida de sus vehículos y comprobar si los vehículos eléctricos podrían hacer las mismas tareas. La tecnología telemática será imprescindible para conocer todos esos factores y además contribuye a reducir los costes y a mejorar la seguridad mediante el mantenimiento predictivo y el análisis de la conducción para reducir los riesgos en carretera. Movilidad keyless mediante vehículos con llave digital: las empresas de movilidad buscarán una mayor digitalización



en los procesos de reserva de sus vehículos. Es decir, que los clientes puedan reservar, alquilar y utilizar un vehículo sin tener que pasar por un mostrador. Aunque las vacunas llegan en los próximos meses, los virólogos consideran que no se podrán abandonar las medidas de prevención hasta alcanzar una mayor eficacia en la población.

Sostenibilidad y digitalización

Progresiva adopción de vehículos eléctricos: 17 países de la Unión Eu-

ropea se han comprometido alcanzar el objetivo cero emisiones en todos sus vehículos para 2050. Esto significa que el futuro de las flotas será eléctrico, aunque su implantación seguirá siendo paulatina.

La Logística y el Transporte ganan protagonismo: las flotas de este sector han sido vitales durante 2020 para evitar situaciones de desabastecimiento durante las fases de confinamiento y lo serán también el próximo año: buena parte del éxito que las autoridades tengan en la distribución de las vacunas contra

el Covid dependerá de ellas. Pero más allá, las empresas de transporte se están adaptando: generan nuevas alianzas (como los acuerdos alcanzados entre Secur y Wallapop o DHL y Zalando).

El sector del vehículo pesado apostará por la digitalización: un 19% de penetración de la telemática en sus flotas. No obstante, está cambiando a tenor de los últimos movimientos regulatorios: el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte prevé ayudas y subvenciones para que las empresas de vehículos pesados.

Recuperación gradual

Lequerica comenta: "El año 2020 ha supuesto muchos desafíos para los gestores de flotas y sus empresas. 2021 se presenta con mejores perspectivas para el sector de las flotas, los economistas apuntan que la recuperación será gradual. En cualquier caso, ante este entorno de incertidumbre, los gestores necesitan más que nunca certezas y herramientas que puedan servirles para controlar sus gastos y optimizar mejor su trabajo".

ID Logistics recibe las primeras vacunas de Pfizer en España

ID Logistics, seleccionado para recibir el primer envío de vacunas contra la Covid-19 de Pfizer en España. Tras la aprobación por la Agencia Europea del Medicamento, llegó a España el primer envío a Guadalajara.

Primer envío

ID Logistics, que lleva gestionando desde hace más de 15 años las operaciones logísticas de Pfizer en España y Portugal, ha tenido el honor de ser el operador logístico elegido por las autoridades sanitarias españolas en reconocimiento a su trayectoria como proveedor estratégico de dichos servicios de Pfizer, para realizar esta primera recepción, preparación y acondicionamiento de la vacuna de Pfizer, para su posterior envío a toda España en un plazo de 24 horas.

El primer envío llegó desde la fábrica de Pfizer en Bélgica el pasado sábado 26 de diciembre por la mañana a las instalaciones de ID Logistics en Guadalajara bajo una monitorización y seguimiento estricto y cumpliendo todas las recomendaciones de seguridad dictadas por el Ministerio de Interior en coordinación con Pfizer. Una vez recibidas



las vacunas, se ha realizado la recepción oficial del pedido por parte de las autoridades españolas en las instalaciones de ID Logistics.

Tras dicha recepción, los profesionales de ID Logistics llevaron a cabo la preparación de los distintos pedidos y su acondicionamiento para su posterior envío a las distintas Comunidades Autónomas. Otros factores han sido la extensa red de carreteras que conecta el emplazamiento logístico con la Península, así como el

potencial de mano de obra de la que disponen.

Javier Echenique, director general de ID Logistics Iberia, afirma que "la recepción y acondicionamiento de los envíos de las vacunas ha requerido de una estrecha colaboración entre ID Logistics y Pfizer para garantizar la máxima seguridad que precisa una operativa logística tan compleja como esta. Para nosotros es un inmenso orgullo ser el operador logístico de una farmacéutica como Pfizer para recibir el primer lote de vacunas en España".



Dachser inicia el ejercicio 2021 con un nuevo liderazgo

Se ha llevado a cabo el relevo generacional: Burkhard Eling asume el cargo de CEO de la multinacional de logística y transporte Dachser. Eling lidera, así, la unidad ejecutiva Corporate Strategy, Human Resources, Marketing. Burkhard Eling es el nuevo Chief Executive Officer (CEO) y portavoz del Consejo de Administración del proveedor logístico Dachser. Eling lidera, así, la unidad ejecutiva Corporate Strategy, Human Resources y Marketing, a la cual también pertenecen el Corporate Key Account Management y la división Corporate Governance & Compliance.

Eling sucede en el cargo a Bernhard Simon, que, a partir de mediados de 2021, asumirá la

presidencia del Consejo de Supervisión de la empresa familiar. Junto con Simon, el hasta ahora Chief Operations Officer (COO) Road Logistics, Michael Schilling, integra también el Consejo de Supervisión. Por este motivo, el 1 de enero de 2021 Dachser realizó cambios adicionales en el Consejo de Administración: dos directivos con una larga experiencia profesional en Dachser (Stefan Hohm como Chief Development Officer (CDO) y Alexander Tonn como COO Road Logistics) entran en la dirección operativa de la multinacional de logística y transporte.

Se unen así a Robert Erni, Chief Financial Officer (CFO), y a Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics.

Ceva Logistics sigue su expansión en Marruecos, Egipto y Etiopía

Ceva Logistics sigue ampliando su presencia en el mercado africano con el fortalecimiento de su presencia en dos países a través de dos joint ventures.

En Egipto, la empresa ha tomado una participación mayoritaria en IBA Freight Services, su socio exclusivo durante los últimos 20 años. En Etiopía, Ceva Logistics ha tomado una participación minoritaria en MACCFA, una empresa de transporte de mercancías con gran experiencia con sede en Adís Abeba.

Ambas joint ventures son efectivas inmediatamente y consolidan el objetivo de Ceva Logistics de convertirse en un actor líder en todo el continente. Mediante las nuevas joint ventures, ambas entidades podrán ampliar su base de productos, lo que contribuirá a mejorar el uso de sus servicios logísticos locales en toda la red logística de Ceva.

Estas nuevas empresas son consecuencia de la adquisición por parte de Ceva Logistics de una participación mayoritaria en AMI Worldwide en el verano de 2020, que añadió otros 12 países a la red africana de la empresa. Servicios de carga de IBA en Egipto. Con sede en El Cairo, cerca del aeropuerto internacional de la ciudad, IBA Freight Services ha sido el agente exclusivo de Ceva Logistics en el país durante 20 años. Ofrece una



gama completa de servicios multimodales y 3PL a una amplia base de clientes en todo el país. El amplio espectro de servicios de gestión de la carga se opera desde las oficinas de IBA Freight Services en El Cairo, en el aeropuerto de El Cairo y en la ciudad portuaria de Alejandría.

Los destinos de los camiones que atraviesan Egipto son atendidos mediante operaciones de transporte por carretera.

Etiopía y Marruecos

Ceva Logistics ampliará su gama de capacidades de exportación, específicamente los servicios de reefer y las actividades de contract logistics tanto en Casablanca como en la Zona Franca de Tánger. La nueva operación buscará

capitalizar la fuerza de la industria automotriz del país, un vertical en el que Ceva Logistics es líder del mercado.

ASTI ya es uno de los 10 principales agentes logísticos del mercado marroquí, con casi 100 empleados a tiempo completo en los dos centros que, además, ofrecerán servicios de contract logistics y de despacho de aduanas por vía aérea, marítima y terrestre (nacional e internacional). MACCFA se ha establecido desde hace unos 25 años y opera desde seis oficinas y puestos de aduanas en toda Etiopía, ofreciendo una amplia gama de servicios logísticos.

Fuera de la capital, es líder y opera dos corredores de carreteras: Adís Abeba - Yibuti y Mekele - Combolcha - Adís Abeba.



Astre amplía su capacidad logística en el país vecino

La asociación de transportistas europeos Astre ha anunciado la ampliación de las instalaciones logísticas de tres de sus socios en puntos clave de Portugal. Así, Astre refuerza y renueva la oferta logística en la Península con almacenes más grandes distribuidos estratégicamente y equipados con la última tecnología en mantenimiento y seguridad.

Remodelación de instalaciones

Con la remodelación de las instalaciones de Transportes Sao Luis, Transportes Joao Pires y TMS Logística. Javier Bautista, responsable de logística de Astre Ibérica, señala que "con el fin de mejorar el servicio a los clientes y ofrecerles las últimas

novedades en logística y almacenaje, nuestros socios han llevado una remodelación en sus instalaciones, ampliando el espacio de sus almacenes e incorporando sistemas tecnológicos de última generación. Además, esto es una muy buena noticia, ya que significa que la demanda no solo se mantiene, sino que sigue aumentando a pesar de la pandemia". Javier Bautista pone el foco en que estas remodelaciones coinciden con el relanzamiento de Astre Logística, el servicio con el que la asociación pretende poner en contacto a las pymes y particulares que necesitan un almacenamiento puntual o a largo plazo: "Nuestra oferta de espacio de almacenamiento es variada y nos permite cubrir todas las necesidades".

Still lanza la transpaleta manual ECH 15 de tamaño más reducido

Still acaba de presentar su nueva transpaleta eléctrica ECH 15, un potente modelo que gracias a su reducido tamaño, se convierte es una alternativa a los modelos precedentes. Es compacta y ofrece todas las ventajas de la fuente de alimentación.

Gracias a sus líneas compactas y gran versatilidad, la ECH 15 se presta a múltiples funciones: desde el uso en líneas de producción hasta operaciones de manipulación en almacenes, pasando por la carga y descarga ocasional de camiones, entregas de 'última milla' o uso en ferias, hospitales, comercios y pequeños supermercados.

