



ALBERTO MERINO

### Medio ambiente

PÁG. 2 / El Covid afecta a la renovación de flotas y a entorno.



STÉPHANE DE CREISQUER

### Relevo en MAN

PÁG. 3 / Asume la dirección general de la empresa en Iberia.



CARMELO GONZÁLEZ

### Sector digital

PÁG. 5 / La digitalización hace que el Sector una sus fuerzas.



MARCO TORO

### Aplaza su marcha

PÁG. 8 / El cierre de las plantas queda fijado al final de 2021.



ALBERTO TEICHMANN

### Volkswagen al alza

PÁG. 10 / Mejoras en la gama T6 y en la oferta de camper.

## El Sector obtiene compromisos como punto de partida y no lleva a cabo el paro

Finalmente, el paro patronal convocado para finales de julio no se llevó a efecto, puesto que el Ministerio de Transporte asumió casi a última hora ciertos compromisos para iniciar una nueva negociación. Las 44 toneladas y la euroviñeta quedan paradas.

### Novedades



### 10 años de FMX

Volvo celebra una década de su vehículo para obras. / Pág. 13-14



### Ligerero: Toyota / Pág. 15

Remolque: Lecitrailer / Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 16

### Nexotrans.com

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

Las 44 toneladas y cualquier cambio en materia de euroviñeta deberán ser consensados, se desarrollará un régimen sancionador por procedimiento de urgencia sobre la morosidad en el transporte, se abordará "ineludiblemente" la problemática de la carga y descarga por los conductores y se adoptarán medidas tendentes a mejorar la liquidez. **Panorama / Pág. 5**



## Nuevas Vito y futura Clase T

El lavado de cara que Mercedes Benz ha aplicado a la nueva Vito coincide con la disponibilidad del motor diesel OM 654 de 2,0 litros y cuatro cilindros para todas las variantes de Vito con tracción trasera. Es conocido de la gama de motores

de Mercedes-Benz Cars y ha sido optimizado en cuanto a eficiencia y emisiones. La nueva generación de motores hasta ahora sólo estaba disponible para el Vito Tourer. Para 2022, se anuncia la Clase T en los derivados. **Panorama / Pág. 7**

## El Paquete de Movilidad nace con la duda de si tendrá recorrido

El Diario Oficial de la Unión Europea publicó a finales de julio las diferentes normas legales que incluyen el denominado Paquete de Movilidad, en concreto, la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores, el Reglamento de Acceso al mercado de transporte y el Reglamento sobre Tiempos de Conducción y Descanso.

No todas las novedades incluidas en el Paquete de Movilidad entrarán en vigor en breve. Cada norma legal

incluye diferentes fechas de entrada en vigor en función de la necesidad de conceder un plazo transitorio de adaptación a las nuevas regulaciones introducidas.

Y es posible que a alguna de estas disposiciones no le dé tiempo a convertirse en realidad, porque la comisaria Valean se ha apresurado a iniciar un informe de impacto de algunos puntos sobre los que no está de acuerdo, a fin de poder apelar en un futuro próximo. **Panorama / Pág. 5**

## Gasnam: 'El siguiente paso es promocionar el biometano'

Eugenia Sillero repasa las propulsiones del futuro

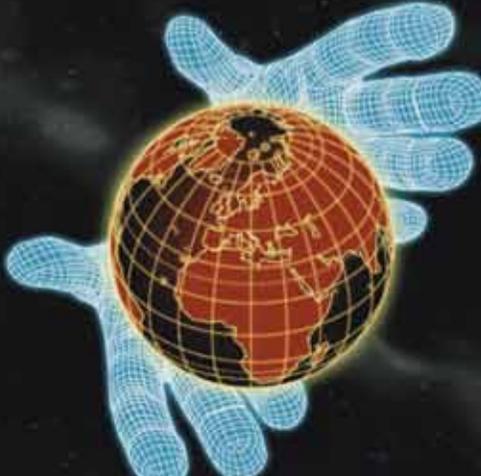
"A juicio de Gasnam, el gas natural es una solución madura. Para la larga distancia, el GNL es la solución más ecológica, probada y con beneficios demostrados. Alcanza autonomías de hasta 1.700 km. Además, la red de estaciones de repostaje está creciendo a nivel europeo. Ahora, el siguiente paso en este camino es el biometano, que ya suministra el 25% de las gasinerías europeas". **Panorama / Pág. 6**

### Esta Semana

## NEXOTRANS se convierte en mensual

El Periódico en papel asume una periodicidad mensual.

Opinión / Editorial / Tribuna ..... 2-3  
De frente: '44 toneladas' ..... 4  
Panorama / Actualidad ..... 5-12  
Logística ..... 21-24  
Innovación: 'Continental' ..... 27  
Coyuntura ..... 30





**Date de alta en Nexotrans.com**  
Diario online del Transporte  
**... y recíbelo cada mañana en tu email**



**Tribuna del Transporte****Renovación de flotas y objetivos ambientales tras el Covid (I)**

Alberto Merino

**H**AN TRANSCURRIDO YA varias semanas desde que se impusiera el Estado de Alarma para hacer frente a una crisis sin precedentes en la que, en palabras del propio ministro, el Transporte de Mercancías por Carretera ha demostrado, una vez más, su dedicación y profesionalidad, garantizando el suministro y abastecimiento de productos esenciales, pero que, a su vez, y sobre todo en el caso de pymes y autónomos, se ha visto profundamente afectado por la drástica caída de la actividad.

Para paliar los efectos a corto plazo, la prioridad en estos momentos es poner en marcha las medidas ya recomendadas en cuanto a seguridad sanitaria, flexibilización normativa y, sobre todo, ayudas económicas y financieras que permitan garantizar la continuidad de la actividad, aportando la necesaria liquidez. En cualquier caso, aun garantizando dicha continuidad, esta crisis, en mayor o menor medida, tendrá sus efectos en los próximos planes de renovación de flota, donde la adquisición de vehículos más eficientes ecológicamente quedará condicionada a las posibilidades de inversión.

El siguiente reto que deberá afrontar el transporte, en esta nueva etapa post Covid-19, será el de garantizar el cumplimiento de reducción de emisiones de CO2 marcado por la UE. Todavía queda lejos el objetivo de "cero emisiones" planteado para mediados de siglo, pero no así los compromisos a corto y medio plazo, que exigen para los vehículos industriales reducciones de un 15% y un 30%

para los años 2025 y 2030, respectivamente, respecto a los niveles de 2019. Con un parque de vehículos mayoritariamente diésel en la actualidad, estos niveles de reducción suponen una mejora en eficiencia superior al 3% de promedio anual, cuando la evolución técnica durante las últimas tres décadas no ha superado el 1% en promedio, y con un nivel de eficiencia con las actuales motorizaciones Euro 6, difícilmente mejorable. Ya será difícil continuar con el enfoque de que "después del diésel actual viene diésel más eficiente".

Sin duda los combustibles alternativos desempeñarán un papel clave en la transición hacia el objetivo de emisiones nulas, pero éste no será alcanzable con motores de combustión interna y combustibles fósiles. La tracción eléctrica con todas sus limitaciones ya es hoy una realidad técnica y económicamente viable, en segmentos como los turismos y las furgonetas, pero todavía en fase de desarrollo y pruebas en vehículos pesados.

Considerando que un tercio de las toneladas-km transportadas son trayectos inferiores a 300 km, con la tecnología actual, en cuanto a densidad energética de las baterías, sería factible realizar estos recorridos con camiones eléctricos, pero, teniendo en cuenta que la introducción de estos productos en el mercado se prevé a lo largo de los dos próximos años, difícilmente se podrá alcanzar una cuota de mercado del 15% en los próximos cinco años, que permitiera el cumplimiento de los objetivos previstos, simplemente por la parte tecnológica.



**Difícilmente se podrá alcanzar un cuota de mercado del 15% en cinco años por la simple vía de la parte tecnológica**

La distribución de 'última milla', en crecimiento acelerado por el impacto del comercio electrónico, dispone de vehículos con tecnología eléctrica y de gas natural como alternativas menos contaminantes y con costes operativos asumibles en tanto que, para el vehículo industrial de más de seis toneladas, el gas natural se abre paso. Ambas tecnologías van incrementando lentamente su cuota de participación, si bien el objetivo de alcanzar el 15% del total para 2025 queda muy lejos.

El reto será encontrar la solución óptima para cada aplicación diferente de transporte. La introducción forzada y el establecimiento de cuotas podría ser contraproducente tanto para la industria como para el medio ambiente, al poder incrementarse los periodos de tenencia de los vehículos, tratándose de tecnologías aún en fase de pruebas, que deben demostrar un coste total de propiedad (TCO) favorable en cada aplicación particular.

Alberto Merino es miembro del Think Tank Movilidad (sigue en pág. 32).

**Columna****Día Europeo de la Logística (I)**

Ana I. González

**C**ADA AÑO, coincidiendo con el tercer jueves del mes de abril, nos reunimos en torno a una importante celebración, el Día Europeo de la Logística. Un momento idóneo para premiar la excelencia en la gestión de la Cadena de Suministro y su aportación a la innovación y el desarrollo. Una jornada en la que compartimos experiencias y nos enorgullecemos de las iniciativas que se han llevado a cabo durante el año.

Y aunque en esta ocasión no podamos encontrarnos físicamente como es la tradición, más que nunca queremos destacar la gran labor de cada uno de los actores de la Cadena de Suministro ante el reto al que nos enfrentamos en la lucha contra el Covid-19.

En el Día Europeo de la Logística, queremos reconocer a todos los profesionales del sector que, en este momento de crisis, son más imprescindibles que nunca. Héroes discretos y silenciosos, todos aquellos que forman la Cadena de Suministro en cada uno de sus eslabones, son hoy garantes de nuestra seguridad, manteniendo el suministro de bienes esenciales, y del tan necesario material sanitario.

Son momentos difíciles, en los que estamos experimentando un impacto desigual de la crisis en las distintas actividades de nuestro ámbito logístico. Por un lado, grandes sectores como la automoción o el textil están sufriendo una importante ralentización de su actividad, y su respuesta está siendo remarcable, transformando solidariamente sus fábricas para producir material sanitario, como mascarillas o respiradores, entre otros productos.

Por otro lado, un sector como el de la distribución, está haciendo frente a un pico de demanda en alimentación y en el canal *on-line*, demostrando con cada entrega su agilidad y capacidad de adaptación al cambio.

Fabricantes, distribuidores y operadores logísticos redoblan esfuerzos para continuar las operaciones en las plantas de producción y en los almacenes. Y también el transporte mantiene un flujo constante de mercancías, pese a las muchas complejidades que afronta. Queremos agradecer y destacar la labor de cada profesional.

Ana Isabel González es la presidenta del Centro Español de Logística.

**Lapidario****Julio Villaescusa**

*'¿Por qué no se aprovechan en su totalidad las líneas ICO?'*

Fenadismmer "lamenta la escasa o nula difusión de dicha línea de avales, ya que ni los Bancos ni el propio Instituto de Crédito Oficial la recogen de forma diferenciada en su página web institucional, lo que amenaza que no se disponga íntegramente del presupuesto previsto por desconocimiento de los beneficiarios a la hora de renovar algún vehículo de su flota".

**Retrovisor**

## Editorial

# Siempre por las malas

**Q**UE EXISTEN REIVINDICACIONES sectoriales históricas es algo que a nadie se le escapa. Y precisamente son eso, históricas, porque pasan los años, los Gobiernos, los ciclos económicos y, por desgracia, también las crisis, y no encuentran solución por parte de la Administración de turno.

En ese punto, a los profesionales de la carretera, que nunca han abandonado la vía del diálogo y la negociación, a pesar de sus escasos resultados, solo les queda el remedio de la amenaza de paro. ¿Por qué es así? ¿Por qué recurrir a algo que nadie desea? Pues porque funciona.

A finales del mes de julio tuvimos el último ejemplo de todo esto. El Comité Nacional de Transporte por Carretera convocó una doble jornada de paro para los días 27 y 28 de julio, anunciándolo con más de un mes de antelación. Esto suele significar que se concede a la parte contraria el tiempo necesario para negociar, demostrando incluso la intención del Sector de no tener que cumplir con el paro programado.

Sin embargo, en esta ocasión, el Gobierno tensó la cuerda casi hasta el último momento. Entre finales de junio y de julio, se vivieron momentos de incertidumbre con el anuncio de la posible implantación de las 44 toneladas, por ejemplo, algo que es completamente contrario a los intereses de los transportistas y que, teniendo en cuenta el momento que se vivía entonces, no parecía muy adecuado.

El Ministerio de Transportes, en un intento de acercamiento, trató los primeros días de julio en templar los ánimos con una serie de medidas que, como era de esperar, no fueron suficientes para el Comité. Esto no solo mantuvo el paro vigente, sino que encendió un poco más los ánimos, porque se entendió como un acto de escaso compromiso por parte de Ábalos y su equipo.

Y cuando ya parecía que no había solución y que el paro patronal debería llevarse a efecto, llegó la ‘fumata blanca’. En una carta firmada por Pedro Saura, el secretario de Estado, el Sector

*Parece que la única manera que tiene el Sector de captar la atención de Ábalos es mediante amenazas de huelga*

vio cómo algunas de sus reivindicaciones eran atendidas. “No es lo que esperábamos”, reconocían desde diferentes asociaciones sectoriales, “pero es un compromiso y un base para seguir avanzando”. Conclusión: no hubo paro.

¿Y a qué se ha comprometido Transportes con el Sector? Pues básicamente tres cuestiones, aunque con ciertos matices. Por un lado, se abandona la idea de modificar los pesos y dimensiones y de implantar ninguna euroviñeta sin un consenso previo con el Sector. Y por otro, se propone la redacción de un régimen sancionador contra la morosidad por la vía de urgencia (podría estar listo antes de final de año). En efecto, no es todo lo que el Sector reclamaba, pero se abordan tres cuestiones muy importantes para el desarrollo de la actividad, por lo que se refiere a cierta estabilidad, al compromiso de que se tendrá en cuenta la opinión de los afectados y que, por fin, se podría resolver el problema de los retrasos en los pagos, auténtica lacra para muchos.

La carta de Saura, de seis folios de extensión, también recoge otros aspectos sobre los que habrá que seguir con la negociación en un futuro próximo, esa base a la que se refería el Comité. Por ejemplo, se abordará de forma “ineludible” la problemática de la carga y descarga, con una mesa de negociación que buscará establecer un marco normativo al respecto este mismo año; se agilizará la devolución de unos 200 millones de euros que quedan pendientes del ‘céntimo sanitario’ (¿se acuerdan, verdad?); se mantendrán las ayudas a la formación y al abandono; y se diseñará, antes del mes de diciembre, mediante reuniones quincenales, un Plan de Impulso al Transporte de Mercancías por Carretera, cuya vigencia será de 2021 a 2023.

¿Todas estas medidas son suficientes? No. ¿Son positivas? Si. Al menos, sellan un compromiso por parte de la Administración. Ahora ya “solo” queda su desarrollo y cumplimiento.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Nexotrans

Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

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

DIRECTOR  
**CARLOS ORTIZ RODRIGO**

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

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

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

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

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

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

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

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

### Directa

## Contra la ‘doble ITV’

**C**ON “ENORME SATISFACCIÓN” recibió Fenadismar la Resolución dictada por el Defensor del Pueblo en respuesta a la denuncia formal y solicitud de amparo interpuesta en su día por la Federación “contra la polémica Orden Ministerial” publicada el pasado mes de Mayo, por la que estableció el calendario para que pudieran pasar la revisión los aproximadamente cuatro millones de vehículos afectados por el cierre de las estaciones de inspección técnica durante el estado de alarma. La Orden aprobada por el Ministerio de Industria planteó un calendario flexible para poder pasar la revisión técnica en los próximos meses a todos los vehículos afectados por el cierre de las estaciones de ITV durante el estado de alarma, a fin de evitar un previsible colapso. Sin embargo, la misma Orden “incluyó una trampa”, a juicio de Fenadismar, por la cual, contraviniendo el Real Decreto que regula la inspección técnica de vehículos en España, al pasar los vehículos la revisión se les pone en su ficha técnica no la fecha del día que acuden a la itv, sino la de la fecha en que les caducó durante el estado de alarma, recortando de modo sustancial la vigencia periódica para pasar la siguiente.

A juicio de la Federación, “esta aberración resulta absolutamente injustificable”. Ojalá haya solución.

### Personaje de la Semana

## Stéphane de Creisquer

Stéphane de Creisquer es, con fecha 1 de agosto, el nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia, responsabilidad en la que sustituye a Marcus Gossen, que ha decidido continuar

su carrera en otra compañía del Grupo Volkswagen. MBA en Administración y Gestión de empresas en la Universidad Paris Dauphine, De Creisquer atesora una amplia experiencia profesio-



nal relacionada con nuestro país y con el transporte por carretera. Comenzó su trayectoria en Volvo Trucks en 1990, donde ocupó responsabilidades financieras en las filiales francesa e inglesa durante ocho años. Aterrizó en España en enero del año 1998, llegando a ser consejero delegado de Volvo Trucks durante 12 años, y tres más de las dos marcas del Grupo, hasta 2018.

**El francés asume la dirección general de MAN Truck & Bus Iberia, en lo que supone su vuelta al Sector de los camiones, autobuses y furgonetas, tras un breve paso por Euromaster**

### Marchatrás

## La IAA no se celebrará

**U**NA MALA NOTICIA a nivel internacional, aunque esperada. La pandemia provocada por el Covid-19 ha incidido directamente en las reuniones y eventos previstos para 2020. Muchos de ellos ya no han podido llevarse a cabo, y otros están anunciando el retraso de sus fechas o, en algunos casos, su cancelación definitiva. Es el caso de la IAA, la feria de vehículos comerciales e industriales más importante de Europa, que tenía prevista su celebración en el recinto ferial de Hannover (Alemania), entre los días 24 y 30 de septiembre. Pero sus organizadores anunciaron la cancelación definitiva del evento, que tendrá su próxima cita ya en 2022. “Desafortunadamente, las medidas tomadas por los gobiernos de toda Europa para contener la pandemia también han alterado fundamentalmente la situación de los vehículos comerciales”, apuntan desde la VDA, asociación germana encargada de la organización del certamen. “La fabricación de vehículos pesados, furgonetas, autobuses, remolques y carrocerías ha estado estancada en toda Europa durante varias semanas”, y aunque “se está reiniciando”, el ritmo es “lento y gradual”. La IAA entiende que es “imposible desarrollar la feria como una plataforma B2B global que propicie reuniones personales e intercambio internacional”.

**X De Frente****¿Debe asumir el transportista el coste de la carga y descarga?**

**L**A CUESTIÓN DE LA carga y descarga, y de quién debe (o no) realizar esas labores, es algo inherente al Sector desde hace muchos años. Y la pandemia generada por el coronavirus ha servido para escribir un nuevo capítulo de dicha historia, aunque seguro que no será el último. Aprovechando la necesidad de incrementar las medidas sanitarias, los transportistas reclamaron al Gobierno durante el estado de alarma que prohibiera a los conductores manipular las mercancías en los muelles y plataformas, entendiéndose que se les presentaba una oportunidad de oro para tratar de acabar con este asunto para siempre. Pero cuatro meses después, a mediados de julio, la polémica seguía muy viva, tras unas declaraciones de Aecoc en las que, de manera sutil, cifraban en 2.000 millones de euros anuales el coste que supondrían las ineficiencias derivadas de modificar el actual sistema, con la airada respuesta sectorial.

**Análisis****¿Una provocación?**

La evidente muestra del contenido irónico del comunicado emitido por Atfrie es irrefutable si nos fijamos en el último párrafo: "Tendremos que agradecer a las empresas cargadoras y operadores logísticos su contribución solidaria y desinteresada al progreso nacional con la contratación de mozos de carga y descarga. Los empleos generados podrán ser especialmente dirigidos a jóvenes o mayores de 50 años, que son quienes más dificultades encuentran para acceder al mercado laboral". Quizá el transporte frigorífico haya sido, históricamente, uno de los más beligerantes en esta cuestión, y ante las cifras aportadas por Aecoc, ha difundido una demostración más de dicho rechazo. Por su parte, los cargadores apuestan por un talante más conciliador, tratando de aplacar el revuelo inicial con ciertas explicaciones que, como no podía ser de otra manera, no han satisfecho a los transportistas. Tanto es así que, desde Fenadismmer, se considera que están "provocando" al Sector, atendiendo a afirmaciones como que "la prohibición de que el servicio de carga y descarga pueda ser realizado por los transportistas no supondrá un ahorro para los cargadores, sino una importante pérdida de eficiencia para el conjunto de la cadena de transporte que tendrá, entre otros, un impacto económico", o que "la Ley de Contrato de Transporte establece que la carga y descarga se puede prestar adicional y separadamente al servicio de transporte".

**En contra****'Presuntas mejoras'**

**L**A MEDIDA de prohibir la carga y descarga significa favorecer una inversión de 2.000 millones por parte de las empresas y operadores logísticos más solventes de nuestro país.



tenido que asumir en la pasada crisis sanitaria. Todo ello, redundaría también en la mejora de la seguridad y la salud laboral de uno de los colectivos más comprometidos durante la crisis sanitaria,

Unos 2.000 millones dirigidos al incremento de miles de puestos de trabajo con lo que, además del empleo, mejoraría la recaudación fiscal y de la Seguridad Social, sin coste alguno para las maltrechas arcas públicas después del esfuerzo que han

los conductores, al eliminar una de las causas de la fatiga y en la capacidad de consumo de la ciudadanía y, por tanto, en una mejora de la economía nacional en tiempos tan difíciles.

Irónico comunicado de **Atfrie**, que preside **José María Arnedo**.

**A favor****'Se generan ineficiencias'**

**L**A PROHIBICIÓN legal de la realización de la carga-descarga por parte del transportista no sólo no supondrá un ahorro de costes para unos en detrimento de otros, sino



una pérdida de eficiencia para el conjunto de la cadena, estimada en 2.000 millones de euros anuales. Conviene clarificar que esta cantidad no es el coste real de las operaciones de carga y descarga tal y como se realizan actualmente, sino que es el fruto de las ineficien-

cias que se generarán como consecuencia del aumento de los tiempos de espera y por la necesaria duplicidad de recursos, lo que supone un claro retroceso con respecto a la situación actual. En este nuevo contexto, la carga o descarga requeriría la disponibilidad no sólo de muelles, sino del personal de descarga que ampliaría en 30-40 minutos los tiempos de espera.

Extracto del comunicado emitido por **Aecoc**, cuyo director general es **José María Bonmatí**.

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional



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

- 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.

# Nexopublic

CONSULTING

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

## El Sector obtiene el compromiso del Gobierno y no lleva a efecto el paro

El pleno del departamento de mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera ha acordado aceptar la oferta formal del Ministerio de Transporte con los compromisos que asume respecto de medidas que se estiman fundamentales para la supervivencia de las empresas del Sector.

Según explicaba un comunicado del CNTC, el 24 de julio, entre dichas propuestas se encuentra el compromiso del propio Ministerio de no modificar la normativa reguladora de las masas y dimensiones de los vehículos sin el consenso del Sector, por lo que las 44 toneladas no verán la luz, de momento. Igualmente, el Sector deberá aprobar cualquier cambio en materia de Euroviñeta y tarificación de infraestructuras. Además, se desarrollará un régimen sancionador por procedimiento de urgencia sobre la morosidad en el transporte, sancionando los pagos por encima de los 60 días, medida compatible con la reclamación de intereses de demora en el plano civil.

Igualmente, traslada el Comité, "el Ministerio se compromete ineludiblemente a abordar la problemática de la carga y descarga por los conductores, teniendo en cuenta



que dichas actividades no tienen por qué ser por cuenta del transportista y que el Sector considera inadmisibles muchas de las condiciones en las que los conductores se están viendo obligados a aceptar la realización de las mismas". "En este sentido, será necesario clarificar el marco normativo existente, tanto desde el punto de vista mercantil como laboral, abordando, asimismo, los problemas asociados a los tiempos de espera, la responsabilidad de las partes en el contrato respecto de estas actividades y los posibles riesgos laborales asumidos. Dicho análisis se realizará antes del mes de Diciembre de 2020", añade.

Por otro lado, en la reunión se llegó al acuerdo de adoptar también medidas tendentes a mejorar la liqui-

dez del Sector en estos momentos críticos, habiéndose comprometido a la devolución de 200 millones de euros pendientes del céntimo sanitario, mantenimiento de las ayudas a la formación y al abandono, además de un Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera para los próximos tres años.

### Un primer paso

El propio Comité explica que "apuesta por el compromiso por parte del Ministerio de desarrollar, de nuestra mano, tanto los diferentes puntos recogidos en dicho documento. No colman las aspiraciones del CNTC, pero son de suficiente calado para no forzar la situación".

## La digitalización aúna fuerzas en el Transporte

A pesar de que las aguas bajaban revueltas en el transporte, por la aprobación del aumento de la masa máxima hasta las 44 toneladas en contra de la opinión de los transportistas, y con la convocatoria de huelga para finales de julio, a finales de junio se produjo un hecho tan inusual como positivo.

Es cierto que ninguna de las dos cuestiones se llevaron a efecto, pero la tensión existente no fue óbice para que los transportistas, los cargadores, los transitorios y las plataformas digitales, con el apoyo del Ministerio de Transportes, conformaran un grupo de trabajo para el impulsar el uso de los documentos de control electrónicos en el Transporte, un paso más hacia la tan necesaria digitalización de las operaciones.

En un comunicado conjunto, firmado por Aeutransmer, Transprime, Eurogestión, Pionira, Transfollow, eCustoms, CETM, Astic, Fenadismer, WanaTruck y Feteia-Oltra, se afirma que "el intercambio de documentos en soporte físico entre los diferentes eslabones de la cadena de suministro, así como su posible

presentación a los agentes de tráfico, con motivo de eventuales inspecciones en ruta, supone, sin duda, una ocasión propicia para la propagación del Covid-19, y una seria preocupación tanto para las empresas de transporte por carretera y sus conductores, como para los usuarios del servicio (cargadores y receptores de la mercancía) y sus empleados, que deben manipular los papeles que soportan dicha documentación", razón por la que "algunas empresas han urgido a sus respectivas organizaciones a explorar y analizar el modo de extender y normalizar la 'virtualización' de los documentos mediante soporte electrónico, de modo que se minimice ese posible vector de contagio".

### Medidas de impulso

Con el inicio del "proceso de desescalada", algunas de las asociaciones más representativas del Comité Nacional de Transporte por Carretera decidieron crear un grupo de trabajo en el que integrar, además de varios socios tecnológicos que operan en este campo, a varios empresarios del Sector, con el fin concretar "medidas prácticas que impulsen y generalicen la sustitución del tradicional soporte físico en papel por el digital".

El propio Ministerio, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, "otorga su cobertura institucional a esta iniciativa que, según fuentes del mismo, ha decidido en sus primeras reuniones estar permanentemente abierto a nuevas incorporaciones, tanto desde el lado de las asociaciones sectoriales y sus empresarios, como de plataformas tecnológicas, autoridades reguladoras y agentes de vigilancia, así como del resto de actores interesados en potenciar la digitalización en el transporte por carretera e intermodal", continúa el comunicado.

Para las asociaciones de cargadores, "a las indudables ventajas que la digitalización documental aporta a la gestión del transporte, se suma ahora el nuevo factor de seguridad sanitaria, que ha adquirido una gran relevancia. Esta faceta supondrá un punto de inflexión decisivo en la generalización de esta aplicación de las nuevas tecnologías al transporte".

Por su parte, las asociaciones de transportistas subrayan que "la protección de nuestros conductores frente al coronavirus ha estado siempre en primer plano durante toda la crisis y va a suponer un foco prioritario en la denominada 'nueva normalidad'. Minimizar las ocasiones de contagio será una línea guía fundamental de las decisiones de nuestras empresas a todos los niveles".

