



VIRGINIA GIL
Medio ambiente

PÁG. 2 / La carretera también es sostenible.



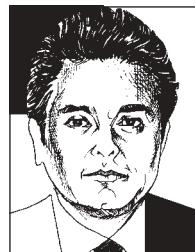
OVIDIO DE LA ROZA
Sigue como presidente

PÁG. 3 / El Comité le confía su presidencia otros cuatro años.



IGNACIO CEPEDA
Alerta máxima

PÁG. 10 / La asamblea de Guitrans da la voz de alarma.



ENRIC TICO
Congreso transitario

PÁG. 21 / Feteia celebra en Alicante su evento anual.



ENRIQUE LACALLE
Aire fresco

PÁG. 21 / El SIL considera un éxito su pasada edición.

Los camiones del futuro serán atractivos y eficientes, pero sobre todo muy ecológicos

Diseño, longitud, capacidad, eficiencia... pero, sobre todo, ecología. La mayor parte de los diseños del camión del futuro se concentran en la reducción del consumo y las emisiones.

Hacen falta varios años, desde su primer bosquejo, para que un camión se convierta en realidad. Por eso, la mayoría de los fabricantes, además de intentar satisfacer las demandas actuales de sus clientes, ya miran hacia el futuro con el rabo del ojo. NEXOTRANS ha querido conocer en qué están trabajando, cuáles son las líneas maestras de sus prototipos de cara al futuro,

y qué tipo de motorización montarán, quizás lo más importante. Y es que, aunque la actualidad manda, siempre hay que tratar de ir un paso por delante del mercado. En este caso, variosAlgunos de los diseños es posible que nunca lleguen a comercializarse masivamente, pero dan una idea de por dónde podrían ir las futuras tendencias del vehículo industrial. Dossier / Pág. 11-17



Quality Trucks expande sus servicios en Asturias

Nuevo concesionario oficial de Volvo Trucks en el norte / Pág. 8



Las redes europeas irán en tren

Los ministros de Transporte de la Unión Europea se han reunido en Zaragoza para diseñar la futura red transeuropea de transportes en el

continente, y han puesto de manifiesto, nuevamente, que el tren será el principal beneficiado de la reforma. Panorama / Pág. 06

Nuevos plazos para el pago de la cuota de la SS

Ante la inminente finalización del plazo de diferimiento del pago de las cuotas de la Seguridad Social —concedido en virtud de los Acuerdos entre el Gobierno y las asociaciones de transportes de junio de 2008—, las organizaciones del Comité Nacional del Transporte han solicitado al director general de la Tesorería la adopción de medidas o mecanismos que permitan facilitar el cumplimiento de estas obligaciones, quien ha establecido una única fórmula de pago para las empresas que hubieran hecho uso del diferimiento. Panorama / Pág. 5

DHL apunta cómo será la logística dentro de 10 años

Presentó en el SIL un amplio estudio al respecto

Esta Semana

Compromiso de Iveco con el servicio postventa

Garantiza la disponibilidad de 100 recambios originales / Pág. 8

Opinión / Editorial / Tribuna 2-3

De Frente: 'Plan 2000E' 4

Panorama / Actualidad 5-10

Logística 21-24

Innovación: 'Comunicaciones' ... 27

Coyuntura del Sector 30

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



VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

EXPERIMENTE
EL FACTOR X

Imagine tener las mayores ventajas. Tanto usted como su negocio estarán a la vanguardia durante los próximos años. En Volvo a esto lo denominamos Factor X —una combinación única del nuevo y robusto Volvo FMX, junto con su habilidad para la conducción y nuestra excelente red de servicios Volvo. Una todos estos factores y será imbatible.

Experimente el Factor X. Contacte con su concesionario Volvo

NUEVO VOLVO FMX



 *Tribuna del Transporte*

Transporte y medio ambiente: el sector de la carretera

Virginia Gil

PUEDE RESULTAR paradójico, pero cuando se habla de transporte sostenible se habla poco o nada del transporte por carretera y me gustaría que estas líneas sirviesen para realzar los puntos positivos de un sector que goza, en mi opinión, de una mala reputación injustificada.

Es cierto que queda mucho por hacer y que la 'sensibilidad medioambiental' no está todavía en boca de todos, pero creo que es justo mencionar los esfuerzos que se están llevando por una parte del Sector, como avalan varios estudios: 1. Las emisiones de los nuevos vehículos industriales que ya equipan motores Euro 5 han bajado un 95% desde 1990 y casi un 50% desde 2000, año tomado como referencia. (Estudio seguridad carretera. Dekra). 2. La contaminación generada por camiones es la mitad que la provocada por turismos y furgonetas (Stern Report). 3. El transporte de mercancías aporta el 4,6% al PIB y sólo genera el 0,6% en costes externos (La reducción de los costes externos en el transporte terrestre de mercancías. Fundación Francisco Corell).

Sólo hay que tomar como ejemplo a nuestro país vecino, y conocer un poco más de cerca la novedosa iniciativa que está llevando a cabo con y para el Sector, que busca mejorar la imagen de un transporte imprescindible a la cadena logística y a las políticas intermodales pero que debe adaptarse a nuevos tiempos y escenarios (...).

La mercancía rodada supone más kilómetros y por lo tanto mayor inseguridad. Al fin y al cabo la

mentalidad del transportista debe ser europea. No hay que convencer, hay que demostrar y sobre todo quitar la desconfianza. El transportista nunca se tiene que sentir de lleno, desplazado. Siempre tendrá que existir un respeto mutuo, una necesidad de colaboración.

Y en estos aspectos son en los que se está trabajando desde la iniciativa francesa 'Objetivo CO₂, los transportistas se comprometen'. Se trata de una iniciativa que parte del gobierno central en colaboración con la agencia de desarrollo medioambiental, junto con las principales organizaciones de transportistas por carretera (FNTR y TLF) y que consiste en la firma voluntaria de un convenio que compromete a disminuir sus emisiones de CO₂, mediante la reducción del consumo de carburante. Existen diferentes acciones, divididas en cuatro ejes principales: el vehículo, el carburante, el conductor y la organización de los transportes.

La empresa, tras haber realizado un diagnóstico previo de CO₂, debe al menos poner en marcha una acción en cada uno de los ejes anteriormente mencionados, acciones que serán objeto de una evaluación a lo largo de los tres años que dura el compromiso adquirido. Entre las acciones puestas en marcha destacan: formar en eco-conducción (10% de ahorro de carburante), embrigar motores a 80 km/h (5% de ahorro), utilizar neumáticos verdes (3%).

Pero también acelerar la modernización de la flota, utilización de combustibles alternativos, del transporte combinado, optimización de flujos, implicación de los



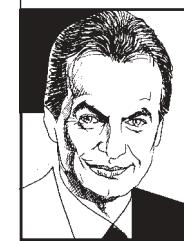
El transporte debería recuperar el lugar que merece en la cadena logística, pero sabiendo que debe ser flexible y modernizarse

clientes, primas para los conductores, etc. Los beneficios logrados son varios: económico en primer lugar porque las reducciones de CO₂ implican reducciones del consumo de carburante y por extensión, de la vulnerabilidad frente al precio del crudo. Beneficio comercial en segundo lugar, porque cada día más, el cliente valorará a aquellos transportistas concienciados por limitar su huella carbono en sus actividades. Y por supuesto, beneficio medioambiental, porque con dichas

reducciones, la imagen del sector gana, y la sociedad lo valora.

A día de hoy, 69 empresas han manifestado de forma voluntaria su compromiso y están trabajando en los ejes anteriormente mencionados. La iniciativa se consolida y el sector mejora su imagen al tiempo que contribuye al transporte sostenible. Y yo me pregunto: ¿Sería utópico plantear una iniciativa similar a este lado de la frontera?

Virginia Gil es la directora general de la PLAE.

 *Columna*

Plan Extraordinario de Infraestructuras (y IV)

Jose L. Rodríguez

SÓLO EN CARRETERAS, en 2009, por primera vez la inversión en conservación alcanzó el 2% del valor patrimonial de la red y gracias a esta inversión se rehabilitan firmes, se mejora el equipamiento en túneles, se instalan barreras de seguridad o se garantiza, por ejemplo, la circulación en condiciones de frío y nieve.

Por tanto, con estos trabajos de mantenimiento, que ganan importancia cada año al tiempo que se amplía nuestra red, se abre una importante ventana de oportunidad. Se trata de actividades cuya financiación precisará de la participación de las empresas ya que, en buena medida, deberemos acudir a fórmulas mixtas, como las que se contienen en este Plan, con concesiones en períodos amplios de tiempo y pagos por la vía del canon anual.

Creo que los datos que aquí se han ofrecido son elocuentes de la importancia, la ambición y la magnitud de este proyecto, y del valor que tienen precisamente en estos momentos; un proyecto basado en la confianza y pensado para generar, a su vez, más confianza.

El Plan desarrolla un enfoque innovador en la política de infraestructuras en España, constituye todo un desafío para las empresas y para el Gobierno, y representa la mayor estrategia de colaboración público-privada de la historia de nuestro país. Es, sin duda, un gran paso adelante. Estamos orgullosos de darlo con los principales actores que lo van a llevar a cabo y que han participado en su diseño: empresas constructoras, entidades financieras (el BEI y el ICO), además de Bancos y Cajas de Ahorro.

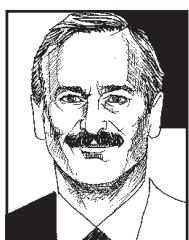
(...) Estoy seguro de que el éxito de este Plan, que depende de nosotros mismos, será el éxito de todos, de toda la sociedad española, y confío en el éxito del Plan porque confío en las empresas españolas y en las entidades financieras de nuestro país, y por supuesto en el BEI; y porque debemos expresar la confianza en nuestra ingeniería civil, en los trabajadores de las empresas constructoras y en sus representantes, que también cooperan a la fortaleza de este sector.