El punto fuerte de la ECH 15 es su reducido tamaño, ya que quitando las horquillas mide apenas 400 mm de largo, prácticamente como una transpaleta manual, pero mucho más rápida, eficiente y segura: tanto en la tracción como en la elevación o en el descenso de las horquillas, que se realiza eléctricamente. Esto significa menos fatiga para los operarios, que no tienen que tensar la espalda ni hacer ningún esfuerzo, y una mayor velocidad de manipulación y elevación.

Disponible con tres longitudes de horquilla diferentes (800, 1.000 y 1.150 mm), la ECH 15 tiene un radio de giro de tan solo 1.390 mm. La estructura ergonómica del timón permite

controlar la tracción, la elevación y la dirección de la transpaleta con una mano, y facilita que los operadores diestros y zurdos manejen fácilmente la carga.

La transpaleta ECH 15 incluye una práctica pantalla, que mantiene al operario siempre informado sobre las horas de funcionamiento y el estado de carga de la batería.

Función de desplazamiento

La ECH 15 también está equipada con una función de desplazamiento lento que permite utilizar el vehículo cuando el timón está en posición vertical, una característica esencial si se pretende trabajar en pequeños espacios, como dentro de la caja de un camión o entre los pasillos estrechos de un supermercado. Para una estabilidad óptima, la ECH 15 puede contar con hasta cinco puntos de apoyo en el suelo, además de la rueda motriz central y los rodillos de la horquilla; de hecho, está equipada con dos ruedas de apoyo laterales de serie. Esto asegura



una estabilidad óptima en todas las modalidades de conducción.

Como Still siempre busca, cada detalle del ECH 15 ha sido diseñado para garantizar la máxima seguridad y esto es algo que puede verse, por ejemplo, en el robusto bastidor con carcasa de acero rebajada que evita que el pie del operario entre en contacto con la rueda motriz. Con una potente batería de iones de litio de 48 V, sin mantenimiento y disponible capacidad de 20 o 30 Ah.

Midas, nuevo servicio de recogida y entrega express de vehículos

Quiere que el proceso de llevar el coche al taller ya no sea un problema, lanzando el nuevo servicio de entrega y recogida express para que los conductores puedan ahorrar tiempo y ganar seguridad.

Cómo funciona

Con el nuevo servicio de Recogida y Entrega Express se puede realizar este trámite de una forma más rápida y sin esperas. En el centro tendrán toda la documentación preparada para que los conductores puedan entregar las llaves sin ni siquiera tener que entrar en la recepción del centro. Después, desde Midas se encargan de enviar todos los documentos necesarios por correo electrónico: diagnóstico, fotos de las piezas, presupuesto, facturas y un *link* que permitirá pagar y recoger el coche con la misma rapidez que en la entrega. Este servicio rápido y sin contacto está disponible desde esta semana en todos los centros de la red de Midas en España y se suma al servicio ya vigente de entrega a domicilio que permite a los conductores realizar este trámite sin tener que pasar por el taller. Ambos servicios están pensados para compaginar con los horarios de los conductores y facilitar una recogida y entrega segura y cómoda. Los conductores podrán solicitar este



servicio al pedir cita en el apartado de comentarios de la web o pidiendo cita por teléfono comentándolo con el técnico que le atiende. Para obtener más información sobre este servicio o calcular el precio solo hay que entrar en la web <https://www.midas.es/help-guides/recogida-y-entrega-a-domicilio>, o visitar alguno de los centros de Midas en España.

Talleres adaptados

Durante este año, muchas personas han cambiado sus rutinas diarias, dejando el coche o moto aparcado en el garaje y olvidando la importancia del mantenimiento de este tipo de vehículos. Midas, además, ofrece a sus clientes su exclusiva tecnología AirCare by AirLife para higienizar y desinfectar el interior

del habitáculo del coche. Se trata de un proceso de oxígeno ionizado que consigue eliminar la contaminación ambiental del interior del vehículo en un 99,9%, así como la superficial en un 95%, purificando el interior del vehículo y sus conductos, para destruir los virus (incluido el coronavirus), microorganismos, bacterias, hongos y olores de origen orgánico.

El coste del servicio, que se realiza en solo 20 minutos, es de 20 euros para todos los coches que lleguen al taller para realizar cualquier servicio. Los vehículos de cortesía también son higienizados a través de esta tecnología. Ofrece diferentes opciones de financiación para que los conductores puedan adaptar su presupuesto y no descuidar el mantenimiento de sus vehículos.



Prologis ha adquirido una cartera de 473.000 metros

El acuerdo de adquisición con la SOCIMI española Colonial, que comprende 18 edificios logísticos que suman un total de 473.000 metros cuadrados en Madrid, Barcelona, Sevilla y Guadalajara. Como parte de la tercera fase del acuerdo, Prologis ha adquirido dos edificios en San Fernando de Henares por un total de 59.000 metros cuadrados.

Fases de la compra

En la primera fase de la operación en agosto de 2019, Prologis adquirió 11 inmuebles logísticos por un total de 314.000 metros cuadrados. En la segunda fase (julio 2020), compró cinco edificios

por un total de 100.200 metros cuadrados.

18 edificios

Los 18 edificios cuentan con certificación BREEAM o LEED. "Esta operación es una de las más importantes del sector inmobiliario español en los últimos años", comenta Cristian Oller, vicepresidente y director nacional de Prologis España.

"Estas adquisiciones han reforzado aún más nuestra cartera de edificios sostenibles y bien ubicados que, junto a nuestro excepcional servicio de gestión de inmuebles, permitirá a los clientes centrarse en su negocio con éxito".



Convenio de colaboración de Catalonia Logistics y ACE

Son múltiples los retos que en los próximos tiempos deberán afrontar la logística y el transporte de mercancías, y para superarlos con éxito es imprescindible la colaboración, no solo de los diferentes agentes de la cadena de suministro, sino también de aquellas organizaciones que aglutinan la experiencia y el conocimiento de los profesionales, y que lo aportan a través de foros de análisis, debate y reflexión.

La Asociación de Cargadores de España (ACE) representa los intereses de las empresas cargadoras e incorpora a fabricantes, distribuidores y operadores logísticos, que mueven elevados volúmenes de carga utilizando los distintos modos de transporte.

Por su parte el Clúster de transporte y logística de Cataluña (Catalonia Logistics) promueve la

competitividad de todo tipo de empresa relacionada con la cadena de valor del sector de la logística, del transporte y la distribución de mercancías. Tanto Catalonia Logistics, como ACE, coinciden en la necesidad de potenciar la mejora de las redes logísticas y de transporte de mercancías, así como la competitividad y cooperación de sus asociados, mediante acciones de *networking*, formación, representación y asistencia personalizada y grupal.

Con este objetivo, ambas organizaciones han considerado conveniente suscribir un Convenio de Colaboración que proporcione un marco adecuado para el desarrollo de propuestas, actividades conjuntas, foros de trabajo, talleres, visitas técnicas e intercambio de información, a través de los correspondientes canales de comunicación.



DHL pone en marcha el reparto internacional de la vacuna

DHL Express, el proveedor líder mundial de servicios de transporte urgente, comienza la distribución internacional de la vacuna contra la Covid-19.

Para la provisión de sus ciudadanos, el Gobierno de Israel recibió la semana pasada el primer lote de la vacuna con vuelos operados por DHL Express y DHL Global Forwarding.

El primer avión de DHL Express aterrizó en el Aeropuerto Internacional Ben-Gurion de Tel Aviv el pasado miércoles por la mañana y fue recibido por el primer ministro Benjamin Netanyahu. DHL Global Forwarding, la división especializada en transporte internacional de carga

del Grupo Deutsche Post DHL, también dedicó un vuelo chárter para suministros adicionales de dosis de vacunas, que llegó al aeropuerto de Ben-Gurion el 10 de diciembre a las 3:00 PM hora local, con más vacunas por llegar.

Más de 9.000 especialistas trabajan a través de la red global dedicada de DHL para que las farmacéuticas, dispositivos médicos, ensayos clínicos y de investigación, mayoristas y distribuidores, así como los hospitales y proveedores sanitarios, estén conectados a través de la cadena de valor y a través de la digitalización, desde los ensayos clínicos hasta el lugar de atención, y en cada paso intermedio.

Campaña de vacunación 2021: ¿está el Transporte preparado?

Hace pocas semanas se desvelaban los primeros detalles del Plan de Vacunación contra la Covid-19, para el que España ha adquirido 140 millones de dosis y con los que se espera cubrir el total de la población.

Según destacan los expertos de Atlantis Global System (AGS), proveedor líder en soluciones telemáticas de gestión y control de cámaras y vehículos frigoríficos, la campaña de vacunación prevista en 2021 va a suponer un antes y un después para la logística capilar y la cadena de frío de nuestro país. "Las estrictas condiciones en las que se tendrá que transportar la mercancía y los miles de puntos de entrega previstos no podrán dejar nada al azar", explica Rafael del Pino, CEO de AGS.

Vehículos frigoríficos pesados

Esa es la gran pregunta: ¿está preparado el transporte español para llevar la vacuna a todos los rincones del país garantizando en todo momento la cadena de frío requerida? Porque esta cadena no sólo ha de garantizarse en el transporte de larga distancia, como es habitual en la actualidad, sino también en la distribución

capilar (o, como se denomina generalmente, la 'última milla'). "En la mayoría de los casos, los vehículos, sencillamente, no cuentan con la tecnología necesaria para garantizar un total control", señala Del Pino.

La cadena de frío: un reto de primer orden. España cuenta desde hace años con una amplia flota de vehículos frigoríficos pesados (de hecho, es una de las más grandes de Europa, rondando las 100.000 unidades) equipados con termógrafos que permiten medir las temperaturas de la mercancía, bien al final del trayecto (la mayoría) o bien en tiempo real durante todo el viaje (las más avanzadas). En la actualidad, los termógrafos son una solución cara, compleja de instalar, que suele colocarse en una de las paredes del vehículo.

Pero, una vez que las vacunas llegan a los centros de distribución, a partir de ahí el transporte se realiza en vehículos ligeros como furgonetas con neveras isotérmicas. En ese caso, lo importante no es la temperatura de la cabina, sino la temperatura de la mercancía. "El transporte de material sanitario requiere de soluciones que puedan utilizarse tanto para el control



de la temperatura del vehículo como de la de la mercancía", explica Rafael del Pino. "Esto es algo que no se ha visto hasta ahora, pero es una tecnología que ya está lista y que verá la luz al inicio de 2021".