## La Unión Europea publica, por fin, todas las novedades que incluye el Paquete de Movilidad

El Diario Oficial de la Unión Europea publicó a finales de julio las diferentes normas legales que incluyen el denominado Paquete de Movilidad, en concreto, la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores, el Reglamento de Acceso al mercado de transporte y el Reglamento sobre Tiempos de Conducción y Descanso.

No todas las novedades incluidas en el Paquete de Movilidad entrarán en vigor en breve. Cada norma legal incluye diferentes fechas de entrada en vigor en función de la necesidad de conceder un plazo transitorio de adaptación a las nuevas regulaciones introducidas. Así, desde el 20 de agosto se aplican las modificaciones aprobadas en relación a los tiempos de conducción y descanso. Por lo que se refiere a las novedades introducidas en la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores y el Reglamento de Acceso al mercado de transporte no entrarán en vigor hasta el año 2022, incluyendo medidas para el control de las empresas buzón, limitación del cabotaje e introducción obligatoria del tacógrafo digital, incluidos determinados vehículos ligeros.

Tal y como explica Fenadismer, en materia de tiempos de conducción y descanso, el Paquete de Movilidad incluye varias novedades a destacar. Por ejemplo, se permite la realización de dos descansos semanales reducidos consecutivos (de al menos 24 horas), siempre que en

las cuatro semanas consecutivas se efectúen al menos cuatro periodos de descanso semanales, dos de ellos normales, es decir, de al menos 45 horas. Dicha reducción de descanso deberá compensarse en bloque, añadiéndolo al siguiente descanso semanal normal. Se considera que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos periodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de su empresa y fuera del lugar de residencia del conductor.

Prohibición del descanso en cabina en descansos semanales normales, siempre que se trate de un descanso semanal normal (esto es, el superior a 45 horas), estableciéndose como novedad que necesariamente el empresario deberá garantizar que el conductor realice el descanso fuera del camión en un alojamiento adecuado y asumir los gastos que esto ocasione.

### Límite diario

Respecto al límite máximo de tiempo de conducción, buscando que los conductores puedan pasar más tiempo en casa, podrán superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de trabajo del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal. Asimismo, el conductor podrá



superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de 30 minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de trabajo del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal. El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado. Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

La empresa de transporte organizará el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, éstos puedan regresar al centro de trabajo del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o regresar al lugar de residencia de los conductores, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

## “Entrevista



**Eugenia Sillero es la secretaria general de Gasnam y firme convencida defensora del uso de los combustibles alternativos como solución para el transporte por carretera, tanto del gas natural como del hidrógeno en el futuro.**

**L**A ENTIDAD GASNAM es una asociación que fomenta el uso del gas natural y renovable en la movilidad en la Península Ibérica, contando con 130 socios y colaboradores. Su secretaria general, Eugenia Sillero, nos atiende para adelantar los pasos que va a dar la entidad en el futuro.

■ **¿Atraviesa el transporte, sobre todo urbano, una crisis de confianza?**

● Por supuesto que estamos en una crisis de confianza, pero en todos los sectores, y tenemos que recuperarla, ya que existen algunos mensajes contradictorios. Por un lado, se anima a no utilizar el transporte público por cuestiones de seguridad, pero por otro, la Ley de Cambio Climático reconoce la necesidad de un transporte sostenible. El Covid-19 ha reactivado el debate sobre el modelo de transporte, dejando claro que la mala calidad del aire intensifica el efecto de múltiples virus, como el actual".

■ **¿Esto se aprecia más en el entorno urbano? ¿Tiene también algo que ver con el efecto contaminación?**

● Las flotas de buses de GNC son esenciales y lo seguirán siendo, al igual que el transporte de mercancías de 'última milla', los taxis, los VTC... La movilidad urbana debe ser sostenible, y su crecimiento es imparable dados los beneficios

que supone. Porque el gas natural elimina emisiones. Por otro lado, las ciudades necesitan el transporte público y la oferta debe ser sostenible. El Ministerio está trabajando en que sea seguro, sostenible y saludable, y eso marca el camino".

■ **En este sentido, ¿el gas natural es una opción, o sería preferible mirar un poco más allá?**

*'La movilidad urbana debe ser sostenible, y nos consta que el Ministerio está trabajando en esa misma dirección'*

● A juicio de Gasnam, el gas natural es una solución madura. Para la larga distancia, el GNL es la solución más ecológica, probada y con beneficios demostrados. Alcanza autonomías de hasta 1.700 km, los tiempos de repostaje son muy similares a los convencionales y es muy competitivo en costes. Además, la red de estaciones de

# El siguiente paso que debemos dar se dirige hacia el biometano

■ **Parece que todos estamos de acuerdo en la necesidad de hacer la movilidad más sostenible. Fabricantes, organizaciones y autoridades trabajan en este camino de manera inequívoca.**

repostaje está creciendo a nivel europeo. Ahora, el siguiente paso en este camino es el biometano. En la UE, el 25% de las gasineras ya suministra BioGNL, que es neutro en carbono, y que supone el 17% del total del gas suministrado. Las compañías que apuestan por el gas como combustible ya van incorporando la opción Bio".

■ **Una vez consolidado el gas natural y el biometano, ¿hacia dónde podríamos dirigir los pasos?**

● No muy lejos tenemos el hidrógeno, pero necesita más tiempo para su implantación general. Hay que desarrollar más tanto la oferta de vehículos como de estaciones de repostaje. En la actualidad, algunos fabricantes como Scania, la alianza Iveco-Nikola y la colaboración anunciada entre Volvo y Mercedes trabajan intensamente. Son muchos los desarrollos en marcha, por lo que el hidrógeno se convertirá en una solución en el futuro".

■ **¿Qué parte del éxito de estos desarrollos tiene que ver con la evolución de la normativa que se debe aplicar?**

● A nivel normativo, se tiene claro el impulso a los gases renovables. Incluso se menciona el uso del biometano para transporte público, considerado como vector de desarrollo para la movilidad sostenible. Las zonas de bajas emisiones que



se están implantando en las ciudades también son una señal positiva para esta evolución. Gasnam, en este sentido, está elaborando su propia hoja de ruta, en la misma línea: implantación de gases renovables tanto en el transporte tanto pesado como marítimo, sin olvidar al gas natural como vector

de entrada de estas soluciones. Tenemos muchos objetivos climáticos por alcanzar, y ahora con más razón. En el periodo posterior a la pandemia, la movilidad deberá ser más sostenible. Como ejemplo, la UE ya ha declarado que el Pacto Verde estará en el centro de la reconstrucción económica".

## Biometano: el mayor potencial de descarbonización en cualquier modo

A pesar de todos los esfuerzos actuales de la Unión Europea, el transporte es el único sector que no se está descarbonizando y que muestra incluso un aumento anual de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) desde 2014. La necesidad de nuevas medidas para reducir las emisiones en el sector del transporte debe abordarse sin demora. El desarrollo de la movilidad eléctrica está avanzando, pero no garantizará por sí solo la descarbonización esperada a tiempo y se quedará corto para cubrir adecuadamente todos los segmentos de transporte. Otros combustibles ecológicos alternativos pueden contribuir a acelerar la descarbonización del transporte en los próximos años y garantizar que sus beneficios económicos permanezcan en la Unión Europea.

La Asociación Europea de Biogás (EBA) ha realizado un análisis



comparativo de 11 estudios que, aunque muestran una gran variedad de metodología, todos concluyen que el biometano tiene el mayor potencial de descarbonización para el sector del transporte.

Además de los niveles significativos de reducción de CO2, iguales y en ocasiones superiores a los proporcionados por la movilidad eléctrica, el biometano ofrece oportunidades de despliegue inmediato, fabricación de motores y automóviles en la UE y un impacto positivo

directo en la descarbonización de todos los segmentos de transporte, desde los vehículos ligeros, el transporte pesado por carretera, el ferroviario y el marítimo.

El biometano es un combustible renovable que está disponible, es escalable y contribuye a mantener una industria automotriz sólida dentro de la UE. Es crucial aprovechar el valioso papel del biometano en igualdad de condiciones con la movilidad eléctrica para garantizar la descarbonización del Transporte.

## 15 millones de toneladas de CO2 menos antes de 2030

El uso de biometano como combustible en vehículos ya es una realidad en muchos países europeos. De las 4.120 estaciones de servicio de GNC y GNL operativas en la actualidad en Europa, más del 25% suministran este combustible. Esto equivale a un promedio del 17% de todo el gas utilizado como combustible en el transporte. Este dato difiere según el país, por ejemplo, en Suecia el 94% del gas utilizado en movilidad ya es de origen renovable.

Según las estimaciones de la Asociación Europea de Biogás (EBA) y NGVA Europe, en 2030 el 40% del consumo total de gas natural como combustible será biometano, y alimentará a una flota estimada de más de 13 millones de vehículos. El resultado representará una reducción de las emisiones de GEI asociadas a la movilidad del 55%, lo equi-

valente a evitar 15 millones de toneladas de emisiones de CO2.

La producción local de combustibles limpios como el biometano fomenta la creación de empleo local y ayuda a las ciudades a reducir significativamente las emisiones de CO2 y la contaminación del aire.

Por ejemplo, una ciudad como Bruselas, con 1,2 millones de habitantes, produce alrededor de 210 kt de residuos biológicos al año que se pueden utilizar para producir 14 kt de gas renovable. Con esta cantidad se podría alimentar a una flota de 75.000 vehículos propulsados a GNC y GNL con una mezcla del 40% de biometano, evitando la emisión de 85 kt de CO2 a la atmósfera.

La UE se ha fijado el objetivo de reducir las emisiones del transporte en un 60% en 2050 en comparación con los niveles de 1990.

# Mercedes Benz Vans presenta la renovada Vito y anuncia la llegada de la Clase T para el año 2022

El lavado de cara que Mercedes Benz ha aplicado a la nueva Vito coincide con la disponibilidad del motor diesel OM 654 de 2,0 litros y cuatro cilindros para todas las variantes de Vito con tracción trasera. Es conocido de la gama de motores de Mercedes-Benz Cars y ha sido optimizado en cuanto a eficiencia y emisiones. La nueva generación de motores hasta ahora sólo estaba disponible para el Vito Tourer. Los clientes de vehículos comerciales pueden elegir entre cuatro categorías diferentes de potencia.

Por primera vez la transmisión automática 9G-Tronic está disponible sin restricciones para todas las variantes de Vito con tracción trasera. La cómoda y eficiente transmisión automática con convertidor reemplaza al 7G-Tronic y estaba reservada anteriormente para el Vito Tourer. El conductor puede seleccionar con el interruptor "Dynamic Select" los programas de conducción "Comfort" y "Sport" y adaptar así el comportamiento de cambio a sus necesidades de conducción. Alternativamente, pueden cambiar manualmente en el modo "M" utilizando las palancas de cambio del volante.

Junto con la nueva familia de motores OM 654, el Mercedes-Benz Vito viene equipado de serie con tracción trasera, con la opción de tracción integral permanente 4x4. La altura del vehículo se mantiene por debajo de dos metros incluso cuando está equipado con tracción total. De esta manera, el Vito no pierde nada de su utilidad diaria y puede seguir accediendo a garajes normales, así como a los aparcamientos de varias plantas y subterráneos y en los lavaderos.

El sistema de asistencia de frenado activo, el "Distronic" y el espejo retrovisor interior digital amplían la gama de sistemas de asistencia de seguridad para el nuevo Vito de los 10 a los 13 sistemas anteriores.

## La Clase T

Con la misma filosofía y orientación que tiene el Clase V, Mercedes-Benz Vans lanzará un nuevo vehículo más pequeño para clientes privados a mediados de 2022 bajo el nombre de "Clase T". Un modelo a la medida de las necesidades de las familias y los amantes del tiempo libre.

"Con la nueva Clase T ofreceremos un vehículo que hará posible a muchas familias y amantes del tiempo libre acceder al mundo Mercedes-Benz. Estos clientes buscan vehículos prácticos pero atractivos y esto es precisamente lo que el Clase T ofrecerá", asegura Marcus Breitschwerdt, director general de Mercedes-Benz Vans.



"Con el diseño del Clase T hemos logrado la fusión entre lo funcional y lo atractivo", apunta Gorden Wagener, máximo responsable de diseño del Grupo Daimler. "Con nuestra filosofía única de diseño 'Sensual Purity' hemos creado un atractivo compañero para la familia," añade.

Según la compañía, partiendo de un desarrollo completamente nuevo, el Clase T será reconocido a primera vista como un miembro más de la familia Mercedes-Benz y presentará características inconfundiblemente típicas de la marca de la estrella. Especialmente en términos de diseño, valor, seguridad y conectividad, el nuevo vehículo llevará el ADN de Mercedes-Benz.

Además de los tradicionales sistemas de propulsión, contará con una versión 100% eléctrica. Habrá dos vehículos disponibles: mientras que la Citan será un vehículo orientado al cliente profesional, el Clase T se dirigirá principalmente al cliente privado.

## Garantía de cinco años en tractores Ford Trucks, que sigue creciendo

Cinco años de garantía sin límite de kilometraje es la medida estrella del nuevo plan de acciones comerciales y de servicio que Ford Trucks ha puesto en marcha con el objetivo de ayudar a los profesionales autónomos y pequeñas flotas a afrontar la excepcionalidad y las dificultades que comporta esta etapa post-coronavirus.

Esta nueva garantía se ofrece para todos los modelos de las gamas de tractores y carretera, incluido el F-Max, y hasta un período de cinco años sin límite de kilómetros, y cubre cualquier defecto que pueda atribuirse a un fallo de fabricación o montaje, excluyendo únicamente los defectos provocados por el uso y desgaste normales, como neumáticos y pastillas de freno.

La red de concesionarios de la marca supera ya la quincena de puntos de servicio en toda la Península y Canarias, apenas unos meses después de su puesta en marcha, con recientes inauguraciones y planes de expansión próxima en el área de Andalucía, Castilla y León, Navarra y La Rioja.

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

**...ESTÁS CÓMODO EN**

**Nuevo MAN TGX. Supply my truck.**

# Iveco lleva a cabo el lanzamiento del S-Way de gas natural para el transporte de larga distancia

Su motor emite un 90% menos de NO<sub>2</sub>, un 95% menos de partículas en suspensión y un 95% menos de CO<sub>2</sub>, con biometano

El nuevo Iveco S-Way NP es un vehículo industrial pesado, propulsado por gas natural licuado, con una autonomía de hasta 1.600 km y 460 CV de potencia para largas distancias. El gas natural protagoniza el primer paso hacia un transporte por carretera sostenible. Destaca su reducción de emisiones, eficiencia y un coste muy competitivo frente a su versión diésel.

El nuevo Iveco S-Way NP se basa en las prestaciones sostenibles de la gama pesada con una mayor reducción de las emisiones, cuyo motor Iveco Cursor Natural Power emite un 90% menos de NO<sub>2</sub>, un 95% de partículas en suspensión y un 95% menos de CO<sub>2</sub> con el uso de biometano (del pozo a la rueda). Esto se logra con el sistema de postratamiento basado en un catalizador de tres vías, sin EGR ni SCR, y gracias a la eficiencia de combustible, resultante de la tecnología del motor y del cambio Hi-Tronix.

La compañía ofrece una gama completa de modelos de gas natural, con tres familias de motores que van de los 136 a los 460 CV, y una oferta de productos de entre 3,5 y 40 toneladas, tanto de vehículos comerciales ligeros como vehículos pesados para transporte de larga distancia y autobuses.

El apoyo de las instituciones para

alcanzar una movilidad sostenible se muestra con la aprobación del Programa Moves II, diseñado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible que entre otras actuaciones, contempla la adquisición de vehículos de energía alternativas, ya sean vehículos industriales ligeros, medios y pesados, con ayudas de hasta 13.500 euros en el caso de los camiones dependiendo de su tonelaje.

Asimismo, Europa también apuesta firmemente por el uso del gas natural a través de nuevas iniciativas como la anunciada recientemente por el Ministerio de Transporte e Infraestructura Digital de Alemania, ampliando la exención total de los peajes para camiones de GNL y GNC otros dos años más. A su vez, Italia ha activado un nuevo descuento de un 30% para los peajes para los vehículos de GNL y eléctricos en las carreteras A35 Brebemi y A58 Teem. Con más de 288 gasineras de GNL en Europa y más de 60 en España y Portugal, el proceso y el tiempo de repostaje para los vehículos a gas natural es igual que en un vehículo convencional y se realiza en dos o tres minutos. Además, el coste por kilómetro de vehículos propulsados

por este combustible es un 30% menor que el diésel.

## Nuevo director Iveco Madrid

Por otro lado, CNH Industrial anuncia que desde julio, Raúl Ayuso asume el cargo de director de la Planta Iveco en Madrid en sustitución de Manuel Mansilla, quien ha sido nombrado responsable de producción global de la marca Iveco Bus tras cinco años liderando la fábrica madrileña.

En 1996, Raúl Ayuso se incorporó a Iveco en la factoría de Madrid y, desde entonces ha desarrollado su carrera profesional vinculado a esta compañía con la máxima implicación por mejorar los sistemas de gestión industrial de sus Plantas, promoviendo nuevos proyectos de innovación y mejora continua. En el año 2012 pasó a la liderar la planta argentina de Iveco en Córdoba y, posteriormente, fue nombrado director de la fábrica de Valladolid en 2015.

Al frente de esta factoría, Iveco Valladolid fue reconocida con galardones como 'Mejor proyecto Innovador' de los Premios a la Innovación El Mundo de Castilla y León, AME Excellence Award, otorgados por la American Association for Manufacturing Excellence (AME) o el premio



'Liderazgo Visionario' de los 'Manufacturing Leadership Awards' concedidos por la consultora americana Frost & Sullivan. Asimismo, Ayuso situó a la factoría como la segunda de las 67 plantas del grupo CNH Industrial en conseguir el nivel Gold, según el sistema de gestión industrial World Class Manufacturing (WCM).

En marzo de 2019 asumió la dirección de la fábrica belga en Zedelgem, principal centro de producción y desarrollo de vehículos agrícolas de la marca New Holland, del Grupo CNH Industrial. Un año y medio después regresa a España como director de la Planta de Madrid, la única de Iveco que produce la gama de vehículos industriales pesados a nivel global,

y referente en eficiencia del grupo con un plantilla de 2.300 empleados donde el 23% lo conforman mujeres.

## Cabina pesada n° 100.000

Por último, destacar que la planta de Iveco en Valladolid, donde se fabrica tanto el chasis cabina del vehículo comercial ligero Daily, como la cabina de la gama pesada, acaba de alcanzar la cifra de 100.000 cabinas pesadas producidas. José Manuel Jaquotot, director de la fábrica, ha agradecido este hito a toda la plantilla, "han sido cinco años de retos y desafíos continuos que hoy celebramos con la producción de la cabina 100.000. Esta cabina Iveco S-Way roja metalizada representa nuestro saber hacer".

## Marco Toro confirma que 'Nissan no se va de España ni de Europa'

El consejero director general de Nissan Iberia, Marco Toro, ha querido trasladar a la sociedad española un mensaje claro de tranquilidad. "España es uno de los mercados más importantes para la marca en Europa". En el seno de Nissan Europa, Nissan España tiene la cuota de mercado número uno en ventas a particulares; es número uno en volumen de ventas por concesión; es número uno en satisfacción de ventas y de postventa, es número uno en opinión de marca y es el segundo país en cuota de mercado total.

Marco Toro ha puesto en valor las operaciones comerciales de la marca en España: "Nissan, emplea más de 4.000 personas, en sus operaciones comerciales y red de concesionarios en España. Mantenemos la sede central de las operaciones comerciales para el mercado ibérico y tenemos más de 200 puntos de venta y asistencia en taller en Península, Canarias y Baleares".

Marco Toro resaltó el compromiso de las operaciones comerciales de Nissan en España, "En los últimos tres años, Nissan ha

vendido más de 200.000 vehículos, que han supuesto para el Estado español una recaudación de más de 1.000 millones de euros. Además, hoy en día hay un parque circulante de vehículos de clientes Nissan de 1,2 millones de unidades (5% del total) en nuestro país".

## Cierre de Barcelona en 2021

El vicepresidente ejecutivo de Nissan en Rusia y responsable de las operaciones industriales de Nissan Motor Ibérica, Frank Torres, ha planteado a los sindicatos aplazar el cierre de la fábrica de Nissan Barcelona al 30 de junio de 2021, en lugar del 31 de diciembre de 2020, que es la fecha que se había fijado inicialmente.

Durante la reunión, Torres ha pedido a cambio que los empleados abandonen la huelga y vuelvan a trabajar después de las vacaciones. Asimismo, el directivo se ha comprometido a que no se realicen despidos hasta diciembre de 2020 y que la negociación de las indemnizaciones se efectuarán



solo en caso de que no conseguir reindustrializar la planta.

Para finalizar, ha propuesto crear una mesa con sindicatos y Administración para que el centro de I+D NTCE y el de compras, que dan empleo a unas 400 personas, continúen en Barcelona. La representación de los trabajadores ha vuelto a urgir que se retire el ERE presentado para 2.525 empleados y que se dialogue para mantener los puestos de trabajo.

Además, la propuesta de Frank Torres de dilatar el plazo del fin de las operaciones en Zona Franca estaría lejos de la petición del Gobierno que había solicitado extenderlo hasta 2022 para intentar encontrar un nuevo inversor.

## DAF apuesta por la tracción delantera conmutable PXP

DAF Trucks presenta un sistema de tracción delantera que se activa con un sencillo interruptor. Está pensado para camiones que realizan la mayor parte de su kilometraje en carretera pero recorren, a veces, tramos de tierra o con firmes deslizantes. Esta nueva tracción PXP (Paul Xtra Power) estará disponible en las unidades tractoras DAF CF y XF 4x2 con motores Paccar MX-11 o MX-13.

Una tracción total para un camión que solo la utiliza ocasionalmente supone un coste importante en términos de adquisición, mantenimiento y consumo. Sin embargo, en ocasiones puntuales, es muy importante disponer de tracción adicional para superar zanjas, carreteras con arena, zonas de descarga sin pavimentar y pendientes pronunciadas.

Para este tipo de situaciones, DAF introduce ahora una opción de transmisión hidráulica delantera para las unidades tractoras CF y XF 4x2 que se puede activar mediante un interruptor en el salpicadero. Si el



vehículo detecta deslizamiento en los ejes de tracción, el sistema PXP se activa automáticamente. Cuanto mayor es el deslizamiento en el eje trasero, más tracción se entrega a las ruedas delanteras.

El sistema de tracción delantera conmutable DAF está disponible en las cuatro primeras marchas de avance y en la primera y segunda marcha atrás. Por encima de los 20 kilómetros por hora, y a partir de la 5ª marcha, el sistema PXP se pone en modo de espera y de igual manera, se vuelve a activar de nuevo si se reduce la velocidad y se requiere su uso.

Para que la tracción delantera esté disponible, cada cubo de la rueda del eje delantero cuenta con un motor hidráulico que produce 6435 Nm de par a una presión máxima del sistema de 360 bares.



## El asistente de giro del nuevo Actros. Vea lo que otros pasan por alto.

Todos hablan, pero solo uno actúa. El asistente de giro del nuevo Actros puede activar una alarma de inmediato cuando se detecta algo en una zona de peligro cercana al vehículo y además existe riesgo de colisión. Esto le permitirá detectar ciclistas, peatones u otros vehículos en situaciones con mala visibilidad o en ángulo muerto. Toda la información en [www.mercedes-benz-trucks.es](http://www.mercedes-benz-trucks.es)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust



# MAN propone diversas campañas para facilitar la vuelta al trabajo

El transporte de mercancías por carretera, especialmente en algunos segmentos, se ha visto muy afectado por las restricciones de movilidad provocadas por el estado de alarma, como consecuencia de la pandemia sanitaria que hemos atravesado en los últimos meses.

Por eso, toda la red de talleres oficiales de MAN Truck & Bus Iberia, que ha permanecido disponible a lo largo de todo el estado de alarma, ha realizado un importante esfuerzo para estar al lado de sus clientes y simplificar su día a día, en este paulatino proceso de vuelta a la actividad para muchas empresas, y también para que aquéllas que han seguido trabajando, puedan hacerlo en las mejores condiciones.

Francisco Valero, director de Post-Venta de MAN Truck & Bus Iberia, afirma que "queremos que la vuelta a la actividad sea más fácil y segura. Han sido meses complicados, pero debemos mirar hacia delante con el convencimiento de que esto pasará, y en MAN vamos a estar, como siempre, al lado de nuestros clientes para lo que necesiten".

Son muchas las campañas e iniciativas que se han puesto en marcha para que el cliente se sienta apoyado. Entre ellas, Valero destaca "el café o consumición gratis que hemos ofrecido en la práctica totalidad de nuestros puntos de servicio desde el inicio del confi-



namiento, la amplia disponibilidad de horarios de apertura de nuestras instalaciones, la transparencia en las operaciones de 'todo incluido' con precios fijos, el tratamiento del interior de las cabinas con ozono y desinfección o la revisión gratuita pre-ITV, para que los camiones que han estado parados vuelvan al trabajo en las mejores condiciones".

Otras acciones ofertadas por MAN a sus clientes son, para esos vehículos que han estado parados, un producto antibacteriano para el gasóleo del depósito (que evita humedades y posibles problemas en la inyección), revisiones de puesta en marcha, especialmente para autocares, vales de descuento para futuras visitas al taller, descuentos adicionales en todas las operaciones de mantenimiento llevadas a cabo con recambios y aceites originales MAN.

Y los apoyos a los transportistas también incluyen financiación de

reparaciones hasta un importe de 10.000 euros sin intereses y el refuerzo de la campaña de 'Segunda Vida', elevando los descuentos, tanto en piezas como en mano de obra por encima del 15% para los vehículos de más de 10 años.

## Más TGE

Por otro lado, y a fin de completar la actual gama de tracción total de la TGE, MAN Truck & Bus ha introducido una nueva versión con masa máxima de 5 a 5,5 toneladas. MAN está colaborando con el especialista austriaco Oberaigner en la conversión a tracción total de estos vehículos que se pueden pedir directamente de fábrica.

Entre los ámbitos de aplicación habituales se incluyen vehículos de bomberos y de emergencia, vehículos para servicios municipales, para el sector de la construcción e incluso autocaravanas y microbuses.



## Múltiples cambios a todos los niveles en la estructura MAN

MAN Truck & Bus SE está reestructurando su Junta Directiva. Andreas Tostmann, actual responsable de Producción y Logística de la marca Volkswagen, asume el cargo de presidente de la Junta Directiva, sucediendo a Joachim Drees. Asimismo, Martin Rabe, hasta ahora director de Organización, Procesos de Recursos Humanos e Informática en MAN Truck & Bus, sucederá a Carsten Intra como miembro de la Junta Directiva de Recursos Humanos y director de Recursos Humanos.

El Consejo de Supervisión de MAN agradeció a Joachim Drees la gran labor realizada a lo largo de estos últimos cinco años. Una labor que ha permitido que la cartera de productos se encuentre muy bien posicionada y se mantenga, según la compañía, con éxito en el mercado. En concreto, destaca MAN Truck, la nueva generación de camiones recién presentada ha tenido una excelente acogida entre los clientes. Ahora tomará el mando Tostmann, un experto

en producción con muchos años de experiencia en el Grupo Volkswagen.

A nivel nacional, además del nombramiento de Stéphane de Creisquer como nuevo director general de MAN Truck & Bus Iberia (ver página 3), también hemos conocido la designación de Juan Vicente Chaparro como director comercial de MAN TopUsed, sustituyendo en el cargo a Jaime Baquedano, que centrará de nuevo sus esfuerzos en la Dirección de Ventas de Camiones y Furgonetas.

Este valenciano es Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Valencia y también posee un MBA en la Escuela de Negocios ESIC. Chaparro, de 43 años, ha desarrollado su trayectoria profesional siempre muy vinculado a la actividad industrial. En 2018 se incorporó a MAN Truck & Bus Iberia como responsable de Ventas MAN para España en el canal Retail Propio, en el segmento de vehículos industriales Pesados y Ligeros.