Debemos tener una gran confianza en lo que hemos sido capaces de hacer y en lo que representa este Plan de avance en la modernización, en la competitividad y en el desarrollo económico de España.

Discurso de José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno, presentando el Plan Extraordinario de Infraestructuras. Madrid, 7 de Abril.

 *Lapidario*

Siim Kallas



'El funcionamiento de las redes transeuropeas es esencial para la movilidad'

El vicepresidente de la Comisión y comisario de Transportes ha declarado que "la ejecución y funcionamiento efectivos de los proyectos prioritarios de las RTE-T son esenciales para la mejora de la libre circulación de los ciudadanos de la UE, la cohesión territorial de la Unión y el mercado interior, sobre todo si deseamos mantener y ampliar estas ventajas".

 *Retrovisor*

N Editorial

Resucita un 'fantasma'

La decisión andaluza y extremeña de articular el 'céntimo' sanitario llega en el peor momento

ES QUE A NADIE SE LE PUEDE ocurrir una solución innovadora para paliar los problemas económicos y financieros que atraviesa la sociedad? ¿Es que no hay ninguna alternativa a la tradicional subida de impuestos? ¿Es que nadie se ha parado a pensar que los bolsillos de los contribuyentes ya no dan para más?

En tiempos adversos, la lógica indica que la contención presupuestaria y el recorte del gasto son las vías más razonables para paliar las consecuencias de una crisis como hacía décadas que no sufrímos. Además, cuando parecía que ya estábamos cerca de tocar fondo, el Banco Mundial nos ha parado los pies, apuntando que el enfermo está muy grave. No terminal, porque el tratamiento que se le está aplicando desde el Gobierno parece adecuado, pero muy grave. Por tanto, tenemos que seguir la evolución.

En un escenario de recortes a nivel internacional (Alemania y Reino Unido, sin ir más lejos, han adoptado esta decisión), en España ha pasado algo más de un mes desde que el Ejecutivo anunciase su plan de austeridad. Ahora, han tomado el relevo las Autonomías, pero con escasa imaginación. Tanto Andalucía como Extremadura han decidido, sin miramientos, atentar contra las rentas más altas (por encima de los 60.000 euros, aunque hace no tanto, dicha cifra no era, ni mucho menos, para considerarse rico), a lo que se suma la aplicación del 'céntimo' sanitario.

La medida, obviamente, se ajusta a derecho, porque para eso la Ley prevé un tramo autonómico, de hasta 2,4 céntimos por litro de combustible. Pero no parece que sea el mejor momento para elevar la presión impositiva sobre un Sector, el del transporte, que ya bastante está sufriendo.

Porque, que se sepa, el gasóleo no lo regalan. De hecho, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio acaba de hacer públicos los últimos datos del precio medio del gasóleo, que en el pasado mes de abril se situó en 1,0753 euros/litro. De este modo, el incremento interanual del precio del gasóleo, respecto a abril de 2009 (0,8649 euros/litro), ha sido de un 24,32%, y desde diciembre de 2009 (0,9613 euros/litro) se ha incrementado un 11,85%. Igualmente, en el último mes se ha producido una subida de un 4,28% (marzo 2010: 1,0311 euros/litro). En 2009, el precio medio del gasóleo se situó en 0,9118 euros/litro, y en 2010 se sitúa en 1,0239 euros/litro, lo que

supone un incremento del 12,29%. En definitiva, se resucita un 'fantasma' que llevaba meses en el olvido. Y justo en el peor momento. Esperemos que, al menos, no cunda el ejemplo, y otras regiones no decidan adoptar este tipo de 'soluciones', si se pueden llamar así.

En otro orden de cosas, Zaragoza ha sido sede estos días atrás de un nuevo encuentro de los ministros europeos de Transporte de la UE, en uno de los semestres de Presidencia española de la Unión. Por cierto, que ha pasado con más pena que gloria, sin decisiones trascendentales y con alguna que otra polémica. Quizá una excelente oportunidad perdida, no sólo en lo referente al transporte, sino desde un prisma más general.

La reunión maña trató, sobre todo, de la estructuración de las redes transeuropeas de transporte en los próximos años. Lo que se ha puesto de manifiesto es que hace falta una reforma del modelo, pero que ésta no será nada satisfactoria para el transporte por carretera.

Intermodalidad, conexiones, autopistas del mar... Todos los proyectos que se manejan se dirigen a eliminar camiones de la carretera y a potenciar, sobre todo, el transporte ferroviario. Las declaraciones del comisario europeo Siim Kallas, y de nuestro ministro de Fomento, José Blanco, no dejan lugar a la especulación.

Desde un punto de vista medioambiental y de agilización de los tráficos, el tren se ha convertido en prioritario para la Unión Europea. Como hemos reiterado en múltiples ocasiones, no es importante si la demanda de este tipo de servicios es minoritaria (en torno al 10% frente a otros modos), ni la inversión multimillonaria que se requiere para poner en marcha una red eficiente, ni la procedencia de la energía eléctrica necesaria para impulsar las locomotoras. Lo que prima es el tren, tiene una imagen mucho más ecológica que el camión, y las autoridades comunitarias se han conjurado para convencer a la sociedad de sus múltiples bonanzas, reales o no.

La alta velocidad, para el transporte de personas, es sin duda un adelanto (sin entrar a valorar una posible competencia desleal frente a la carretera, por los precios y las subvenciones estatales), pero no es viable para la carga en la mayoría de las ocasiones. Decisiones populistas, pero no efectivas.

Que le sea útil. Ése es nuestro mayor interés.

▲ Directa

Cualquier aportación es buena

CON OCASIÓN DE LA CELEBRACIÓN de la Jornada Mundial del Medioambiente, desarrollada el pasado 5 de junio, Iveco ha renovado su compromiso con la campaña 'Ivec-O2', ya en su segunda edición, con el objetivo de sensibilizar a su plantilla en aspectos relacionados con la eco-sostenibilidad. Esta iniciativa comporta una variación mínima en la temperatura del líquido refrigerante utilizado en las instalaciones de aire acondicionado de las oficinas de Iveco en toda Europa. Un pequeño sacrificio que comporta un aumento de 1°C en la temperatura durante el periodo estival, manteniéndola sin embargo en niveles considerados óptimos para la salud y el confort. En realidad, esta pequeña modificación tiene un gran impacto a nivel ambiental, pues de acuerdo con una estimación efectuada en 14 centros de trabajo, se obtendría un ahorro energético que permitiría evitar la liberación de 423 toneladas de CO2 a la atmósfera. Igualmente, la campaña 'Ivec-O2' proporciona a los empleados, a través del portal de la empresa, una guía orientativa de comportamientos y pequeñas acciones cotidianas orientadas a evitar derroches inútiles en la oficina, fomentando comportamientos de involucración activa y responsable de las personas que trabajan en Iveco.

◆ Personaje de la Semana

Ovidio de la Roza

La sección de Mercancías del pleno del Comité Nacional ha reelegido como presidente a Ovidio de la Roza. Por secciones, la de transporte público interior de mercancías en vehículos ligeros estará presidida por Basilio Hidalgo (Fetransa), la de transporte público interior de mercancías en vehículos pesados por Lino Ramírez (CETM), la de transporte público internacional de mercancías por Marcos Montero (CETM), la de



agencias de transporte de mercancías de carga completa por Pedro Alfonsel (Fedat - CETM), la de agencias de transporte de mercancías de carga fraccionada por Fernando Rodríguez Sousa (Aecaf), la de transitarios por Enric Ticó (Feteia), la de almacenistas-distribuidores por Andrés Alfaro (CETM), y la de estaciones de transporte de mercancías por Ramón Vázquez (ACTE - CETM).

El Comité Nacional de Transporte por Carretera apuesta por el continuismo con la reelección de Ovidio de la Roza como presidente para un nuevo periodo de cuatro años.

▼ Marchatrás

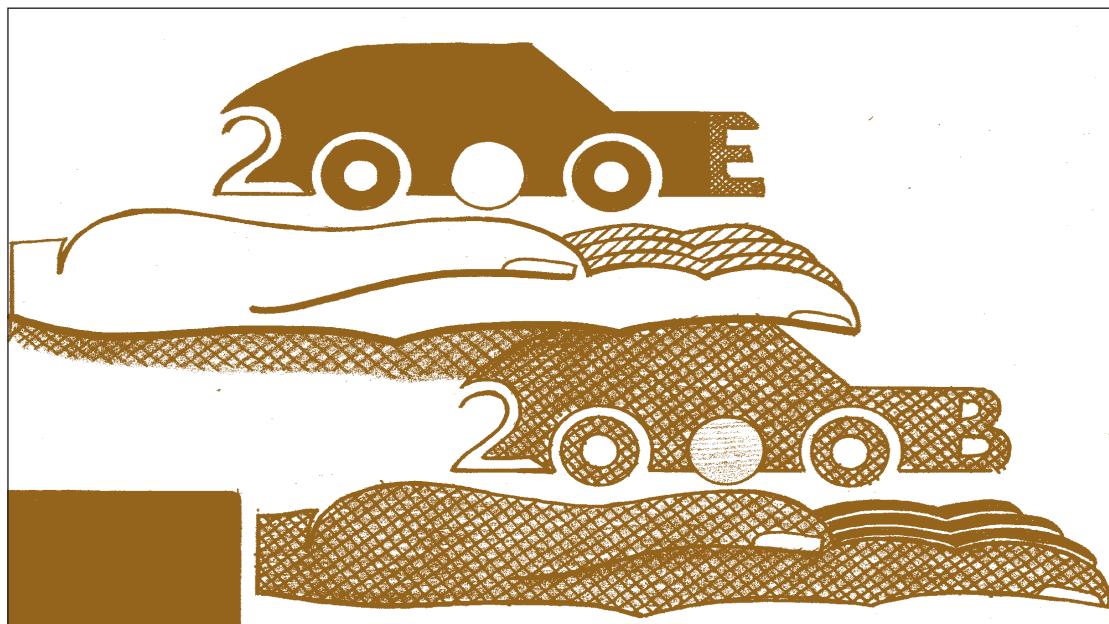
Grave situación económica

EL BANCO MUNDIAL NOS HA BAJADO un poco los humos a todos los que teníamos la esperanza de que el final de crisis estuviera más cerca que lejos. Las declaraciones del director de tendencias macroeconómicas, Andrew Burns, afirmando que nuestra situación económica es «muy grave», es un jarro de agua fría por la espalda. Aún así, el mandatario internacional trató de suavizar un poco el trago afirmando que las medidas puestas en práctica por el Gobierno, en aras de una mayor contención del gasto, están en la dirección adecuada. «Creo que la situación en España es muy grave y el desempleo extremadamente alto», indicó. El segundo de los datos es más que conocido por todos, quizás al igual que el primero, pero no somos conscientes de su verdadera dimensión (o no queremos serlo). Y estamos en una reacción en cadena, ya que, aunque nuestra posición se considera mejor que la de Grecia o Portugal, el tambaleo español tendría repercusiones directas en las economías de América latina y, por consiguiente, en todo el mundo. Del mismo modo, Burns elevó las previsiones de crecimiento del Banco Mundial para este año al 2,9%, frente al 2,7% que manejaba el pasado mes de enero, y al 3,3% en 2011, una décima más.