Los expertos de AGS destacan que el transporte de última milla necesita apoyarse en este tipo de tecnología: "Disponer de dispositivos del tamaño de un simple paquete de pañuelos de papel, que puedan colocar en la propia nevera, o en cualquier otro lugar dentro del vehículo para dar seguimiento instantáneo a las temperaturas".

Hasta un 85% de los consumidores demanda menos 'packaging'

DS Smith avisa a las marcas y a los distribuidores de que la pandemia de Covid-19 no significa que puedan descuidar sus esfuerzos de protección del medio ambiente. Esta observación tiene lugar a raíz de que un estudio europeo haya mostrado que los consumidores continúan apostando por los envases sostenibles.

Este nuevo estudio, realizado por DS Smith e Ipsos MORI (entidad internacional en investigación de mercado) expone que, a pesar de la crisis sanitaria mundial, los consumidores continúan teniendo presente al medio ambiente: el 85% afirma que quiere comprar productos que utilicen el menor *packaging* posible y casi un tercio (29%) declara que ha dejado de comprar determinadas marcas porque su *packaging* no es sostenible.

En el análisis participaron 9.000 personas de 12 países europeos (incluido España) y de él se extrae que, si bien los hábitos de consumo han cambiado, la sostenibilidad continúa siendo fundamental.

La pandemia ha provocado que dos tercios (68%) reconozcan que intentan pasar el menor tiempo posible en las tiendas, impulsando un crecimiento considerable del *e-commerce*. Cabe destacar que la mitad (48%) de los compradores *online* afirman que han recibido *packaging* "no sostenible" procedente del canal



e-commerce, y uno de cada cinco (22%) confiesa que han dejado de comprar a ciertos comercios online porque su *packaging* no era sostenible.

Nuevas soluciones de envases

El 56% de los consumidores está preocupado por el número de personas que han tocado los productos en la tienda (78% en Portugal, 68% en España y 65% en Reino Unido). Por este motivo, algunos eligen los productos situados en la parte trasera de la estantería, pues tienen menos probabilidad de que alguien los haya tocado.

Una de cada tres personas (33%) también limpia o desinfecta todos los productos a granel, como frutas y verduras, y el 12% ahora evita comprar productos si no están empaquetados (22% en Finlandia y 19% en Reino Unido).

Para responder a esta situación, DS Smith ha creado una serie de diseños de envases nuevos e inno-

vadores, como barquetas de cartón ondulado para frutas y verduras, cajas ecológicas para huevos y soluciones para transportar botellas y productos lácteos.

DS Smith prevé que la necesidad de nuevas soluciones de envases sostenibles aumentará en los próximos meses, y continúa aplicando sus Principios de Diseño Circular (desarrollados en colaboración con la Fundación Ellen MacArthur) para diseñar soluciones circulares de *packaging*, que resuelvan los continuos desafíos que plantea el mercado. Estos principios reflejan el objetivo de DS Smith incluido en su nueva estrategia de sostenibilidad Now and Next, que consiste en utilizar los envases y el reciclaje para crear una economía circular.

Dos de las principales áreas de la empresa se centran en ofrecer envases 100% reutilizables o reciclables y resolver la problemática de los plásticos con alternativas sostenibles.



FM Logistic forma parte del Clúster del Hidrógeno Verde

Iniciativa de 10 empresas, con la idea de promover el desarrollo de la tecnología del hidrógeno verde y de posicionar a la Comunidad Autónoma a nivel nacional y europeo como referencia.

El Gobierno de Castilla-La Mancha se ha sumado también a este proyecto. El presidente regional, Emiliano García-Page, firmó ayer la adhesión de Castilla-La Mancha en el marco de una reunión que tuvo lugar en el Palacio de Fuensalida, y a la que acudieron los representantes del grupo de empresas que forman parte de este Clúster, entre ellos Pablo Gómez, director general de FM Logistic Iberia.

La Administración regional participa como miembro institucional en esta asociación, que tiene como objetivo que las empresas que la han constituido, más las que se pudieran ir incorporando,

representen todos los eslabones de la cadena de valor industrial del hidrógeno verde; contribuyendo a la transición energética de Castilla-La Mancha.

Compañía sostenible

Su plataforma de Illescas es emblema de sostenibilidad en el sector logístico y cuenta con el certificado LEED Gold.

Recientemente, la compañía anunció que en 2021 la compañía podrá certificar que el 100% de la energía eléctrica consumida en sus centros logísticos y oficinas será de fuentes renovables. Con este objetivo, ha unificado los suministros de electricidad en sus instalaciones. Desde 2018, FM Logistic ya disponía de este suministro de energía limpia en su Plataforma Logística de Illescas (Toledo).

Raúl Palacios, de Ganvam: 'La verdadera revolución de la automoción será el vehículo conectado'

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam) ha celebrado el Foro Ganvam Conecta donde ha analizado —junto a la DGT, Iberdrola y Telefónica,

así como al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)— los retos a los que se enfrenta la movilidad en cuanto a la conectividad, cómo impulsarla y qué impacto tendrá en toda la

sociedad. El presidente de Ganvam, Raúl Palacios, ha afirmado que "la verdadera revolución de la automoción será el vehículo conectado por encima de cualquier cosa".

Para el presidente de Ganvam, por ejemplo, el vehículo eléctrico es una mera evolución del vehículo de combustión y cree que "la verdadera revolución" está en los servicios que se puedan habilitar con el vehículo conectado.

Raúl Palacios se pregunta qué podría hacer la Administración, por ejemplo, la DGT, si todo el parque de vehículos estuviera conectado. Por esta razón, ha explicado que Ganvam está trabajando en el fomento de la conectividad llegando a acuerdos con empresas y la Administración para que la conectividad —y los servicios asociados— llegue al mayor número de vehículos posible, ya sea para uso privado como para el transporte de mercancías y de viajeros.

El director general de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, ha sido uno de los participantes en el foro que ha moderado Raúl González, consultor de comunicación y fundador de la plataforma Somos Movilidad. Navarro ha destacado la importancia de la conectividad en la movilidad actual y futura y ha puesto algunos ejemplos concretos en los que está trabajando la DGT, como la sustitución de los triángulos de emergencia por una señal luminosa o la instalación de balizas informativas en un tramo de obras, que estarán conectadas a la nube y avisarán a todos los vehículos conectados sobre estas circunstancias. Para la DGT, según ha afirmado Navarro, "la conectividad de los vehículos ayudará de forma notable a mejorar la seguridad vial".

Por su parte, el director de Estrategia y Desarrollo de Red, Operaciones, Red y TI de Telefónica España, Javier Gutiérrez, ha expuesto la importancia del trabajo conjunto entre las operadoras telefónicas, los fabricantes de vehículos y las empresas de tecnología, entre otras, para desarrollar proyectos en torno al vehículo conectado. Gutiérrez ha señalado que "ya es posible ofrecer soluciones al respecto con la tecnología actual y gracias a que todos llevamos un smartphone en el bolsillo". Pero la revolución llegará con la tecnología 5G, que "nos permitirá una mayor velocidad de transmisión de datos entre millones de dispositivos conectados a la vez".

Otro de los participantes en el foro ha sido el responsable de relaciones externas de Smart Mobility Iberdrola, Carlos Bergera, quien ha comentado la aportación de una empresa de energía a la automoción, resaltando, sobre todo, su trabajo en el desarrollo de los vehículos eléctricos, en



primer lugar, "ofreciendo una energía limpia", y segundo, con el desarrollo e implantación de una infraestructura de recarga por todo el país. Asimismo, Bergera ha destacado la importancia de ofrecer a los clientes, ya sea para uso privado, de empresa o para flotas, una infraestructura de recarga adecuada a sus necesidades. Además, hablando de vehículos conectados, ha indicado que las plataformas de los propios vehículos o distintas aplicaciones móviles pueden dar información sobre la red de infraestructura de recarga en España y la posibilidad de que puntos de recarga privados puedan ser utilizado por otros usuarios gracias a las plataformas tecnológicas.

Todos ellos han coincidido en las múltiples aplicaciones que pueden generarse con el vehículo conectado para mejorar la movilidad en general, tanto en entornos urbanos (transporte privado, transporte público, distribución de mercancías...) como en el resto de la red de carreteras. Aún así, como han señalado, solo estamos en el comienzo de esta 'revolución'. El trabajo y la colaboración entre todos los actores del Sector permitirá sacarle el máximo provecho al vehículo conectado.

El Ministerio de Transportes

El Foro Ganvam Conecta ha comenzado con la intervención de

la directora de la Oficina de Estrategia de Movilidad del Mitma, Ángeles Marín, quien ha explicado la apuesta del Ministerio por el vehículo conectado. Lo ha hecho desgranando los objetivos del Mitma en materia de movilidad, que pasan por la descarbonización del parque de vehículos, la digitalización y la implantación de nuevas tecnologías en el transporte, y el desarrollo de políticas en función de las tendencias demográficas.

Marín ha expuesto la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que además de buscar estos tres objetivos, pretende que sea "más saludable, inclusiva, accesible y asequible para todos". Este documento de

trabajo, que se está debatiendo con todo el Sector para incluir todos los aspectos que puedan mejorarlo, incluye nueve ejes, entre ellos, el de "movilidad inteligente (eje 5), el tema que nos ocupa hoy". Este eje pone como objetivos, a través de la tecnología, mejorar la experiencia del usuario, gestionar de forma inteligente la infraestructura, hacer más eficiente el sistema de transporte en su conjunto, impulsar el i+D y poner en valor la seguridad, entre otros. El resto de ejes de la Estrategia son Movilidad para todos (eje 1), Nuevas políticas inversoras (2), Movilidad segura (3), Movilidad de bajas emisiones (4), Cadenas logísticas intermodales (6), Conectando Europa y conectados al mundo (7), Aspectos sociales y laborales (8) y Evolución y transformación del Mitma (9).

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, según ha recordado Marín, es un plan a 10 años que incluye más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas ejecutables en los próximos tres años.

Finalmente, ha comentado el desarrollo de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, el marco regulatorio en el que se enmarca la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, y que acaba de cerrar su periodo de consulta pública, un tiempo en el que se han presentado más de 300 propuestas, "lo que demuestra el interés que tiene el Sector en esta regulación", ha concluido la directora de la Oficina de Estrategia de Movilidad del Mitma.