## VW sigue ampliando la gama camper con Grand California

Volkswagen Vehículos Comerciales es una de las marcas que más apuesta por el segmento camper. En 2020, acaba de presentar dos nuevos integrantes de la familia, que suman a la Caddy: la renovada California, sobre la base del T6, y la novedosa Grand California, modelo con el que se aborda el segmento de cliente que desea una segunda casa.

Roger Osca, responsable de Producto, fue el encargado de los pormenores de un modelo "que mantiene la esencia de todos estos años, la que nos ha permitido ser referente en el mercado". La nueva California, que se produce en la fábrica de Hannover, se lleva a cabo "cuidando al máximo los detalles, casi de manera arte-

sanal", dando como resultado una gama con tres modelos: Beach Tour, Beach Camper y Ocean. Ambos presentan un completo equipamiento y motores de 150 o 198 CV, con cambio DSG de serie y 4Motion en opción. El manual no está disponible.

La Grand California, dirigida al segmento camper de más de seis metros, cuenta con "ADN Volkswagen y una fabricación propia, desde nuestra nueva planta para Crafter de Polonia. Se ha pensado para dar sensación de espacio y confort, con un diseño actual y con mucha atención en los detalles. El cliente puede optar por dos versiones, la 600 y la 680, ambas con motores de 177 CV.

## La familia de T6 completa su total renovación en todos sus modelos

Volkswagen Vehículos Comerciales concluyó durante el confinamiento la que podría ser la presentación de producto más larga del mundo, porque debido al coronavirus, no se había podido realizar el lanzamiento de la gama T6 para toda la prensa, aunque la apertura de pedidos se produjo el pasado otoño. La gama T6 al completo: Transporter, Caravelle, Multivan y California, ha vendido más de 12 millones de unidades a lo largo de su historia, que ya supera los 70 años.

Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales, explica que "desde el principio de este periodo de pandemia, hemos centrado los esfuerzos en la protección de la red, garantizando en la medida de lo posible su liquidez mediante distintas acciones, gestionando el acceso a crédito ICO a través de nuestra financiera y asegurando unos mínimos de retribución", además de "ir implementando los protocolos de seguridad e higiene para nuestros empleados y los clientes".

Con respecto al mercado, Teichman espera que se alcance un volumen de 140.000 unidades a final de año (un 30% menos que



el ejercicio anterior) "si se pone en marcha el plan de incentivo por parte del Gobierno, que debería incluir tanto a los vehículos de combustión como a los comerciales", algo en lo que la compañía lleva semanas trabajando.

Alex García, responsable de Marketing, fue el encargado de introducir las novedades de la nueva gama, destacando que desde que se adoptó el lema "fieles al original", en 2015, se han incrementado las ventas significativamente: por cuatro en la oferta de pasajeros y por dos en los furgones.

Roger Osca, por su parte, detalló todas las novedades de la gama, que resumió en "un nuevo frontal y grupos ópticos, el salpicadero actualizado, un cockpit digital para el puesto de conductor, los sistemas

de *infotainment*, la AppConnect de serie y, especialmente, la dirección asistida electromecánica, que sirve de base para la incorporación de importantes sistemas de asistencia a la conducción".

En el exterior, la parrilla es más grande, con dos barras cromadas transversales, las aletas se han renovado, se incorporan llantas de hasta 18" y más colores a la paleta, y faros H7 y led de serie en algunas versiones.

Cuatro versiones de Transporter, dos de Caravelle, tres de Multivan y dos de California, con dos batallas y motorizaciones de 110, 150 y 198 CV, combinadas con cambio manual, DSG o 4Motion, y distintos niveles de acabado, permiten a Volkswagen "seguir siendo referentes en el mercado".

# Scania alcanza su objetivo de utilizar energía eléctrica no fósil en sus 10 plantas principales

Por otro lado, la filial española presenta un programa de vehículos ya carrozados para la gama de construcción XT

La producción mundial de la empresa sueca Scania concluye la transición hacia fuentes de energía renovables no fósiles. En España, todas las instalaciones funcionan ya con energía verde, claro ejemplo del compromiso con la descarbonización.

Scania ha anunciado que sus 10 mayores plantas de producción mundiales se alimentan ya de energía eléctrica no fósil, una meta establecida para 2020. La última en abandonar la energía fósil ha sido la situada en Tucumán, Argentina, cuyo abastecimiento de electricidad será asegurado por una central eólica.

"Hemos trabajado mucho este año para alcanzar la meta de eliminar totalmente los combustibles fósiles de nuestras operaciones industriales", declara Leif Borgstedt, asesor principal de energía de Scania. "Adquirimos energía de un gran número de proveedores con Garantías de Origen y otras certificaciones equivalentes, que aseguran el suministro de energía proveniente de fuentes renovables, como la energía hidroeléctrica, eólica y solar".

Además, Scania tiene más iniciativas *eco-friendly*, como los buses híbridos de etanol en la capital de su país, Suecia.

De las 10 plantas de producción

de Scania, tres se sitúan en Suecia y dos en Holanda (donde instaló el techo solar más grande de Países Bajos), mientras que Argentina, Brasil, Finlandia, Francia y Polonia cuentan con una planta cada uno. En conjunto, consumen cerca de 450.000 MWh. La adopción de energía eléctrica no fósil representa una reducción anual de 33.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. En 2019, scania produjo 91.700 camiones, 7.800 autobuses y 10.200 motores industriales y marítimos.

"Scania desarrolla un ambicioso plan de reducción de su huella de carbono y ha adoptado metas con base científica como guía para los próximos años", afirma Andreas Follér, director de Sostenibilidad de Scania. "Esas metas no se limitan a nuestras propias operaciones, sino incluyen la reducción de las emisiones indirectas, relacionadas con el uso de nuestros productos".

Scania cuenta con reducir a la mitad su huella de carbono en 2025 en comparación con las cifras de 2015, tanto en sus operaciones industriales como comerciales. La misma reducción será alcanzada por tonelada transportada en el transporte terrestre.

"La descarbonización de nuestras operaciones industriales constituye un hito en nuestra trayectoria y pone de manifiesto

nuestro compromiso en alcanzar las Metas con Base Científica", puntualiza Follér.

Todas las instalaciones de Scania Hispania funcionan con la denominada 'Energía Verde', lo que significa que la electricidad de todas las delegaciones de Scania en España es 100% procedente de energías renovables.

## Programa de carrozados

Scania lanza un nuevo programa de vehículos carrozados, que están disponibles en una nueva plataforma dentro de la página web de la marca, donde los clientes podrán encontrar una amplia variedad de vehículos ya carrozados y adaptados a las necesidades que requiere cada trabajo.

"Queremos dar una respuesta ágil a la demanda de necesidades de nuestros clientes y con este programa ofrecemos una gran variedad de vehículos carrozados con los mejores carroceros del país", afirma Roberto San Felipe, director comercial de Camiones de Scania Ibérica. La firma ha trabajado este programa con carroceros como Frumecar, Liebherr, Meiller, Palfinger, Cifa, Gicalla, Wazenmix, Corma, Danima o Hiab.

Hormigoneras, volquetes, grúas



trascabina, ganchos multilift y también tractoras son algunos de los segmentos que se puede encontrar en este programa de carrozados. La información sobre los vehículos disponibles se actualiza constantemente en la página web de Scania y, de forma sencilla, el usuario puede ver imágenes o especificaciones de los vehículos y solicitar más información y oferta de la tipología que le interese.

Javier Palomo, director de Producto y Servicios de Scania Ibérica, explica que "los chasis están pensados para cada carrocería. Hay un proceso de ingeniería conjunto entre Scania y los carroceros para optimizar la especificación

del vehículo completo y esto nos permite estandarizar el producto y poner a disposición del cliente las mejores y más utilizadas especificaciones del segmento con entrega inmediata".

Con más de 100 años de experiencia en el Sector, la marca presentó la gama XT como parte del lanzamiento de la nueva generación en 2016. Esta gama está totalmente preparada para enfrentarse a los retos más difíciles y se puede diseñar a medida para soportar los entornos más complicados, lo que garantiza el tiempo de disponibilidad del vehículo y aumenta la productividad, algo que en última instancia repercute en la rentabilidad de las operaciones.

# Volvo propone diversas ayudas a las empresas para renovar sus flotas

Las empresas de transporte necesitan renovar sus flotas para mantener su negocio en funcionamiento durante la crisis económica mientras reducen el consumo de combustible y su huella de carbono. Por eso, Volvo Trucks y Volvo Financial Services (VFS) han lanzado un nuevo programa de financiación paneuropeo para aquellas empresas que necesitan apoyo de liquidez, o líneas flexibles para acceder a los camiones más eficientes y rentables.

Con el programa financiero europeo llamado "Keep Moving", los operadores de transporte que reemplazan camiones usados o amplían sus flotas tendrán la posibilidad de solicitar soluciones adaptadas a su negocio o acogerse a cualquiera de las campañas financieras lanzadas recientemente para vehículos usados.

"Los operadores de transporte y los conductores de camiones han estado luchando durante esta crisis y es nuestro trabajo ayudarlos con ofertas competitivas para vehículos 100% fiables y de calidad garantizada", dice Giovanni



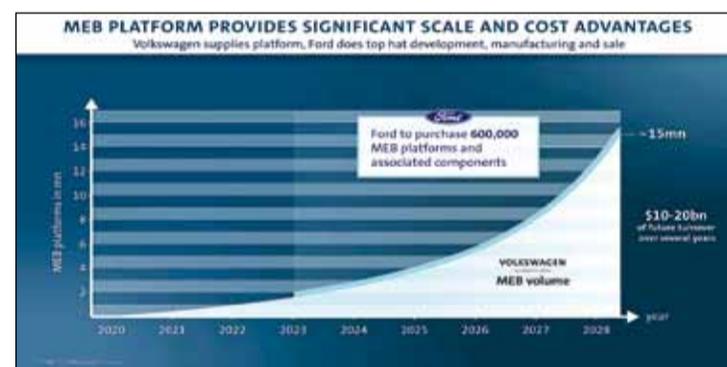
**60 unidades Volvo FH con I-Save para Acotral.** Tras los buenos resultados experimentados con las primeras 10 tractoras Volvo FH con I-Save 460 CV, Acotral incorpora 50 unidades más a su flota a través de Volvo Financial Services (VFS). Los nuevos camiones están siendo entregados en Madrid, Valencia, Málaga, Sevilla...

Bruno, director general de Volvo Trucks España.

El programa de financiación desarrollado por VFS proporciona a los clientes de Volvo Trucks en España soluciones financieras flexibles para apoyarles en las circunstancias actuales. El programa se extendió hasta finales de julio de 2020 y se encuentra disponible para clientes nuevos y

para clientes actuales que deseen renovar sus camiones o ampliar sus flotas.

Como parte de este programa, Volvo Used Trucks ha lanzado en España una nueva campaña que permite al cliente elegir entre un *leasing* al 0,5% o un alquiler a seis, nueve o 12 meses con su modelo volvo FH 13, disponible en motor de 460 CV y de 500 CV.



## Ford y VW se dan la mano

El Consejo de Supervisión de Volkswagen AG ha llegado a acuerdos de cooperación con Ford Motor Company, que son la base para el futuro cercano de los proyectos de vehículos a desarrollar. Como primer paso, se planea realizar tres proyectos en las áreas de electrificación y vehículos comerciales. La alianza global Volkswagen-Ford, que no implica la propiedad cruzada entre las compañías, se espera que genere eficiencias anuales para cada compañía.

En espera de la firma formal, el acuerdo abarca los siguiente proyectos:

— Ford utilizará el kit de herramientas eléctricas modulares

de Volkswagen (MEB) para un vehículo eléctrico en Europa.

— Una furgoneta mediana desarrollada por Ford y adaptada por Volkswagen Commercial Vehicles en mercados seleccionados.

— Otros dos proyectos de vehículos a implementar: Volkswagen Commercial Vehicles será responsable del desarrollo de un vehículo de reparto en la ciudad, mientras que Ford supervisará una furgoneta en el segmento de más pesado.

A través de la cooperación, ambos fabricantes planean alcanzar importantes sinergias de los costes de desarrollo compartido, así como en el campo de la producción.

# PSA electrifica la gama de furgones medios en todas sus marcas

El Grupo PSA ha realizado durante este periodo de confinamiento el lanzamiento de su furgón medio eléctrico, que ya había ido avanzando por medio de cada una de sus marcas.

Así, el pasado mes de julio se abrieron los pedidos de los modelos Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy y Opel Vivaro-e, a los que suma el Vauxhall Vivaro-e para determinados mercados. Las versiones para pasajeros hasta nueve plazas esperarán hasta septiembre, con las primeras entregas programadas para antes de final de año.

Xavier Peugeot, vicepresidente de Vehículos Comerciales del Groupe PSA, mencionó en su intervención que es "un momento muy importante para nosotros, pues cumplimos con el compromiso que adquirimos el año pasado", recordando que también se asumió que toda la familia LCV estará electrificada a finales de 2021.

"Los vehículos de bajas emisiones seguirán creciendo en todo el mundo, debido a las restricciones urbanas al tráfico y a la normativa contaminante", a lo que se suma el incremento de la demanda de la distribución en las ciudades. Por



eso, "ayudamos a los clientes con soluciones integrales de movilidad eléctrica, pero siempre con el compromiso de que la rentabilidad y las prestaciones no disminuyan frente a los motores térmicos".

La gama media, como sucedió cuando limitó su altura a 1,9 metros, mantiene una carga útil similar (en el entorno de los 1.275 kg), con distintas longitudes (desde 4,6 m) y cubicajes (desde 5 m<sup>3</sup>). Los responsables de PSA destacaron también las múltiples posibilidades de configuración que presenta la gama combi, de hasta nueve plazas, destacando para ambos usos la apertura de puertas sin manos y el display frente a los ojos, sobre

el salpicadero. El confort de conducción "forma parte del proyecto en sí mismo", apoyado en hasta 15 sistemas de seguridad.

El furgón eléctrico medio de PSA se presenta con 136 CV de potencia, 260 Nm de par motor y dos opciones de autonomía, de 230 ó 330 km. La razón de esto, según Peugeot, radica en que "el 83% de los potenciales clientes realizan menos de 200 km al día, mientras que el 44% nunca supera los 300 km". En todo caso, la previsión del Grupo es que el 70% de las ventas corresponderán a la opción con mayor rango. Las baterías llegan con 50 ó 75 Kw y tres modos de carga.



## Fiat inicia la comercialización de su Ducato 100% eléctrica

Ha pasado un año desde la presentación del prototipo E-Ducato, el vehículo totalmente eléctrico de batería desarrollado por Fiat Professional como parte de su 'viaje' hacia vehículos de cero emisiones. A lo largo del año, a pesar de todas las dificultades relacionadas con la emergencia de salud pública de los últimos meses, el desarrollo del nuevo modelo de Fiat Professional ha continuado con la ayuda de herramientas de simulación.

La fuerza de ventas de Fiat Professional ha asistido a sesiones de formación en aulas virtuales para familiarizarse con el nuevo furgón, que ahora está listo para su lanzamiento al mercado.

El E-Ducato es el resultado de una larguísima serie de mediciones y pruebas, teniendo en

cuenta todas las variables de uso de diferentes tipos de clientes, así como los aspectos dinámicos, de carga y ambientales. Ahora, ha llegado el momento de la nueva solución 100% eléctrica para un vehículo que es 100% Ducato, diseñado para garantizar la sostenibilidad futura de la movilidad y los negocios.

El nuevo vehículo eléctrico de la marca pronto se unirá al Ducato Natural Power, impulsado por gas natural comprimido, en la oferta de sistemas de propulsión alternativos, para adaptarse al desafío del mercado.

Para marcar el comienzo de esta nueva era eléctrica, se presenta un nuevo logotipo creado por el Centro Stile FCA como un abrazo simbólico entre el presente y el futuro de este superventas.



## Opel incorpora la tracción integral a Combo y Vivaro

Los profesionales que busquen furgonetas de una marca alemana que no solo ofrezcan una capacidad de carga líder en su clase y economía de combustible, sino también el agarre adicional proporcionado por la tracción a las cuatro ruedas seleccionable, tienen como opciones el Opel Combo Cargo y el Opel Vivaro. Gracias a la tracción en las cuatro ruedas y a una mayor altura sobre el suelo, el 4x4 Combo y Vivaro pueden ir a cualquier lugar, en cualquier momento.

Los conductores del Combo y Vivaro pueden elegir entre los modos de conducción 'Eco' y 'Auto 4WD' mediante un interruptor giratorio en el cuadro de instrumentos. En el modo 'Eco', el sistema 4x4 se desactiva y los vehículos funcionan solo con tracción delantera, lo que reduce el consumo de combustible y las emisiones, por ejemplo, en la autopista.

Si las cosas se ponen difi-

les, el conductor puede cambiar al modo 'Auto 4WD' sin detenerse. El acoplamiento del diferencial central distribuye parte del par al eje trasero tan pronto como las ruedas delanteras comienzan a perder agarre.

En condiciones aún más exigentes, los conductores pueden seleccionar "R. Lock" para bloquear adicionalmente el eje trasero.

El 4x4 Combo Cargo incluye de serie la seguridad activa ESP, placas de protección para el motor y la caja de cambios y una altura sobre el suelo 90 mm más alta. Opcionalmente, está disponible una protección adicional para el tanque de combustible y el eje trasero, así como una distancia al suelo 20 mm más alta (para un total de hasta 300 mm).

El Vivaro 4x4 cuenta con una distancia al suelo adicional de hasta 60 milímetros y ángulos de aproximación/salida de hasta 20.4/31.0 grados.

## 'Geofencing' de Ford para el cambio automático a conducción eléctrica

La conciencia de cómo la calidad del aire puede afectar a nuestra salud está impulsando a las ciudades, las empresas y los particulares a encontrar formas de reducir las emisiones y asumir la responsabilidad de su impacto ambiental. La tecnología que está implantando Ford tiene como objetivo promover un aire más limpio donde más se necesita, asegurando que su nueva generación de vehículos comerciales híbridos enchufables funcione en el modo de conducción eléctrico cero emisiones en áreas sensibles.

Utilizando datos de ubicación en vivo, las Transit Custom Plug-in Hybrid (PHEV) cambiarán automáticamente al modo de conducción eléctrica siempre que entren en áreas predefinidas, como zonas de congestión y de bajas emisiones, ayudando a mantener el aire limpio en las calles de la ciudad.

Sin embargo, esta tecnología de geoperimetrado (o *geofencing*) no sólo se aplica a los centros de las ciudades: los operadores de vehículos también pueden crear "zonas verdes" personalizadas para fomentar la conducción con cero emisiones en lugares como escuelas, patios de recreo y almacenes. Cuando el vehículo sale de una zona controlada, puede cambiar automáticamente al modo de conducción más adecuado para completar la siguiente etapa.

Por otro lado, Ford ha introducido otra novedad en forma de



caja de cambios automática de 10 velocidades para los modelos de Transit con tracción trasera con eficiencia de combustible, durabilidad excepcional y la capacidad de remolcar hasta 2.800 kg.

### Para Transit

La nueva transmisión ofrece la solución ideal para aplicaciones de Transit con tracción trasera en las que se prefieren los cambios automáticos por su facilidad de uso, como es el caso de conversiones de mayor peso, incluyendo furgonetas de reparto de comestibles, vehículos de emergencias y autocaravanas, así como los populares minibuses Transit de 15 y 18 asientos.

Desarrollada internamente por

los ingenieros de Ford, la transmisión inteligente está diseñada para minimizar costes en combustible utilizando una mayor amplitud de relaciones de cambio que permite que los motores funcionen a su máxima eficiencia.

Está disponible en las variantes Transit con tracción trasera equipadas con el motor diésel EcoBlue HDT de 2.0 litros y 170 CV de Ford.

"Los conductores de Transit disfrutarán de la suave entrega de potencia de nuestra caja de cambios automática de 10 velocidades líder en su segmento, y los operadores de flotas se beneficiarán de su durabilidad y eficiencia", ha asegurado Hans Schep, director general de Vehículos Comerciales de Ford Europa.



**✓ Ficha Técnica**

VOLVO	FMX
Configuración:	4x4R
Motor:	Volvo D13C Euro 5
Cilindrada:	6 cilindros
Potencia:	330-500 CV
Par motor:	1.600 Nm
Longitud:	8.165 mm
Anchura:	2.490 mm
Altura:	3.133 mm
Distancia entre ejes:	4.350 a 5.600 mm
Ángulo de giro:	48 grados
Radio de giro:	11.000 mm
Ejes de tracción:	Dobles frontales
Suspensiones:	trasera combinada con eje delantero
Frenos:	sistema electrónico para frenos de tambor
Depósito diésel:	1.480 l.
Freno motor:	potenciado
Capacidad de arrastre:	65 toneladas

**Cabina**

 Combina resistencia y confort. Todas las opciones de las que dispone al adaptar el Volvo FMX a sus necesidades.

**Consumo**

 Obtiene una reducción del consumo de combustible de hasta un 4 % cuando el camión circule sin carga.

**Motor**

 La gama de motores para el Volvo FMX incluye ocho clasificaciones de potencia distintas, ajustables a necesidades.

**Interior**

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

**Fiabilidad**

 Se ha perfeccionado el sistema de tracción delantero, para aumentar la resistencia y la capacidad en terrenos irregulares.

**Ejes**

 Existen las siguientes versiones de eje delantero motriz: tractora y rígido 4x4 y 6x6, y rígido y 8x6.

# Volvo FMX, 10 años en las condiciones más adversas

En 2010, Volvo Trucks presentó un camión desarrollado específicamente para la exigente industria de la construcción

A través de la introducción de numerosas innovaciones, su capacidad para hacer frente a condiciones adversas no ha dejado de evolucionar. Después de una década,

su reputación lo coloca como uno de los camiones de construcción más robustos del mercado. Antes del lanzamiento del Volvo FMX, se utilizaron diferentes va-

riantes del Volvo FM y el Volvo FH en la industria de la construcción. Tras muchas demandas por parte de los clientes, en 2010 Volvo anunciaba el existoso FMX.

"El Volvo FMX fue un cambio de rumbo y pronto se hizo muy popular entre los operadores de transporte y los conductores", declara Daniel Saiz, director comercial de Volvo Trucks España. El diseño exterior moderno y robusto del primer Volvo FMX, demostró claramente la relación del camión con las máquinas de Volvo Construction Equipment. La funcionalidad del FMX incluía un fuerte enganche de remolque, protección para los faros, nuevos escalones antideslizantes y una práctica escalera, junto con un parachoques de acero de tres piezas, esquinas de 3 mm de espesor, una placa de protección sólida del cárter y una barra protectora. Solo tres años después de su presentación, Volvo Trucks lanzó una nueva versión. Se modificó la cabina y se rediseñaron los componentes de la estructura frontal. La nueva suspensión neumática aumentó la distancia al suelo de 300 mm, y el enganche de remolque podía entonces arrastrar hasta 32 toneladas.

**☉ Dirección dinámica**

- ✓ En ese mismo año 2013, se introdujo la Dirección Dinámica de Volvo, otra innovación técnica patentada que hizo posible conducir un camión con el mínimo esfuerzo. La Dirección Dinámica de Volvo combina la dirección asistida hidráulica convencional con un motor eléctrico regulado electrónicamente instalado en el mecanismo de dirección.
- ✓ A bajas velocidades, la Dirección Dinámica de Volvo reduce el esfuerzo del conductor en hasta un 85%.
- ✓ A velocidades elevadas en carreteras pavimentadas, el sistema anula el efecto de los baches e impide que las perturbaciones lleguen al volante.
- ✓ La dirección corrige las desviaciones de la trayectoria causadas por ráfagas de viento, por ejemplo.
- ✓ La marcha atrás implica menos esfuerzo y el volante vuelve automáticamente a su posición neutral al terminar.





### **Confort interior**

- ✓ La cama inferior tiene 70 centímetros de ancho, cuenta con resortes de bolsillo de 16 centímetros y tres opciones de niveles de dureza. El conductor puede controlar las luces interiores, el reloj despertador, el calefactor de estacionamiento, el sistema de audio, el calefactor de estacionamiento y los seguros, todo sin salir de la litera.
- ✓ El volante se ajusta fácilmente y ofrece un amplio espacio para las rodillas. El diseño ergonómico del volante permite diferentes opciones de agarre, por lo que es cómodo durante todo el día. Y tiene la opción de cuero para tener un poco de lujo extra. Varias funciones se han trasladado de las palancas a los controles integrados en el volante. Están agrupados de forma lógica según la función y se pueden encontrar fácilmente con los dedos.
- ✓ El asiento del conductor ofrece un excelente soporte, amplitud y espacio para las piernas, y se puede ajustar 20 centímetros de adelante hacia atrás y 10 centímetros verticalmente. Se puede elegir entre cuatro tapizados diferentes.



## Nueva campaña Volvo de vehículos de ocasión, para adaptarse a las necesidades de los transportistas

Volvo Trucks pone a disposición de sus clientes una nueva campaña de vehículos seminuevos en la que pueden escoger entre un *leasing* al 0,5%, o un alquiler con cuotas de seis, nueve o 12 meses. El modelo disponible para estas campañas es el Volvo FH 13, en motor de 460 y de 500 CV, una de las tractoras más potentes y atractivas de la marca.

La firma sueca conoce la importancia de ofrecer unas promociones de servicio flexibles y capaces de adaptarse a las necesidades de sus clientes. En su nueva campaña pone a disposición de sus clientes la opción del *leasing* al 0,5% o el alquiler de vehículos de ocasión. En la situación actual, Volvo Trucks quiere ser un apoyo para los transportistas y empresarios que, ante picos de trabajo o necesidades puntuales de kilometraje, podrán contratar los camiones de

Volvo a un precio adaptado a sus circunstancias.

Para la opción de *leasing*, los transportistas podrán optar únicamente al modelo Volvo FH 13 500 CV, mientras que para la opción del alquiler también estará disponible el Volvo FH 13 460 CV, todos ellos matriculados en el año 2016. El *leasing* tiene un precio de cuota inicial de 6.000 euros y 924 euros al mes durante 48 meses (consultar condiciones). En esta opción se incluyen, además, dos cambios de aceite y filtro durante el primer año y un seguro de pérdida total. Ambas ofertas cuentan con un año de garantía. En el caso del alquiler, los clientes podrán escoger entre cuotas desde los seis hasta los 12 meses, desde 1.469 euros al mes (ver condiciones), incluyendo en este precio un seguro a terceros,

asistencia en carretera y un seguro de pérdida total. "Nuestros camiones de ocasión pueden dar un servicio eficaz a nuestros clientes en los momentos más difíciles. Queremos ser un aliado para ellos y ofrecerles las facilidades que estén de nuestra mano", explica Elvira Álvarez, directora de Volvo Used Trucks España.

### **Oferta limitada**

Estas tractoras de ocasión son limitadas y han sido sometidas por parte de los técnicos especializados de la marca a una evaluación exhaustiva, contando con garantía y mantenimiento incluidos. Algo que diferencia a esta oferta de Volvo Trucks es la cantidad de kilómetros de sus vehículos, ya que ninguno de estos vehículos alcanza los 390.000 km.



# El Proace City de Toyota es una realidad en triple versión: Van, Verso y Combi

Es el primer producto de la marca fabricado en España y supone su aparición en el segmento

Toyota España pone en el mercado el nuevo Proace City, un modelo que supone su presencia en uno de los segmen-

tos de mayor crecimiento en los últimos años. Dos enfoques diferenciados, uno destinado a cliente particular de la mano

de Verso, y otro para clientes profesionales: Van para el transporte de mercancías y Combi para ambas funciones.

La nueva Proace City completa la gama de vehículos comerciales Toyota, compuesta por el Yaris hybrid Ecovan, Proace, Land Cruiser e Hilux. Propone hasta 21 combinaciones diferentes de carrocería, número de asientos, motor, transmisión y nivel de acabado, para satisfacer así las necesidades de todo tipo de clientes.