X De Frente**Análisis**

¿Es necesaria la prórroga del Plan 2000E?

SI LAS PREVISIONES del Sector se cumplen, las ayudas directas a la adquisición de turismos enmarcadas en el Plan 2000E están a punto de finalizar. Esto ha supuesto el énfasis en un debate que lleva tiempo abierto, como es el de la conveniencia o no de prorrogar este tipo de ayudas, máxime cuando estamos hablando de un sector de actividad económica muy importante para nuestro país. Sin embargo, el Ministerio de Industria no lo ve factible, amparándose en que gran parte de la producción tiene como destino el exterior, y que España no puede prorrogar unas ayudas si los países de su entorno no hacen lo mismo. Por contra, los afectados (vendedores y concesionarios) entienden que, sumado a la subida del IVA, el fin del Plan puede ser nefasto para toda la red.

**En Contra**

Es poco razonable

EL MINISTRO de Industria, Turismo y Comercio, Miguel Sebastián, considera "poco razonable" llevar a cabo una prórroga del Plan 2000E cuando se está pidiendo un esfuerzo a los ciudadanos y a los funcionarios. Al mismo tiempo, el titular de Industria añadió que el 80% de la demanda de los automóviles fabricados en España se destina a la exportación, añadiendo que de cada 100 euros que se dedican a las ayudas directas a la compra,



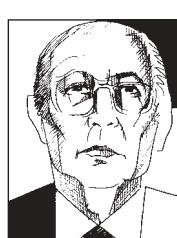
80 sirven para crear empleos en otros países. Por eso, destacó que lo importante para España es lo que sucede en otros países como Alemania, Reino Unido o Italia, aunque señaló que en estos mercados no se están continuando las ayudas, debido a la actual situación económica y de contención de gasto. Hasta mediados de mayo, se habían realizar 176.000 operaciones en el marco del Plan.

Declaraciones de Miguel Sebastián, ministro de Industria.

A favor

Se producirá un desplome

EL PRESIDENTE de Ganvam ha declarado su temor a que la confluencia en el tiempo del fin de las ayudas del Plan 2000E y la subida del IVA provoque un 'derrumbe' de la demanda de coches a partir del segundo semestre de este año. Según Ganvam, si no se renueva el Plan se producirá una caída de las ventas de 100.000 unidades y la pérdida de hasta 10.000 puestos de trabajo en las redes de ventas en la segunda mitad de año. Desde que estallara



la crisis, alrededor del 10% de las pymes del sector han desaparecido y también en torno a 30.000 puestos de trabajo. De no producirse esta prórroga, el sector dará su adiós definitivo a un plan que, tras dos ampliaciones a sus espaldas, ha durado apenas un año, mientras que en otros países europeos como Alemania o Francia, las ayudas directas se prolongaron durante 18 meses.

Declaraciones de Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de Ganvam.

Los camiones, nada de nada

Según Sánchez Torres, "el plan no cuesta dinero a las arcas de las Haciendas implicadas, es 'lo comido por lo servido'; evita la caída de empresas del sector, en su mayor parte pymes, y la consecuente pérdida de puestos de trabajo y, finalmente, retira de la circulación los vehículos de más de 10 años de antigüedad, mejorando la seguridad vial y el medio ambiente. No hay razón para no renovarlo".

Aniacam ha tomado, más o menos, la misma posición. Considera su presidente, Germán López Madrid, que "el mercado podría empezar a caer a partir de julio más de un 20% mensual y perder el crecimiento acumulado hasta mayo, el 43,7%. Con menos de un millón de ventas al año, sobra el 10% de las redes de distribución actuales. La estimación actual de Aniacam para 2010 es de 970.000 unidades. Mayo se cierra con un crecimiento del 44,7%, pero con un volumen de matriculaciones un 25% por debajo de la media de los últimos 10 años. La finalización del Plan 2000E, los recortes del gasto público y la subida del IVA en julio, junto con las amenazas de incremento del IRPF o el anuncio de Cataluña de subir el impuesto de matriculación, provocarán una caída en la confianza de los consumidores y un fuerte descenso de las matriculaciones".

Con este adverso escenario, asistimos a un inexorable olvido del transporte de mercancías. Se rumoreó un VIVE para los camiones, que nunca llegó a cumplirse, y ahora ni siquiera se baraja.

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a dirección-tecnica@nexopublic.net

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

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

Las matriculaciones de industriales registran un 14,7% de crecimiento en mayo, liderado por los rígidos de obras

El acumulado anual se sitúa por el momento ocho décimas en negativo al cierre del quinto mes

El pasado mes se matricularon un total de 1.033 industriales, de los que 669 fueron camiones pesados, 225 medios y 139 ligeros. Frente al balance negativo de estas dos últimos segmentos, los camiones pesados obtuvieron un registro al alza en mayo, con un crecimiento del 32,7% con respecto al mismo mes del año anterior.

Según el avance de matriculaciones hecho público por Aniacam, por categorías, los grandes protagonistas de la cifra positiva asociada al mes de mayo han sido los rígidos de obras, con un incremento del 63,2% con respecto al mismo periodo de 2009, seguidos de las tractoras, cuyas matriculaciones han aumentado un 46,6%. Los rígidos de carretera, por contra, han perdido un 1,8%, los camiones medios un 5,9% y los de menor tonelaje un 12%.

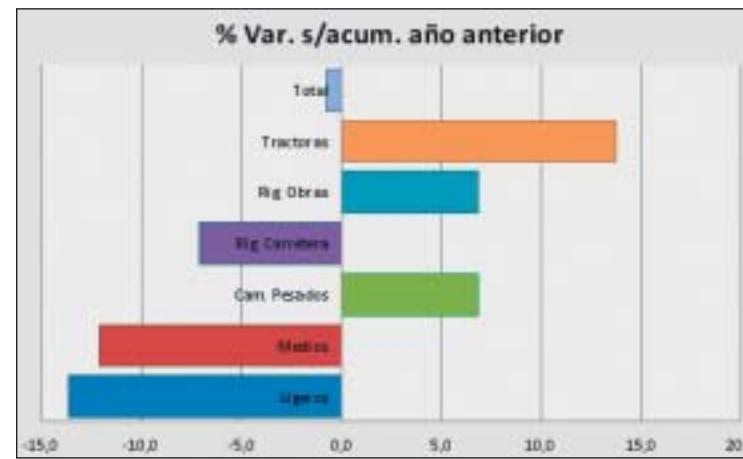
En referencia al acumulado anual, si bien la cifra total de unidades industriales matriculadas al

término del quinto mes de 2010 sigue siendo peor que la registrada en el mismo periodo de 2009, situándose aún en un -0,8%, el conjunto de camiones pesados ha crecido un 6,8% (impulsado por el buen comportamiento de tractoras y rígidos de obras). No corren la misma suerte los camiones medios y ligeros, que acumulan un -12,1 y -13,6%, respectivamente.

En la distribución por segmentos, las tractoras siguen acaparando el mayor porcentaje de matriculaciones en lo que va de año, con un 41,7% del mercado, seguidas de los camiones medios (21,2%), los rígidos de carretera (16,9%), los camiones ligeros (13,2%) y los rígidos de obras (7%).

Comerciales

Por lo que respecta a los vehículos comerciales, éstos mantienen su tendencia al alza, con un crecimiento del 41,9% frente a mayo de



2009, siendo el único segmento que decrece dentro de este grupo el de los micro-van, con un -24,4%. Los comerciales amplían incluso el crecimiento experimentado en abril, que fue del 35,3%. Los números también son satisfactorios en el acumulado anual, con un incremento del 25,2%.

Los furgones de 3,5 toneladas y aquellos menores se sitúan casi a la par, con sendos incrementos del 26 y 23%, respectivamente. Pero son los derivados de turismo los únicos que aumentan por encima de la media. Así, en mayo lo hicieron un 59,3% con respecto al mismo mes del año anterior.

Las matriculaciones en la UE crecieron de nuevo en abril

Al cierre del mes de abril, en la UE se habían matriculado un total de 146.974 nuevos vehículos profesionales, un 9,1% más que en abril de 2009. Es el segundo mes de crecimiento consecutivo, provocado principalmente por el aumento en los comerciales ligeros.

En comparación con abril de 2008, el cómputo de nuevas matriculaciones desciende un 37,3%. Si atendemos al acumulado del año, la UE había registrado 579.192 nuevos vehículos, un 1,2% más que durante el mismo periodo de hace un año y un 36,7% menos que en el mismo cuatrimestre de 2008.