La Comisión Europea presenta su 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente'

La Comisión Europea ha presentado un documento titulado 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro', junto con un plan de acción que comprende 82 iniciativas. En este documento, recoge la

visión de la política de transportes de la UE para los próximos años y establece 10 iniciativas emblemáticas que, a su vez, anuncian medidas que la Comisión presentará en los próximos años. Se trata de un documento estratégico de alto valor político,

pero sin carácter jurídico vinculante y que servirá para crear debate entre las instituciones europeas, gobiernos y sociedad civil acerca de las iniciativas necesarias en materia de transporte para cumplir los objetivos previstos.

El documento de la Comisión Europea reconoce la importancia del transporte y la movilidad para la economía y sociedad europeas, a la vez que señala que el gran reto pasa por que el sector reduzca sus emisiones y se vuelva más sostenible. También advierte que los efectos de la Covid-19 hacen necesario que la política comunitaria consiga que el sistema de transporte se convierta en más resiliente ante futuras crisis. Para ello, la estrategia establece una hoja de ruta para conseguir la transformación digital y ecológica del transporte, y en donde realiza una apuesta clara por una movilidad interconectada a través del tren en general y de la alta velocidad ferroviaria en particular (objetivo de doblar la alta velocidad ferroviaria para 2030 y triplicarla para 2050 y establecer que el transporte regular para distancias por debajo de 500 km entre grandes ciudades debe ser neutral en carbono).

Las 10 iniciativas emblemáticas son:

- Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada;
- Crear puertos y aeropuertos de cero emisiones;
- Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable;
- Hacer más verde el transporte de mercancías;
- Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios;
- Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada;
- Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente;
- Refuerzo del mercado único;
- Haciendo la movilidad justa y solo para todos, y;
- Mejora de la seguridad en el transporte.

La primera iniciativa, '**Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada**', anuncia el objetivo de establecer al menos tres millones de puntos de recarga para 2030 y al menos la mitad de 1.000 estaciones de hidrógeno. La iniciativa indica que todos los modos de transporte han de hacerse más sostenibles y, en el caso de la carretera, apunta a las tecnologías eléctricas e híbridas como las más prometedoras, si bien indica que se debe respetar la neutralidad tecnológica.



Igualmente, la Comisión anuncia que sopesará extender los requisitos de estándares de emisiones de CO2 en la fabricación de vehículos a los autobuses y autocares y el marco legislativo de inspecciones técnicas de vehículos para que abarque las emisiones.

La iniciativa '**Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable**' establece que la movilidad colectiva interurbana debe fomentar el transporte por ferrocarril a través de medidas que movilicen las inversiones para que los trenes capten mayor demanda de pasajeros en distancias por debajo de 500 kilómetros. Para ello anuncia un Plan de Acción UE 2021 destinado a fomentar servicios de larga distancia y transfronterizos en tren. En el ámbito urba-

no, la estrategia apuesta por fomentar la movilidad colectiva y anuncia que revisará el Paquete de Movilidad Urbana de la UE para promover la integración de servicios en plataformas tipo MaaS y fomentar el uso de movilidad compartida y colaborativa como coches compartidos, bicicletas, servicios de transporte en demanda y otras formas de micromovilidad.

La quinta iniciativa, '**Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios**', exige la plena implementación de los principios de 'quien contamina paga' y del usuario pagador en todos los modos de transporte. Para ello, sopesa incluir al transporte por carretera en el sistema de comercio de derechos de emisiones de la UE, suprimir las ayudas

o incentivos a carburantes fósiles, apostar por la tasa por uso de la infraestructura y establecer un marco armonizado que permita medir las emisiones para que los viajeros sepan el nivel de contaminación de su transporte.

La sexta iniciativa, '**Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada**', anuncia que la Comisión abordará los aspectos legales necesarios para permitir la planificación y compra de billetes multimodales, así como el acceso a información de distintos modos. También indica que acometerá iniciativas que permitan tomar ventaja de las posibilidades que ofrecen los sistemas de transporte inteligente, el fomento de la documentación electrónica como los carnets de conducir o

los documentos de control a bordo de los vehículos y el despliegue a gran escala de vehículos autónomos para 2030.

La iniciativa séptima, '**Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente**', habla de reforzar los programas de I+D+i en el transporte para permitir nuevas tecnologías y servicios, así como crear un espacio común de datos a escala europea.

La octava iniciativa, '**Refuerzo del mercado único**', sugiere aprovechar el grave impacto de la Covid-19 en el sector transporte para construir un nuevo sistema de movilidad más verde, inteligente y resiliente. Para ello propone una coordinación y priorización de inversiones en los distintos programas de fondos con cargo al presupuesto comunitario que permitan a las empresas más inversiones en movilidad digital y sostenible, a las pymes un mejor acceso a estos fondos, que las infraestructuras que permitan mayor conectividad capten de mejor manera las posibilidades de estos programas y que la renovación de flotas de transporte más sostenibles y con cero o bajas emisiones en todos los modos sea una prioridad. También llama a crear planes de contingencia ante crisis que permitan a la Comisión, junto con Estados miembros y partes interesadas, responder mejor a futuras disrupciones.

La iniciativa novena, '**Haciendo la movilidad justa para todos**', establece una serie de objetivos para la movilidad de las personas a través de una mejor protección de los pasajeros y de sus derechos, un marco multimodal de derechos de viajeros, así como medidas para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del Sector y una transición justa ante el impacto social de la automatización del transporte. También señala que las Obligaciones de Servicio Público deberán ir encaminadas a cumplir objetivos de interés público y a fomentar un sistema multimodal, mayor conectividad y apostar por un despliegue más grande de los criterios de sostenibilidad.

La iniciativa décima, '**Mejora de la seguridad en el transporte**', anuncia medidas para mejorar todos los aspectos de seguridad de transporte y movilidad, mostrando preocupación por factores que causan accidentes en carretera (consumo de alcohol y drogas, velocidad o distracciones al volante), así como la necesidad de mejorar un marco de protección frente a ciberataques a las empresas de transporte.

Las asociaciones de transportistas critican la Estrategia de Movilidad de la Comisión Europea

Asociaciones de transportistas como Astic, UETR, IRU o Confibus critican la Estrategia de Movilidad de la Comisión Europea, ya que, entre otras cosas,

según denuncian estos organismos, se olvida de los conductores profesionales y sus condiciones de trabajo, del transporte de mercancías por carretera en

favor de otros modos y del transporte de viajeros en autobús y autocar. Lamentan que no se realice una estrategia integral de todo el sector del transporte.

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) muestra su decepción con la 'Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro', publicada recientemente por la Comisión Europea, ya que olvida a los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera en su plan de acción de 82 iniciativas que proyecta para la próxima década.

"Desde la Comisión Europea se han vuelto a olvidar de los profesionales. Aquí se está hablando de digitalización y descarbonización, pero no se acuerdan de que hay cinco millones de conductores profesionales circulando por Europa que necesitan 100.000 plazas de aparcamiento seguras, confortables y debidamente equipadas para poder realizar su descanso. Parece que cuidar a las personas no tiene que ver con la sostenibilidad", subraya el director general de Astic, Ramón Valdivia.

Asimismo, Astic está disconforme con que Bruselas de nuevo focalice su atención en el ferrocarril y el transporte marítimo dejando al margen a la carretera, ignorando la vital importancia de ese modo de transporte para dar auténtico impulso a la comodidad, ya que es el que mejor puede conectar la demanda social —variada, discontinua y dispersa— de bienes y servicios con los centros de producción. Por ello, Astic exige que la Administración legisle en favor de una cooperación multimodal (carretera, marítimo, aéreo y ferroviario).

Por otro lado, la patronal del transporte de mercancías por carretera defiende que no se puede forzar al transporte pesado de mercancías a una adaptación exprés a la transición ecológica sin garantías para conseguir una sostenibilidad ecológica, social y económica. "Estamos de acuerdo en que el mayor desafío para el transporte es disminuir significativamente sus emisiones y estamos ya muy comprometidos con los objetivos de sostenibilidad y descarbonización. En los últimos 20 años, nuestro Sector ha reducido su huella de carbono significativamente y nada menos que un 97% en óxidos de nitrógeno y un 99% menos de partículas en suspensión, además de invertir en la renovación de nuestras flotas rodantes, en la formación de nuestros conductores en cursos de conducción eficiente y en el uso de nuevas tecnologías para su gestión, que han hecho, en su conjunto, reducir en más de un 20% el consumo de combustible por unidad de producción. Sin embargo, la exigencia de Bruselas de desplegar a



gran escala los combustibles renovables sostenibles no pasará de un día para otro, y menos sin garantías para que el transporte de mercancías por carretera siga siendo competitivo, eficiente y sostenible", asegura Valdivia.

Por su parte, la Unión Europea de Transportistas por Carretera (UETR), que componen Fenadismer y otras 18 asociaciones europeas, valora la nueva Estrategia de movilidad inteligente y sostenible de la Comisión Europea, pero considera que es necesario seguir abordando la igualdad de condiciones y la competencia leal en el mercado interior de la Unión Europea. El presidente de la UETR, Julio Villaescusa, señala que "en estos tiempos sin precedentes y desafiantes, esperábamos que la acción a nivel de la Unión Europea también aborde la brecha a los que deben hacer frente los pequeños y medianos transportistas entre los costes y tarifas de transporte y las importantes disparida-

des de contribución a la seguridad social y fiscal en la UE así como su fragmentación. La referencia al transporte justo debe incluir también el aspecto comercial. Con ello se conseguirá un mercado interior de transporte justo y que funcione, hacia la seguridad vial, la calidad y el aumento del atractivo del Sector al que la Estrategia se refiere correctamente".

El transporte sin papeles, el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos y el apoyo financiero para inversiones ecológicas son hitos importantes a juicio de la UETR. Marco Digioia, secretario general de la UETR, añade que "es positivo ver en la Estrategia una referencia expresa al apoyo a las pymes para las inversiones verdes, la importancia de garantizar la plena aplicación de la legislación de la UE y la coordinación con el próximo Plan de Contingencia para el transporte de mercancías para abordar cualquier futura crisis de Covid. Con-

fiamos en que la implementación del Plan de Acción será una oportunidad para cubrir tanto como sea posible los problemas que afectan la esencia del mercado del transporte por carretera de la UE".