NEXOTRANS ha tenido acceso a una unidad de la versión para pasajeros, para realizar una prueba dinámica de la misma. Y las sensaciones han sido muy positivas. En primer lugar, el motor de 100 CV (está disponible también en 130 CV, para los modelos diésel del acabado City, además de otro motor de 75 CV para la versión Van) es más que suficiente para realizar cualquier desplazamiento o trabajo, en este caso con un cambio manual de seis relaciones. Para las versiones Van, no se puede optar por una transmisión automática.

En el interior, no se echa nada en falta. Desde el display elevable que sale del salpicadero hasta una importante cantidad de sistemas de ayuda a la conducción, entre los que cabría destacar el Sistema de Seguridad Precolisión con Detector de Peatones, Reconocimiento de Señales de Tráfico, Control de Crucero Adaptativo (ACC), Control Inteligente de Luces de



Carretera, Avisador de Cambio Involuntario de Carril con control de dirección y Detector de Ángulos Muertos, aunque no todos está disponibles en las unidades para carga de la gama Van.

Todo ello se maneja de manera intuitiva desde la consola central, a modo de tablet, que además es fácilmente interoperable con las funciones del propio smartphone.

En el exterior, el vehículo es conocido por pertenecer a la familia de PSA, pero el frontal es distintivo de Toyota, sin duda, y cuenta con la cuidada postventa que el fabricante nipón presta a todos sus clientes. Quizá por esta vía, Toyo-

ta pueda ir haciéndose un hueco en el mercado nacional, siempre que los concesionarios y talleres de turismos vayan ampliando sus miras hacia el vehículo comercial.

El espacio para la carga, en la versión a la que hemos tenido acceso, es bastante amplio, aunque la unidad no esté específicamente pensada para ello. En la gama Van, además de la amplitud, es importante resaltar la iluminación y las seis anillas de sujeción para la mercancía, así como la facilidad de acceso tanto desde el portón trasero (pueden ser dos puertas) como desde las correderas laterales.



## Al detalle

### Otros datos

1 "El cliente quiere un socio fuerte detrás que le ayude y le apoye. En Toyota el servicio Postventa es imprescindible. Por ello hemos creado una nueva marca. Toyota Professional. Todos nuestros concesionarios podrán vender nuestros vehículos comerciales".

2 A nivel de motores, esta gama cuenta con motores diésel, con 75, 110 y 130 CV o gasolina para la opción Verso, con 110 o 130 cv. Según el fabricante, "son dos de los mejores motores convencionales en el mercado europeo".

3 El equipamiento de seguridad y el confort a bordo, así como el que se disfruta al volante durante su conducción, son los principales puntos fuertes

## Historia

# Motores desde 75 a 130 CV y múltiples versiones a elegir

La presentación del vehículo fue *online*, debido a la pandemia. En palabras de los responsables de Toyota, "este nuevo modelo nos ayudará a tener mucho más impacto en el segmento de los comerciales.

Este modelo tiene dos objetivos, "por un lado, nos permitirá aumentar el volumen de ventas y mejorar nuestra conexión con autónomos y pymes. Con este nuevo modelo vamos a poder ofrecer nuestro producto a esas pequeñas empresas, no solo a grandes flotas". Además, será el primer Toyota producido en España, el planta de PSA de Vigo. "El segmento CDV es el que mas ventas tiene, con hasta el 56%. Toyota ya cubre un 80% de las necesidades que tienen las empresas española con su gama".

Con el modelo Van, versión más enfocada al transporte de mercancías, hablamos de un furgón con separador de la carga y dos o tres asientos delanteros. Se

puede adquirir tanto con carrocería corta (4,40 metros) como larga (4,75 metros), en todo caso con una puerta lateral y dos traseras.

Los clientes tienen dos opciones: el acabado GX, con un equipamiento de serie "muy completo" que busca satisfacer las necesidades de cualquier autónomo, y el acabado superior, denominado VX, "diseñado especialmente para el autónomo, para usarlo de lunes a domingo y para personas que pasan muchas horas al volante. Buscamos que estén tan cómodos como en cualquier vehículo de uso convencional".

Toyota presiente que tendrá grandes resultados con este comercial: "Tenemos un vehículo compacto pero que cubre todas las necesidades del cliente, de su día a día. Estamos seguros de que va a ser clave para Toyota nuestro nuevo Proace City. Nos va a dar un impulso en el segmento de los comerciales".





## Continental amplía la oferta de neumáticos especiales

Continental agrupa sus actividades globales en el segmento de los neumáticos especiales. Desde el 1 de julio, las áreas de negocios de neumáticos especiales comerciales, neumáticos de dos ruedas y neumáticos de competición y circuito Hoosier Racing se fusionan en una nueva área denominada "neumáticos especiales".

Como resultado, a partir de ahora, todo el negocio de neumáticos especializados de Continental se desarrollará, fabricará y distribuirá en todo el mundo bajo el paraguas de la nueva unidad. Su actividad estará enfocada a neumáticos para el transporte de materiales del sector agrícola, portuario y de la construcción, e incluso neumáticos para bicicletas, motocicletas y neumáticos para carreras.

Wolfgang Thomale, responsable actual de la unidad de negocio de neumáticos especiales comerciales, desde el 1 de julio, es el responsable de la nueva unidad de negocio, que también incluye el área de neumáticos de dos ruedas, bajo el

liderazgo de Thomas Falke, y el área Hoosier Racing, al mando de Joerg Burfien.

En su nuevo cargo, Thomale reportará a Christian Kötzt, jefe del área de negocio de Tires y miembro de la Junta Ejecutiva de Continental AG. "Con la nueva unidad de negocio, estamos siguiendo el camino en el que nos embarcamos para alinear de forma sólida todas las actividades en el área comercial de neumáticos con el foco en el cliente", explica Kötzt. "Estamos agrupando segmentos de nicho, que requieren requisitos altamente especializados por parte de los clientes, para desarrollar soluciones y servicios de forma aún más rápida y flexible y ampliar gradualmente nuestra gama de productos en interés de nuestros clientes", añade.

Wolfgang Thomale ha trabajado en Continental durante casi 30 años, ocupando varios cargos durante este período. En el más reciente, Thomale ostentó el cargo de jefe de Administración de los canales Consumer Retail y responsable de la Región de Europa Central.

## Thermo King lanza Advancer, una innovación en la refrigeración

Thermo King, uno de los fabricantes más importantes en el Sector de control de la temperatura para el transporte, presentó

Advancer, un nuevo concepto totalmente revolucionario de los equipos frigoríficos para remolque.

La serie A Advancer se encuentra disponible en tres versiones diferentes, la A-360, la A-400 y la A-500, y ofrece una arquitectura de diseño totalmente nueva que establece un nuevo y audaz estándar en materia de rendimiento, control de la temperatura y conectividad de la flota. Cuenta con placas solares para su carga. Los camiones han conducido con el Advancer miles de kilómetros en climas y ambientes muy distintos.

"En Thermo King, comprendemos que ser un líder trae consigo la responsabilidad de hacer evolucionar la tecnología y la capacidad para el transporte refrigerado. Desde que comenzamos nuestra andadura en el sector hace más de 80 años, hemos estado innovando para satisfacer y superar las necesidades de los clientes, mejorar la eficiencia y reducir la huella medioambiental de nuestros productos", afirmó Francesco Incalza, presidente de Thermo King para Europa, Oriente Medio y África.

Según afirman, la intención es "ir más allá de cualquier mejora para crear un equipo frigorífico para remolque que ofrezca innovaciones nunca vistas en el mercado". Paralelamente, el rendimiento que proporciona la serie A es inigualable al ofrecer un control de la temperatura revolucionario, una protección de la carga superior y un rendimiento del combustible sin parangón. En



la carretera se reduce el consumo de combustible hasta un 30%. Aun 30% menos de combustible se traduce en un 30% menos de emisiones CO2. En total conlleva una reducción de las emisiones del 65%

### Solución revolucionaria

"Con la serie Advancer, regresamos a la mesa de trabajo y nos preguntamos: ¿cómo será el futuro?", indicó David O'Gorman, responsable sénior de productos de Thermo King. "Pedimos a nuestros clientes que nos indicasen lo que necesitaban para trabajar mejor, conseguir más negocios y reducir el coste de sus operaciones. El resultado es la solución revolucionaria que creemos que estaban esperando".

La Comisión Europea ha implantado en muchos países regulaciones para el transporte de este tipo de pro-

ductos, como zonas de bajas emisiones, limitaciones de ruido y algunas normativas extra en pro del medio ambiente. Con este nuevo modelo, han pensado en ello y ninguna de estas medidas te impedirá que las empresas utilicen el Advancer.

Las pruebas sobre el terreno reales y las pruebas comparativas con los modelos anteriores y otros equipos frigoríficos insignia han mostrado que la serie Advancer garantiza un descenso de la temperatura hasta un 40% más rápido y un rendimiento del combustible hasta un 30% superior que la media del mercado. "Las unidades utilizadas para las pruebas sobre el terreno recorrieron más de un millón de kilómetros por diferentes zonas climáticas y sumaron decenas de miles de horas de funcionamiento en los modos diésel y eléctrico", añadió O'Gorman.

## Mercedes-Benz decide asociarse con el fabricante de baterías Farasis

Mercedes-Benz da otro importante paso en su camino hacia la movilidad neutra en emisiones de CO2. El fabricante de automóviles exclusivos, con sede en Stuttgart, inicia una asociación estratégica a largo plazo con el fabricante chino de celdas de batería Farasis Energy (Ganzhou) Co, Ltd., que incluye una participación en el capital de la empresa. Este movimiento representa otro hito importante hacia el objetivo de ser neutrales en emisiones de CO2 *Ambition2039* de Mercedes-Benz.

Los elementos clave del acuerdo incluyen el desarrollo y la industrialización de tecnologías de celdas altamente avanzadas, acompañadas de ambiciosos objetivos para ser competitivos en cuanto a costes. El enfoque tecnológico se centra en un aumento significativo de la autonomía a través de avances en la densidad de energía y la reducción de los tiempos de carga. El contrato proporcionará una fuente segura de suministro de celdas de batería para la estrategia de electrificación de Mercedes-Benz, mientras que Farasis obtiene seguridad para su pla-



nificada capacidad de producción. Para poder satisfacer la creciente demanda de las plantas alemanas de Mercedes-Benz en el futuro, Farasis está construyendo una planta para celdas de batería en Bitterfeld-Wolfen; en la que creará hasta 2.000 nuevos empleos. La planta, situada en Alemania Oriental, está diseñada desde el principio como una fábrica neutra en emisiones de CO2.

Con esta asociación estratégica, Mercedes-Benz profundiza en sus actividades de sostenibilidad y fortalece aún más la relación comercial existente con el proveedor de celdas de batería mediante una participación que ronda el tres por ciento. Con este fin, Daimler Greater China invierte varios mi-

llones de euros como parte de la salida a bolsa de Farasis.

Los contratos actuales con Farasis se han complementado e incluyen, además de componentes contractuales técnicos y comerciales, requisitos legales y de sostenibilidad ampliados. Bajo ciertas condiciones tecnológicas y comerciales, el proveedor puede unirse a proyectos para las próximas generaciones de productos Mercedes-Benz EQ en las primeras fases. Como socio estratégico, Farasis es una piedra angular fija en el conjunto existente de proveedores de celdas de batería para Mercedes-Benz. Un conjunto equilibrado de proveedores es la base para acceder a la mejor tecnología posible y un requisito para ser competitivos.

## Bosch lanza oferta de renting para el aire acondicionado

El aire acondicionado es un equipamiento estándar en casi todos los vehículos. Para garantizar cómodas temperaturas ambientales dentro del habitáculo, los sistemas de aire acondicionado necesitan un mantenimiento regular y para ello es necesario que los talleres cuenten con el equipamiento adecuado.

Bosch Automotive Aftermarket ha lanzado al mercado una oferta de renting en colaboración con Grenke, empresa especialista en renting de equipamiento para empresas, con el objetivo de que cualquier taller se pueda proveer de equipos Bosch para el servicio de aire acondicionado, tanto para turismos como para vehículos industriales.

Desde 100 euros al mes, el taller puede disponer de uno de sus equipos. Mediante el pago de unas cuotas mensuales, puede invertir en tecnología sin tener que comprometer su capacidad de inversión. Unas cuotas que podrá deducirse, ya que están consideradas como un gasto. Una vez finalizado el contrato, el taller podrá renovar el equipo para



dotarse del último modelo para ofrecer el mejor servicio al cliente. Esta oferta es válida hasta el mes de noviembre de 2020 e incluye tres años de mantenimiento y garantía.

Los equipos Bosch incluidos en la promoción son el ACS 611 y ACS 653/663 para los servicios R134a y R1234yf de turismos y camiones, así como el ACS 810, que está específicamente diseñado para cumplir con los requisitos de autobuses. Estos equipos cuentan con una bomba de vacío de doble etapa, gracias a la cual se consigue una deshidratación más rápida y, sobre todo, más profunda, del sistema de aire acondicionado.



## Lecitrailer lanza al mercado Evolution, su nueva gama de vehículos frigoríficos

Con la incorporación de Ega al Grupo Lecitrailer, comenzó a fabricar sus propios vehículos frigoríficos

Lecitrailer acaba de lanzar al mercado Evolution, la nueva generación de vehículos frigoríficos, una gama completa de soluciones

innovadoras para el transporte frigorífico. Han pasado ya ocho años desde que Lecitrailer sacó su primer frigorífico completo. Hasta

entonces, Lecitrailer era el mayor fabricante de chasis frigoríficos que colaboraba con terceras empresas que integraban su furgón.

A lo largo de estos años, la investigación e inversión en I+D+i y la capacidad de innovación ha sido constante en esta familia de productos, realizando continuas mejoras que han llevado al lanzamiento de Evolution, un vehículo frigorífico actualizado y moderno, el doble de robusto y fuerte que la versión anterior.

Se ha trabajado minuciosamente en su estructura, integrando más refuerzos verticales de fibra de vidrio en los laterales e interiormente está dotado de poliéster de

mayor densidad. Se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización de los esfuerzos más exigentes. Los paneles de una sola pieza en fibra y el puente térmico instalado en todos los frigoríficos Lecitrailer evitan las oscilaciones interiores de temperatura y reducen tanto el consumo de gasoil del equipo de frío como el posible deterioro del mismo y sus gastos de mantenimiento.

Para aumentar la capacidad de carga del frigorífico, se ha conseguido obtener mayor anchura

interior entre zócalos y paneles sin reducir los 65 mm de los paneles laterales. El nuevo marco trasero es más ancho y refuerza la unión con los paneles laterales.

Gracias al trabajo conjunto e integración con proveedores europeos, para la fabricación del frigorífico Evolution se emplean los componentes y accesorios más innovadores del mercado.

Hay que añadir que como en el resto de vehículos Lecitrailer, su chasis cuenta con hasta 10 años de garantía antiperforación.



### ✓ Servicios

#### Orientación al cliente

- 1 Los transportistas pueden contar con el servicio 24 horas de Lecitrailer, que les dará asistencia tanto en España como en cualquier país europeo.
- 2 Los cambios se han realizado sin aumentar la tara del vehículo, resultando un frigorífico mucho más resistente, seguro y rentable para los transportistas.
- 3 Acompaña al lanzamiento de la nueva generación de frigoríficos, una campaña promocional que incluye mantenimiento LT Plus por cuatro años gratuito con vehículo de sustitución incluidos.
- 4 Esta campaña además incluye una ampliación de la garantía a cuatro años y es válida hasta el 31 de octubre de 2020.

### ★ Mantenimiento

## La seguridad de los contratos de mantenimiento

El mantenimiento y reparación son el complemento perfecto en la actividad diaria de los semirremolques



Desde su fundación, Lecitrailer ha buscado prestar el servicio de reparación y mantenimiento de los vehículos cerca del cliente.

Lecitrailer cuenta con las bases propias de Barcelona, Valencia, Madrid, Sevilla, Zaragoza y Lyon, lugares creados y cuidados con la intención por parte de la compañía, de que el transportista los encuentre como la casa del semirremolque; de cualquier marca, de cualquier país, cualquier tipo de reparación y cualquier tipo de semirremolque.

#### Ofertas de mantenimiento

La empresa propone tres ofertas de mantenimiento: mantenimiento

básico; mantenimiento básico ampliado; y mantenimiento completo integral. Este último tipo de mantenimiento es el más frecuente, ya que incorpora el mantenimiento de la totalidad de la mecánica del semirremolque y que, además, se complementa con una revisión exhaustiva de la carrocería, la revisión pre-ITV y también vehículo de sustitución.

Según la compañía, todo esto se traduce en el ahorro económico, seguridad y tranquilidad que obtiene la empresa de transporte. "Con los contratos de mantenimiento y reparación de Lecitrailer, el transportista tiene la mejor cobertura en fiabilidad y rendimiento de su flota".

# 'Se podrían generar un millón de puestos de trabajo con un plan de inversiones sobre carreteras nacionales'

La Asociación Española de la Carretera (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. El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad.

La Asociación Española de la Carretera (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. El objetivo de esta idea es contrarrestar en lo posible las consecuencias que el coronavirus está dejando en la sociedad.

Construir carreteras 2+1 en 114 kilómetros de red convencional, repavimentar 90.000 kilómetros para reducir las emisiones, adaptar 50.000 kilómetros 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 kilómetros de carriles bici y 6.930 kilómetros 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 Plan de la AEC contempla el reasfaltado de 90.000 kilómetros de carretera. Esta medida, que tendría

un coste de 8.200 millones de euros, no sólo generaría 114.000 empleos directos, sino que, además, reduciría las emisiones de CO2 en torno a un 6%.

Por otro lado, la Asociación apuesta por la movilidad conectada y autónoma, instalando en 50.000 kilómetros de carretera sistemas de monitorización de la circulación, de información meteorológica, avisos de incidencias... impulsando no solo la movilidad conectada, sino sentando las bases de la movilidad autónoma. Esta medida supondría un coste de 7.734 millones de euros y generaría 108.300 empleos directos.

Como medida para impulsar los vehículos eléctricos, la AEC cree que habría que instalar 14.900 estaciones de carga mediante energía solar. El coste estimado sería de 1.190 millones y generaría 16.700 empleos. Por su parte, en las poblaciones de 5.000 a 20.000 habitantes, la AEC propone adecuar los accesos y crear centros logísticos para vehículos de transporte de mercancías. El coste es de 622 millones de euros y crearía 8.700 empleos.

Teniendo en cuenta que en España existen casi 7.000 municipios con menos de 5.000 habitantes, pero que reúnen a una población de seis millones de personas, la



AEC propone adecuar la red de carreteras en dichos municipios con el fin de recuperar la actividad turística y facilitar la vida en dichos municipios. El coste se calcula en 4.100 millones de euros y crearía 57.300 empleos directos.

## Una crisis sin precedentes

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 actual presentan un panorama 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%.

## Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas

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: 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.

En segundo lugar, 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.

En tercer lugar, 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 sobreviniente por el coronavirus, y

cuya recolocación en otros campos podría ser mucho más compleja.

Y, en cuarto lugar, 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.

## Plan de Carreteras

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.

# El escaso desarrollo de las infraestructuras de recarga mantiene a España en la última posición

En este 2020, España solo ha aumentado 1,6 puntos en el índice de electrificación de su parque de automóviles, mientras que Europa ha avanzado

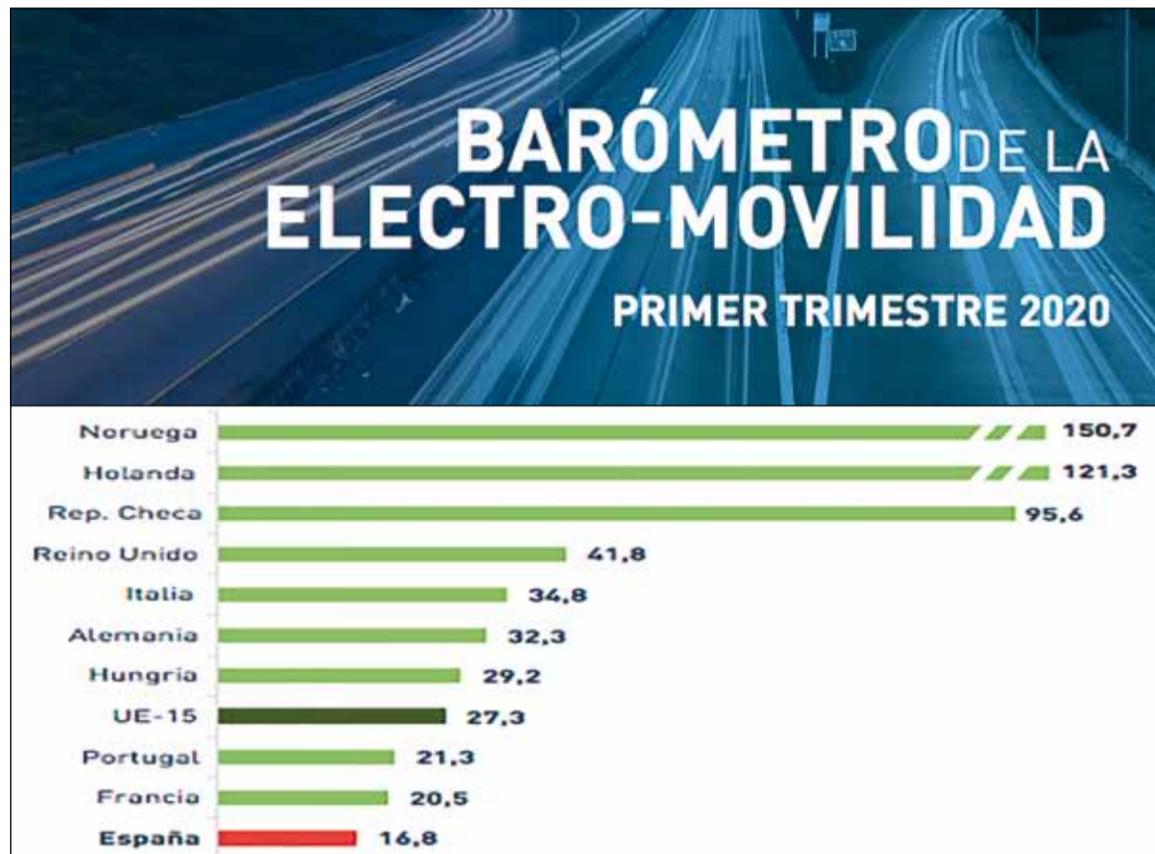
una media de cuatro puntos. En el desarrollo de infraestructuras de recarga, España ha crecido una décima y se mantiene en última posición,

según el Barómetro de Electro-movilidad de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

El Barómetro Anfac de la Electro-movilidad pretende, de manera trimestral, analizar la evolución de España en penetración de vehículos electrificados y eléctricos puros, así como el nivel de desarrollo de las infraestructuras de recarga. Este barómetro es un índice que valora el nivel de cumplimiento de los territorios de diferentes objetivos.

Este 2020 arranca manteniendo a España en última posición del ranking europeo de electro-movilidad según el barómetro de Anfac correspondiente al primer trimestre del año. El indicador global de electro-movilidad del Barómetro sitúa el crecimiento de España en ocho décimas con 17,2 puntos sobre 100, mientras que la media del Unión Europea se coloca en 29,8 puntos, con un crecimiento de casi dos puntos.

Respecto al trimestre anterior, el crecimiento de España viene impulsado por el aumento de la penetración del vehículo electrificado, pero que se muestra insuficiente en comparación con el resto de los países europeos, que mantienen un ritmo más acelerado hacia el desarrollo de infraestructuras de recarga y la incorporación de la electro-movilidad en su parque automovilístico.



En el ámbito nacional, las tres primeras posiciones del ranking se mantienen con Cataluña liderando la tabla,

seguido de Asturias y Madrid, que crecen dos puntos cada una, colocándose con 22,9 y 21,3 puntos respectivamente. Cabe

destacar el notable crecimiento de Cantabria en 6,2 puntos, que le sitúa en cuarta posición con 20,7 puntos de media, gracias

a la puesta en marcha del Plan Renove Eficiente y el empuje del desarrollo de infraestructura de recarga rápida en la comunidad.

## Ritmo de electrificación

España, a pesar de contar con un aumento de la demanda de vehículos electrificados en el primer trimestre del año, sigue sin establecerse como uno de los referentes en cuanto a parque de vehículos electrificado en Europa. El ritmo de electrificación crece a un ritmo mayor en los países del entorno europeo, con una media de 32,2 puntos, que se sitúa 14 puntos por encima de la española. Además, eliminan ciertas barreras como el requerimiento de achatarrar un vehículo de más de diez años para acceder a las ayudas económicas.

En cuanto a las Comunidades Autónomas, Madrid y Cataluña continúan encabezando el ranking nacional, seguidos de Islas Baleares y Castilla-La Mancha. Esta última, junto a Cantabria son los dos territorios que más han aumentado en el último trimestre, alcanzando una puntuación de 18,2 y 17,3 respectivamente, en el indicador de penetración de vehículo electrificado.

## Evidente falta de cobertura total a nivel nacional

España se mantiene a la cola de Europa en el indicador de penetración de infraestructuras de recarga, según el Barómetro, alcanzando 16,8 puntos, registrando únicamente una décima de crecimiento respecto al trimestre anterior. Esto sitúa a España 10 puntos por debajo de la media Europa (27,3) y lejos de países con una clara apuesta por el desarrollo de infraestructura de recarga, como Noruega (150,7 puntos), Holanda (121,3) o República Checa (95,6%), destacando esta última por el gran esfuerzo que ha hecho en la instalación de puntos de recarga rápida en los últimos meses.

Respecto al despliegue en las Comunidades Autónomas, Asturias asciende a la primera posición con un grado de cumplimiento de 29 sobre 100, en detrimento de Cataluña que baja su valoración un punto para quedarse en los 25,5. La mayoría de las Comunidades Autónomas mantienen estable su posición en la tabla, a excepción de Cantabria, que asciende a la cuarta posición con un aumento de 7,2 puntos respecto al trimestre anterior.

Actualmente, España cuenta con más de 7.600 puntos de recarga públicos repartidos por todo el territorio, cifra insuficiente para poder abastecer la demanda futura si se cumplen los objetivos planteados desde el Gobierno de alcanzar los tres millones de vehículos electrificados en 2030. Por lo que es necesario que, para mantener la senda de la electrificación y garantizar la confianza de los usuarios, hay que realizar un plan de inversión orientado al desarrollo de las infraestructuras de recarga, siguiendo el ejemplo que se ha tomado en otros países como Reino Unido, Italia o Alemania, con medidas de apoyo a su desarrollo, tanto en vías interurbanas y vías urbanas, así como simplificación de los trámites administrativos o la obligatoriedad de la interoperabilidad, entre otros puntos, que facilite por parte del sector privado la instalación de los mismos.

### Principales corredores

En cuanto a las principales carreteras y corredores españoles, se puede apreciar la falta de cober-

tura total a nivel nacional. De este modo, se aprecian hasta siete zonas donde hay más de 100 kilómetros sin ningún punto de recarga interurbano en los corredores, cinco de ellas se encuentran, además, en la zona sur del país. Adicionalmente, casi la totalidad de la infraestructura de recarga existente en los principales corredores no permite cargar en tiempos razonables, siendo una barrera fundamental para el uso del vehículo eléctrico en todas las condiciones.

Además, las debilidades de la infraestructura de recarga se vuelven aún más preocupantes en el caso de la recarga de alta potencia de, al menos, 250 kW, que permite cargar en tiempos similares a los de un vehículo de combustión (equivalente a menos de 15 minutos). Así, sólo existen dos estaciones en España (con cuatro puntos de recarga cada una), que permitan este tipo de recarga de alta potencia: una en el País Vasco y la otra en Cataluña. El despliegue de una red de recarga pública de alta potencia, suficiente y eficiente es clave para lograr los objetivos de penetración del vehículo eléctrico.



## Plan Moves II

REAL DECRETO 569/2020, DE 16 DE JUNIO, DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y REPARTO DEMOGRÁFICO, **por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II)** y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. En el BOE, a 17 de junio de 2020.