El segmento de los comerciales hasta 3,5 t. fue el principal contribuyente a los resultados positivos en abril, llegando a 124.704 nuevos registros, un 13,7% más que hace un año. Los principales mercados al alza fueron el 34,5% de España y el 31,2% de Francia, lo que se suma al mercado más grande en abril, el alemán, que creció un 19,2%, al 6,4% del Reino Unido y al 2,6% en Italia.

De enero a abril, Francia (+13,1%) sigue siendo el mayor mercado, seguido por Italia (+19,8%), Reino Unido (+11,7%), Alemania (+9,9%) y España (+20,7%). 496.618 nuevas unidades fueron registradas durante el primer tercio del año, un 6,2% más que en el primer tercio de 2009.

Camiones

Los nuevos registros de camiones pesados perdieron en abril un 11% en la UE, con 13.421 unidades. Entre los mercados más grandes, sólo España fue capaz de crecer (+12,1%). Países Bajos (-29,4%),

Se permiten, de forma limitada, nuevos aplazamientos en las cuotas de la Seguridad Social. Ante la inminente finalización del plazo de diferimiento del pago de las cuotas de la Seguridad Social —concedido en virtud de los Acuerdos entre el Gobierno y las asociaciones de transportes de junio de 2008—, las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte han solicitado al director general de la Tesorería la adopción de medidas o mecanismos que permitan facilitar el cumplimiento de estas obligaciones, tal como informa Fenadismer. Finalmente, la Tesorería General de la Seguridad Social ha establecido una única fórmula de pago para las empresas que hubieran hecho uso del diferimiento.

A partir de la expiración del plazo de diferimiento inicialmente concedido, será obligatorio el pago del importe de la cuota diferida, la cual no llevará recargo ni intereses, más el pago de la cuota del mes corriente. Ante las dificultades económicas que atraviesa el Sector, la Tesorería admitirá el siguiente sistema de pago:

- La cuota diferida habrá de pagarse en los plazos concedidos en su día para el aplazamiento.

- Se permitirá solicitar un aplazamiento ordinario sobre la cuota corriente hasta un máximo de tres meses de aplazamiento, que deberá abonarse en un máximo de dos años aplicándose los correspondientes intereses.

- Esta posibilidad se podrá hacer un máximo de tres veces, pudiendo ser consecutivas, si bien habrá que solicitar los aplazamientos mes a mes.

- Excepcionalmente, en razón de problemas de liquidez realmente extraordinarios, se permitirá la solicitud de un Aplazamiento Ordinario correspondiente a cinco meses, a devolver con intereses en el mismo plazo de dos años.

- Las solicitudes de aplazamiento se efectuarán ante las Direcciones Provinciales de la Tesorería de la Seguridad Social a través de un escrito invocando la situación económica del sector y los problemas de liquidez de la empresa.

- Estas solicitudes deberán realizarse antes de finalizar el año 2010.

Upta denuncia despidos a los Trades. "Las empresas de distribución de mercancías fraccionadas "comienzan a despedir a los autónomos Trade que desarrollan su actividad en el sector de reparto de paquetería", aseguran desde Upta en un comunicado. En concreto, desde Upta —junto a Uniatramc y Fenadismer— aseguran que siguen esperando respuesta a una petición de reunión a la patronal del sector Aecaf y a Seur "con el único fin de poder establecer los cauces lógicos de diálogo necesarios para resolver la situación actual". "La paciencia y el sentido de la responsabilidad de la que están haciendo gala los autónomos Trade están a punto de acabar. La actitud demostrada por las empresas sólo contribuye a la crispación del colectivo", continúa el comunicado. "Todo tiene un límite, y la injusticia a la que están siendo sometidos los Trades, más", agrega Eduardo Abad Sabarís, coordinador nacional del Área de Transporte de UPTA España.

Reglas sobre el uso del certificado de actividades

Ante la inminente finalización del plazo de diferimiento del pago de las cuotas de la Seguridad Social —concedido en virtud de los Acuerdos entre el Gobierno y las asociaciones de transportes de junio de 2008— que obligaría a aquellas empresas que se hubieran acogido al mismo a abonar, a partir del mes en curso, los importes de las cuotas diferidas más el importe de las cuotas corrientes, las organizaciones miembros del Comité Nacional del Transporte han solicitado al director general de la Tesorería la adopción de medidas o mecanismos que permitan facilitar el cumplimiento de estas obligaciones, tal como informa Fenadismer.

Ante las diferentes alternativas planteadas por las organizaciones del Sector, la Tesorería General de la Seguridad Social ha establecido una única fórmula de pago para las empresas que hubieran hecho uso del diferimiento.

A partir de la expiración del plazo de diferimiento inicialmente concedido, será obligatorio el pago del importe de la cuota diferida, la cual no llevará recargo ni intereses (tal y como se pactó en junio de 2008) más el pago de la cuota del mes corriente. Ante las dificultades económicas que atraviesa el sector, la Tesorería General admitirá el siguiente sistema de pago:

- La cuota diferida habrá de pagarse en los plazos concedidos en su día para el aplazamiento.

- Se permitirá solicitar un aplazamiento ordinario sobre la cuota corriente (esto es, la correspondiente al mes en curso o sucesivamente los meses siguientes) hasta un

máximo de tres meses de aplazamiento, que deberá abonarse en un plazo máximo de 2 años aplicándose los correspondientes intereses.

- Esta posibilidad de aplazamiento ordinario se podrá hacer un máximo de tres veces, pudiendo ser de tres meses consecutivos, si bien será necesario solicitar los aplazamientos mes a mes.

- Excepcionalmente, en razón de

problemas de liquidez realmente extraordinarios, se permitirá la solicitud de un Aplazamiento Ordinario de la cuota corriente correspondiente a cinco meses, a devolver con intereses en el mismo plazo de dos años.

- Si se desea solicitar el aplazamiento a cinco meses, será necesario aportar un certificado de la asociación profesional a la que pertenezca la empresa acreditativo de su honorabilidad empresarial.

- Las solicitudes de aplazamiento se efectuarán ante las Direcciones Provinciales de la Tesorería de la Seguridad Social a través de un escrito invocando la situación económica del sector y los particulares problemas de liquidez de la empresa.

- Estas solicitudes deberán realizarse antes de finalizar el año 2010.

En resumen, aquellas empresas que se acogieron al diferimiento de cuotas y ahora opten por un nuevo aplazamiento, tendrán que abonar en los plazos de aplazamiento inicialmente concedidos las cuotas cuyo aplazamiento estuviera ya vencido, y además las cuotas corrientes, más las venticuatroavas partes de las nuevas cuotas que se soliciten aplazar.

Los ministros de transporte de la UE se reunen en Zaragoza para revisar la Red Transeuropea

La apertura de las jornadas estuvo a cargo de Kallas, Blanco y Simpson

Los ministros de Transportes de la UE han mantenido un encuentro en Zaragoza con el objetivo de identificar los elementos determinantes de la metodología para la revisión de la Red Transeuropea de Transporte e impulsar que los corredores nacionales sean incorporados como proyectos prioritarios.

La cita, celebrada entre los días 8 y 9 de Junio, estuvo organizada conjuntamente por la Comisión Europea y la presidencia española del Consejo de la UE, pretende además favorecer un acuerdo en la lucha contra el cambio climático e incluye un debate sobre las posibilidades de movilizar los instrumentos financieros de los 27 en materia de Transportes, según informaron fuentes del Ministerio de Fomento en una nota de prensa.

La apretada agenda de la reunión se inició el pasado martes 8 con la apertura de las jornadas, a cargo del vicepresidente de la Comisión Europea de Transportes, Siim Kallas; el ministro de Fomento español, José Blanco y el presidente del Comité de Transportes del Parlamento Europeo, Brian Simpson.

La Comisión ha defendido la necesidad de una nueva revisión de la Red Transeuropea, no tanto para actualizar los planes generales de

infraestructuras sectoriales o de los proyectos prioritarios, sino para revisar la metodología sobre los criterios que deben configurar una Red de Transportes Multimodal que pueda abordar los nuevos retos a los que debe enfrentarse el transporte en la Unión Europea.

El impulso a este proceso de revisión de la Red Transeuropea de Transportes es una prioridad de la presidencia española, que promovió la organización de estas jornadas en Zaragoza, en las que se presentarán los avances y perspectivas del proceso de revisión de las orientaciones.

Objetivos de España

El objetivo de la presidencia española es favorecer un acuerdo sobre la metodología de esta revisión, que prime la cohesión y la lucha contra el cambio climático, así como que los criterios que se establezcan permitan que los principales corredores nacionales queden incorporados como proyectos prioritarios o pasen a formar parte de la futura Red Básica de Transporte Europea, por lo que se estimó que la reunión de Zaragoza era un marco adecuado para recabar el compromiso común de Francia y Portugal, de cara al desarrollo de los proyectos prioritarios comunes



en los que estamos implicados. Para la península ibérica, los Pirineos siempre han constituido un obstáculo natural con Francia, que cada año cruzan 100 millones de viajeros y 110 millones de toneladas de mercancías, según el Observatorio de Tráfico de Mercancías, cuyas previsiones para 2025 indican que los flujos terrestres de mercancías se habrán duplicado.

Para superar este obstáculo, en la actual planificación estratégica del sistema de transporte en España se han potenciado las conexiones que forman parte de la Red Transeuropea y en especial los proyectos prioritarios.

Menos recaudación con la nueva Ley de Tráfico. La nueva Ley contempla la publicación de la cifra del dinero obtenido para comparar el dato con el recaudado el mismo mes del año anterior, según ha anunciado el director general de Tráfico, Pere Navarro, durante su intervención en una jornada sobre seguridad vial de la Fundación Abertis.