El transporte en autocar

La Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU) critica el enfoque de la Comisión Europea sobre la reducción de emisiones, ya que solo se fija en las emisiones que salen de los vehículos y no en las fuentes de energía. Esta visión, según la IRU, "destruirá el sector del transporte en autocar, con mucho la forma de transporte más ecológica e inclusiva". Además, añade que esta estrategia "afectará a los ciudadanos vulnerables, como los muy jóvenes, los ancianos y los discapacitados, que dependen del transporte en autocar, además de eliminar los servicios rentables que alejan a las personas de sus automóviles privados".



Asimismo, la Organización señala que el plan de la Comisión Europea "simplemente trasladará las emisiones de CO2 de un autocar verde de muy bajas emisiones a un tren eléctrico de carbón, cuando se considere la fuente de energía. Los autocares diésel ya son dramáticamente más limpios que los ferrocarriles electrificados, así que no entendemos por qué la Comisión sigue ignorando la contribución incomparable del transporte colectivo de pasajeros por carretera", afirma Raluca Marian, delegada general de la IRU en la Unión Europea.

"Este plan extinguirá un modo de transporte colectivo crucial sin ningún progreso en la descarbonización de Europa. La UE debe reconocer que el transporte en autocar es sostenible, inclusivo y asequible, y respaldar la inversión en flotas de autocares aún más ecológicas, no matarlas. Esta confianza equivocada en enfocarse únicamente en las emisiones de CO2 en el tubo de escape del vehículo, y sin incluir la fuente de energía, significa que sus planes están muy distorsionados y serán ineficaces", concluye Raluca Marian.

La Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) es de la misma opinión que la IRU. Confibus expone que "no puede valorar positivamente la Estrategia de la Comisión Europea porque no representa una visión de política integral de movilidad europea que contemple a todos los modos de transporte de manera conjunta y equilibrada. La estrategia no confiere al autobús el papel y peso que demandan las políticas europeas como medio de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, segura y accesible. Las iniciativas y medidas anunciadas tampoco sirven para impulsar el uso de autobús como medio clave para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones fijados por la UE, obviando el apoyo que este modo brinda para minimizar el consumo energético en el transporte, mejorar la calidad de vida y contribuir a la cohesión social".

Confibus lamenta que la Comisión Europea no haya sabido "valorar un modo de transporte que supone el 50% de los desplazamientos colectivos de personas en España, siendo un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente" que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones del país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, circuitos...).

Ayudas a la formación

RESOLUCIÓN DE 22 DE DICIEMBRE DE 2020, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, por la que se **exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías.**

En el BOE, a 24 de diciembre de 2020.

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

El capítulo II del reglamento regula en sus artículos 6 a 9 los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores que realizan los transportes de mercancías y viajeros incluidos en su aplicación. El artículo 14.2, prevé que, en caso de urgencia, los Estados miembros puedan establecer excepciones temporales de lo dispuesto en los artículos 6 a 9, por un plazo máximo de treinta días, lo que se debe comunicar inmediatamente a la Comisión.

Este artículo está diseñado para permitir a los Estados miembros hacer frente a situaciones que presentan unas circunstancias excepcionales y repentinas que son inevitables y que no pueden preverse, en las que inesperadamente se hace imposible aplicar las disposiciones del Reglamento en su totalidad por un corto período de tiempo.

Debido a la situación provocada por las medidas derivadas del covid-19, se están produciendo numerosas retenciones de varios días, que están afectando a los vehículos de transporte de mercancías que realizan servicio entre Reino Unido y España, a través del paso de Calais y de otros puertos franceses. Por otro lado, la salida de Reino Unido de la Unión Europea el 31 de diciembre puede afectar también a la fluidez del transporte de mercancías con origen o destino en Reino Unido, especialmente en los primeros días del mismo.

Estas circunstancias excepcionales aconsejan flexibilizar las condiciones del trabajo de los conductores reduciendo el riesgo de la salud de los mismos, al mismo tiempo que se facilitan los transportes que garanticen el abastecimiento.

Se considera que esta situación constituye un caso urgente de los mencionados en el apartado 2, del artículo 14 del Reglamento CE n.º 561/2006 y en virtud de la potestad otorgada a los Estados miembros por este mismo artículo, esta Dirección General ha resuelto:

Primero.

Exceptuar temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los siguientes artículos del Reglamento n.º 561/2006:

Artículo 6.1: permitir extender la duración del período de conducción diaria máxima de 9 horas a 11 horas.

Artículo 6.3: reemplazar el máximo de conducción bisemanal de 90 horas a 96 horas.

Artículo 8.6: posponer el inicio del descanso semanal después de haber transcurrido seis períodos de 24 horas.

Artículo 8.8: permitir que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando el vehículo vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Segundo.

Las excepciones previstas en el apartado primero serán de aplicación a los conductores que realicen operaciones de transporte de mercancías entre Reino Unido y España. Estas exenciones serán de aplicación desde el día 15 de diciembre del 2020 hasta el día 13 de enero del 2021, ambos incluidos.

al 10, de la Orden FOM/2574/2010, de 16 de septiembre, por la que se crea y regula el Registro Electrónico del Ministerio de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Madrid, 22 de diciembre de 2020.– La Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez Álvarez.

Acuerdo post-Brexit

REGLAMENTO (UE) 2020/2224 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 23 DE DICIEMBRE DE 2020, sobre **normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera una vez finalizado el período transitorio previsto en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea** y la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

En el DOUE, a 28 de diciembre de 2020.

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.

Tercero.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se notificará a la Comisión Europea en aplicación del artículo 14.2 de dicho Reglamento

Contra esta resolución podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dentro del plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», de conformidad con lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El citado recurso podrá presentarse, además de en cualquiera de los registros previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, en el registro electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/Listado_procedimientos/INTERPOSICION_RECursos/ según las condiciones que vienen determinadas en el Capítulo II, artículos del 6

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, Vista la propuesta de la Comisión Europea, Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales, Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo, Previa consulta al Comité de las Regiones, De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo aplicable al y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Reino Unido») de conformidad con el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, finaliza el 31 de diciembre de 2020. El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE,

Euratom) 2020/266(4), por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido para un nuevo acuerdo de asociación. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otros, los elementos necesarios para abordar de manera exhaustiva las relaciones con el Reino Unido en el ámbito del transporte por carretera tras el final del período transitorio. Sin embargo, no es seguro que para entonces haya entrado en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule su relación futura en el ámbito del transporte de mercancías y viajeros por carretera.

(2) Finalizado el período transitorio y a falta de disposiciones especiales, todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009(5) y (CE) n.º 1073/2009(6) del Parlamento Europeo y del Consejo van a dejar de estar vigentes en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y la Unión y sus Estados miembros.

(3) En tal situación, el transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido sufrirá graves perturbaciones.

(4) Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido no incluyen Gibraltar.

(5) El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) es el único marco jurídico alternativo disponible que podría servir de base para el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido. No obstante, debido al número limitado de autorizaciones disponibles en la actualidad con arreglo al régimen del ITF y su restringido ámbito de aplicación en lo referente a los tipos de operaciones de transporte por carretera que cubre, actualmente el sistema es insuficiente para responder por completo a las necesidades de transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.

(6) También se esperan perturbaciones graves, incluido en relación con el orden público, en el contexto de los servicios de transporte de viajeros por carretera. El Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que podría proporcionar una base para el transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido tras el final del período transitorio. El Reino Unido pasará a ser Parte contratante por derecho propio del Convenio Interbus el 1 de enero de 2021. Sin embargo, el Convenio Interbus cubre únicamente los servicios discrecionales y, por lo tanto, es inadecuado para hacer frente a las perturbaciones relacionadas con los servicios internacionales de autocar y autobús entre el Reino Unido y la Unión resultantes del final del período transitorio. Se ha negociado un Protocolo del Convenio Interbus en relación con el transporte internacional regular y regular especial de los viajeros en autocar y autobús y está previsto que el Reino Unido lo ratifique lo antes posible. Sin embargo, no se espera que el Protocolo entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable para el período inmediatamente posterior al final del período transitorio. Por consiguiente, los instrumentos disponibles no satisfacen las necesidades relacionadas con los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido.

(7) Por lo tanto, a fin de evitar posibles perturbaciones graves, en particular en materia de orden público, es necesario establecer una serie de medidas de carácter temporal.

Continúa en el próximo número

Volvo incluirá Amazon Alexa en camiones de gran tonelaje

Los nuevos Volvo FH, volvo FH16, volvo FM y volvo FMX serán los primeros camiones comerciales de gran tonelaje que incorporarán Amazon Alexa, según informa volvo Trucks.

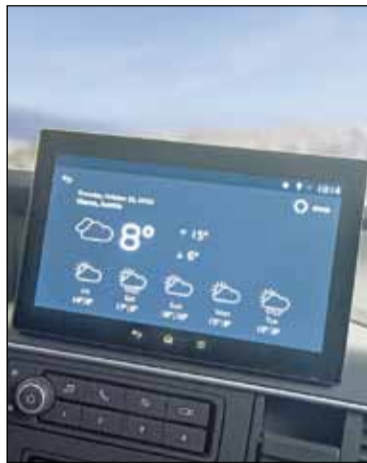
La integración de Alexa permitirá a los conductores obtener direcciones, hacer llamadas telefónicas, escuchar las noticias y acceder a entretenimiento, todo mediante sencillos comandos de voz. Los camiones volvo con Alexa estarán disponibles a partir de marzo de 2021 en Alemania, Austria, España, Francia, Irlanda, Italia, y Reino Unido.

Desde septiembre de 2020, Volvo Trucks ha comenzado a vender cuatro nuevos camiones, que han sido desarrollados haciendo especial hincapié en el entorno del conductor, la seguridad y la productividad. Los camiones disponen de una nueva interfaz de usuario flexible con un panel de instrumentos digital que brinda al conductor información relevante en cada situación y les facilita la toma de decisiones correctas.