Con fecha 16 de febrero de 2019 se publicó el Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa Moves) y cuya concesión de ayudas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla se acordó a través de Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo.

Tras la finalización de la vigencia de dicho programa se considera conveniente aprobar una segunda edición del Programa denominada Moves II, que modifica ciertos requisitos de la primera edición a fin de conseguir una mejor ejecución de los fondos destinados al programa y contribuir mejor a los objetivos de descarbonización del sector transporte de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, PNIEC 2021-2030.

La primera edición del Programa MOVES cerró su vigencia el 31 de diciembre de 2019, con un grado de compromiso de fondos del 82,5% y un presupuesto comprometido de cerca de 37,2 millones de euros para dar respuesta a un total de 6.182 solicitudes.

Las principales modificaciones respecto a esta primera edición, además del incremento en la dotación presupuestaria, se centran en ampliar las actuaciones elegibles para apoyar a los Ayuntamientos en su adaptación a la necesidades de movilidad tras la pandemia, incluir el achatarramiento de un vehículo de más de siete años como opcional, incremento del precio límite de un vehículo turismo para ser elegible, ampliar el presupuesto máximo que se puede dedicar a vehículos pesados de gas, ante la demanda generada, y dar mayor flexibilidad a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en su gestión, así como reconocerlas un porcentaje del presupuesto para gastos de gestión del programa.

Esta segunda edición del Programa MOVES se publica en un momento excepcional, en plena recuperación económica y social de la pandemia del COVID-19 que tiene, entre una de sus consecuencias, adaptar nuestros hábitos a una nueva forma de movilidad. En este contexto, esta edición tendrá en cuenta medidas que permitan afrontar los retos que la nueva situación post COVID-19 planteada a nivel de movilidad en los núcleos urbanos, principalmente en los desplazamientos al centro de trabajo o estudios, cumpliendo además los objetivos de sostenibilidad, los criterios de eficiencia energética, el impulso del uso de energías alternativas y la hoja de ruta hacia la descarbonización. Así, serán elegibles las actuaciones que las entidades locales acometan para adaptar las necesidades de movilidad en las ciudades a los requisitos que impone la situación posterior a la pandemia.

Actuar sobre el sector del transporte es prioritario, dado que es el sector que tiene un mayor consumo final de energía en España, cercano al 42%. De este consumo, el transporte por carretera representa el 80%, con cerca de un 95% de dependencia de los derivados del petróleo. Por ello se considera oportuno aprobar una nueva edición del programa de incentivos que permita promover una movilidad más sostenible, eficiente y alternativa a los combustibles convencionales

En el marco del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, y en el actual contexto económico, tanto desde un punto de vista industrial y tecnológico, como energético y medioambiental, el fomento de las energías alternativas en el sector transporte representa un reto y una oportunidad para varios sectores estratégicos, como son: el energético, el de la automoción y el de tecnologías de la información y de las comunicaciones.

En un contexto de progresiva implementación de la generación eléctrica con energías renovables, la electrificación del transporte, unida a las medidas de eficiencia energética, será la principal tecnología que permita descarbonizar el sector. No obstante, se reconoce el papel del gas en el transporte de mercancías de vehículos pesados, por lo que el programa MOVES II seguirá incentivando los vehículos pesados (N2 y N3) propulsados con gas.

Así, el segundo sector de la economía que, en cifras absolutas, debe de reducir más

por carretera y que en las ciudades representa un gran problema para la salud de los ciudadanos, ayudando de esta forma a cumplir con los objetivos de reducción de emisiones establecidos en la Directiva 2017/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, así como los de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. El principal instrumento para cumplir los objetivos de reducción de los contaminantes atmosféricos es el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, y las medidas relacionadas con la movilidad eficiente y sostenible son el principal eje para conseguir una reducción importante de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera.

La Ley 6/2018, de 3 de julio de 2018, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, en su disposición adicional décima

este real decreto permite a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla beneficiarias no solo destinar los créditos correspondientes a los destinatarios últimos previstos en el mismo, según lo que se determine en sus respectivas convocatorias, sino también que sean estas quienes ejecuten las propias actividades objeto de las ayudas, a través de las inversiones directas que pudieran efectuar con cargo a tales créditos, y de acuerdo con la previa reserva de presupuesto que pudieran establecer.

Tras la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de este real decreto, cada comunidad autónoma y ciudades de Ceuta y Melilla deberán aprobar y publicar su convocatoria de ayudas, designando el órgano competente para instruir y resolver el procedimiento de concesión de las mismas y, en su caso, establecer la reserva de presupuesto correspondiente para la realización por su parte de inversiones directas para la ejecución de las actividades subvencionadas.

Como criterio de distribución territorial del crédito, se mantiene el criterio objetivo del Padrón de habitantes publicado por el INE a 1 de enero de 2019, incluido en el anexo V. La coordinación y el seguimiento de este programa será realizada por el IDAE, actualmente adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través de la Secretaría de Estado de Energía. Estas funciones se desarrollarán a través de la Comisión Consultiva de Ahorro y Eficiencia Energética, regulada en el artículo 12 del Real Decreto 18/2014, de 17 de enero, por el que se aprueba el Estatuto de dicho Instituto y en el que están representadas todas las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

El procedimiento de concesión de las ayudas será mediante concesión directa, dado que, de acuerdo con el artículo 22.2.c) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, concurren razones de interés social y económico que justifican la dificultad de su convocatoria pública en concurrencia competitiva. Debido a la necesidad de descarbonizar el sector transporte para la consecución de los objetivos fijados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, y teniendo en cuenta que la tipología de actuaciones subvencionables, relativas a la promoción de la renovación del parque nacional de vehículos que utilizan mayoritariamente combustibles fósiles hacia aquellos que están propulsados con energías alternativas, aumentando la penetración de los vehículos eléctricos y el despliegue de su infraestructura de recarga, no posibilitan una comparación de las ayudas entre sí, se requiere el cumplimiento de unos requisitos predeterminados de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de las energías alternativas, considerando a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla como las administraciones más idóneas para dar cumplimiento a lo anterior, en su ámbito territorial, y conforme a sus competencias de ejecución en materia de política energética, según lo que determinen en sus respectivas convocatorias y, en su caso, conforme a las inversiones directas que pudieran llevar a cabo.

Asimismo, las ayudas reguladas por este real decreto tienen carácter singular derivado de la necesidad de minimizar la dependencia, a nivel nacional, de los productos petrolíferos en el transporte por carretera, con gran repercusión en la calidad del aire de nuestras ciudades, teniendo en cuenta, a su vez, la necesidad de implementar diversos instrumentos que incentiven modelos alternativos de desplazamiento tanto urbano como interurbano.

*Continúa en el próximo número*

## 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@gruponexo.org

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

emisiones de CO2 en ese período es el sector de la movilidad y el transporte, con 27 MtCO<sub>2</sub>eq, lo que equivale a una reducción del 33%. Las principales fuerzas motrices impulsoras de la descarbonización del sector de la movilidad serán, por un lado, un cambio modal, y por otro, la utilización de energías renovables en el transporte, que se ha fijado en el 28% al final del periodo, por medio de la electrificación (5 millones de vehículos eléctricos en ese año) y el uso de biocombustibles avanzados.

Este programa favorecerá la generación de empleo y la actividad económica, en un contexto de recuperación económica tras la pandemia, inducida por las distintas líneas de ayuda. Asimismo, cabe destacar el beneficio derivado de la reducción de las importaciones de combustibles fósiles y mejora de la competitividad de las empresas. De manera adicional a la mejora de la eficiencia energética y medioambiental pueden destacarse otros efectos sociales positivos, como el apoyo especial al colectivo de personas con discapacidad y movilidad reducida.

Este programa de incentivos también colaborará con la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno cuyo principal responsable de las mismas es el sector del transporte

séptima, bajo la rúbrica, «Financiación de actuaciones de apoyo a la movilidad eficiente energéticamente y sostenible» habilita al Gobierno para establecer, con efectos desde el año 2018 y vigencia indefinida, un sistema de ayudas a las actuaciones de apoyo a la movilidad basada en criterios de eficiencia energética, sostenibilidad e impulso del uso de energías alternativas, incluida la disposición de las infraestructuras energéticas adecuadas. Señala asimismo este precepto que la gestión del sistema de ayudas será asumida por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (en adelante, IDAE), para lo que se consignará una dotación en el presupuesto del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. La partida fijada en los Presupuestos Generales del Estado prorrogados para el año 2019, así como para 2020, podrá ampliarse si existiese disponibilidad presupuestaria.

Los criterios que sirven de base para la distribución de los correspondientes créditos, así como para su entrega, han sido consensuados con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en la Conferencia Sectorial de Energía celebrada el 17 de febrero de 2020.

La concesión de las ayudas establecidas por

# NexoLog

INFORMACIÓN QUINCENAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

## Las ciudades españolas diseñan su logística urbana

El I Congreso Aecoc de Smart Distribution apunta a la creación de hubs en las ciudades como posible solución

El I Congreso Aecoc de Smart Distribution reunió a concejales y directores de movilidad de grandes capitales de provincia españolas para analizar las estrategias que se impondrán en los próximos años.

Los dos grandes retos identificados en la movilidad urbana de mercancías son ganar espacios públicos en el centro de las ciudades para mejorar la salud y el bienestar de los ciudadanos y hacerlo mejorando la eficiencia de la distribución de mercancías que, en urbes como Madrid, ya representa hasta el 38% del tráfico.

Según los datos del 'Informe Aecoc: Hacia un modelo sostenible de Distribución Urbana de Mercancías en España', presentado durante el congreso, ciudades como Madrid y Barcelona está en el top10 de las metrópolis más congestionadas de Europa, y se calcula que los impactos nocivos (como el ambiental, los atascos y la siniestralidad) y las ineficiencias generan pérdidas equivalentes al 2% del PIB.

"La creación de hubs logísticos dentro de la ciudad está dentro de los planes de Madrid", según el concejal de Medio Ambiente y de Movilidad de la capital, Borja Carabante, añadiendo que "los aparcamientos subterráneos tam-

Figura 2: Indicadores de congestión (2018)

Ciudad	Habitantes (M)	Ranking mundial <sup>1</sup>	Horas perdidas <sup>2</sup>	Velocidad última milla <sup>3</sup> (km/h)
Moscú	12	1	210	18
Ciudad de México	8,9	4	218	14
Sao Paulo	12	5	154	16
Londres	8,1	6	227	11
Nueva York	8,6	8	133	14
Roma	2,9	10	254	13
Los Ángeles	4,5	12	128	23
Berlín	3,6	15	154	18
París	2,1	16	237	13
Madrid	3,2	22	129	13
Milán	1,4	27	226	13
Budapest	1,8	30	162	18
Hamburgo	1,8	35	139	19
Barcelona	1,6	38	147	14

bién pueden ser hubs de movilidad y logísticos, que permitan hacer compatibles las necesidades de movilidad con la calidad del aire".

La concejal de Movilidad de Barcelona, Rosa Alarcón, ha explicado el proyecto piloto que la ciudad condal ya tiene en marcha para la creación de centros de distribución de paquetería, en la que los parkings también juegan un papel esencial como puntos de recogida. "El vehículo no desaparecerá de las ciudades, pero debemos eliminar

la mayoría de desplazamientos de 'última milla' que se están haciendo y que no son necesarios".

En este sentido, Alarcón no ha descartado la opción de aplicar medidas fiscales que desincentiven las entregas a domicilio a particulares. "Si la 'última milla' es para que me llegue a casa un artículo, estoy creando un movimiento innecesario; ya veremos si se impondrán recargos a este tipo de acciones, pero la lógica nos dice que sí".

Una de las ciudades con un plan

de centros logísticos en el centro de la ciudad es Málaga. El concejal de Movilidad de la capital de provincia andaluza, José del Río, ha explicado cómo en los últimos 20 años Málaga ha pasado de recibir 500.000 a los cuatro millones de turistas actuales, lo que llevado a la multiplicación de locales de restauración, hoteles y servicios en el centro de la ciudad. "Esto ha supuesto un reto en la distribución de mercancías, y en los próximos años tendremos la necesidad de crear más Centros Urbanos de Distribu-

ción Ecológica, que concentren las mercancías para que varias empresas privadas se encarguen del reparto en la 'última milla'".

### Carga y descarga

Otra de las políticas más repetidas en las ciudades participantes en el congreso fue la del análisis y mejora de las zonas de carga y descarga. Así lo ha asegurado el director general de Movilidad de Sevilla, José Santiago, explicando la dificultad que supone dar respuesta a la creciente demanda de distribución de mercancías en el centro de las ciudades. "Cada vez hay más comercios con necesidades muy potentes en la carga y descarga de mercancías, lo que genera tensiones por la ocupación del espacio público en lugares con poco sitio, como los centros históricos".

Por su parte, la directora general de Movilidad Sostenible de Palma de Mallorca, Irene Nombela, ha indicado que su Ayuntamiento estudiará ayudas para fomentar la electrificación de la flota.

Además de la necesaria colaboración público-privada para mejorar la eficiencia en los sistemas de movilidad de urbana, los portavoces municipales han recalado la importancia de compartir casos de éxito entre ciudades. El concejal de Movilidad de Bilbao, Alfonso Gil, reclama "establecer un marco para el conjunto de las ciudades de España para armonizar las normativas de movilidad urbana", lo que, a su parecer, fomentaría la creación de negocios y eliminaría ineficiencias.

Coincide con esta visión el asesor técnico del Área de Movilidad de Zaragoza, Miguel Ángel Ania, quien mencionó que la capital aragonesa ha sido pionera en la creación de un Grupo de Trabajo de Movilidad Urbana, que trabaja en cuatro direcciones: seguridad vial, modificación de la ordenanza de movilidad, gestión de las zonas de carga y descarga y de los hubs logísticos urbanos, y optimización del control de las zonas de carga y descarga.

Otra de las iniciativas pioneras es el plan de colaboración que ha establecido el Ayuntamiento de Valencia con Ford y Mercavalencia para recabar datos y ver qué rutas siguen los vehículos de transporte de mercancías, qué consumo se produce y qué niveles de eficiencia tienen. "Trabajamos para reorganizar las estrategias, para compaginar la necesaria distribución de mercancías con el avance de los espacios públicos de calidad", ha reivindicado el concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi.

## Feteia: 'Algunas voces esperan una importante recuperación a corto o medio plazo. Ojalá acierten'

Todos los sectores de actividad relacionados con el transporte y la logística están viendo cómo las reglas del juego de su día a día son alteradas por las circunstancias derivadas de la pandemia sanitaria. Y los transitarios no son una excepción.

La directora de Feteia-Oltra, Blanca Guitart, confirma que "la principal problemática en estas últimas semanas ha sido la profunda caída de actividad, motivada por el descenso de demanda derivado del confinamiento, y la falta de transporte, especialmente aéreo y marítimo. También sufrimos al principio algún problema operativo, como la aceptación de certificados de origen en formato electrónico para realizar exportaciones y alguna incidencia derivada del teletrabajo de la Administración".

En este sentido, el componente internacional tan acusado que conlleva su trabajo "ha provocado ciertas dificultades, como la falta de armonización en la adopción de medidas por parte de los diferentes Estados, lo que dificultaba mucho la operativa de las empresas, que tenían que buscar soluciones alternativas", afirma Guitart, aunque matizando que "también tenía, sin embargo, su parte positiva, pues hemos podido importar materiales básicos de los que no había producción suficiente en España, como por ejemplo los EPIs, y realizar exportaciones a países que mantenían demanda de ciertos productos".

Desescalada

"Nuestro sector, como supongo el resto de sectores económicos, afronta el futuro con una mezcla de preocupación y optimismo. Vemos que la situación en el plano sanitario o social está mejorando poco a poco, lo que nos lleva a pensar que podremos ir recuperando los niveles de consumo previos a esta crisis. Ahora bien, parece que la recuperación, si bien está en marcha, será lenta, lo que nos hace ver con cierta inquietud la situación de muchas empresas en este país, que necesitan liquidez con urgencia y no

la están consiguiendo", apunta la directora.

Sobre este asunto, recuerda que "a la falta de consumo se une el hecho de que las ayudas públicas, en muchos casos, no están resultando suficientes. En todo caso, sí estamos viendo más actividad en el sector logístico y de transporte, y ya hay voces que esperan una importante recuperación de la cadena logística a corto o medio plazo. Esperemos que tengan razón".

Para ello, Feteia-Oltra considera que "las medidas más urgentes" que debería articular la Administración "son las relativas a la solicitud de ayudas para el mantenimiento de la liquidez de las empresas. Dado que se trata de una crisis temporal, sería necesario que las empresas cuenten con una tesorería saneada para cumplir sus compromisos y no caigan durante ese periodo". Por esa razón, la Federación de transitarios "ha solicitado el aplazamiento de la deuda aduanera y tributaria a la importación, para poder afrontar este periodo con cierto margen financiero".



Para finalizar, Guitart desea recordar que "lamentablemente, hasta ahora no hemos recibido una respuesta positiva, por lo que asumimos que es un objetivo difícil de lograr. En cualquier caso, seguiremos insistiendo con el convencimiento de conseguir algún tipo de solución que permita al sector sortear este bache y estar listo para la recuperación, pues, si se rompe la cadena logística, dicha recuperación no será posible".

# UNO logra obtener de Industria el compromiso de una agenda sectorial

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo se ha comprometido con UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte, a elaborar y poner en marcha una Agenda Sectorial de la Logística y el Transporte. Así lo explicó la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, durante su participación en la junta directiva de la patronal logística, en la que estuvieron presentes los directores generales y consejeros delegados de las principales empresas de logística y transporte que operan en España.

Durante su intervención, la ministra de Industria, Comercio y Turismo reconoció el trabajo del sector de la Logística durante la crisis sanitaria, poniéndolo en valor como sector estratégico y destacando su importancia como tractor de inversiones. Reyes Maroto se comprometió a elaborar una Agenda Sectorial de la Logística y el Transporte "que sirva como marco de trabajo para afrontar los retos de la digitalización y la sostenibilidad, a fin de lograr un sector moderno y puntero, que ayude a la competitividad de la industria y contribuya a la reindustrialización de España".

El presidente de UNO, Francisco Aranda, trasladó a la ministra la predisposición de la patronal de responder cuanto antes a su propuesta y crear dicha Agenda Sectorial, con el objetivo de que los operadores de logística y transporte continúen contribuyendo a incrementar la competitividad



del resto de sectores y volver, en el menor plazo posible, a la situación económica pre-Covid.

## Clave para el 4.0

Aranda puso en valor el elevado esfuerzo inversor que está llevando a cabo el sector logístico en procesos de digitalización, en logística predictiva y en robotización. "La logística es una palanca de competitividad clave para la industria 4.0", destacó Aranda.

Además, en su intervención, el presidente de UNO explicó que estas inversiones no son compatibles con subidas de impuestos. "Ahora la demanda es más flexible y omnicanal que nunca. En España, el porcentaje de compras por móvil es ya del 50% sobre el total de compras y un 38% de los compradores está dispuesto a pagar más por entregas más rápidas. Para aportar esta

agilidad, necesitamos un marco laboral flexible y seguro, sobre todo en estos momentos en los que, desgraciadamente, hemos perdido muchos puestos de trabajo debido a la crisis sanitaria", indicó Francisco Aranda.

Finalmente, UNO Logística también puso sobre la mesa la importancia de reducir la burocracia vinculada a las licencias de actividad y de avanzar hacia una armonización y agilización de los trámites para su obtención. "Nuestro sector es especialmente inversor y activo en el desarrollo de nuevas plataformas y naves logísticas, que requieren de autorizaciones locales, autonómicas y nacionales. En el caso de las dos primeras, varían enormemente de un municipio y comunidad a otra. Por eso, pedimos una declaración responsable que permita obtener la licencia de actividad y nos posibilite generar riqueza y empleo", argumentó Aranda.

# La contratación nacional superó los 555.000 m2 al final del primer semestre

El sector logístico español alcanzó hasta junio de 2020 una contratación de 555.000 metros cuadrados, incluyendo Valencia, Zaragoza, Sevilla y Bilbao, además de los dos focos logísticos del país, Zona Centro y Cataluña, según datos de CBRE.

La Zona Centro registró una contratación de 222.000 metros cuadrados y prácticamente la totalidad de la contratación ha sido neta (204.000), hecho muy positivo. "Además, el total de la contratación supone un ascenso del 38% respecto a la registrada en el mismo periodo de 2019, cifra realmente positiva teniendo en cuenta la situación actual, por lo que se puede decir que el sector logístico es uno de los menos afectados frente a otros sectores inmobiliarios y será uno de los primeros que recupere la normalidad en el nivel de actividad", asegura Alberto Larrazábal, director nacional de Industrial y Logística de CBRE España.

La mayor parte de las transacciones corresponden a ampliaciones de superficie y están relacionadas con todo tipo de sectores,



aunque destaca especialmente el *e-commerce*, que ha abarcado el 41% del total de la contratación.

Por su parte, Cataluña alcanzó en el semestre una contratación logística de 197.000 metros cuadrados, de los que 91.000 han sido contratación neta. La cifra total supone un descenso del 42% respecto a la registrada en el mismo periodo de 2019, si bien, en este semestre, solamente los alquileres de Decathlon con 96.000 metros cuadrados y DSV con 46.000 metros cuadrados abarcaron más del 40% de la cifra total registrada.

Sin ambas operaciones del primer semestre de 2019, la contratación entre enero y junio de este año igualaría a la de los primeros seis meses del año pasado.

Por otra parte, y como dato positivo, a finales del segundo trimestre de 2020 se ha empezado a percibir un ligero ascenso de nuevas demandas. Para lo que resta de año es previsible que las zonas más activas continúen siendo la Zona Centro y Cataluña.

Entre el resto de plazas logísticas, Valencia continúa a la cabeza con 62.000 metros cuadrados.



# Yale celebra su centenario con la apuesta por energías limpias

Las soluciones de energías alternativas constituyen un área de rápido crecimiento en la industria de la manutención ahora que los clientes se guían cada vez más por el impacto medioambiental de los medios que eligen. Para Yale, la idea de soluciones de energía alternativas es un concepto que comenzó hace 100 años.

En 1920, Yale & Towne introdujo su primera carretilla elevadora eléctrica en el mercado de la manutención. Con este lanzamiento, así como con una nueva y amplia gama de equipos de manutención de materiales, la marca Yale había nacido oficialmente. Desde entonces, ha seguido desarrollando de forma continua sus soluciones de energía, aplicando su filosofía de 'People. Products. Productivity.' para entender los desafíos a los que se enfrentan sus clientes y para ver la mejor manera de superarlos.

Con motivo del contexto excepcional en el que nos encontramos y de la celebración del centenario de la compañía, Yale ha explicado a NEXOLOG cómo están afrontando la situación provocada por el Covid-19 y por qué es importante para ellos este año 2020.

"La seguridad y protección de la familia Yale, de sus clientes, de sus socios distribuidores, de sus asociados y de sus comunidades, constituyen las bases de nuestra organización. La propagación del Covid-19 sigue siendo una creciente preocupación por todo el globo, y nosotros estamos tomando precauciones adicionales para protegerle a clientes, a empleados y a las comunidades a las que servimos. Nuestro Grupo de Trabajo global sigue evaluando el impacto del Covid-19, lo que conlleva monitorizar el bienestar de nuestros asociados por todo el mundo, trabajar con nuestra cadena de suministro para identificar cualquier retraso potencial en la producción y mantener una línea de comunicación abierta y regular con nuestros distribuidores. Estas medidas garantizan que actuemos basándonos en la información más reciente y que preparemos planes de contingencia para navegar una situación muy dinámica", indican responsables de la compañía a nivel nacional.

"Para que sea posible reanudar las operaciones de producción, Yale ha trabajado estrechamente y

en colaboración con los proveedores para minimizar las interrupciones en la cadena de suministro. Se han implementado procesos para que los proveedores puedan trabajar de manera segura durante las circunstancias actuales, mientras siguen cumpliendo los requisitos de suministro para las fábricas de Yale. A medida que la pandemia continúa evolucionando en diferentes países, Yale continuará ajustando sus procesos y políticas en consecuencia para proteger a su equipo y satisfacer las necesidades de los clientes", añaden.

## Cien años de vida

"La extensión de la gama de productos ión-litio inaugura un año importante por Yale, que celebra dos centenarios en 2020: 100 años desde la introducción de la primera carretilla elevadora eléctrica y el comienzo de la marca Yale", recuerdan desde la empresa, añadiendo que "las soluciones eléctricas y de energías alternativas han jugado un importante papel en la historia: en la década de 1930, Yale desarrolló innovaciones tales como la dirección asistida, las carretillas con control central, la dirección con ruedas orientables y el uso de aislamiento de silicio de Clase H, de alta resistencia térmica, en motores eléctricos".

Por otro lado, "en 1964 se produjeron más innovaciones cuando Yale introdujo la primera carretilla elevadora eléctrica controlada por medio de un Rectificador Controlado de Silicio (SCR). Ya en 1974, Yale abrió su planta de producción de carretillas eléctricas en Greenville, Carolina del Norte. Y, en 2009, se realizó la introducción de una nueva generación de carretillas contrapesadas eléctricas".

En cuanto al futuro, Yale afirma que "la introducción de nuestras nuevas carretillas para aplicaciones de baja intensidad permite en mayor medida a todos los clientes identificar la carretilla elevadora yale correcta para sus requisitos específicos. En el núcleo de estas nuevas carretillas se encuentra la misma filosofía de Yale de altos niveles de seguridad de funcionamiento, facilidad de servicio, ergonomía, productividad y bajo coste de propiedad, que constituyen la esencia de la totalidad de nuestra gama".

# DHL aprovecha el 'big data' para prever la demanda, alcanzando unos ratios de éxito cercanos al 90%

DHL Supply Chain Iberia, filial del grupo de gestión integral de la cadena, ha puesto en marcha el modelo Demand Forecasting que, utilizando Big Data logra una ratio de acierto cercana al 90% en la previsión de demanda.

Como explica Roberto Gamero, director de TI e Innovación de DHL Supply Chain Iberia, "DHL Supply Chain fue pionera en incluir soluciones Big Data, analítica de datos y *machine learning* para la detección anticipada de riesgos potenciales en la cadena de suministro hace varios años. El nuevo proyecto que hemos iniciado ahora en España da un paso más e incorpora las tecnologías y modelos de análisis más innovadores para hacer estimaciones, modelar diferentes escenarios y realizar análisis de sensibilidad, lo que nos permite anticipar de manera muy exacta qué necesidades logísticas se tendrán en el corto, medio y largo plazo".

La compañía ha implementado la iniciativa para optimizar la gestión de dos aspectos clave para la actividad logística: la planificación de flotas y la previsión de gestión

de la demanda en almacén, logrando una estimación muy exacta de los recursos necesarios para alcanzar los objetivos de productividad acordados con cada cliente, que puede garantizar la provisión al mercado de sus productos y, a su vez, no tener que incurrir en costes extra ante posibles eventualidades inesperadas.

## Planificación

De cara a la planificación de las flotas para el transporte de producto, DHL Supply Chain Iberia ha implementado el proyecto Demand Forecasting para optimizar la gestión de la cadena de suministro de 70 clientes de los sectores de Gran consumo, Retail y Tecnología, y está trabajando para incorporarlo también en el área de Grupag, la división de DHL dedicada a la logística y transporte de productos hortofrutícolas. En estos momentos, y centrándonos en el área de gran consumo, la compañía ha de mantener un control predictivo para planificar una flota de 570 camiones diarios que transportan al año cerca de 8.620 toneladas de producto.



Respecto a la previsión de la demanda en almacén, la iniciativa Demand Forecasting ya está operativa en 10 almacenes que la compañía tiene dedicados a los sectores de Farmacia y producto sanitario, Gran consumo y Distribución, y Tecnología, dando servicio actualmente a 25 clientes, y se está ampliando en estos momentos a otros 10 almacenes para estos mismos sectores, con el objetivo de tenerlo implementado durante este año en un total de 20 almacenes.