Navarro ha destacado que se prevé que la nueva ley recaude menos, precisando que la norma no busca recaudar. A este respecto ha subrayado que es una ley "clara" al plantear las reglas vigentes sobre los límites de velocidad. Navarro ha incidido en que el coeficiente corrector de velocidad se aplicará "igual que antes, aunque con una diferencia": Mientras en la antigua normativa la definición de la infracción muy grave por exceso de velocidad era "superar el límite permitido en más del 50% siempre y cuando fueran más de 30 kilómetros por hora", ahora se ha elaborado una tabla para "clarificar las reglas del juego".

Respecto a la reducción del 50% del importe de las multas si se pagan en los 20 días naturales siguientes, Navarro ha indicado que este procedimiento "está copiado de los juicios rápidos, en los que se rebaja la pena a cambio de la conformidad".

En los próximos días se enviarán 17 millones de cartas personalizadas a los conductores con las novedades de la ley.

La CEOE reclama una reforma que garantice el empleo y los sistemas de pensiones y financiero

El Secretario General de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, José María Lacasa, resumió el pasado 27 de mayo, durante la celebración de la Junta Directiva de Aecaf (Asociación Española de Carga Fraccionada) la posición y las medidas de la patronal para superar la actual situación económica, en una jornada en la que casi simultáneamente el Parlamento aprobaba los recortes en los sueldos de los funcionarios, la congelación de las pensiones y la eliminación de la retroactividad en las ayudas a personas dependientes.

Así, y en línea con lo solicitado desde varios organismos internacionales (Fondo Monetario Internacional, Unión Europea) Lacasa reclamó serios esfuerzos en consolidación fiscal, una reforma laboral que consiga crecimientos del empleo aún con crecimientos del PIB muy inferiores al 2 o 3%, y las reformas de los sistemas de pensiones y financiero. En este sentido, el secretario general explicó la situación de las negociaciones con el Gobierno y sindicatos, y la posición empresarial.

Con respecto a los recortes aprobados en el Parlamento, dijo que "a pesar de ir en la dirección adecuada, quedan cortos para lo que es necesario hacer y dejan de abordar



cuestiones absolutamente fundamentales, como la ausencia de análisis sobre las cifras del crecimiento esperado o la adopción de medidas estructurales en el empleo y la economía que posibiliten un crecimiento sostenible".

Finalmente, la Junta Directiva recibió datos sobre lo que representa CEOE, una organización que agrupa a más de 4.000 organizaciones empresariales a las que 170.000 empresarios dedican tiempo y recursos propios para garantizar su funcionamiento junto con los más de 35.000 profesionales que trabajan en esas organizaciones.

Por su parte, el presidente de Aecaf, Fernando Rodríguez Sousa, trasladó al secretario general de la CEOE su preocupación por la situación del sector de los Operadores de Transporte, y al mismo tiempo le expresó su ánimo y apoyo en el trabajo que se está realizando para abordar las reformas estructurales que necesita el país.

Impulsan importantes proyectos europeos de transporte ferroviario en las jornadas de las RTE-T

Tres proyectos europeos de transporte cruciales que van desde los países bálticos hasta la Península Ibérica han recibido impulso gracias a la firma de tres memorandos de entendimiento, la que se ha llevado a cabo con la aprobación del vicepresidente de la Comisión Europea, Siim Kallas, y de los coordinadores europeos de la red trans-europea de transporte (RTE-T).

Los memorandos demuestran el "empeño" de la Comisión "en la realización de estos proyectos de la forma más rápida y eficiente". Los tres proyectos son el ferrocarril Báltica, que unirá Estonia a Polonia, las líneas de alta velocidad que conectarán Francia, España y Portugal y el eje ferroviario fundamental Este-Oeste Lyon-Turín-Trieste-Lubliana-Budapest.

Al respecto, Kallas ha declarado que "la ejecución y funcionamiento efectivos de los proyectos prioritarios de las RTE-T son esenciales para la mejora de la libre circulación de los ciudadanos de la UE, la cohesión territorial de la Unión y el mercado interior. Si deseamos mantener y ampliar estas ventajas, tenemos que seguir considerando prioritarios estos proyectos". "Al firmar estos importantes documentos demostramos nuestro compromiso actual con ellos".

Acuerdos alcanzados

Han firmado los tres memorandos de acuerdo los representantes de los Ministerios de Transportes de

los Estados miembros interesados, con la aprobación del vicepresidente Kallas y de los tres coordinadores europeos de las RTE-T:

- El proyecto prioritario 3 (eje ferroviario de alta velocidad de la Europa sudoccidental) es vital para cubrir la larga solución de continuidad entre la red ibérica y el resto de Europa, separada hasta ahora por la diferencia de ancho de vía y las barreras naturales. Firmaron el documento José Blanc, por España; Antonio Mendonça, por Portugal; Dominique Bussereau, por Francia; Siim Kallas, y el coordinador europeo Carlo Secchi.

- El proyecto prioritario 6 (eje Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana) representa una conexión Este-Oeste que desempeña un papel crucial en la integración europea desde la ampliación de 2004. Firmaron el documento Dominique Bussereau, por Francia; Altero Matteoli, por Italia; Patrick Vlasic, por Eslovenia; Tamás Fellegi, por Hungría; Siim Kallas, y el coordinador europeo Laurens Jan Brinkhorst.

- El proyecto prioritario 27 (ferrocarril Báltica) no solo conecta a los países bálticos, sino que también mejora las conexiones con Europa central y Escandinavia. Firmaron Cezary Grabarczyk, por Polonia; Arūnas Štaras, por Lituania; Aivita Lublina-Golmane, por Letonia; Eero Pärgmäe, por Estonia; Mikael Nyberg, por Finlandia; Siim Kallas, y el coordinador europeo Pavel Telicka.



Finalizado el expediente incoado a Signus

El pasado 20 de mayo la CNC comunicó la Resolución por Terminación Convencional del expediente sancionador incoado a Signus en enero de 2009. En esta resolución se acepta en su totalidad la propuesta presentada por Signus, sin exigir responsabilidad alguna ni a la entidad ni a las cinco empresas que constituyeron este sistema integrado de gestión de neumáticos.

El expediente se abrió fruto de una denuncia presentada en 2007 por la Asociación Nacional de Importadores de Neumáticos contra Neumáticos Michelin, Goodyear Dunlop Tires España, Pirelli Neumáticos, Bridgestone Hispania, Continental Tires España y Signus Ecovalor por "supuestas conduc-

tas prohibidas" por la actual Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia".

A raíz de dicha denuncia, la Dirección de Investigación de la CNC acordó incoar expediente sancionador contra Signus Ecovalor "al considerar que existían indicios racionales de la comisión de una infracción de los artículos 1 y 2 de la LDC".

Tras la presentación por parte de Signus de "una propuesta de compromisos tendentes a solucionar los posibles problemas de competencia", se dio por finalizado el expediente "por considerar que los compromisos que propone resuelven los posibles efectos sobre la competencia que pudieran tener las conductas objeto del procedimiento".

Repasso a la actualidad en la asamblea anual de la división de Portavehículos de la CETM. El pasado 27 de mayo se celebró en Gavà-Mar (Barcelona) la Asamblea General Ordinaria anual de CETM Portavehículos y Logística de la Automoción, a la que asistieron representantes de sus empresas afiliadas y los presidentes de CETM, Marcos Montero, CETM Cisternas, Enrique Ortiz, y Conetrans, Ovidio de la Roza.

El presidente de CETM Portavehículos y Logística de la Automoción, Antonio Toquero, agradeció en su informe anual el esfuerzo y la labor profesionalizada del Comité Ejecutivo de la asociación e hizo un repaso de su evolución anual, marcada por la situación de crisis económica, el mayor índice de paro como consecuencia de expedientes de regulación de empleo y despidos, el estancamiento del PIB, las restricciones crediticias y las descompensaciones *import/export*. De cara a lo que resta de año, se prevé complicado con registros negativos y de total incertidumbre en el futuro ante la segura bajada en producción, transporte, matriculación y ventas de vehículos. Asimismo, Toquero defendió la complementariedad de los diferentes modos de transporte y destacó al transporte como corredor umbilical de las economías nacional e internacional.

Finalmente, el presidente de CETM, Marcos Montero, destacó en la clausura la complementariedad que otorga el servicio integral de calidad que los proveedores prestan hacia los fabricantes de vehículos. Montero repasó las últimas actuaciones de la CETM y consideró que las empresas de transporte por carretera tienen que ejercer el protagonismo dentro de la intermodalidad, para que ésta tenga la utilidad real que se espera de ella.

El Salón Internacional del Automóvil Ecológico y de la Movilidad Sostenible superó las 100.000 visitas. Tras cerrar sus puertas, el Salón ha realizado balance, declarando un total de 105.841 visitantes durante sus cuatro jornadas celebradas en mayo, que pudieron acercarse a las novedades de las 34 empresas expositoras.

En total, los automóviles propulsados por electricidad representaron el 20% de la oferta del Salón. Junto a las marcas, asistieron empresas de distintos ámbitos implicadas en la consecución de un modelo de conducción más sostenible, entre otras las relacionadas con la creación de una infraestructura de recarga adecuada para hacer viable el uso de coches como los eléctricos o híbridos enchufables. Entre la oferta del Salón también se encontraron los proyectos y desarrollos en los que trabajan universidades y centros de investigación; en definitiva, el origen de muchas de las tecnologías que más tarde se aplicarán a los vehículos del futuro.

IRU reconoce mejoras en la seguridad vial, pero continuará redoblando esfuerzos por incrementarla

La IRU acoge con satisfacción la positiva evolución de la seguridad en la carretera comunicada por el Foro Internacional de Transporte (ITF) y confirma que la seguri-

dad vial seguirá siendo una prioridad para la industria del transporte de mercancías por carretera, según un comunicado emitido por la patronal.



Tras la publicación de las últimas cifras de seguridad vial, que indican una disminución de casi el 10% en los accidentes en 2009 en los 52 países miembros del Foro de Internacional del Transporte, la IRU subraya que cada accidente es un accidente de más. Por eso, a pesar de los datos positivos, la IRU proseguirá impulsando los esfuerzos de la industria del transporte profesional por carretera para mejorar la seguridad vial.