"Hemos desarrollado las características de Volvo, incluida la ergonomía, la comodidad y la seguridad, y las hemos combinado con tecnología innovadora, como Alexa, para crear un entorno de conducción aún más atractivo y productivo", comenta el director comercial de Volvo Trucks España, Daniel Saiz.

Alexa amplía la seguridad

Alexa permitirá a los conductores mantener las manos en el volante y



los ojos en la carretera. Si el nuevo camión está equipado con el software de navegación disponible en Volvo Trucks, el conductor podrá preguntarle a Alexa qué ruta tomar. Además, Alexa puede ayudar al conductor a realizar llamadas telefónicas a clientes y familiares, reproducir música y acceder a noticias y audiolibros.

Tecnología de voz, clave

"Volvo Trucks entiende que la tecnología de voz es esencial si se quiere crear una experiencia óptima para los conductores de sus camiones de gran tonelaje y nos entusiasma que Alexa sea el servicio de voz elegido para brindar esto", afirma Ned Curic, vicepresidente de Alexa Automotive. "Alexa puede ser una amiga muy útil en carretera para los conductores de camiones volvo, al mantenerlos conectados, entretenidos y productivos", añade.

Gestión remota de la presión en vehículos autónomos con Falken

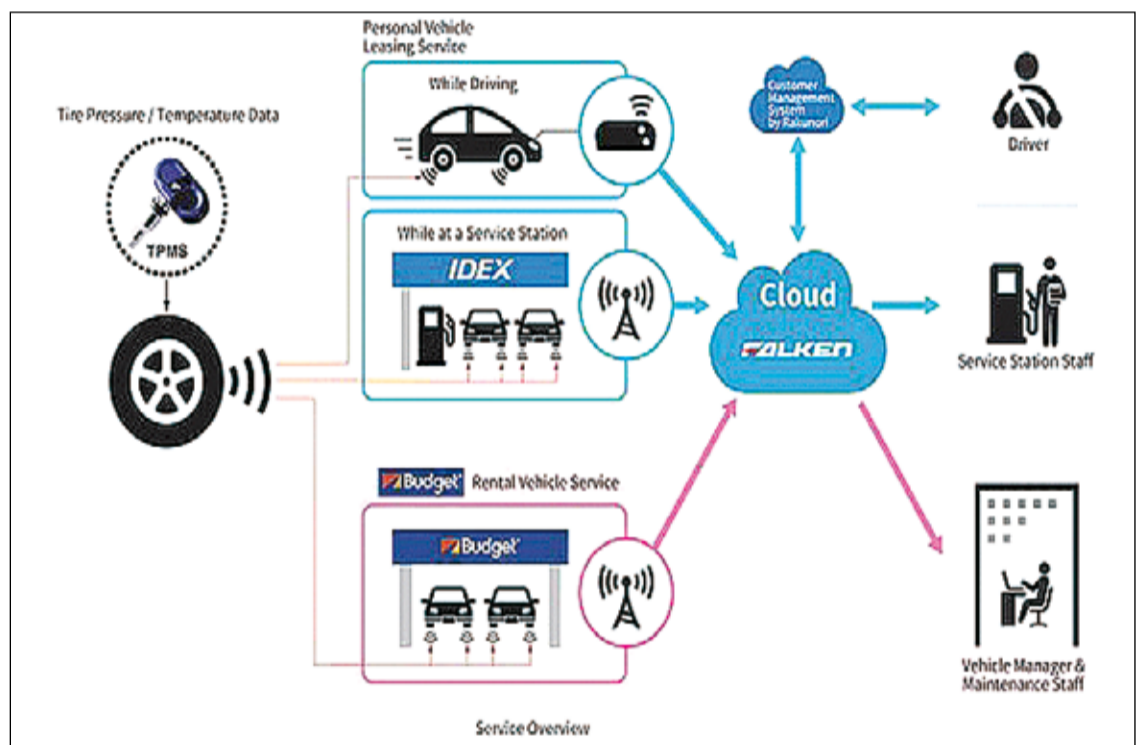
La empresa matriz de Falken, Sumitomo Rubber Industries (SRI), ha comenzado las pruebas de concepto de su nueva solución de gestión de la presión de los neumáticos que permite el control remoto de la presión y la temperatura, lo que será crucial para el funcionamiento seguro de los vehículos autónomos, robóticos, autoconducidos, o también conocidos como "sin conductor".

Esta solución hace posible

comprobar a través de la nube los datos recopilados por el sistema de control de presión de los neumáticos (TPMS) del vehículo. Sin conductor en cabina para supervisar en cualquier momento el estado del vehículo, el sistema contribuye a garantizar que la presión de los neumáticos se mantiene a niveles seguros y optimizados para ahorrar combustible, además de ayudar al correcto mantenimiento predictivo para evitar pinchazos y otras

incidencias que puedan afectar a los neumáticos.

Las pruebas se llevarán a cabo en 530 vehículos en Japón para evaluar la eficacia de SRI, fomentar conducción más segura y reducir el mantenimiento, para establecer un modelo de negocio que ayude a mejorar la seguridad y el ahorro en la conducción. Este test también evaluará la calidad general y la conveniencia del servicio gracias a los comentarios de los usuarios.



Goodyear y TuSimple colaboran en el desarrollo del camión autónomo

Goodyear Tire & Rubber Company ha anunciado una nueva relación estratégica con TuSimple, una empresa global de tecnología de transporte autónomo, para colaborar en un proyecto para analizar las necesidades de los camiones autónomos. goodyear proporcionará neumáticos y soluciones de gestión de neumáticos a la Red Autónoma de Mercancías de TuSimple (AFN).

Como parte de esta colaboración, goodyear proporcionará productos y su red de servicios para mejorar la seguridad y el funcionamiento de los camiones autónomos. Además, goodyear y TuSimple realizarán estudios de desgaste diseñados para comprender cómo los camiones autónomos y los neumáticos pueden ayudar a predecir mejor el mantenimiento, comprender la longevidad de los neumáticos y reducir el impacto de emisiones de dióxido de carbono de las flotas.

Los datos recopilados por este estudio también brindarán información sobre la diferencia entre un



conductor autónomo y uno humano con respecto a los neumáticos. "Con nuestro liderazgo en productos, soporte de flotas e innovaciones avanzadas, goodyear está aplicando el conocimiento para ayudar a conseguir rendimiento y seguridad con vehículos autónomos", afirma Erin Spring, directora de goodyear, nuevas iniciativas.

AFN, lanzado en verano

TuSimple lanzó AFN en julio con el objetivo de proporcionar transporte de carga fiable y de bajo coste para Estados Unidos median-

te el uso de camiones autónomos de nivel 4. "Los camiones autónomos ofrecen ventajas revolucionarias tanto para los transportistas como para las flotas", señala Robert Brown, director sénior de Asuntos Externos de TuSimple.

"Una de las ventajas más poderosas es el aumento de capacidad, resultado de que los camiones autónomos pueden operar de manera casi continua y, con este aumento dramático en la utilización de camiones, surge la necesidad de comprender mejor los requisitos de mantenimiento predictivo", concluye.

Iveco, con asistente voz basado en Amazon Web Services

Iveco ha presentado un nuevo servicio para los conductores mediante la implantación del asistente por voz Amazon Alexa, el sistema de aprendizaje automático y sin servidor de Amazon Web Services (AWS) que "mejorará la experiencia del conductor", según afirma la compañía italiana.

El innovador asistente por voz permite a los conductores de Iveco gestionar verbalmente la planificación de su ruta, comprobar el mantenimiento y el estado del vehículo y solicitar consejos de conducción. Asimismo, puede operar los controles de la cabina, lo que permite a los conductores concentrarse en la carretera y, en consecuencia, aumentar la seguridad del tráfico. También facilita a los conductores permanecer conectados con la comunidad de conductores de Iveco.

El nuevo asistente por voz, diseñado por el equipo de Iveco Digital con el apoyo de AWS Professional Services, se ha creado siguiendo la metodología de Amazon Working Backward Innovation que se ense-

ña en el Programa de Innovación Digital de AWS, y utiliza las tecnologías de aprendizaje automático, voz, seguridad y sin servidores de AWS.

Nueva era con asistentes voz

"Estamos entusiasmados con el nuevo asistente por voz, que establecerá un nuevo estándar en la industria de automoción", asegura Fabrizio Conicella, digital lead de Iveco. "Al aprovechar la amplitud de la cartera de AWS, Iveco ha innovado y ofrece en un tiempo récord un nuevo servicio que cambia fundamentalmente la forma en que los conductores pueden interactuar con nuestros vehículos y con nuestra comunidad de conductores. El nuevo asistente por voz de Iveco afianza la futura estrategia digital de la compañía, ya que ofrece a los conductores una forma completamente nueva de realizar sus tareas de manera interactiva y, al mismo tiempo, elevar el nivel de seguridad y comodidad", añade Conicella.