Mediante el proyecto Demand

Forecasting, DHL Supply Chain logra prever, incluso a un año vista, la demanda de elementos en almacén como cajas, pallets y unidades de producto en los procesos de *inbound*, *outbound* e inventario, así como dimensionar de la forma más adecuada el número de camiones necesarios para el correcto aprovisionamiento al mercado lo que, además de en una mayor eficacia operativa, redundará en una sensible reducción de la huella de carbono.

Actualmente, a través de Demand Forecasting, DHL Supply

Chain Iberia logra extraer información clave tras entrenar más de 2.800 modelos de predicción para el área de transporte y cerca de 3.300 para el entorno de almacén. Unos modelos de predicción en los que se conjugan datos históricos con aspectos de muy diversa índole, como, entre otros, calendarios festivos nacionales y autonómicos, eventos macro de todo tipo (huelgas, ferias, manifestaciones, celebraciones...), periodos de rebajas, picos extremos de demanda de productos y devoluciones por campañas de enorme repercusión comercial como CyberMonday o Black Friday, previsiones climatológicas, o campañas promocionales de los propios clientes.

Como explica Gamero, "la apuesta de DHL Supply Chain por el nuevo modelo Demand Forecasting es una muestra más de nuestro compromiso con la innovación y, sobre todo, con el cliente, ya que en el sector logístico el uso correcto de los recursos y la planificación de las rutas de distribución inciden directamente y de forma decisiva en la calidad del servicio ofrecido".

## Luis Simões continúa con la reducción global de sus emisiones de CO2

Luis Simões, operador logístico en la Península Ibérica, ha conseguido reducir 1.313 toneladas de CO2 en 2019. El logro se enmarca en el compromiso general de la compañía de ofrecer un modelo logístico y de transporte más sostenible, que asegure la calidad en el servicio al cliente, a la vez que contribuya a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la Agenda 2030.

Durante el pasado año, la compañía incorporó 14 nuevas iniciativas diseñadas para reducir su huella ecológica. Bajo un enfoque holístico, el plan de acción contiene medidas transversales que comprenden tanto el área logística como actividades de transporte en España y Portugal. Gracias a ello, el operador ha logrado una importante reducción de su nivel de emisiones, que se ha traducido también en ahorros de combustible y electricidad.

En materia logística, la apuesta por la instalación de sistemas innovadores y de eficiencia energética son dos de las grandes incorporaciones. Entre las medidas implementadas se encuentran la instalación de placas de energía solar para el autoconsumo energético, sistemas de iluminación LED y la instalación de mecanismos de Control de Temperatura centralizados para la climatización de algunas de las naves. Otra de las acciones llevadas a cabo es la instalación de una cámara de refrigeración con un



menor volumen de emisiones de gases de efecto invernadero en el Centro de Operaciones Logísticas de Guadalajara.

En el área de transporte, el operador logístico sigue su recorrido en materia de sostenibilidad, como la implementación de camiones frigoríficos con gases refrigerantes con menos emisiones de gases de efecto invernadero, y sistemas de ecoDriving en los servicios de transporte.

"Nuestro objetivo es convertirnos en el operador logístico referente en sostenibilidad y cada vez estamos más cerca de conseguirlo. Manteniendo nuestro foco puesto en el cliente, y mirando hacia el conjunto de la sociedad, creemos en un modelo logístico moderno, eficiente y respetuoso con el medioambiente", declara Cláudia Simões, coordinadora para el área de Desarrollo Sostenible de Luis Simões.

Como indicadores concretos, Luis Simões ha anunciado una disminución anual del 1,3% de las emisiones de su actividad de transporte por carretera hasta 2030, soportada por las tecnologías en utilización.

Raúl Tijero, director regional de Logística de Luis Simões, ha explicado cuáles son las oportunidades actuales del Sector y cómo pueden las compañías aprovecharlas. La inversión tecnológica, por ejemplo en sistemas predictivos o en almacenes automatizados, se presentan clave para mejorar la rentabilidad de las operativas. Otros aspectos, como la concentración de la actividad de los operadores en grandes plataformas y la estandarización de procesos, cumplen con el mismo objetivo y promueven el desarrollo de soluciones logísticas innovadoras que aporten valor añadido a los clientes.

## UPS añade los sábados a sus entregas de comercio electrónico

Dado que los consumidores españoles se han decantado de una manera creciente por las compras *online* durante el confinamiento provocado por el coronavirus, UPS lanza su servicio UPS Standard en sábado en ocho de los principales mercados de *e-commerce* en Europa: España, Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos, Bélgica, Italia y Polonia. Este nuevo servicio de entrega ofrece a las empresas de todos los tamaños, y en particular a los minoristas *online*, una opción fiable y rentable para llegar a sus clientes durante el fin de semana.

"El Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) ha revelado en una reciente encuesta que el 23% de los ciudadanos ha aumentado sus compras online durante la pandemia", comenta Elisabeth Rodríguez, directora general de UPS para España y Portugal. "Gracias a las entregas en sábado, nuestros clientes podrán realizar entregas seis días a

la semana y satisfacer así la mayor demanda actual".

### Sin recargo

Mientras que las entregas de fin de semana normalmente conllevarían un recargo, UPS es el único transportista que ofrece sistemáticamente una opción de entrega en sábado a igual coste que un día normal de entre semana, cuando se envía a una de las más de 17.000 ubicaciones UPS Access Point disponibles en los ocho principales mercados de *e-commerce* en Europa. Las ubicaciones UPS Access Point son negocios locales, como tiendas de barrio con amplios horarios de tarde y fin de semana, lo que ofrece a los clientes la flexibilidad de poder recoger sus paquetes cuando más les convenga. El nuevo servicio complementa las ya existentes entregas UPS Express con entrega en sábado, que ahora se benefician de entregas antes del mediodía.



## Lean & Green alcanza el medio centenar de asociados

Desde principios del año, la iniciativa europea Lean & Green, impulsada en España desde Aecoc para reducir las emisiones en procesos logísticos, ha incorporado a empresas punteras como Aguas Danone, Ebro Foods, Iveco, Alpeisa, Europastry, Procter & Gamble y Azucarera.

En una primera fase, Lean & Green acompañará a estas siete organizaciones en el diseño de su plan de acción para la descarbonización de sus procesos logísticos y en el proceso para lograr el primer objetivo de reducir en un 20% las emisiones de CO2 en un plazo máximo de cinco años.

En sus más de tres años en funcionamiento en España, Lean & Green se ha afianzado como único programa medioambiental a nivel nacional que pone el foco en la reducción de emisiones en la fase logística de la cadena de suministro, creando las bases y unos principios de funcionamiento aceptados por la industria: tras adherirse a Lean & Green, las empresas se comprometen a elaborar un plan de acción para reducir las emisiones de CO2 en sus actividades logísticas y, final-



mente, presentan los resultados obtenidos, que son auditados por Ernst&Young.

El proyecto sirve de estímulo para que las empresas calculen la huella de carbono de sus procesos logísticos y diseñen un plan medioambiental con acciones como formaciones en conducción eficiente, introducción de nuevos combustibles, planificación de las rutas, centralización de las plataformas logísticas o la compra de electricidad procedente de fuentes renovables. Lean & Green alinea sus metas con los objetivos definidos en la Cumbre del Clima de París, que se propone alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en Europa para el año 2050.

## Amazon seguirá ampliando su tejido logístico durante el otoño

Amazon abrirá este otoño dos nuevas estaciones logísticas en los municipios de Rubí (Barcelona) y Leganés (Madrid).

Amazon Logistics colabora con compañías de reparto independientes ayudándolas a hacer crecer sus negocios, a la vez que éstas suman capacidad y flexibilidad para las entregas de Amazon, contribuyendo así a satisfacer la creciente demanda de los clientes. Los centros logísticos y de distribución de Amazon cercanos enviarán los paquetes a estas nuevas estaciones logísticas, donde serán cargados en los vehículos para su posterior reparto.

Paolo Patrone, director de Amazon Logistics en España, afirmó que "en tiempos tan difíciles como los que hemos vivido, estamos muy orgullosos del trabajo que nuestros empleados y socios de reparto han llevado a cabo para hacer llegar a los clientes aquellos productos que más necesitaban. Desde Amazon, hemos estado apoyando en las distintas comunidades y áreas en las que operamos a través de donaciones a distintas organizaciones, cuyo trabajo ha



sido vital durante este tiempo. Creemos que el anuncio de la futura apertura de estas dos nuevas estaciones logísticas en las áreas de Madrid y Barcelona es algo relevante en términos de apoyo a la economía local, a través de la creación de 200 empleos permanentes y de calidad durante el primer año de actividad de ambos centros, así como la generación de cientos de oportunidades laborales a través de nuestra red de colaboradores de reparto".

Por un lado, con una extensión

total de 24.767 metros cuadrados y un parking con capacidad para cientos de furgonetas de reparto, el centro estará ubicado en el parque industrial sur de la M-50, en Leganés. Esta estación logística creará 100 puestos de trabajo fijos en el primer año.

Por otro lado, esta estación logística de 25.540 metros cuadrados, estará ubicada en el área industrial de Can Roses, en Rubí, donde Amazon trabajará con nueve compañías de entrega independientes en su apertura.

## FM Logistic anuncia un crecimiento del 2% en su año fiscal 2019/2020

FM Logistic ha publicado sus resultados del año fiscal 2019/20, que reflejan un buen comportamiento de las ventas en España, con un aumento de facturación de un 20%.

Se consiguieron tres nuevos contratos importantes durante este ejercicio: servicios de distribución y almacenamiento en Illescas para una multinacional de productos de belleza y cosmética. También con una gran cadena de distribución especializada en la venta de productos para la construcción y la reforma del hogar, y con una de las mayores marcas de comercio electrónico para los servicios Citylogin.

El servicio de logística y distribución urbana sostenible Citylogin continúa creciendo en popularidad hasta el punto de que contribuye al 15% de los ingresos después de sólo dos años en operación y ahora está disponible en nueve ciudades, incluyendo Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza y Valencia. Citylogin en España opera una flota de 300 vehículos 'zero' emisiones. Está disponible ya en 30 ciudades europeas.

Por otra parte, con una buena ubicación en el centro del país, el almacén multi-cliente de Illescas se ha ampliado en este ejercicio en 10.000 metros cuadrados y se está considerando una nueva ampliación. Estas instalaciones cuentan con la certificación Leed Gold que supone que el edificio



está construido con los estándares de ecoeficiencia y cumple con los requisitos de sostenibilidad, y paneles solares para generar electricidad para autoabastecimiento que podría emplearse potencialmente para producir hidrógeno como combustible para las carretillas elevadoras. El desarrollo sostenible continúa siendo una prioridad en este nuevo año financiero.

Según valora Jean-Christophe Machet, CEO de la compañía, "FM Logistic una vez más ha conseguido un sólido rendimiento en 2019/20. El crecimiento de los ingresos fue puramente orgánico respaldado por una sólida ejecución de ventas y la introducción de nuevos servicios, especialmente de omnicanal y áreas logísticas urbanas. La irrupción del Covid-19 ha tenido un impacto negativo en el año fiscal finalizado en marzo

de 2020. Sin embargo, el inicio del nuevo año fiscal ha representado un reto. En abril y mayo de 2020, hemos observado un descenso generalizado de ingresos del 9% con respecto a los años previos y un aumento significativo de los costes operativos relacionados con las medidas de prevención frente al Covid-19".

### Crecimiento mundial

A nivel global, la compañía ha reportado ingresos por valor de 1.430 millones de euros en el año fiscal 2019/20, un 8,7% más en comparación con el año anterior (8% excluyendo los efectos FX). Los beneficios antes de intereses e impuestos (EBIT) fueron de 42,5 millones de euros, un 21% más si se compara con el año anterior.

Ingresos, en millones de €	2020	2019	Variación en %	Variación en %, base homogénea
<b>Primer trimestre</b>				
Francia	173,5	167,7	3,5%	3,5%
Mercados internacionales	219,0	190,4	15%	11,2%
<b>Total</b>	<b>392,5</b>	<b>358,1</b>	<b>9,6%</b>	<b>7,4%</b>
<b>Segundo trimestre</b>				
Francia	170,6	181,3	-5,9%	-5,9%
Mercados internacionales	213,5	205,1	4,1%	-0,2%
<b>Total</b>	<b>384,1</b>	<b>386,4</b>	<b>0,6%</b>	<b>3,0%</b>
<b>Primer semestre</b>				
Francia	344,1	349,0	-1,4%	-1,4%
Mercados internacionales	432,5	395,5	9,4%	5,4%
<b>Total</b>	<b>776,6</b>	<b>744,5</b>	<b>4,3%</b>	<b>2,0%</b>

## ID Logistics mantiene sus cifras a pesar del efecto de la pandemia

ID Logistics ha presentado los resultados del segundo trimestre de 2020, resistiendo con fortaleza ante la crisis sanitaria del Covid-19, pues su cartera de clientes, particularmente en los sectores de alimentación y e-commerce, y su huella geográfica diversificada son los factores que permitieron a la compañía mantener las ventas estables en los 384,1 millones de euros (un 0,6% menos que en el mismo periodo de 2019).

Eric Hémar, presidente y CEO de ID Logistics, declaró que "en la primera mitad de 2020, marcada por la crisis sanitaria de la Covid-19, ID Logistics logró mantener el crecimiento del negocio y registró un buen rendimiento del área comercial. Tras un primer trimestre de fuertes incrementos en las ventas, el segundo trimestre mostró a la perfección la resiliencia de nuestro modelo de negocio. La diversificación de nuestra cartera de clientes, nuestra huella internacional y el compromiso

de nuestros equipos nos permitió lograr ingresos estables".

En Francia, ID Logistics registró una caída de ingresos del 5,9% en el segundo trimestre, hasta los 170,6 millones de euros. Tras la aplicación de las medidas de confinamiento, la actividad descendió en abril un 13,5% en comparación con el mismo mes del ejercicio 2019. El retroceso fue menos acusado en mayo (-7,3%), mientras que en junio el crecimiento se aceleró de forma relevante (+3,2%).

El fuerte crecimiento registrado en el primer trimestre de 2020, combinado con la resiliencia mostrada en el segundo trimestre, son las claves que permitieron a ID Logistics lograr un incremento de ingresos del 4,3% en la primera mitad del año, hasta los 776,6 millones de euros. En el citado periodo, el Grupo realizó 10 nuevas aperturas (tres en Francia y siete en el ámbito internacional), en la línea con el plan de negocio inicial.