El presidente de la IRU, Janusz Lacny, comenta que "el Sector del transporte por carretera se ha comprometido a mejorar la seguridad vial y evitar el sufrimiento humano causado por los accidentes y, por eso, considera la prevención de accidentes como una prioridad clave para la IRU, para sus miembros y para cualquier operador de transporte de carretera".

"Tal y como reflejan los datos de la ITF, mucho se ha logrado hasta la fecha, pero se necesitan todavía mejores resultados. La IRU, por tanto, ha decidido recientemente designar una importante

partida para mejorar aún más la seguridad del transporte por carretera, recordando que dicho compromiso financiero está respaldado por socios creíbles o por la comunidad internacional, para conjuntamente lograr este objetivo clave de la IRU", continuó el presidente.

Juntos, podemos

En este sentido, el responsable del desarrollo sostenible en la IRU, Jens Hügel, confirma que "la Asamblea General de la IRU adoptó recientemente una resolución, apoyando plenamente la década de las Naciones Unidas de acción para la seguridad vial, que subraya el objetivo de seguridad vial de la IRU, al cual podemos acercarnos mediante:

- Identificar las principales causas de accidentes de vehículos pesados mediante el apoyo a los estudios de causalidad de accidentes que elaboran los científicos

cos, con las amplias e internacionalmente aceptadas metodologías ETAC para apuntar eficazmente las principales causas de los accidentes;

- Apoyo eficaz, normas armonizadas y reconocidas internacionalmente y programas para la formación de profesionales de transporte de carretera, que se han desarrollado por la Academia de la IRU, y que indican que el 85% de los accidentes son causados por errores humanos. La formación adecuada, por tanto, aparece como el modo más eficaz para reducir aún más los accidentes de carretera, centrándose en su causa principal; y

- La introducción de sistemas de probada seguridad activa y pasiva, eficaces e innovadores, tales como sistemas de alerta de salida de carril, avanzados sistemas de frenado de emergencia y los programas de estabilidad electrónica.

**Eficiencia Consecuente.
30,67 l/100 km.**
Avalado por



**MAN TGX EURO5.
Una vez más, cumplimos.**

Un año más hemos puesto a prueba nuestro producto. Todo para demostrar un resultado excepcional medido en condiciones reales, **30,67 l /100 km.** De nuevo nuestro **MAN TGX 18.460 4x2 BLS**, esta vez con tecnología **EURO5 SCR**, recorrió la ruta de Madrid-Múnich-Madrid en condiciones meteorológicas y de tráfico reales. Con un semirremolque de lonas alquilado a Tip-Trailer y cargado hasta el máximo. Y como en años anteriores, toda la prueba avalada por el **INSIA** (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil).

Porque ahora MAN también es Eficiencia Consecuente. Porque damos más kilómetros por litro de diesel. Porque tenemos menos emisiones de CO₂ y gastamos menos energía por tonelada-kilómetro. Porque así ofrecemos una reducción de los gastos totales de explotación. Porque bajarnos a la realidad es nuestra manera de estar a su lado. Porque nuestro objetivo es estar siempre a su lado.

Transport worldwide. Powered by MAN.
MAN Nutzfahrzeuge



Inauguración oficial del Volvo Quality Trucks del Polígono Silvota, en Llanera

"Asturias siempre ha sido un punto vital para Volvo", afirma Stephane de Creisquer

Con la inauguración oficial del nuevo centro en Asturias, Volvo confirma su voluntad de mejorar su servicio y cercanía a los usuarios "con profesionales e instalaciones de primera línea, como éstas con las que ha se ha materializado el relevo en una zona, como Asturias, tan importante para Volvo como para el transporte y la economía española", explica Stephane de Creisquer, consejero delegado de Volvo Truck España.

Ante los profesionales que acudieron a la inauguración, Juan Vilella, presidente del Grupo Vilella Rahn (al que pertenece Quality Trucks), ha destacado que "estas instalaciones ponen de manifiesto la capacidad de nuestro grupo para responder, con rapidez y eficiencia, a las más exigentes necesidades. Aquí, como en muchos puntos de España, nuestro grupo está ofreciendo un gran equipo de profesionales, muy preparados, en el marco de unas instalaciones estratégicamente situadas y equipadas con la tecnología más avanzada para dar el mejor servicio y la respuesta más eficiente".

Juan Vilella finalizó afirmando que "con esta inauguración culmina un proyecto en el que han intervenido muchas personas, tanto de Volvo como de nuestro grupo, y a todos ellos quiero agradecer su esfuerzo y rigor, extensible también al equipo de este punto en Asturias".

Además de agradecer la confianza demostrada por los transportistas asturianos, Ibón Buqué, director general de Quality Trucks, ha subrayado que el objetivo "es cumplir con las exigencias del profesional del ca-



Quality Trucks en Asturias ha mostrado en esta inauguración camiones y buses Volvo así como productos y servicios para el transporte por carretera.

mión y autobús Volvo, haciendo además un esfuerzo constante de superación, con el fin de poder optimizar, maximizar y ofrecer soluciones lo más rentable posible para sus Volvo y sus empresas". Para Ibón, "día a día, nuestro trabajo es encontrar la mejor solución a vuestras necesidades como profesionales y empresarios, y para ello, aquí, en Asturias, sabéis que contáis con los profesionales de Quality Trucks que, gracias a su experiencia y formación, siempre os darán (os daremos) la mejor y más rentable solución".

Detalles del centro

Este nuevo centro, ya en pleno funcionamiento, está en el polígono industrial Silvota, de Llanera (Asturias). Cuenta con 6.000 m² para taller, almacén y oficinas, además de un equipo de profesionales y dos comerciales especializados en la venta de camio-

nes y autobuses. Quality Trucks viene desarrollando su actividad como concesionario y servicio oficial Volvo desde 1999. Con esta nueva sede de Asturias ya son 10 los talleres de su propiedad y 16 los puntos de venta repartidos por la zona norte de la península y las Islas Canarias. Tiene instalaciones en Cantabria, Valladolid, Vizcaya, Zaragoza, Santiago de Compostela, A Coruña, Pontevedra, Santa Cruz de Tenerife, Gran Canaria y Asturias.

Quality Trucks ha recibido dos veces consecutivas el premio al mejor servicio permanente de asistencia en carretera de vehículos industriales, VAS (Volvo Action Service). Dicho reconocimiento premia a aquellas compañías que dan cobertura, de un modo eficiente, a las averías en carretera de los vehículos industriales de esta marca, además de aportar soluciones para que la carga llegue dentro de los plazos de entrega.

MAN América Latina entrega los primeros camiones 100% biodiésel con tecnología dual

MAN América Latina ha suministrado a tres clientes los primeros camiones 100% de biodiésel (B100), que cuentan con una nueva tecnología de combustible dual. Gracias a esta innovación, el cliente tiene la flexibilidad de elegir entre biodiesel y diésel convencional en función de sus necesidades.

Los vehículos pesados de la gama Constellation están equipados con dos depósitos separados, lo que garantiza que estos sistemas se puedan utilizar en áreas donde el biodiésel puede no estar disponible.

Un sistema electrónico controla continuamente los parámetros y ajusta el suministro de combustible con la ayuda de una unidad de dosificación. En Brasil, el uso al 100% de esta combustible renovable es común. En este caso, el sistema ayuda a reducir las emisiones de CO₂ hasta en un 90%.

La filial de MAN SE en Améri-

ca Latina es pionera en Brasil en lo que respecta a la utilización de biodiésel. MAN América Latina ha estado participando en los programas de pruebas del Ministerio Brasileño de Investigación y Tecnología y el estado de Río de Janeiro desde 2003.

Las continuas inversiones han permitido a los autobuses y camiones poder funcionar con una mezcla del 5% (B5) y 20% de biodiésel (B20) e ir desarrollándose durante los últimos años. Brasil empezó a mezclar en enero de 2010 un 5% de biodiésel con diésel convencional.

"Es importante desarrollar productos que se adapten a los respectivos mercados. Esta es la única manera de lograr soluciones sostenibles a nivel internacional", ha destacado Yvonne Benkert, del Grupo MAN. "MAN es líder en la utilización de biodiésel en los vehículos comerciales en América Latina", sentencia Benkert..

Paccar logra el certificado EPA 2010 para su motor MX de 12,9 litros

Paccar acaba de anunciar que la EPA, agencia norteamericana de protección del medio ambiente, ha certificado que el motor MX 12,9 litros diésel cumple con los estándares de emisión 2010, por lo que puede ser instalado en los vehículos Kenworth y Peterbilt en Norteamérica. "Los clientes de Paccar se han beneficiado durante años de las excelentes prestaciones de los motores Paccar MX en los camiones DAF", declara Mark Pigott, presidente y consejero delegado de Paccar. "Ahora, los clientes de Kenworth y Peterbilt podrán beneficiarse de la confianza, bajo consumo y valor en segunda mano de los camiones con motores Paccar MX".

"El certificado EPA es un importante paso para la consolidación del motor Paccar MX en Norteamérica", puntualizó Jim Cardillo, director de Paccar, "pues gracias a las contrastadas prestaciones de los motores MX; nuestros clientes podrán disfrutar de un camión en el que se puede confiar, duradero, así como de un eficiente consumo de combustible y bajos costes operativos. Mas de 1.500 pedidos para camiones Kenworth y Peterbilt ya han sido recibidos".

El motor Paccar MX está disponible en un rango de potencia



entre 380 y 485 CV y un par motor de 1.750 libras/pie. La producción del motor MX en Norteamérica comienza este verano en la nueva fábrica de Paccar en Columbus, Mississippi.

Previamente, Paccar anunció que utilizaría el sistema SCR en sus motores MX para alcanzar los límites de óxidos de nitrógeno requeridos por la EPA 2010. "El motor MX cumple con los exigentes estándares de 0,2 gramos caballo y hora de NOx y 0,01 gramos/CVh en partículas", agrega Craig Brewster, vicepresidente de Paccar. "La combinación de SCR, un filtro de partículas y una controlada recirculación de gases (EGR) proporcionará una eficaz-sima solución para cumplir con los requerimientos de emisiones 2010".