Instrumentos de Trabajo

Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com AGENCIAS DE VIAJES PERIODICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIODICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIODICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com HOTELERIA Y ALOJAMIENTO PERIODICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR AGENCIAS DE VIAJES PERIODICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO REUNIONES E INCENTIVOS PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT HOTELERIA ESPAÑOLA PERIODICO 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 PERIODICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR DIRECTORIO DE AGENCIAS ANUARIO (1 EDICION)

NEXO HOTEL PROVEEDORES DE HOTEL ANUARIO (1 EDICION)

RANKING DE EMPRESAS TURISTICAS PERIODICOS ANUALES (4 EDICIONES)

PROTAGONISTAS DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIODICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

Turnexo SALON PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

NexoBusiness SALON 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

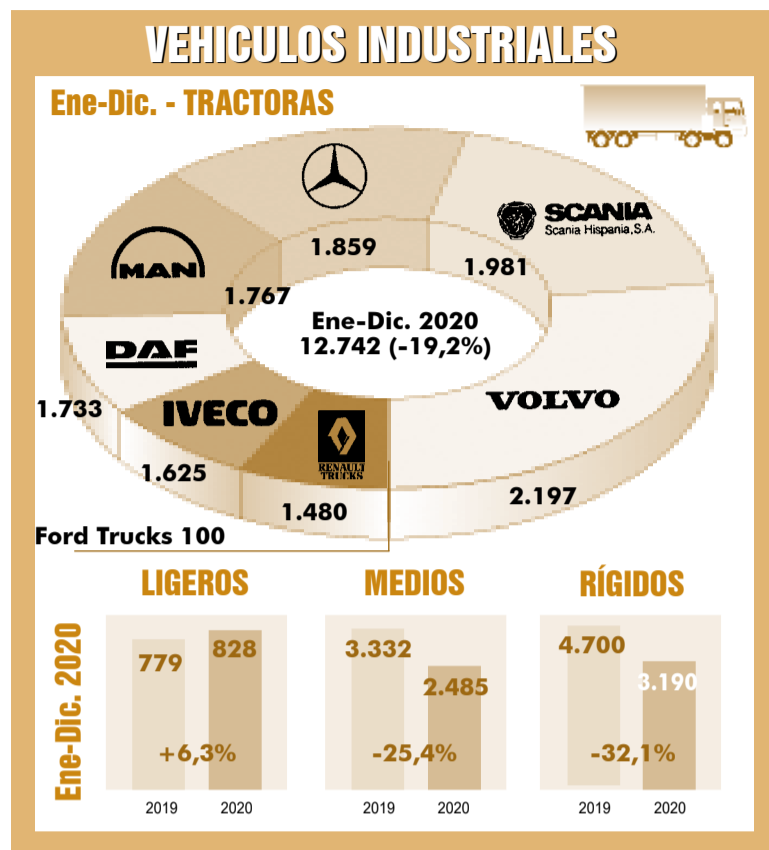
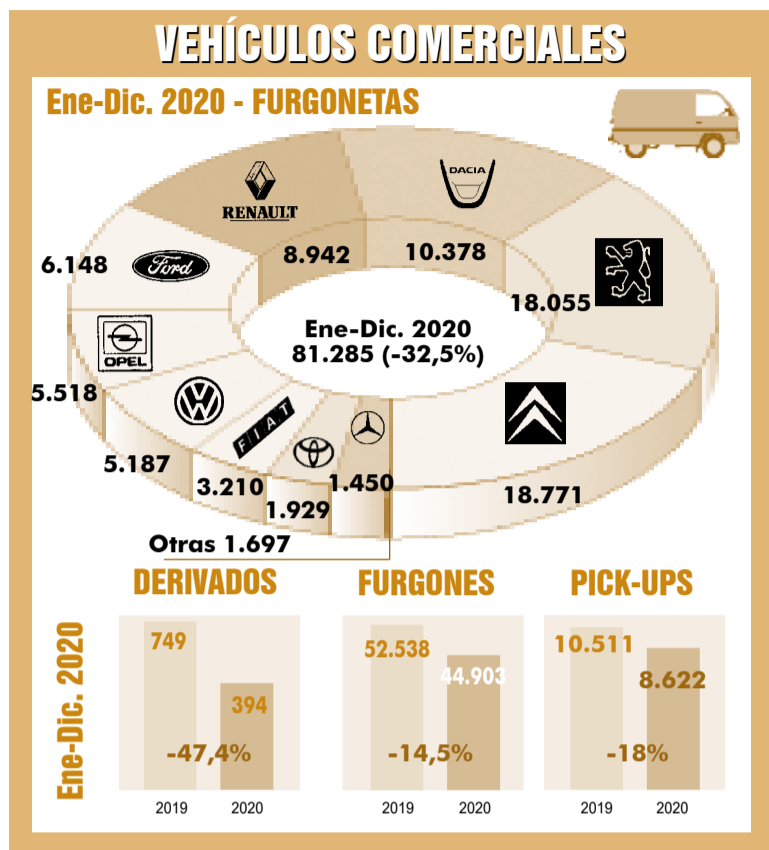
AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

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



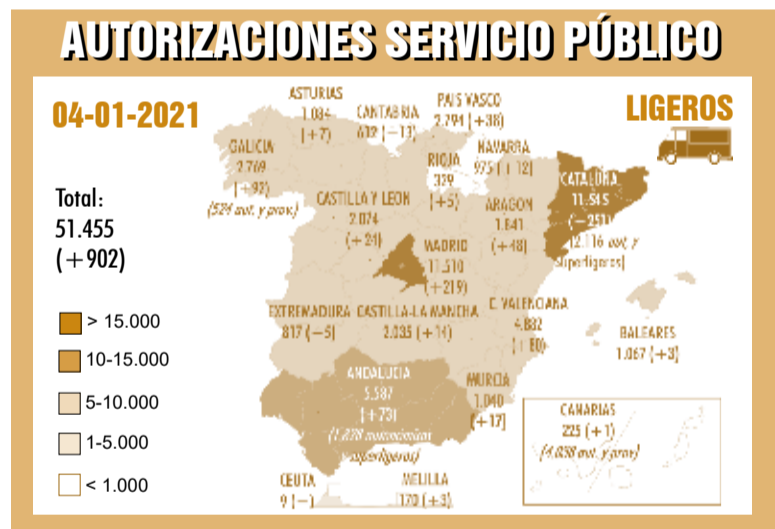
E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 8 enero 2021)

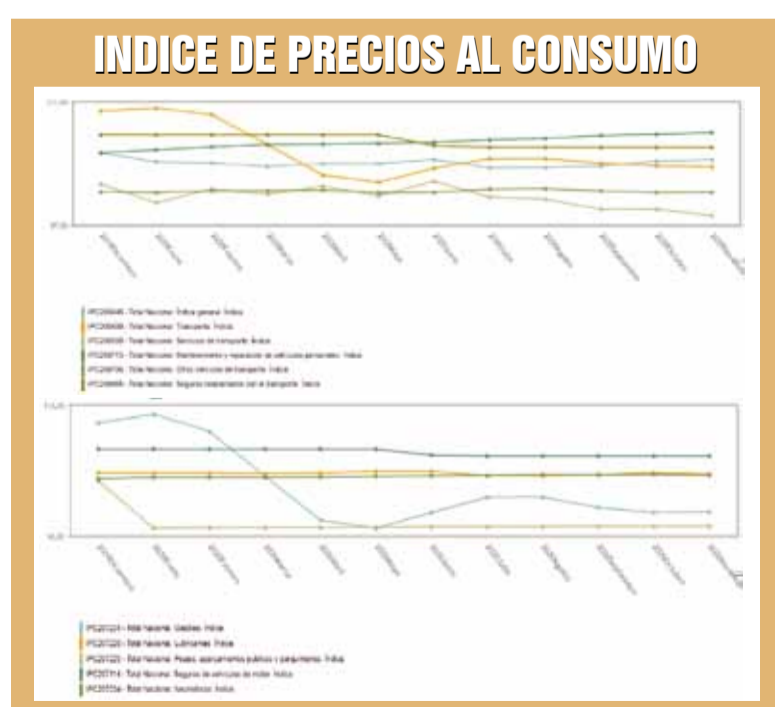
LOCALIDAD-E.S.	€/ LITRO
ALAVA	
Nanclares Oca - Gerantisan	0,959
ALBACETE	
Albacete - Plenoil	0,939
ALICANTE	
Orihuela - Plenoil	0,929
ALMERÍA	
El Ejido - Splash	0,879
ASTURIAS	
Gijón - ES Cerecedo	0,997
ÁVILA	
Ávila - Alcampo	0,977
BADAJOS	
Badajoz - Saras	0,929
BALEARES, ILLES	
Mao - GM Oil	1,029
BARCELONA	
S. Boi Llobregat - Alcampo S. Boi	0,912
BURGOS	
Villarcarayo - ES Rivera	0,959
CÁCERES	
Cáceres - Galp	0,959
CÁDIZ	
Puerto S ^a . María - GM Oil	0,959
CANTABRIA	
Santander - Petroprix	0,949
CASTELLÓN	
Villarreal - Bonárea	0,933
CIUDAD REAL	
Tomelloso - Family Energy	0,919
CÓRDOBA	
Montemayor - JC	0,939
CORUÑA, A	
Bergondiño - Carbugal	0,949
CUENCA	
Campillo Albobuey - S. Andrés	0,959
GIRONA	
Arbucies - Bonárea	0,926
GRANADA	
Armillá - Granasol S. Pablo	0,899
GUADALAJARA	
Guadalajara - Plenoil	0,997
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - Merkaoil	0,979
HUELVA	
Lepe - SP	0,959
HUESCA	
Fraga - Agropecuaria	0,910
JÁEN	
Jaén - Petroprix	0,879
LEÓN	
Ponferrada - Petroprix	0,889
LLEIDA	
S. Guim Freixenet - ES S. Guim	0,919
LUGO	
Begonte - Petrocash Fontefría	0,979
MADRID	
Móstoles - Lavaplus	0,949
MÁLAGA	
Antequera - Petroprix	0,939
MURCIA	
Fortuna - Renesur GR	0,898
NAVARRA	
Tudela - ES Bardenas	0,958
OURENSE	
Pereiro Aguiar - JL e Hijos	0,988
PALENCIA	
Palencia - GasExpress	0,977
PONTEVEDRA	
Vilanova Arousa - Plenoil	0,907
RIOJA, LA	
Agoncillo - Royo	0,938
SALAMANCA	
Carbajosa Sagrada - Petroprix	0,907
SEGOVIA	
Cantalejo - Beroil	0,969
SEVILLA	
Alcalá Guadaíra - Petroprix	0,903
SORIA	
Arcos Jalón - GHC Soria	0,939
TARRAGONA	
Hospitalet l'Infant - Alas	0,925
TERUEL	
Cella - Subigás	0,968
TOLEDO	
Toledo - Alcampo	0,939
VALENCIA	
Torrent - Fénix Gestión	0,889
VALLADOLID	
Valladolid - Petroprix	0,949
VIZCAYA / BIZKAIA	
Arizgoiti - Urbi Low Cost	0,967
ZAMORA	
S. Cristóbal Entreviñas - Fertblend	0,950
ZARAGOZA	
Garrapillos - Family Energy	0,919

Un mes de diciembre ligeramente positivo (+1,5%) fue la mejor noticia para cerrar un año para olvidar. El buen comportamiento de las furgonetas (+6%) y de los chasis/cabina (aunque mucho menos importantes por volumen) permitieron este leve repunte, que deja el acumulado de los Comerciales en un -26,4%, para un total de 158.117 unidades.