# INDUSTRIA AUXILIAR

## INFORMÁTICA

**BURUAGA** ☎ 94-4499716  
Aperribai, 2 Galdakano ☎ 94-4263437

**GESTIO INFORMATICA TRANSPOR** ☎ 972-220001  
Impresors Oliva, 6 2n2 GIRONA ☎ 972-411567

**GMV SISTEMAS** ☎ 983-465664  
P.T. Boecillo La Cisterniga ☎ 983-546553

**GRUPO SERCA-VERTURILLO** ☎ 93-4757100  
Maestro J. Corrales, 142 ESPLUGUES ☎ 93-4757101

**IFONDEMAR** ☎ 956-591361  
Fabrica S. Carlos SAN FERNANDO ☎ 956-885381

**INTERMEC TECHNOLOGIES** ☎ 91-8060202  
Rda. Valdecarizo, 23 TRES CANTOS ☎ 91-8042221

**META SYSTEM** ☎ 902-115699  
Av. Valgrande, 21 1-J ALCOBENDAS ☎ 91-6615354

**SAINSEL SISTEMAS NAVALES** ☎ 95-4936400  
Manuel Velasco Fondo, 7 SEVILLA ☎ 95-4936433

**SANTA CRUZ SOLUCIONES** ☎ 981-256625  
Newton, 10 2º A CORUÑA ☎ 981-279860

**TELE ATLAS** ☎ 91-3789910  
Pº Castellana, 184 LEGANES ☎ 91-3789913

## KITS CARROCERÍAS

**ADAICO** ☎ 948-317261  
Pl. Noain Esquiroz PAMPLONA ☎ 948-317276

**ALUMAFEL** ☎ 945-184900  
Arriurdirna, 15-Pi. Jundiz JUNDIZ ☎ 945-184907

**ALUVAN TRUCK & TRAILER BODIES** ☎ 00-3250312513  
Laconiastraat, 1 BRUGGE-BELGICA ☎ 00-3250311247

**ANCRA** ☎ 93-5800660  
Univ. Aut., 15-Pt. Vallés CERDANYOLA ☎ 93-5800535

**ASISTENCIA ALUMINIO INDUSTRIAL**  
Pl. Máguqa, parcela 19 ZELUAN-GOZON

**AUXILIAR CARROCERA** ☎ 948-188519  
Pl. Landaben, c/A, s/n PAMPLONA ☎ 948-188502

**AUXILIAR DE CARROCERÍAS, TALLER** ☎ 976-572427  
Pl. Malpica, c/C, parc. 3 ZARAGOZA ☎ 976-573257

**BOOS AUTO IMPORT, SA** ☎ 902-100667  
Pl. Sur Av. Vallés, 28 CARDELEU ☎ 93-8712336

**BOYRVEN ET ROBY** ☎ 616-908833  
Lepanto, 18 VILLALUNGA ☎ 925-550117

**COMERSITRANS** ☎ 945-465964  
Zabaldea, 4-Pi. Gójain LEGUTIANO ☎ 945-465950

**COMPONENTES ESPAÑOLA DE CARROC.** ☎ 976-786106  
Ctra. Logroño, 13-Pi. Aguilera UTEBO ☎ 976-786180

**COMPOSITOS REFORZADOS** ☎ 979-891350  
Pl.-parcelas 18-25 SALDANA ☎ 979-891351

**ELECTROLUX INDUSTRIAL** ☎ 91-6166320  
Pl. Pinares Llano VILLAVIC. ODON ☎ 91-6166021

**EQUIPDRAULIC, SL** ☎ 93-8493666  
Sant Julia, 233 GRANOLLERS ☎ 93-8402781

**EQUIPOS V.I. SOLE** ☎ 93-6630551  
Ctra. Na.II, Km.599 PALLEJA ☎ 93-6631059

**EUCOSA, SA** ☎ 91-3295053  
Castrobarro, 10-2º P MADRID ☎ 91-3294559

**EUROACCESORIOS Y SUMINISTROS** ☎ 96-1920699  
Acequia de Favara, 1 QUART DE PORLET ☎ 96-1920698

**HERBON** ☎ 94-4405318  
Iparraguirre, 5 BASAURI ☎ 94-4497027

**HNOS. LLORENTE** ☎ 921-401061  
Ctra.N-110, Km.183 TORRECABALLEROS ☎ 921-401159

**HYDRO ALUMINIO LA ROCA** ☎ 93-7078200  
Pl. Can Font La ROCA DEL VALLES ☎ 93-8422027

**INDURESA PUTZMEISTER** ☎ 902-194244  
Cº Hormigoneras, 173 MADRID ☎ 91-4288106

**INDUSTRIAS BOLAÑOS** ☎ 948-750161  
Ctra.Madrid, s/n PERALTA ☎ 948-751280

**INDUSTRIAS CORRADOS** ☎ 976-572427  
Pl. Malpica, c/E, parc. 31 ZARAGOZA ☎ 976-573257

**JULIAN ROJO** ☎ 947-546411  
N-1, Km.161 A RANDA DE DUERO ☎ 947-510607

**KITS Y CARROCERIAS** ☎ 976-788175  
Pl. Borao, 9-A ALFUJARIN ☎ 976-788239

**LIDERKIT** ☎ 953-678038  
Ctra. Bailén-Motril, Km.29 JAEN ☎ 953-676352

**LLORKIT** ☎ 921-401061  
N-110, Km.183 TORRECABALLEROS ☎ 921-401159

**MECANIZADOS RGUEZ FERNANDEZ** ☎ 988-519413  
P.º Pereiro de Aquilar PEREIRO DE AGUIAR ☎ 988-519404

**MODULCAR** ☎ 948-696560  
Pl.-parcela 42 S.ADRIAN ☎ 948-670918

**PHILIPS LIGHTING AUTOMOTIVE** ☎ 91-5669753  
Martinez Villergas, 49 MADRID ☎ 91-5669650

**POLIMOL** ☎ 923-190320  
Pl. Montalvo CABAJOSA SAGRADA ☎ 923-190322

**POMMIER ESPAÑA EQUIPAMIENTOS** ☎ 93-8181881  
Mare de Deu Montserrat, 10 OLEODOLA ☎ 93-8181500

**POMMIER FURGOCAR** ☎ 0039-05229121  
Pl.º Cabo Max/6º Rincoces RIZZO BONA ☎ 0039-0522919003

**RAIMABER** ☎ 93-8432384  
Totregassa, 2 L'AMETLLA VALLES ☎ 93-84323231

**SCHULZ IBERICA** ☎ 976-455151  
Rio Gallego PUEBLA ALFINDEN ☎ 976-107842

**SUMIDECAR** ☎ 976-500959  
Ctra. Castellon, 10 CARTUJA BAJA ☎ 976-500749

**SUMINISTROS BASE** ☎ 96-1597505  
Acequia de Favara, 1 N-III, 344 QUART ☎ 96-1597506

**TALLER AUXILIAR DE CARROCERIAS** ☎ 976-572427  
Pl. Malpica C/C, 3 ZARAGOZA ☎ 976-573257

**TALLERES HERCULES** ☎ 976-573193  
Pl. Malpica C/B, 84A ZARAGOZA ☎ 976-573273

## LIMITADORES VELOCIDAD

**AUTO REPUESTOS** ☎ 93-3312262  
G.V.Corts Catalanes, 214 BARCELONA ☎ 93-4312313

**GROENEVELD TRANSPORT** ☎ 93-8171822  
P.L.Mercaderías VILLARRACA DEL PENEDES ☎ 93-8172061

**GRUKIT, SL** ☎ 93-8401562  
S.Julia, 266 Pl. Congost GRANOLLERS ☎ 93-84101562

**ROBERT BOSH** ☎ 91-4081700  
Hnos. Gº Noblejas, 19 MADRID ☎ 91-3279882

**SIEMENS VDO AUTOMOTIVE** ☎ 91-6572151  
Sepulveda, 11-Pi. ALCOBENDAS ☎ 91-657-2151

**TVI EUROPE** ☎ 91-6623222  
La Granja, 19-Pi. ALCOBENDAS ☎ 91-6623226

**VOGEL IBERICA, SA** ☎ 91-6707836  
Av. de Suiza, 3 COSLADA ☎ 91-6707842

**WABCO ESPAÑA** ☎ 91-6751100  
Antig. Cº. Barcelona, 18, 8 TORREJON ARDOZ ☎ 91-6764554

## LAVADO CISTERNA

**AGUAMBIENTE** ☎ 983-403030  
Rda. Sauce, 34 LA CISTERNIGA ☎ 983-403031

**MADI-REUS** ☎ 977-314704  
Pl. Agro-Reus Recasens REUS ☎ 977-341074

**NETUR** ☎ 968-687675  
Aº. Murcia-Albacete, Pl. Base 2000 LORCA ☎ 968-687795

## LIMPIEZA

**AROI** ☎ 977-542113  
Gandesa, 8 TORREFORTA ☎ 977-542113

**BARLO WORLD** ☎ 91-8712612  
Av. Madrid, 39 ARGANDA DEL REY ☎ 91-8703369

**NMESA DISEÑO** ☎ 93-6581662  
Abeto, 3 Bados VILADECANS ☎ 93-6371631

**TRANSNET** ☎ 948-324532  
Pl. Arzurí-Orcoven c/C ORCOVEN ☎ 948-324026

## LLANTAS Y RUEDAS

**ALCOA WHELL** ☎ 0032-11458460  
Industrieweg, 135 BERINGEN-BELGICA ☎ 0032-11455630

**BOST AUTOMOCION** ☎ 902-100569  
Avda. Letxumborro, 58 IRUIN ☎ 943-614063

**E.R.I.** ☎ 93-4990017  
Gall, 45 ESPLUGES DE LLOBREGAT ☎ 93-4990544

**NORDAUTO IBERICA** ☎ 972-525144  
Carrer Llevant, 15 VILAMALLA ☎ 972-525397

**SAF ESPAÑA** ☎ 938-468111  
S.Julián, 220, NV30-Pi. GRANOLLERS ☎ 93-8467979

## LUBRICANTES

**AGIP ESPAÑA** ☎ 91-5962100  
Anabel Segura, 16 ALCOBENDAS ☎ 91-5714802

**AMALIE PETROQUIMICA** ☎ 91-5644769  
Ppe. Vergara, 128 MADRID ☎ 91-5644417

**AVANTI CIA DE PETROLEOS** ☎ 976-217587  
Pza. Aragon, 10 ZARAGOZA ☎ 976-219555

**BP LUBRICANTES ESPAÑA** ☎ 91-3629000  
María de Molina, 6 MADRID ☎ 91-3629009

**CASTROL ESPAÑA** ☎ 91-5672424  
Rosario Pino, 14 MADRID ☎ 91-5710700

**CENTRAL DE AUTOMOCION** ☎ 91-7987665  
Valle Tobalina, 58J MADRI ☎ 91-7983882

**CRC INDUSTRIES IBERICA** ☎ 921-427546  
Gremio Cuero, s/n HONTORIA ☎ 921-436270

**ELF OIL ESPAÑA** ☎ 93-4766700  
Valencia, 307 BARCELONA ☎ 93-4586838

**ESSO ESPAÑOLA** ☎ 91-3009200  
Av. del Partenon, 4 MADRID ☎ 91-3009360

**GULF** ☎ 91-6613427  
Sepulveda, 7-B ALCOBENDAS ☎ 91-6611240

**LUBRICANTES INTER. VITESS** ☎ 91-7977248  
Valle Tobalina, 58-I MADRID ☎ 91-7985556

**MOBIL OIL** ☎ 91-3629000  
María de Molina, 6 MADRID ☎ 91-3629009

**PEDRO SANZ** ☎ 91-7480780  
Av. Ing. Torres Quevedo, 6 MADRID ☎ 91-7470230

**PROQUIMETAL WINN'S** ☎ 91-6863444  
Gregorio Marañon, 13 LEGANES ☎ 91-6866074

**TEXACO PETROLIFERA** ☎ 91-3874400  
PE. la Marina S. SEBASTIAN REYES ☎ 91-3874437

**TOTAL ESPAÑA** ☎ 91-7220840  
Av. del Partenon, 4 MADRID ☎ 91-7220860

**VERKOL** ☎ 91-6927050  
Cormoranes, 14 bis PINTO ☎ 91-6927051

## MAQUINARIA INDUSTRIAL

**VIRGEN DEL MAR S. COP. AND.** ☎ 950-141767  
Rosita, 20 P.I.S. Rafael Huerca ☎ 950-142630

## MATERIALES Y MATERIAS PRIMAS

**ACEROS URS** ☎ 93-6357050  
Forja, 20 VILADECANS-BARCELONA ☎ 93-6357051

**ALBERVIMA** ☎ 93-3353171  
Ctra., Medio, 161 HOSPITALET LLOBREGAT ☎ 93-3358226

**ALCAN ALUMINIO ESPAÑA** ☎ 93-6802725  
Pl. Pla-Riera Can Pahissa MOLINS DEL REU ☎ 93-6801569

**BERGARA** ☎ 93-4802000  
Ctra. Real, 128 S.JUST DESVERN ☎ 93-3726861

**HANKOOK ESPAÑA, SA** ☎ 91-6621534  
Av. Europa, 24 ALCOBENDAS ☎ 91-6618604

**KALMARLOCTITE ESPAÑA** ☎ 91-8609000  
Pl. Alparache, 56 NAVALCARNERO ☎ 91-8112409

**ESPUMAPLAS** ☎ 96-2854359  
Cº Viejo de Oliva, s/n OLIVA ☎ 96-2839616

**POLIURETANOS** ☎ 972-460472  
Cº Matamala, s/n CASSA SELVA ☎ 972-460053

**SBLF** ☎ 0033-251500525  
ZI Saint-Médard-Des-Prés CAEN-FRANCIA ☎ 0033-25150027

## NEUMÁTICOS

**AITASA** ☎ 91-6421551  
Tortola, 8-Pi. Los Gallegos FUENLABRADA ☎ 91-6421411

**BANDAG ESPAÑA** ☎ 969-993184  
Mostoles, 3 7-3º C FUENLABRADA ☎ 91-6155774

**BRIDGESTONE FIRESTONE** ☎ 91-6636035  
Fuerteventura, 9 S.SEBASTIAN REYES ☎ 91-6637046

**CONTINENTAL IND. CAUCHO** ☎ 91-6603600  
Castilla, 1 2º S.Fdo. HENARES ☎ 91-6564836

**EUCOSA, SA** ☎ 91-3295053  
Castrobarro, 10-2º P MADRID ☎ 91-3294559

**GEFESO INNOVACION MARANGONI** ☎ 91-3076964  
Federico Agusti, 10-chalet 7 EL PLANTIO ☎ 91-3077485

**GEPLASMETAL SS.CC., SA** ☎ 976-465254  
Pl. Malpica, C/J, 1 ZARAGOZA ☎ 976-571132

**GOODYEAR DUNLOP** ☎ 91-7461840  
S. Severo, 26 A-2 BARAJAS ☎ 91-3291015

**HANKOOK ESPAÑA, SA** ☎ 91-6621534  
Av. Europa, 24 ALCOBENDAS ☎ 91-6618604

**HIJOS DE RAMON PUCHE** ☎ 968-719901  
Cº Valencia, Km.99 YECLA ☎ 968-790392

**INSA TURBO, SA** ☎ 96-5493478  
Cº. Aspe-Novelda, 38 ASPE ☎ 96-5491241

**NEUMATICOS MICHELIN, SA** ☎ 91-4105000  
Av. Encuarteres, 19 TRES CANTOS ☎ 91-4105010

**MV PLASTECNIC, SL** ☎ 987-429767  
Cabo Peñas, 31 PONFERRADA ☎ 987-429719

**NEUMATICOS MICHELIN** ☎ 91-4015000  
S. Severo, 26 A-2 BARAJAS ☎ 91-4015288

**NEUMATICOS VALLEROS** ☎ 91-8898574  
Av. Madrid, 34 ALCALÁ HENARES ☎ 91-8821304

**PIRELLI** ☎ 93-3663500  
Numancia, 1 13 BARCELONA ☎ 93-3663504

**RECAUCHUTADOS MODERNOS** ☎ 91-7966950  
San Norberto, 12 MADRID ☎ 91-7972975

**REMA TIP TOP** ☎ 93-5862272  
Luxemburgo, 11-Z.I. Cova Solera RUBI ☎ 93-5887297

**RUEDAS Y NEUMATICOS, SA** ☎ 976-785252  
Cº. Logroño, K.8,7 ZARAGOZA ☎ 976-785161

**TECNOLOGIA RECUPERACION CAUCHO** ☎ 91-8095150  
Av. Andalucía, 541, N-IVK.29 VALENDIA ☎ 91-8083495

**TECHIBER** ☎ 91-3011719  
Pº Prado, 16 MADRID ☎ 91-3011719

**UNIVERSAL DEL NEUMATICO** ☎ 93-4534445  
Aragón, 141 2º A BARCELONA ☎ 93-4534036

**YOKOHAMA IBERIA** ☎ 91-6637250  
Lanzarote, 21-Pi. Norte S.SEBASTIAN REYES ☎ 91-6514124

## NEVERAS

**IVELSA IBERICA** ☎ 91-6051994  
Berlin, 55-Pi. Ciudad de Parla PARLA ☎ 91-6051995

**WAECO IBERICA** ☎ 93-7502277  
Pl. Els Garroners VILASAR DE MAR ☎ 93-7502277

**PATAS DE APOYO**

**JOST IBERICA** ☎ 976-126222  
Ctra. Valencia, Km.12 CADRETE ☎ 976-126212

**MERITOR H.V.S. ESPAÑA** ☎ 93-8439568  
Granollers-Sabadell, 13,3 LUISA DE VALL ☎ 93-8438359

**NESVESA** ☎ 987-450345  
Cº. Madrid-Coruña, 395 PONFERRADA ☎ 987-450333

**SCHULZ IBERICA** ☎ 976-455151  
Rio Gallego-Pi. Malpica PUEBLA ALFINDEN ☎ 976-107842

**TALLERES MICROMECHANIC** ☎ 948-330762  
Ctra. Irún, Km.6 ORCAIN ☎ 948-331300

**TRAPACO** ☎ 91-6562012  
Sierra Guadarrama, 4 S.Fdo. HENARES ☎ 91-6563427

## PILARES PORTATRONCOS

**IMPLEMENTOS LOGISTICOS** ☎ 958-522838  
Cº Ronda, 77-8º J GRANADA ☎ 958-265560

**KINNEGRIP ESPAÑOLA** ☎ 93-3309900  
Gran Via Carlos III, 94 BARCELONA ☎ 93-3305823

## PINTURA ROTULACIÓN

**3M ESPAÑA** ☎ 91-3216000  
Juan Ignacio Luca de Tena, 19 MADRID ☎ 91-3216002

**ABRATÉCNIC** ☎ 93-6820962  
Industria, 40 LA BARCA ☎ 93-6821199

**AVERY DENNISON IBERICA** ☎ 93-4803496  
Frederic Mompuu, 5 4º 3º BARCELONA ☎ 93-4733623

**BASF COATINGS** ☎ 949-211700  
Cristóbal Colón, s/n GUADALAJARA ☎ 949-2266139

**BERNARDO ENCENARRO** ☎ 943-742800  
Pl. S. Lorenzo, s/n ELGOIBAR ☎ 943-740603

**BOSTIK** ☎ 93-5860200  
Pl. Can Jordi RUBI ☎ 93-5860201

**DUPONT IBERICA** ☎ 93-2276163  
Av. Diagonal, 561 BARCELONA ☎ 93-2276220

**EUROGRAF 3** ☎ 96-2403333  
Flequers, s/n-Pi.1 ALZIRA ☎ 96-2405151

**HENKEL ADHESIVOS** ☎ 93-2904000  
Corcega, 486 BARCELONA ☎ 93-2904778

**ICI AUTOCOLOR** ☎ 93-5752028  
La Ferreira MONTCADA I REIXACH ☎ 93-5751697

**JALLUT IBERICA** ☎ 93-7273378  
Pl. Can Humet de Dalit POLINYA ☎ 93-7273618

**BRIDGESTONE** ☎ 93-4904660  
Comptes de Bell-lloc, 158 BARCELONA ☎ 93-4904161

**PPG IBERICA** ☎ 93-2053152  
Pedro i Pons, 9 BARCELONA ☎ 93-2053335

**REFLEXITE** ☎ 941-381952  
P. Constitución, 146 ARNEDO ☎ 941-383956

**ROTULOS AYLLON** ☎ 91-6549022  
Lanzarote, 8-Pi. Norte S.SEBASTIAN REYES ☎ 91-6547515

**ROTULOS FRAILE** ☎ 91-3418678  
Ctra. Toledo, Km.8,3 LEGANES ☎ 91-3418711

**SCOTTWARREN** ☎ 94-6480514  
Pl. Usilia, c/1 MIRAVALLS ☎ 94-6333113

**STANDOX** ☎ 93-2276153  
Avda. Diagonal, 461 BARCELONA ☎ 93-2276220

**V.C.A. TRANSFORM, SL** ☎ 91-7766545  
Cº. Vicalvaro-Rivas, K.1,5 MADRID ☎ 91-7766961

## PLATAFORMAS

**PEYCAR PLATAFORM** ☎ 93-8645481  
Isaac Peral, 8 PALAU PLEGAMANS ☎ 93-8645481

**TALLERES VELLILLA** ☎ 93-8493777  
Pº de la Ribera, 1 CANOVELLES ☎ 93-8493357

**VIBERTI** ☎ 972-590079  
Cº. de Olot, 7 BESALU ☎ 972-591299

**BETA CARGO, SL** ☎ 93-7992797  
Puig i Cadafalch, 292 MATARO ☎ 93-7991376

**CARGO FLOOR ESPAÑA** ☎ 973-206394  
La Fusta, 70-Pi. El Segre LLEIDA ☎ 973-206034

**EQUIPTRANS** ☎ 93-8186460  
Pl. Casanova Sta. MARGARITA ☎ 93-8186578

**HYVA IBERICA** ☎ 93-8902044  
P.º I.Clot de Moja OLERDOLA ☎ 93-8902867

**KEITH IBERICA** ☎ 973-150046  
Ctra. N.240, Km.75, 3 JUNEDA ☎ 973-150650

**OLEOHIDRAULICA ESPAÑOLA** ☎ 976-455020  
Pl. Malpica PUEBLA DE ALFINDEN ☎ 976-455023

**SECON PARTS** ☎ 93-8142863  
Rda. Europa, 48 VILANOVA I LA GELTRÚ ☎ 93-8145807

## PISOS MÓVILES

**BETA CARGO, SL** ☎ 93-7992797  
Puig i Cadafalch, 292 MATARO ☎ 93-7991376

**CARGO FLOOR ESPAÑA** ☎ 973-206394  
La Fusta, 70-Pi. El Segre LLEIDA ☎ 973-206034

**EQUIPTRANS** ☎ 93-8186460  
Pl. Casanova Sta. MARGARITA ☎ 93-8186578

**HYVA IBERICA** ☎ 93-8902044  
P.º I.Clot de Moja OLERDOLA ☎ 93-8902867

**KEITH IBERICA** ☎ 973-150046  
Ctra. N.240, Km.75, 3 JUNEDA ☎ 973-150650

**OLEOHIDRAULICA ESPAÑOLA** ☎ 976-455020  
Pl. Malpica PUEBLA DE ALFINDEN ☎ 976-455023

**SECON PARTS** ☎ 93-8142863  
Rda. Europa, 48 VILANOVA I LA GELTRÚ ☎ 93-8145807

## POLIÉSTER

**DSM ENGINEERING PLASTIC** ☎ 93-3370707  
Fabregada, 26 HOSPITALET DE LLOBREGAT ☎ 93-3387198

**ESARESA** ☎ 94-6812054  
Arzubia, 3 Bº Matiena ABADIANO ☎ 94-6813304

**HUTCHIMSON** ☎ 91-3506699  
Avda. Pio XII, 57 MADRID ☎ 91-3599670

**IBERICA DE INDUSTRIAS QUIMICAS** ☎ 93-3077708  
Marqués Sta. Isabel, 40 BARCELONA ☎ 93-3077449

**INAC CINCO** ☎ 968-623328  
Media Legua Las Torres de COTILLAS ☎ 968-624640

**M.E.C.E.**  
Sierra Morena, 7 S.Fdo. DE HENARES-MADRID

**PLASTIFORM** ☎ 91-4083600  
Estrecho de Gibraltar, 13 MADRID ☎ 91-4077047

**POLIMOL** ☎ 923-190320  
P. I. Montalvo CABAJOSA SAGRADA ☎ 923-190322

**SAIRP** ☎ 0033-0238862234  
26 Ruedas Frías LUMIÉRES SAINT-JEAN-DE-BRIE ☎ 0033-0238863247

## POLIURETANO

**ADHESIA** ☎ 93-8648474  
Pl. Riera de Cadals PALAU PLEGAMANS ☎ 93-8648535

**IBERICA DE INDUSTRIAS QUIMICAS** ☎ 93-3077708  
Marqués Sta. Isabel, 40 BARCELONA ☎ 93-3077449

**M.E.C.E.** ☎ 91-4852950  
Ing. Fdez. Casado, 9 COSLADA ☎ 91-4852951

**POLIURETANOS** ☎ 972-460472  
Cº Matamala CASSA DE LA SELVA ☎ 972-460053

**SYNTHESIA ESPAÑOLA** ☎ 93-3253158  
Conde Borrel, 62 BARCELONA ☎ 93-4236753

## PRECINTOS Y CIERRES DE SEGURIDAD

**BROOKS TODO SEGURIDAD** ☎ 93-5446450  
Vic, 26 LA LLAGOSTA ☎ 93-5605701

**ROYAL PACK** ☎

INAC CINCO ☎ 968-623328  
Media Legua, s/n TORRES DE COTILLAS ☎ 968-624640

INDUSTRIAS CORRADOS ☎ 976-572427  
Pl. Malpica, c/E, parc. 31 ZARAGOZA ☎ 976-573257

IND. DE ESTAMPACIONES MABEL ☎ 93-3451513  
Sta. Marta, 20 BARCELONA ☎ 93-3452962

IND. QUIMICAS LOWENBERG ☎ 91-6278400  
Avda. S. Pablo, 22 COSLADA ☎ 91-6733330

INMESA ☎ 93-3455960  
Torrente Estadella, 1-17 BARCELONA ☎ 93-3456086

ITT AUTOMOTIVE EUROPE GMBH ☎ 07142/73-0  
Postfach, 1763 BIELEFELD-BISSINGEN ☎ 07142/732900

KINNEGRIP ESPAÑOLA ☎ 93-3309900  
Gran Via Carlos III, 94 BARCELONA ☎ 93-3305823

KITS Y CARROCERIAS ☎ 976-788175  
Pl. El Borao, 9-A ALFAJIRIN ☎ 976-788239

LAFON ESPAÑA ☎ 91-6280540  
Rio Tormes, 28-PI. El Nogal ALGETE ☎ 91-6281552

LEO INDUSTRIA ☎ 93-6926300  
Rambla Sant Jordi, 139 RIPOLET ☎ 93-6928706

LORES, TALLERES ☎ 976-571534  
Avda. de Cataluña, 243 ZARAGOZA ☎ 976-574549

LUIS GOMEZ HERNANDEZ ☎ 968-891989  
C. Lorca, K. 19 SANGONERA LA SECA ☎ 968-891989

M. LOP INDUSTRIAS ☎ 976-126013  
Pl. El Plano MARIA DE HUERVA ☎ 976-126078

MANDOS A DISTANCIA ☎ 91-8844948  
Alamos, 5 AJALVIR-MADRID ☎ 91-8843685

MASTERVOLI IBERICA ☎ 93-7597090  
Pl. Garrofers VILASAR DE MAR ☎ 93-7595967

MECADETOL ☎ 948-314327  
Tudela, s/n IMARCOAIN-NAVARRA ☎ 948-314342

MECANICA ANGLADA ☎ 93-8510829  
Fontcuberta, 45 MANILLEU ☎ 93-8511617

MECANIZADOS PINA ☎ 976-144456  
Buenos Aires, 12 LA MUELA ☎ 976-144798

MECANIZADOS RUIZ FERNANDEZ ☎ 988-519413  
PE. Pereiro de Aguiar PEREIRO DE AGUIAR ☎ 988-519404

MONTCADA ☎ 93-5624450  
Marineta-PI. Levante PARETS VALLES ☎ 93-5624541

NAVARCAUCHO ☎ 948-150093  
Pl. C/O, 1 MUTILVA BAJA-NAVARRA ☎ 948-236142

NORDAUTO IBERICA ☎ 972-525144  
Carrer Llevant, 15 VILAMALLA ☎ 972-525397

OLEOHIDRAULICA FERRUZ ☎ 976-410221  
Camino de Enmedio, 110 ZARAGOZA ☎ 976-592402

ONYARBI ☎ 943-613690  
Pº de Colón, 33 2ª A IRUN ☎ 943-613148

PARABUS ☎ 91-6361376  
Apdo. 10 LAS ROZAS-MADRID ☎ 91-6372282

PARLOK ☎ 91-6361376  
Apdo. 10 LAS ROZAS-MADRID ☎ 91-6372282

PARTEK CARGOTEC ☎ 91-6270100  
Apdo. 8 TORREJON DE ARDOZ ☎ 91-6270106

PLASTECNIC ☎ 987-429969  
Ctra. Canal, s/n POFERRADA ☎ 987-429719

POMMIER ESPAÑA ☎ 93-8181881  
Av. Mare de Deu Montserrat, 10 OUREDOXA ☎ 93-8181500

PWP ☎ 0041-266627111  
Rote de Neuchatel PAVERNE-SUIZA ☎ 0041-266627540

RADIADORES NAVARRA ☎ 91-6953100  
C.º. Andalucía, K. 13,8 GETAFE ☎ 91-6824916

RIU ☎ 93-3037600  
Marroc, 211 BARCELONA ☎ 93-3037610

ROTOPLAST ☎ 93-3778458  
Granada, s/n-nave D CORNELLA ☎ 93-3774405

SACHS BOGE ESPAÑA ☎ 93-7207410  
Carles Buigas, 3 S. QUIRZE DEL VALLES ☎ 93-7122816

SCHULZ IBERICA ☎ 976-455151  
Rio Gallego PUEBLA DE ALFIDEN ☎ 976-107842

SERVITRANS ☎ 93-4855496  
Tànger, 51 BARCELONA ☎ 93-3009723

SKF CALIDAD ☎ 91-7864200  
Avda. de Manoteras, 20 MADRID ☎ 91-3838478

SUMIDECAR ☎ 976-500959  
Ctra. Castellón, 10 CARTUJA BAJA ☎ 976-500749

SUMINISTROS BASE ☎ 96-1597505  
Acequia de Favara, 1N-III, 344 QUART ☎ 96-1597506

T.V.A. ☎ 943-172150  
Zeharkalea, s/n ERMUJA ☎ 943-174346

TAFY, INDUSTRIAS ☎ 941-258031  
Las Cañas, 36-PI. Cantabria LOGROÑO ☎ 941-258031

TECNOGIRO ☎ 93-3079292  
Maresme, 78 BARCELONA ☎ 93-3072254

TRAPACO ☎ 91-6563427  
Sierra Guadarrama, 4 S. Fdo. HENARES ☎ 91-6563427

TRAXCO ☎ 976-225517  
Doctor Cerrada, 24 ZARAGOZA ☎ 976-227206

TRUCKTECHNIC IBERICA ☎ 93-8490344  
Juan de la Cierva, 3 CANOVELLES ☎ 93-8466977

VISERAS SAKALI ☎ 968-808758  
Pl. Oeste, parcela 5 ALCANTARILLA ☎ 968-808608

ZF ESPAÑA ☎ 91-4852690  
Avda. Fuentemar, 11 COSLADA ☎ 91-6733931

**TABLEROS,  
MADERA Y  
CONTRACHAPADOS**

ALKO - ESPAÑA ☎ 976-462280  
Ctra. Logroño, Km. 13 UTEBO ☎ 976-785241

COMERCIAL AUTO TURIA ☎ 96-1594270  
De la Martina-PI. Alquería PINCAVA ☎ 96-1594271

ENGUITA ☎ 976-571811  
Pl. Malpica, c/E, parc. 62 ZARAGOZA ☎ 976-574020

FUSTES ESBA ☎ 972-204081  
Ctra. S. Felíu de Guixols, 18 GIRONA ☎ 972-214576

IBERICA DE IND. QUIMICAS ☎ 93-3077708  
Marqués Sta. Isabel, 40 BARCELONA ☎ 93-3077449

KOSKISEN ESPAÑA ☎ 91-8499177  
S. Fernando, 6 COLLADO VILLALBA ☎ 91-8499178

MADERAS DE LLODIO ☎ 94-6720100  
Altzarraete, 1 LLODIO-ALAVA ☎ 94-6720581

MADERAS MEDINA ☎ 91-6061111  
Constitución, 69 FUENLABRADA ☎ 91-6068706

MADERAS RIAS BAIXAS ☎ 988-374222  
Ctra. de Santiago, K. 243 O VISO ☎ 988-510832

MADERAS VITORES ☎ 976-297011  
Cº del Vado, s/n ZARAGOZA ☎ 976-294916

MARINO DE LA FUENTE ☎ 942-369006  
Pl. de Raos SANTANDER ☎ 942-369002

MURALBA ☎ 968-894582  
Américas, parc. 16 ALCANTARILLA ☎ 968-894572

SBLF ☎ 0033-251500525  
Zide Saint-Médard-Des-Prés FORTMAYE-LE-CÔME ☎ 0033251500527

SCHAUMAN IBERICA ☎ 91-6377182  
Av. Com. de Madrid, 35 LAS ROZAS ☎ 91-6372563

SERVICAR IBERICA ☎ 948-312822  
Pl. Talluntxe II, c/E, 15 NOAIN ☎ 948-312932

**TACÓGRAFOS**

CONTINENTAL AUTOMOTIVE SPAIN ☎ 91-6572121  
Sepulveda, 11-PI. ALCOBENDAS ☎ 91-6572151

MECANOELECTRO SAN MARTIN ☎ 91-6920029  
Avda. Fuentemar, 11 COSLADA ☎ 91-6920029

TRANSMISEVILLA ☎ 95-5630486  
C.º. Sevilla, 8 ALCALA DE GUADAIRA ☎ 95-5630891

TVI EUROPE ☎ 91-6623222  
La Granja, 19 ALCOBENDAS ☎ 91-6623226

**TALLERES**

CASTELLANOS INDUSTRIAL ☎ 942-581312  
Santander-Torrelavega, 6 IGOLLO ☎ 942-581306

GUARDIAN EXPRESS ☎ 900-136136  
Jose Matia, 36 LLODIO ☎ 94-6719633

**TELEFONÍA**

ATIEC, SL ☎ 973-751808  
Pl. Torrefarrera c/Ponet TORREFARRERA ☎ 973-751806

AYRA DUREX, SA  
Ribera Nueva, s/n ZUMAIA GUIPÚZCOA

CAR-PHONE, SL ☎ 96-3720005  
Duque Gaeta, 47 bajo VALENCIA ☎ 96-3716834

ON CAMPUS TECHNOLOGY ☎ 96-3825400  
Historiador Diago, 11 bajo VALENCIA

SATLINK, SL ☎ 91-3272131  
Valentin Beato, 24 MADRID ☎ 91-3272169

SIEMENS ☎ 91-6572121  
Sepulveda, 11-PI. ALCOBENDAS ☎ 91-6572151

SITELEG, SL ☎ 91-3614128  
México, 11 MADRID ☎ 91-7263731

PAGE IBERICA, SA ☎ 91-8032086  
Av. Industria, 26 TRES CANTOS ☎ 91-8031804

TELCOM, SA ☎ 91-6630220  
Av. de la Industria, 32 MADRID ☎ 91-6630230

VALENTIN CUENDE IMPORTS ☎ 93-3102115  
Pza. Palacio, 19 BARCELONA ☎ 93-3102115

**TERMÓGRAFOS**

A.C. IBERICA ☎ 96-2400149  
Pedro Esplugues, 25 ALZIRA ☎ 96-2400149

CONTINENTAL AUTOMOTIVE SPAIN ☎ 91-6572121  
Sepulveda, 11-PI. ALCOBENDAS ☎ 91-6572151

FORESIS ☎ 91-6755980  
Pl. Las Fronteras TORREJON DE ARDOZ ☎ 91-6752162

GLOBAL ☎ 91-4589800  
Ramón de Santillán, 15-B MADRID ☎ 91-4582982

GROENVELD ☎ 93-8171822  
Llorens, 36 VILLAFRANCA DEL PENEDES ☎ 93-8172061

SONDER REGULACION ☎ 93-5884994  
Avda. La Llana, 93 RUBI ☎ 93-5884994

TOMAS EXPEDICIONES ☎ 977-700815  
Ctra. Nac. 340-El Gato AMPOSTA ☎ 977-703113

**TOLDOS**

COMERSITRANS ☎ 945-465964  
Zabaldea, 4-PI. Góñain LEGUTIANO ☎ 945-465950

INDUSTRIAL ARCOL ☎ 93-4622222  
Joan Miró, 22 S. ADRIÀ BESÓS ☎ 93-4622233

TALLER AUXILIAR DE CARROCERIAS ☎ 976-572427  
Pl. Malpica C/C, 3 ZARAGOZA ☎ 976-573257

TALLERES VELILLA, SA ☎ 93-8493777  
Pº de la Ribera, 1 CANOVELLES ☎ 93-8499357

TECNOGIRO ☎ 93-3079292  
Maresme, 78 BARCELONA ☎ 93-3072254

TOLDOS ET ☎ 93-7183991  
Marconi, 1 BARBERA DEL VALLES ☎ 93-7298298

TOLDOS EUROPA ☎ 93-7183991  
Marconi, 1 BARBERA VALLES ☎ 93-7295102

TOLDOS GALINDO ☎ 91-7772214  
C.º. Villaverde Vallecas, 301 MADRID ☎ 91-7781091

TOLDOS PASTOR ☎ 976-501054  
C. Castellón, K. 4,8 ZARAGOZA ☎ 976-454810

TOLDOS TEAM SABADELL ☎ 93-7112052  
Martínez de la Rosa, 13 BARCELONA ☎ 93-7004287

TOLDOS Y TAPICERIAS URCA ☎ 948-312222  
Pl. Morea Norte, parcela-11 BERNAIN ☎ 948-312211

**TOMAS DE FUERZA Y REDUCTORES**

BEZARES ☎ 902-333331  
Cámara de la Industria, 12 MOSTOLES ☎ 91-6474292

COHIDREM ☎ 93-4984500  
G.V. Cortes Catalanas, 1016 BARCELONA ☎ 93-4984518

E.R.I. ☎ 93-4990017  
Del Gall, 45 ESPUGUES DE LLOBREGAT ☎ 93-4990544

HIDRAULICA SUNFAB ☎ 91-7294019  
Manuel Tovar, 19 MADRID ☎ 91-3583315

HYBA IBERICA ☎ 93-8902044  
Pl. Clot de Moja OLERDOLA ☎ 93-8902867

IDEMA ☎ 91-8703255  
Pl. El Malvar ARGANDA DEL REY ☎ 91-8703256

INDUSTRIAS J. CORTES ☎ 976-503578  
S. José, 69 CUARTE DE HUERVA ☎ 976-503779

INTERSEAL ☎ 93-3706711  
Autv. Castelldefells, K. 5 PRAT LLOBREGAT ☎ 93-3701807

REX ROTH ☎ 93-7186851  
C.I. Santiago Sta. PERPETUA MOGODA ☎ 93-7189862

TRANSMISEVILLA ☎ 95-5630486  
Ctra. Sevilla, 8 ALCALA GUADAIRA ☎ 95-5630891

**TORNILLERÍA Y REMACHES**

BRALO ☎ 91-6928285  
Milanos, 12-PI. La Estación PINTO ☎ 91-6921007

TEXTRON SISTEMAS DE FIJACION ☎ 91-3416767  
Ctra. de Toledo Km. 7,8 LEGANES ☎ 91-3416740

**TRAMPILLAS**

ELESPA ☎ 93-5752464  
Pl. Foinvasa MONTCADA I REXACH ☎ 93-5750546

FRIGICOLL ☎ 93-4803322  
Blasco de Garay S. JUST DESVERN ☎ 93-4733140

GALUCHO ☎ 0035-1219608560-00  
Apdo. 4003 SINTRA-PORTUGAL ☎ 0035-1219608585

GRUKIT, SL ☎ 93-8401562  
S. Julia, 266-PI. Congost GRANOLLERS ☎ 93-84101562

HIDREL ☎ 91-6770095  
Titánio, 5 TORREJON DE ARDOZ ☎ 91-6771250

INDUSTRIAS J. CORTES ☎ 976-503578  
S. José, 69 CUARTE DE HUERVA ☎ 976-503779

JAUAS GANADERAS ☎ 93-8890059  
Tabernoles, 20-PI. Malloles VIC ☎ 93-8890826

MAQUINARIA FERRO ☎ 973-560017  
C.º. Barcelona, K. 476,5 BELL-LLOC ☎ 973-560658

MIC ☎ 91-4815757  
Pl. Esteban Terradas, 14 LEGANES ☎ 91-6881224

MYCSA ☎ 91-6600460  
Sierra Guadarrama, 2-AS. Fdo. HENARES ☎ 91-6771983

PARTEK CARGOTEC ☎ 91-6270100  
Apdo. 8 TORREJON DE ARDOZ ☎ 91-6270106

PLATAFORMAS ROVIRA ☎ 93-8645161  
Pl. Can Cortés PALAY DE PLEGAMANS ☎ 93-8645161

REDER SYSTEM ☎ 93-7180994  
Arquimedes, 18 BARBERA DEL VALLES ☎ 93-7183326

TRANSGRUAS ☎ 93-8498388  
Ctra. C-17, Km. 24 LUÇA DE VALL ☎ 93-8496299

**TÚNELES LAVADO**

AUTOEQUIP IBERICA ☎ 902-119379  
Rda. Pedregar, parc 14 MONTMELÓ ☎ 93-3837306

BARIN ☎ 91-6281428  
C.º. Madrid-Algete, K. 3,5 ALGETE ☎ 91-6291996

ISTOBAL ☎ 96-2997940  
Conde de Serallo, 10 L'ALCUDIA ☎ 96-2997991

KÄRCHER ☎ 93-8464447  
Ctra. Trueta, 6 GRANOLLERS ☎ 93-8465505

KRÜGER ☎ 948-318405  
Ctra. Zaragoza, Km. 5 NOAIN ☎ 948-318453

MOTOR MEDITERRANEO BARNIA ☎ 93-3637878  
Josep Tarradellas, 100 BARCELONA ☎ 93-4053294