Iveco activa el Compromiso 100 VIP, garantizando recambios originales

Iveco y su red de asistencia garantizan la disponibilidad de 100 Recambios Originales Iveco a sus clientes, regalando el importe de las piezas si en 24 horas no están a su disposición. El programa 100 VIP (Very Important Parts) es una iniciativa dirigida a satisfacer las necesidades más exigentes en tiempo y forma. Con la selección de las 100 referencias más importantes de recambios para sus vehículos, Iveco ha diseñado todo un plan integral para que siempre que el cliente necesite de este material, los recambios estén disponibles en la red Iveco adherida al programa. "Iveco y su red se comprometen a entregar al cliente las referencias de recambios solicitadas, incluidas en el listado VIP, en un plazo de 24 horas desde el momento de la solicitud de las mismas, haciéndose cargo del importe de las piezas si no fue-



ra posible la entrega de las mismas", indican desde la marca al respecto de la campaña. La normativa y la relación de las 100 piezas VIP, así como los concesionarios y talleres adheridos al Programa 100 VIP, se encuentran disponibles en la página www.origin.iveco.com, y en cada uno de los puntos pertenecientes a la red de asistencia Iveco.

Descuento en el mantenimiento a vehículos Scania de más de cinco años

Scania acaba de presentar una ambiciosa campaña de postventa para todos los vehículos de la marca de más de cinco años que contraten un plan de mantenimiento personalizado a 12 meses. En concreto, el descuento alcanza un 30% de descuento sobre el PVP, indican desde el fabricante. Scania ha incluido en la campaña los siguientes productos: bombas de agua de intercambio, discos y mazas de embrague de intercambio, zapatas de freno, bombonas de suspensión, amortiguadores, alternadores de intercambio, cristales de retrovisores, correas, pilotos traseros, discos de freno, turbo de intercambio, radiador de intercambio, inyector de intercambio, silencioso, motor de arranque de intercambio, lunas, y pastillas de freno.

**¿QUIERES HACER CRECER
TU NEGOCIO?
PUEDES HACERLO
NUEVO FIAT DOBLÒ**



NUEVO DOBLÒ, EL VEHÍCULO COMERCIAL DE LOS RÉCORDS:

- HASTA 1 TONELADA DE CARGA ÚTIL • HASTA 4,6M³ DE ZONA DE CARGA
- MOTORES 90, 105 Y 135 CV • 4,8 L/100KM* CON START&STOP

DIESEL 90 CV DESDE **9.700€**, AHORA AL **0% TAE**

A 48 MESES. HASTA 10.000 EUROS. IMPORTE RESTANTE AL CONTADO.

900 342 800

www.fiatprofessional.es

SI PUEDES PENSARLO, PUEDES HACERLO.

P.V.P. recomendado en Península y Baleares para Fiat Doblo Cargo Base 1.3 MJet 90 CV y en las CC.AA. adheridas al Plan 2000E (PFF, transporte, promoción y Aportación del Plan 2000E incluidos). IVA e IEMDT no incluidos. Consultar importes del Plan 2000E en cada Comunidad Autónoma. Oferta válida hasta 30/05/2010 en Península y Baleares. Gama Doblo. Consumo medio (l/100km): 4,8 a 7,2. Emisión de CO₂ (g/km): 136 a 186. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. TIN: 0%; Com. Apertura: 0%. Financiación ofrecida por FGA Capital EFC, S.A.U. REBE: 10/21349. *Válido para el motor 1.3 de 90 CV Euro 5.



PROFESSIONAL

Guitrans reclama 'altura de miras' para evitar la destrucción del Sector

La patronal guipuzcoana reclama una serie de medidas que reactiven la actividad

La Asociación Empresarial Guipuzcoana de Transporte de Mercancías por Carretera, Guitrans, ha celebrado el pasado 5 de junio su Asamblea General de socios, en un ambiente crítico hacia las instituciones y entidades financieras debido "a la falta de financiación que está asfixiando a las empresas de transporte de mercancías".

Ignacio Cepeda, presidente de Guitrans, ha realizado un análisis de la delicada situación en la que se encuentra el transporte guipuzcoano, sector especialmente castigado por la actual coyuntura económica, que vino a sumarse a la crisis padecida en 2008 como consecuencia de la subida del combustible. Como consecuencia de este escenario y de los efectos de la competencia desleal, en Guipúzcoa hay, en este momento, 399 empresas menos que en enero de 2008, mientras que en el conjunto del Estado se contabilizan 14.798 empresas menos en el mismo periodo.

En la Asamblea, el presidente ha reclamado a las instituciones, una vez más, "altura de miras para que se adopte un plan de rescate para el transporte guipuzcoano, que evite la destrucción definitiva del mismo". Además, en el transcurso del acto se han debatido los planes y objetivos desarrollados durante el ejercicio 2009. Entre ellos cabe destacar el Plan Estratégico del Transporte guipuzcoano, presentado a los responsables forales y del Gobierno Vasco en 2009 y que recoge las claves sobre



Luisa López (Astic); Jesús Mª Benito (Gobierno Vasco); Ignacio Cepeda (Guitrans); Mª Arantza Tapia (Ayto. San Sebastián) y Mario Palacios (Guitrans).

las que es preciso trabajar para rescatar al sector de su actual situación.

Medidas a adoptar

A juicio de Ignacio Cepeda, es necesario adoptar una serie de medidas básicas que inviertan la tendencia negativa en la que está sumido el transporte. Para ello es preciso mejorar el acceso a la financiación de las empresas con ayudas efectivas. En su discurso, el presidente de Guitrans ha dejado patente la responsabilidad de las instituciones y entidades financieras para facilitar el acceso por parte de las empresas a la financiación del circulante, rechazando el conjunto de la Asamblea el recorte de la financiación por considerarlo un acto grave de insolidaridad a la economía guipuzcoana y especialmente al sector del transporte. En el mismo ámbito, el sector guipuzcoano ha demandado con carácter urgente una regulación análoga a la francesa -Ley Gayssot-

-que obligue al pago de las facturas en un plazo de 30 días, por decreto.

Otros temas tratados han sido la necesidad de mejorar la estructura y tamaño de las empresas para incrementar su competitividad, sin olvidar la habilitación de ayudas para la reconversión de empresas; la necesidad de mejorar las áreas de descanso y aparcamientos, con el objeto de poder cumplir la exigente normativa vigente en condiciones dignas para los profesionales; la equiparación del transporte con el sector industrial (en este sentido se solicita la creación y aplicación de programas de adecuación financiera similares a los programas Afif y Adefin que se aplican a la industria, de manera que complemen-ten herramientas como las líneas ICO), y la postura contraria a la implantación de peaje en Etxegarate, ya que más costes o cargas impositivas supondrían un mayor deterioro de la ya grave situación del sector guipuzcoano.

Asfalto reciclado en las carreteras de la Comunidad de Madrid

La Comunidad de Madrid está apostando por la aplicación de técnicas de construcción sostenible en sus obras de carreteras mediante el reciclado 'in situ' del asfalto de las vías que se rehabilitan, así como la utilización de neumáticos usados para el asfaltado. El consejero José Ignacio Echeverría ha explicado que se está incorporando a todas las obras de mejora de firme la técnica del reciclaje del asfalto usado. Esta técnica consiste en obtener el material para asfaltar de las propias carreteras que se van a rehabilitar. Primero se retira el asfalto viejo, mediante la técnica de fresado, y después se utiliza una gran máquina que trocea el asfalto viejo. Los pedazos obtenidos se trituran y se mezclan con cemento, de forma que se obtiene el nuevo aglomerado. En estos momentos la Comunidad cuenta con cuatro de estas máquinas en funcionamiento. La Comunidad también cuenta con otro sistema de aprovechamiento del material de neumáticos reciclados para asfaltar las carreteras de la región.

Navarra incluye vehículos pesados en su plan de ayudas

El plan, denominado Plan Puesta a Punto para la reparación de vehículos, es una iniciativa del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones recogida dentro del Plan Anticrisis del Gobierno de Navarra. Gracias a esta medida los ciudadanos y las empresas podrán beneficiarse de un chequeo gratuito de su vehículo y de hasta un 15% de subvención en la sustitución de piezas de su vehículo, hasta un máximo de 100 euros para vehículos ligeros y de 150 euros para vehículos pesados, según informa Guitrans en su último boletín.

Los beneficiarios deben ser titulares de los vehículos para los que solicitan la ayuda, y dichos vehículos deben tener el permiso de circulación expedido en Navarra. Según el perfil de los solicitantes, podrán optar a la reparación de entre uno y cinco vehículos:

- Las personas físicas, mayores de edad y residentes en Navarra podrán reparar un solo vehículo.
- Los autónomos que ejerzan su actividad en Navarra podrán reparar hasta tres vehículos.
- Las microempresas y pymes que ejerzan su actividad en Navarra



con menos de 250 trabajadores, que su volumen de negocio anual no exceda los 50 millones de euros o su balance general no exceda los 43 millones de euros y que no participen ni estén participadas por otras empresas podrán reparar hasta cinco vehículos.

Esta medida, gestionada por la Dirección General de Transportes, cuenta con la colaboración de la Asociación Navarra de Talleres de Reparación de Vehículos, que agrupa a más de 300 talleres libres y de marcas de toda la Comunidad Foral de Navarra. Se podrá solicitar a partir del 22 de junio y hasta el 31 de diciembre o hasta que se agote la cuantía presupuestaria asignada.