Diciembre fue el primer mes después de muchos en el que vimos un signo positivo en las matriculaciones (+3,8%), gracias sobre todo a las tractoras y los camiones ligeros. Precisamente estos últimos fueron los únicos que concluyeron el año creciendo, un 6,3%. El acumulado total de vehículos industriales fue de 19.245 unidades, un -21,7% sobre 2019.



Empresas y tarjetas concluyen el ejercicio en tendencia alcista, lo que no se sabe si es una buena señal de cara a 2021 o se debe a algún tipo de ajuste burocrático, porque no se corresponde demasiado con el sentir general. En cualquier caso, el número de autorizaciones sigue imparabile, mientras que hasta las compañías de Pesado repuntan.



A pesar de que el petróleo se mantuvo durante todo el mes muy levemente por encima de los 50 dólares/barril, el precio medio en los países europeos se ha incrementado, por segundo mes consecutivo, más de dos céntimos en diciembre, hasta 1,236 céntimos/litro.

Transhoróscopo

ARIES
21 de marzo - 20 de abril
Es tiempo de acceder a nuevos niveles en la profesión, mantente abierto a desafíos que desarrollen tu aprendizaje.

TAURO
21 de abril - 20 de mayo
Aumenta la intensidad y las exigencias en el ambiente laboral. Afecta a todos, no eres una víctima del sistema.

GEMINIS
21 mayo - 21 de junio
Recibe con cautela las noticias sobre mejoras en lo económico, hay un leve riesgo de verte defraudado.

CÁNCER
22 de junio - 22 de julio
Alto nivel en el plano intelectual que favorece el inicio de proyectos, estás listo para retos de más altura.

LEO
23 de julio - 23 de agosto
El deseo de verte realizado profesionalmente está por ser cumplido, tienes los elementos esenciales para alcanzarlo.

VIRGO
24 de agosto - 22 de sepbre.
Cuidado al aceptar tantas exigencias en lo profesional, algunas exceden tu capacidad y pueden comprometerte.

LIBRA
23 septbre. - 22 octubre
Es tiempo de explorar otros campos de realización profesional. No compares tus metas con las de otros.

ESCORPIO
23 octubre - 22 novbre.
Estabilidad en el plano financiero que permite adquisiciones que superen lo necesarios. Permítete algún capricho.

SAGITARIO
23 de nov. - 21 de dicbre.
Estás listo y dispuesto para hacer algunos sacrificios por el progreso de tu profesión, serás bien recompensado.

CAPRICORNIO
22 de dicbre. - 20 de enero
Desarrolla actividades que vayan más allá de las obligaciones del trabajo, algunas alimentan tu espíritu.

ACUARIO
21 de enero - 19 de febrero
Que el pasado no te impida cumplir con tus sueños, cualquier vestigio de negatividad puede y debe ser eliminado.

PISCIS
20 de febrero - 20 de marzo
Lo que arriesgas en el plano laboral será bien recompensado, el equilibrio será reestablecido para tu beneficio.

Congreso

Reunión de los concesionarios

Título: XXX Congreso & Expo.
Cuándo: 17-18 febrero 2021
Dónde: Centro Convenciones Norte, Ifema (Madrid)
Organiza: Faconauto

La patronal de los concesionarios, Faconauto, celebrará el año que viene su XXX Congreso & Expo bajo el lema #ProtagonistasDeLaRecuperación. La situación actual ha obligado a que esta edición tenga dos partes, una primera virtual, los días 17 y 18 de febrero, y una segunda presencial los días 14 y 15 de junio, en el Centro de Convenciones Norte.



Seminario

Experiencias en carreteras

Título: Seminario Piloto Siscoga Extended
Cuándo: 21 de enero
Dónde: virtual
Organiza: C-Roads

El proyecto C-Roads Spain se enmarca dentro de la plataforma europea C-Roads. En C-Roads Spain se están desplegando los servicios C-ITS y esta compuesto por cinco pilotos, de dos horas de duración, cada uno de ellos con su particular conjunto de tecnologías y servicios con la participación de diferentes socios.



Guía

Edición 2021 con novedades

Título: Guía Michelin España & Portugal 2021
Establecimientos: Más de 1.000
Edita: Michelin

Michelin presenta la nueva selección 2021 de la Guía Michelin España & Portugal, en la que tres restaurantes acceden, con honores, a la categoría de dos Estrellas Michelin. Además, 21 establecimientos reciben su primera Estrella, 53 se añaden a los restaurantes que cuentan con la distinción Bib Gourmand, y 21 reciben la nueva Estrella Verde.



Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

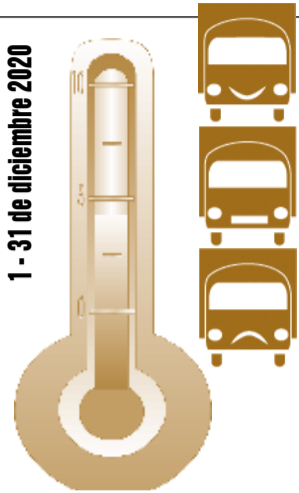
Nexopublic
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- 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

1-31 de diciembre 2020



RESULTADOS

▲ Evolución

Los héroes sin capa

De nuevo, los profesionales del transporte por carretera han sido noticia en los medios generalistas. Se les reconoce su esfuerzo por paliar los efectos del temporal, y también las malas condiciones en las que han tenido que sobrellevar su paralización. El ministro Abalos les ha agradecido el esfuerzo, pero como nos decía un máximo representante asociativo hace unos días, sería mejor que, además de las gracias, la Administración les escuchara más y les prestara un poco más de atención.

COYUNTURA / La ratio de pesados sube a 3,58 y la de ligeros hasta 1,56

Repunte para acaba el año, a excepción del precio del gasoil

Las empresas de transporte, las autorizaciones y, por sorpresa, las matriculaciones (tanto de comerciales como de industriales) presentaron un dato de diciembre positivo, que en el

caso de los registros no compensa el acumulado anual. El indicador que no comparte esta tendencia es el del precio del combustible, que ya refleja la subida del petróleo.

INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



Se nota en los surtidores el notable incremento del petróleo, que ya roza los 55 dólares/barril.

EMPRESAS



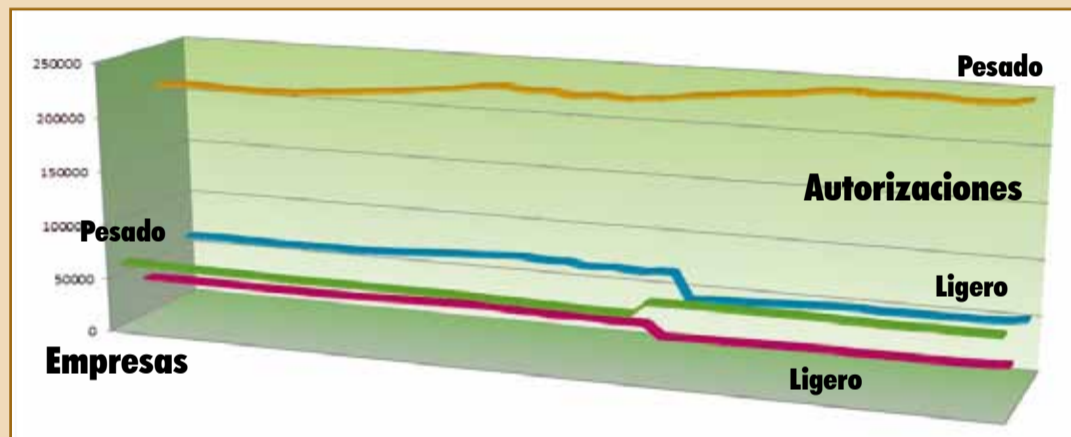
Las de Pesado suben, aunque menos que las de Ligero. Ambos repunten son acompañados por las tarjetas.

MATRICULACIONES



Noviembre fue uno de los meses menos malos, con caídas del 8% en comerciales y del 1% en industriales.

EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2016-2020



Base 100 = 2006

Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Seguirá al frente de Anfac



José V. de los Mozos

La Junta Directiva de Anfac, con la presencia de todos sus asociados, ha aprobado la renovación de José Vicente de los Mozos como presidente de la entidad para 2021. Es miembro del Comité Ejecutivo del Grupo Renault y presidente de Renault España, y lleva en el cargo desde enero de 2018.

▼ Descenso

Decisión incomprensible



Damiá Calvet

El *conseller* catalán de Territorio y Movilidad anunció, con apenas dos horas de antelación (como denuncian las Asociaciones), la prohibición al tránsito de camiones por Cataluña durante tres días, amparado en el temporal, lo que supuso pérdidas económicas millonarias y penurias para los profesionales.

➔ En Ruta



Logística sanitaria en tiempos de Covid (II)

Remedios Parra

PARA GARANTIZAR el acceso a productos sanitarios demandados por las farmacias, se encuentran los distribuidores farmacéuticos, que nos caracterizamos porque tenemos una gran capilaridad (con más de 30 almacenes sirviendo a más de 7.000 farmacias, en el caso de Alliance Healthcare) y una alta capacidad de respuesta. En este sentido, desde que una farmacia realiza un pedido hasta que se sirve, pasan entre un mínimo de dos horas y un máximo de cuatro. Es decir, tenemos la infraestructura y logística adecuada para responder ante una urgencia.

Como agente logístico, el distribuidor también es un colaborador clave conectado con el laboratorio, con el objetivo compartido de servir los productos sanitarios a la farmacia para que lleguen al paciente final. En estos días de crisis, asegurar que es así es de vital importancia para el laboratorio y para nosotros mismos.

Por ello, tanto nuestra red de distribución como de Operador Logístico Farmacéutico, Alloga, cuenta con planes de contingencia que estamos viendo en primera persona cómo funcionan adecuadamente para preservar la salud de nuestros empleados, a través de la separación de turnos, y dar continuidad al servicio en un momento donde todos los procesos están sufriendo tensiones pero que, gracias a estos planes, se está consiguiendo manejar correctamente.

Esta es nuestra forma de trabajo y nuestro enfoque.

Remedios Parra, miembro de la Junta Directiva del CEL y *Manufacturers and Pharmacies* director de Alliance Healthcare España.



PREVISIONES

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 o al teléfono: 91 369 41 00