WASHTEC ESPAÑA ☎ 91-6289150  
La Pelaya, 2-nave 8b ALGETE ☎ 91-6289151

**VALVULERÍA Y EQUIPOS DE CISTERNA**

CAB'S SPAIN ☎ 93-8708989  
Pl. Palou Norte GRANOLLERS ☎ 93-8707170

COHIDREM ☎ 93-4984500  
G.V. Cortes Catalanas, 1016 BARCELONA ☎ 93-4984518

HYVA IBERICA ☎ 93-8902044  
Pl. Clot de Moja OLERDOLA ☎ 93-8902867

INTERSEAL ☎ 93-3706711  
Autv. Castelldefells, Km. 5 PRAT LLOBREGAT ☎ 93-3701807

PANG IBERICA, SA ☎ 91-6665577  
Pl. Sta. Ana C/Tuerca, 11 RIVAS ☎ 91-6665757

REMA TIP TOP IBERICA ☎ 93-5862727  
Luxemburgo, 11-21. Cova Solera RUBI ☎ 93-5887292

SYLTONE ☎ 91-6560056  
Primavera, 20 TORREJON ☎ 91-6770496

**VENTANAS, LUNAS Y PARABRISAS**

94 AUTOVER IBERICA ☎ 91-7962013  
S. Norberto, 19 2ª MADRID ☎ 91-7960198

ARAGONESAS DE PARABRISAS ☎ 976-108494  
Pl. Malpica C/Olmo, 2 PUEBLA ALFIDEN ☎ 976-108433

AREVALILLO, TALLERES ☎ 91-5622010  
General Pardiñas, 98 MADRID ☎ 91-5624461

ARIÑO DUGLASS ☎ 976-108008  
Pl. Royales Bajos PUEBLA ALFIDEN ☎ 976-108237

E. DIAZ ☎ 976-454007  
Ctra. Castellón, km. 6,2. LA CARTUJA ☎ 976-454013

GUARDIAN EXPRESS ☎ 900-136136  
José Matia, 36 LLODIO ☎ 94-6719633

MANUFACTURAS TARRIDA-VIDUR ☎ 93-3710450  
Gall, 46 ESPUGUES DE LLOBREGAT ☎ 93-3717427

MANUFACTURAS VENTAL ☎ 941-255811  
Ctra. Laguardia, 95 LOGROÑO ☎ 941-255306

SERVICRISTAL ☎ 943-311025  
Av. Zarauz, 45 SAN SEBASTIAN ☎ 943-213709

**VISERAS Y DEFLECTORES**

VEPRO ☎ 91-6361376  
Apdo. 10 LAS ROZAS-MADRID ☎ 91-6372282

VISERAS SAKALI ☎ 968-808758  
Av. Américas parc. 5/14 ALCANTARILLA ☎ 968-808608

MERCEDES BENZ España ☎ 91-6787127  
Mar Egeo, 2 Pol. S. Fdo. MADRID ☎ 91-6787128

MITSUBISHI Motors ☎ 91-3877400  
Trav. Costa Brava, 6 MADRID ☎ 91-3877433

OPEL España de Automóviles ☎ 91-4569200  
Pº Castellana, 91 MADRID ☎ 91-5560000

PEUGEOT España ☎ 91-3472000  
Av. de los Toreros. MADRID ☎ 91-3472243

RENAULT España Comercial ☎ 91-7662200  
Av. de Burgos, 89 MADRID ☎ 91-3028716

TOYOTA Canarias ☎ 928-447600  
Diego Vega Samiento, 5 LAS PALMAS ☎ 928-447621

VOLKSWAGEN ☎ 93-4028167  
c/de la Selva, 2 BARCELONA ☎ 93-4025433

**VARIOS**

EUROPAN (Distrib. Maquinaria) ☎ 91-6712950  
Alcarria, 5 Pl. Coslada COSLADA ☎ 91-6715697

GEESINK (Recog. Residuos) ☎ 91-6775495  
Estaciones, 11 TORREJON ARDOZ ☎ 91-6775394

JMB (Alquiler maq. limpieza) ☎ 607-400483  
Pl. 104 C.º N-1, Km. 418 OLABERRIA ☎ 943-883587

MEDICION Y TRANS. (Sist. Medida) ☎ 91-7667111  
Av. Manoteras, 6 MADRID ☎ 91-3206017

MOTORMEDITERRANEO (Maq. lavado) ☎ 91-6636070  
Av. Pirineos, 13 S. SEBASTIAN REYES ☎ 91-6636071

TARABUSI (Motores) ☎ 94-6305310  
Bº Urquiza, 58 IGORRE ☎ 94-6306334

# solicitud de suscripción a Nexotrans

Incluye 50 ediciones y monográficos

## Suscríbase ahora al Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

NEXOTRANS ofrece a los Profesionales del Transporte de Mercancías por Carretera un regalo excepcional con la Suscripción al Periódico: un magnífico reloj de pulsera Junghans de tecnología alemana.



Para complimentar su suscripción, envíe el Boletín al fax 91 369 18 39 o solicítela en el teléfono 91 369 41 00.

La suscripción anual a NEXOTRANS no sólo le permitirá estar informado puntualmente de toda la actualidad del Sector, desde la coyuntura económica hasta las últimas novedades en vehículos e industria auxiliar, pasando por la vida asociativa o las últimas normativas, sino que además le permitirá disponer de forma totalmente gratuita\* de un magnífico reloj de pulsera de la prestigiosa marca alemana Junghans.

## BOLETIN DE SUSCRIPCION Nexotrans

Deseo suscribirme al Periódico NEXOTRANS durante un año, recibiendo un magnífico reloj de pulsera marca Junghans, por sólo 59 euros (Europa, 120 euros; Resto del mundo, 140 euros).

D/Dª: .....

Empresa: .....

Dirección: .....

Ciudad:.....Prov.: .....

C.Postal: ..... CIF: .....

☎: ..... Fax: .....

E-mail: .....

Fecha de nacimiento: .....-.....-1.9.....

Firma: .....

**Domiciliación Bancaria**  
Ruego carguen en mi cuenta los recibos que presente Nexo Editores SA correspondiente a mi suscripción al Periódico NEXOTRANS.

Entidad Oficina D.C. Número de Cuenta

Banco: .....

Titular: .....

CIF: .....

Firma: .....

\*Oferta válida hasta fin de existencias. El modelo regalado no se corresponde necesariamente con el de la fotografía

## El biometano ofrece el mayor potencial para descarbonizar

A pesar de todos los esfuerzos actuales de la Unión Europea, el transporte es el único sector que no se está descarbonizando y que muestra incluso un aumento anual de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) desde 2014. La necesidad de nuevas medidas para reducir las emisiones en el sector del transporte debe abordarse sin demora. El desarrollo de la movilidad eléctrica está avanzando, pero no garantizará por sí solo la descarbonización esperada a tiempo y se quedará corto para cubrir adecuadamente todos los segmentos de transporte. Otros combustibles ecológicos alternativos pueden contribuir a acelerar la descarbonización del transporte en los próximos años y garantizar que sus beneficios económicos permanezcan en la Unión Europea.

La Asociación Europea de Biogás (EBA) ha realizado un análisis comparativo de 11 estudios que, aunque muestran una gran variedad de metodología, todos concluyen que el biometano tiene el mayor potencial de descarbonización para el Sector del Transporte.

Además de los niveles significativos de reducción de CO<sub>2</sub>, iguales y en ocasiones superiores a los proporcionados por la movilidad eléctrica, el biometano ofrece oportunidades de despliegue inmediato, fabricación



de motores y automóviles en la UE y un impacto positivo directo en la descarbonización de todos los segmentos de transporte, desde los vehículos ligeros, el transporte pesado por carretera, el ferroviario y el marítimo.

El biometano es un combustible renovable que está disponible, es escalable y contribuye a mantener una industria automotriz sólida dentro de la UE. Es crucial aprovechar el valioso papel del biometano en igualdad de condiciones con la movilidad eléctrica para garantizar la descarbonización del sector del transporte.

La producción de biometano es el núcleo de la economía circular: es la mejor manera de reciclar los residuos biológicos para producir un combustible ecológico. El uso de biometano como combustible en vehículos ya es una realidad en muchos países europeos. De las 4.120 estaciones de servicio de GNC y GNL operativas en la actualidad en Europa, más del 25% suministran este combustible.

## El camión pesado HDC-6 Neptune de Hyundai debuta en Corea del Sur

Hyundai Motor Company presentó sus Mobility Solutions con Hidrógeno en el H2 Mobility + Energy Show 2020 en Corea del Sur el 1 al 3 de julio. Fueron expuestos el Concept HDC-6 Neptune, un camión pesado de Clase 8 alimentado con hidrógeno, generador de pila de combustible móvil y un modelo a escala de su *smart mobility ecosystem*.

La inauguración de H2 Mobility+ Energy Show ofreció una visión exhaustiva del ecosistema de la industria mundial del hidrógeno. Desde la producción y almacenamiento, hasta el transporte y la movilidad del hidrógeno. Hyundai Motor tiene previsto crear oportunidades de negocio y demanda de sistemas de pilas de combustible a través de interacciones con autoridades gubernamentales y expertos de la industria.

Este evento fue el debut del HDC-6 Neptune en Corea, el concepto del camión eléctrico de pila de combustible alimentado con hidrógeno de Hyundai. Con el HDC-6 Neptune, Hyundai tiene previsto ampliar su oferta en materia de hidrógeno al mercado de vehículos comerciales. La visión de la empresa se plasma a través de este camión de pila de combustible con cero emisiones de carbón, al mismo tiempo que



desarrolla el cambio de paradigma hacia vehículos comerciales ecológicos en la industria.

Una de las principales inspiraciones para el diseño del Concept HDC-6 Neptune fueron los icónicos trenes ferroviarios aerodinámicos de Nueva York de la década de 1930, uno de los mayores avances tecnológicos de principios del siglo XX. El HDC-6 Neptune emplea una estructura sólida con un diseño frontal liso y redondeado para crear una estructura para el camión eléctrico alimentado por hidrógeno. Hyundai tiene previsto lanzar el HDC-6 Neptune en los próximos tres o cuatro años desarrollando un sistema mejorado de pilas de combustible de alta durabilidad y potencia, optimizado para camiones de trabajo pesado.

### Pila de combustible

En este evento, Hyundai también presentó el generador de pila de combustible móvil, abriéndose a la posibilidad de que los sistemas de pila de combustible puedan ser utilizados en otras industrias. El Mobile fuel cell generator de Hyundai utiliza dos pilas de combustible que también son utilizadas en el Nexo, el primer vehículo eléctrico de pila de combustible matriculado en España (FCEV), que genera una potencia máxima de 160 kW. Esta potencia permite que el generador se utilice para diversas aplicaciones, como la carga simultánea de dos VE, o autobuses y camiones eléctricos. Mobile fuel cell generator está cobrando protagonismo como opción limpia a los generadores diésel.

## Ford se encuentra situado en el camino hacia futuro electrificado

Cada vez más conductores europeos eligen vehículos con transmisión automática, según reflejan los nuevos datos de ventas de Ford. Sólo en los últimos tres años, el número de coches y vehículos comerciales que Ford ha vendido con transmisión automática se ha triplicado con creces, pasando del 10,4% en 2017 al 31,3% durante el primer mes de 2020. En España, la elección de modelos Ford con este tipo de transmisión ha pasado de un 5,4% en 2017 a un 16,4% en 2019.

"Entre los muchos beneficios de las transmisiones automáticas se encuentra el hecho de que permiten a los conductores disfrutar de lo último en tecnología de asistencia al conductor, haciendo que todo, desde el aparcamiento hasta el tráfico intermitente, sea más fácil y cómodo de gestionar", ha asegurado Roelant de Waard, vicepresidente de Marketing, Ventas y Servicio de Ford Europa. "Esperamos que esta tendencia continúe, ya que en el futuro cada vez más personas se desplazarán en vehículos eléctricos, haciendo que las transmisiones automáticas sean el estándar". Ford lleva ofreciendo transmisiones automáticas desde hace casi 70 años. Pero la sofisticada tecnología de hoy en día está muy lejos del pionero Ford-O-Matic, que ofrecía sólo tres marchas de avance.

Las transmisiones automáticas modernas ofrecen muchas ventajas, desde reducir el ruido dentro del habi-



táculo hasta ayudar a aliviar mareos. Entre ellas se incluyen tecnologías que permiten a los conductores, cuando utilizan el Control de Crucero Adaptativo, arrancar automáticamente, o aparcarse con sólo pulsar un botón. La aplicación FordPass también permite a los conductores de determinados modelos Ford con transmisión automática arrancar el motor a distancia, lo que resulta útil para climatizar el habitáculo a una temperatura confortable y para descongelar el parabrisas en las mañanas frías.

### Un aire más limpio

Con el objetivo de promover un aire más limpio, Ford quiere asegurar que su nueva generación de vehículos comerciales híbridos enchufables funcione en el modo de conducción sólo eléctrica cero emisiones en áreas sensibles. La conciencia de cómo la calidad del aire puede afectar a nuestra salud está impulsando a las ciudades, las empresas y los particulares a encontrar formas de reducir las emisiones y asumir la responsabilidad de su impacto ambiental. La tecnología que está implantando Ford tiene como objetivo promover un aire más limpio donde más se necesita asegurando que su nueva generación de vehículos comerciales híbridos enchufables funcione en el modo de conducción sólo eléctrica cero emisiones en áreas sensibles.

Utilizando datos de ubicación en vivo, las Transit Custom Plug-in Hybrid (PHEV) se cambiarán automáticamente al modo de conducción eléctrica siempre que entren en áreas predefinidas como zonas de congestión y de bajas emisiones, ayudando a mantener el aire limpio en las calles de la ciudad. Esta tecnología de geoperimetrado (o *geofencing*) no sólo se aplica a los centros de las ciudades: los operadores de vehículos también pueden crear "zonas verdes" personalizadas para fomentar la conducción con cero emisiones en lugares como escuelas, patios de recreo y almacenes.

tratar formas de reducir las emisiones y asumir la responsabilidad de su impacto ambiental. La tecnología que está implantando Ford tiene como objetivo promover un aire más limpio donde más se necesita asegurando que su nueva generación de vehículos comerciales híbridos enchufables funcione en el modo de conducción sólo eléctrica cero emisiones en áreas sensibles.



## Volkswagen, ecomovilidad en sus vehículos comerciales

Hace unas semanas, Volkswagen Vehículos Comerciales anunció la llegada al mercado español del e-Caddy ABT y el e-Transporter ABT. Con el lanzamiento de estos nuevos modelos, la marca ha ampliado su gama eléctrica, hasta ahora liderada por el e-Crafter, y se reafirma en su compromiso con la sostenibilidad y la ecomovilidad.

A través de una conferencia telemática, Alberto Teichman, director de Volkswagen Vehículos Comerciales, explicó en primer lugar "el compromiso firme con una movilidad libre de emisiones, en línea con el Acuerdo de París y el objetivo de convertirse en una compañía neutral de emisiones en el año 2050". En este sentido, Teichman aseguró que "la llegada de dos nuevos modelos eléctricos se produce en un momento idóneo ya que el auge imparable del comercio electrónico y las restricciones al tráfico en el centro de las grandes ciudades hacen de estos vehículos, no solo una necesidad, sino una ventaja competitiva frente a otras marcas". "No va a ser un cami-

no fácil porque aún existen barreras para la implantación 100% eléctrica, como pueden ser los precios", indicó Patrick Schinnerling, responsable de e-mobility del grupo Volkswagen.

Los nuevos e-Caddy ABT y e-Transporter ABT, surgen a través del acuerdo de colaboración entre Volkswagen Vehículos Comerciales y ABT, el especialista en transformaciones. ABT cuenta con una división "ABT e-Line" especializada en movilidad eléctrica. Esta división es la encargada de instalar toda la electrónica, el motor eléctrico y el paquete de baterías de iones de litio, que va colocado en el suelo del vehículo entre los dos ejes.

El e-Caddy ABT 100% eléctrico, estará disponible como Maxi, batalla más larga, para la versión furgón y el e-Transporter ABT 100% eléctrico, estará disponible con batalla larga también en la versión furgón. Ambos modelos contarán con una autonomía superior a 120 Km (WLTP) gracias a la incorporación de una batería de iones de litio de 37,3 kWh de capacidad.

# Instrumentos de Trabajo

## Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**EL NOTICIEROPC**  
NOTICIAS CON 'Q' DE CALIDAD ORGANIZADORES CONGRESOS  
BIMESTRAL (6 EDICIONES)

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

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

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

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

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

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

**CIMET**  
CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

**Turnexo**  
SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

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

**BIBLIOTECA NEXOTUR**  
BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

**GRUPO Nexo**

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

**FORO**  
FORO ANUAL DE LA  
RELOJERIA ESPAÑOLA

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

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

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

**NEXO**  
editores s.a.

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



## Transhoróscopo



**ARIES**

21 de marzo - 20 de abril

Se acerca el tiempo de retonar a casa, donde tienes que aprovechar para disfrutar del tiempo con los tuyos.



**TAURO**

21 de abril - 20 de mayo

Estás agudo en el plano mental. Las ideas que se te ocurren son frescas y atrevidas, así que ¡ponlas a funcionar!



**GEMINIS**

21 mayo - 21 de junio

A veces te inhibes pensando que te van a decir que no y que tu orgullo no podría soportarlo. ¡Nada de eso!



**CÁNCER**

22 de junio - 22 de julio

No malgastes tu tiempo, si no lo aprovechas pronto te darás cuenta que cada minuto perdido es irrecuperable.



**LEO**

23 de julio - 23 de agosto

Si te percatas que ibas a cometer un error y ahora lo rectificas, entonces no habrá nada que lamentar.



**VIRGO**

24 de agosto - 22 de sepbre.

Tu lucha constante tiene premio, aunque quizás ahora no lo puedas apreciar, en el futuro lo reclamarás.



**LIBRA**

23 septbre. - 22 octubre

Como siempre, estás listo para luchar cuando el momento llegue, sin olvidarte de hacerlo también día a día.



**ESCORPIO**

23 octubre - 22 novbre.

Nunca es tarde si la dicha es buena. Aprovecha cada minuto con aquellos que te hacen sentir a gusto.



**SAGITARIO**

23 de nov. - 21 de dicbre.

Pon a funcionar tu sexto sentido y deja que la espontaneidad aflore en tus respuestas y actitudes.



**CAPRICORNIO**

22 de dicbre. - 20 de enero

Tú estás ahora en un buen tono astral así que ¡nada de prestarle atención a los quejumbrosos e infelices de



**ACUARIO**

21 de enero - 19 de febrero

Ten cuidado, las indiscreciones se pagan y ahora no te conviene tener ningún malentendido sentimental.



**PISCIS**

20 de febrero - 20 de marzo

Es un buen momento para poner en marcha esos planes que te han estado rondando por la cabeza.

## Jornada

### Presencial y telemática

*Título: Planificación de Operaciones Logísticas y de Transporte. Impacto en la Eficiencia y Sostenibilidad*  
Cuándo: 24 de septiembre  
Dónde: Zaragoza

La jornada "Planificación de operaciones Logísticas y de Transporte. Impacto en la eficiencia y sostenibilidad", organizada por el CEL en Zaragoza, contará con la presencia de Pilar Molinero, directora gerente del IAF; José Moliner, SVP Sales Tarmac Aragón; Jesús Soler, director de Operaciones Grupo Agora - La Zaragozana; o Francisco Gil, director de Logística ICT Tronchetti, entre otros.

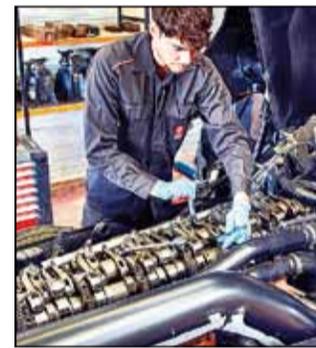


## Formación

### A por el quinto ciclo

*Título: V Ciclo Formativo de Grado Superior en Automoción.*  
Inscripciones: a partir del 1 de septiembre  
Organiza: Renault Trucks

Renault Trucks mantiene su apuesta por poner en valor el sector del transporte. Así, una vez más, para que los jóvenes de toda España puedan conocer esta profesión y cuenten con una interesante salida a nivel profesional, la marca renueva su proyecto de Formación Dual en colaboración con la Consejería de Educación, Juventud y Deportes de la Comunidad de Madrid.



## Evento

### Nueva economía logística

*Título: Barcelona New Economy Week (BNEW)*  
Cuándo: del 6 al 9 de octubre  
Dónde: Barcelona  
Organiza: Consorci Zona Franca

Barcelona New Economy Week (BNEW), organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona y que tendrá lugar del 6 al 9 de octubre en Barcelona, ya tiene abierta las inscripciones a BDigital. Bnew tiene ya definido su programa de conocimiento que pondrá su foco de interés en las oportunidades y amenazas post-Covid para empresas y profesionales.



# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

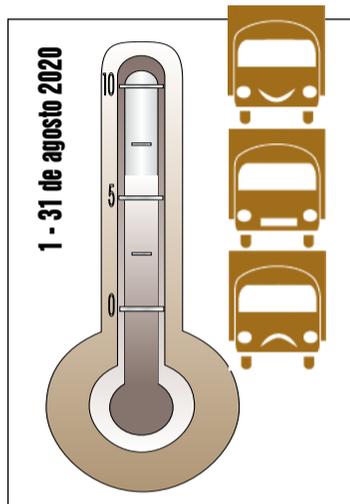
**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

## De Profesional a Profesional



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



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Como dice la canción...

‘Resistiré’ se ha convertido en el himno oficial de la pandemia. Sin ánimo de frivolar con una tragedia de dimensiones mundiales, la famosa canción ha servido de inspiración para muchos durante estos meses tan complicados. Y el Transporte por Carretera puede ser uno de sus mejores exponentes, porque ha demostrado una vez más su compromiso social, su carácter esencial y una capacidad fuera de toda duda para adaptarse a las circunstancias más adversas.



## PREVISIONES

COYUNTURA / La ratio de pesados baja hasta 3,51 y a 1,53 la de ligeros

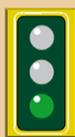
# El paso de los meses sorprende con cierto grado de estabilidad

A pesar de que el transporte de mercancías ha sido esencial en estos meses, muchas de sus empresas están pasando dificultades de liquidez y en lo relativo a las relaciones la-

borales con sus empleados. Por eso, llama la atención que sus volúmenes totales no estén cayendo a plomo, como se puede apreciar en la gráfica adjunta y en los ratios medios.

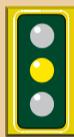
## INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

### PRECIO DEL GASÓLEO



Aunque el precio del petróleo se ha duplicado respecto a abril, el gasóleo no llega a 1,1 euros de media.

### EMPRESAS



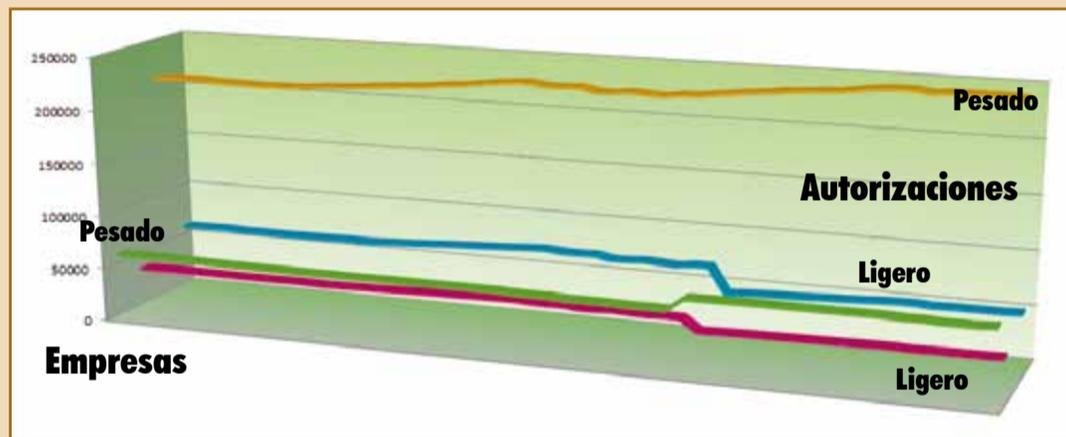
El registro de Minise-rio correspondiente al mes de julio es menos negativo de lo que podría esperarse.

### MATRICULACIONES



Aquí no hay otro análisis posible que el de reconocer que el mercado está en un momento complicado.

### EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2016-2020



Base 100 = 2006

Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Relevo al frente de MAN



Andreas Tostmann

El actual responsable de Producción y Logística de la marca Volkswagen, asumió el cargo de presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE el pasado 15 de julio de 2020, tras la salida de mutuo acuerdo de Joachim Drees de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE y Traton SE.

### ▼ Descenso

#### Escaso interés



José Luis Ábalos

Algunos de los integrantes de su Departamento han estado a la altura, pero el ministro vuelve a demostrar que su interés por el Sector es escaso. Solo responde a los ultimátums, como ha quedado de manifiesto una vez más. Ahora, a exigirle que asuma los compromisos adquiridos.

## En Ruta



### Renovación y objetivos ambientales tras la crisis (y II)

Alberto Merino

LOS NUEVOS DÚO-TRÁILER y mega-tráiler pueden jugar un papel muy importante tanto por la mejora de costes operativos, como por la reducción de emisiones por tonelada transportada. El rango de nuevas tecnologías de propulsión y combustibles alternativos se incrementará, en cualquier caso, durante los próximos años: eléctricos a batería para reparto y distribución y (bio) gas y eléctricos por pila de combustible para larga distancia.

Sólo el fomento del empleo de combustibles y sistemas de propulsión alternativos, así como la digitalización del sector, los cambios y armonización regulatoria, la mejora en las infraestructuras para el transporte, y, especialmente, la renovación del envejecido parque (más del 40% del parque de camiones de más de 6 tn tiene una antigüedad superior a 11 años, hasta un 15% más contaminantes que los actuales Euro 6), permitirán alcanzar los objetivos de reducción de emisiones. La propulsión eléctrica con pila de combustible de hidrógeno no estará disponible antes de 2030 y no se dispondrá de oferta totalmente descarbonizada hasta la década de 2040.

Si finalmente la Unión Europea decide apoyar la transformación del transporte a través del Green Deal podría, por ejemplo, financiar parcialmente las operaciones de *leasing* y *renting* para renovación de flota. En este momento, transportistas y fabricantes están luchando por su supervivencia y los primeros necesitan apoyo para renovar sus vehículos y los segundos para continuar sus programas de investigación.

Alberto Merino es miembro del Think Tank Movilidad (viene de pág. 2).

# NEXOTUR

## Edición Especial

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

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