Asetranspo gestionará a sus asociados las ayudas de la Xunta

Más de seiscientos empresarios asociados a la Asociación de Empresarios de Transportes Discretionales de Mercancías de Pontevedra (Asetranspo) podrán beneficiarse de las nuevas ayudas convocadas por la Dirección Xeral de Mobilitade de la Xunta de Galicia. "Se trata de una ayuda económica en base al número de autorizaciones que posee la empresa, una vez acreditado el cumplimiento de determinados requisitos", señala Jesús Manuel Rodríguez Vieites, presidente de Asetranspo. El objetivo de este incentivo, que apunta a toda persona física o jurídica cuya actividad sea el transporte por carretera (tanto de viajeros como de mercancías) se centra en el fomento de la seguridad, la incorporación de nuevas tecnologías y la aplicación de mejoras ambientales en el sector. Desde el Departamento de Trámites de Asetranspo gestionarán los trámites a todos aquellos

asociados que así lo deseen. De esta manera, aquellos interesados deben contactar sus oficinas de Vigo o Pontevedra antes del 12 de julio, fecha en que finaliza la recogida de documentación para su posterior trámite. Así, las ayudas, dirigidas a titulares de autorizaciones de transporte público MDP, MDL o VD, podrán ser destinada a la adquisición de ordenadores y demás material informático; a la aplicación o renovación de sistemas de gestión de la calidad o ambientales; disposición de vehículos adaptados a la normativa europea sobre emisión de gases contaminantes Euro 4 o superior; disposición de sistemas de control de flotas; aplicación de sistemas de prevención de riesgos laborales, entre otros. La cuantía de las ayudas varía de entre 103 euros, por cada autorización MDL; 448 euros, por la VD para la realización de transporte discrecional y 820, por cada autorización MDP.

Manitou y JLG se incorporan al comité organizador de Smopyc

El Salón Internacional de Maquinaria para Obras Públicas, Construcción y Minería (Smopyc), cuya próxima edición tendrá lugar del 5 al 9 de abril de 2011, ha incorporado dos nuevas empresas a su comité organizador. Así, Manitou y JLG son los nuevos miembros de este grupo de trabajo, cuya finalidad es conseguir que la feria continúe en los primeros puestos del escalafón feria internacional. El salón, que tendrá lugar del 5 al 9 de abril de 2011, cuenta ya con el aval de un elenco de colabores encabezados por el presidente del Comité Organizador, Francisco Carrillo, de Barloworld Finanzauto (Caterpillar) Manitou es, hoy por hoy, un

fabricante líder en manipulación todo terreno. De origen francés, comenzó su andadura en 1958 y está presente en el mercado español desde 1988. En estos años, ha conseguido entregar, solo en España, más de 15.000 máquinas relacionadas con el sector de la construcción, la obra pública, la industria en general o la agricultura. Por su parte, JLG Industries se presenta como el productor líder en materia de plataformas aéreas móviles con varias marcas registradas. Sus ventas están dirigidas a empresas de alquiler y a distribuidores. Fundada a principios de los años setenta, la compañía cuenta con fábricas en Estados Unidos, Francia y Bélgica.

Motortec se concentrará en cuatro días. La edición 2011 de Motortec Automechanika Ibérica se celebrará entre los próximos 30 de marzo y 2 de abril. De esta forma, se reduce la duración de la convocatoria que pasa de cinco a cuatro días. La supresión de la jornada del martes responde a la solicitud de las empresas expositoras, que han expresado su voluntad de concentrar la feria para lograr la máxima rentabilidad comercial durante esos días, así como concentrar la demanda de visitantes, y lograr un perfil profesional más cualificado. La nueva duración de la feria es la primera medida adoptada por el nuevo equipo organizador de Motortec Automechanika Ibérica, que dirige Raúl Calleja, y que se ha planteado como objetivo crear una auténtica herramienta comercial para los profesionales del sector de los equipos y componentes de automoción en el mercado español, portugués y latinoamericano.

Luis Puchades, director comercial de Hella

Hella ha designado a Luis Puchades como director comercial en España, tomando así el testigo de José Luis Cuesta que concluye su etapa profesional después de una larga trayectoria. Luis Puchades acumula una dilatada experiencia en el sector de la venta y posventa de automoción, lo que contribuirá impulsar la política comercial de Hella y su relación con los distribuidores. Desde su ingreso en Hella España, hace más de doce años, ha ocupado puestos clave de gestión y dirección en las distintas áreas comerciales de la empresa, desarrollando puestos de responsabilidad como jefe de la delegación de Levante-Baleares hasta 2005, responsable nacional del desarrollo de Behr Hella Service a partir de esa fecha y, desde hace casi tres años, adjunto a la dirección comercial.





Estos diseños, y algunos más que podemos ver en el interior, en la página de Scania, aparecieron en un artículo del número 9 de la revista 'Scania Escenario', a pesar de que lleven el logo de Mercedes-Benz en el frontal.

Diseño, longitud y rentabilidad, pero sobre todo ecología, marcan el desarrollo futuro del camión

Los fabricantes de camiones ya trabajan en los diseños de sus vehículos de la próxima década, aunque podrían llegar antes

Hacen falta varios años, desde su primer bosquejo, para que un camión se convierta en realidad. Por eso, la mayoría de los fabricantes, además de

intentar satisfacer las demandas actuales de sus clientes, ya miran hacia el futuro con el rabillo del ojo. NEXOTRANS ha querido conocer en qué

están trabajando, cuáles son las líneas maestras de sus prototipos de cara al futuro, y qué tipo de motorización montarán, quizá lo más importante.

Y es que, aunque la actualidad manda, siempre hay que tratar de ir un paso por delante del mercado. En este caso, varios, porque algunos de los diseños futuristas que podemos encontrar en las siguientes páginas es posible que nunca lleguen a comercializarse masivamente, pero dan una idea de por dónde podrían ir las tendencias en el vehículo industrial en los años venideros.

Además de los variados diseños, cada vez más afilados y con un menor coeficiente aerodinámico, la ecología parece ser el denominador común de todos los fabricantes, y su mayor preocupación también. Encontrar el combustible alternativo al petróleo más eficaz, y más sostenible en el tiempo, es el quebradero de cabeza para las marcas.

De momento, la tecnología híbrida parece llevar la delantera. Porque ya está probada, porque reduce las emisiones y el consumo, y porque incorpora un componente ecológico muy solicitado por las ciudades y sus administraciones. El transporte urbano y la distribución

ya la están utilizando en fase de pruebas, al igual que la propulsión eléctrica. Esto es el presente más inmediato, porque para su producción en serie queda muy poco.

Distintas vías

Además de la hibridación de los motores, cada fabricante tiene su propio desarrollo particular. Por ejemplo, Iveco es líder actual en cuanto a unidades de gas natural, y seguirá en esta línea cuando el biogás sea una realidad más popular. Pero ha planteado su propio concepto de transporte futuro, que consiste no en un tren de carretera, como ya existe en algunos países nórdicos, sino en elevar la longitud de los camiones, pero sólo un metro y medio, al tiempo que se aumenta la capacidad máxima de carga hasta 44 toneladas.

De este modo, se optimizaría el espacio para europalets, permitiendo llegar a 38 (sólo uno menos que en el caso de un tren de carretera). Esta medida, conjugada con la mejora del transporte intermodal y la utilización de contenedores de 45 y

48 pies, y otras mejoras en la aerodinámica, el turbo y los neumáticos, pueden llegar a un ahorro del 24% en el consumo.

MAN también apuesta por la aerodinámica en su diseño, imitando la forma de un delfín para su conjunto de tractora más remolque, lo que hace posible situar por debajo de 0,3 el Cx y reducir las emisiones de CO2 un 24%. Además, el fabricante alemán tiene claro que, para lograr el éxito, es necesario aumentar la formación al conductor.

Nissan ya tiene a punto su desarrollo híbrido del Cabstar para la distribución urbana.

Medio siglo

Mercedes-Benz realiza un repaso de los últimos 50 años de desarrollo en el mundo de los camiones, indicando con acierto que ningún adivino de los '60 hubiera podido siquiera imaginar hasta dónde ha llegado la evolución en medio siglo. Los Actros actuales nada tienen que ver, a excepción del logo, con los LP de la década de los '60.

Mientras, Renault Trucks ha comenzado a trabajar en el futuro. Un vehículo de pruebas, su Optifuel Lab, es el centro de operaciones para poner en práctica todas sus soluciones ecológicas, algunas de las cuales ya son una realidad. La investigación se centra en probar que se puede disminuir significativamente el consumo a través de la mejora de la aerodinámica del vehículo, optimizando la cadena cinemática y los neumáticos y ofreciendo asistencias específicas a la conducción, y los primeros resultados arrojan un descenso del 13% en el consumo.

Scania apuesta por una línea de actuación basada en tres piedras angulares, como son los biocombustibles, usados en motores diesel eficaces, la hibridación y configuraciones vehiculares más eficaces. Scania ofrece ya a los transportistas la opción de gasoil, gasoil sintético, biodiesel, etanol y biogás, el potencial de reducción de CO2 es de cerca de 90% para el etanol producido a partir de caña de azúcar de

Brasil, 80% para el gasoil sintético biobasado y 70% para el biodiesel (por ejemplo, el metiléster de colza, RME). Con el biogás, la reducción potencial de CO2 se acerca al 100%. Scania no espera que aparezcan nuevas opciones en el mercado durante las dos próximas décadas.

Muy cercano

Volvo acaba de presentar, por su parte, su concepto de camión para el año 2020, aunque apunta a que podría estar más cerca de lo que pensamos. Además del diseño más futurista, incorpora otras innovaciones, como la posibilidad de conectar inalámbricamente los camiones en forma de tren, que circularían por corredores verdes, y dotarles de piloto automático. Cambiar el salpicadero por una pantalla, los retrovisores por cámaras, y dejar abierta la puerta a las mejoras que se deriven del estudio de la parte trasera, donde existe un gran potencial de mejoría, son los puntos fuertes de la previsión de Volvo para dentro de una década.

Iveco repasa su postura ante los combustibles alternativos y propone un 'Transport concept'

Existe en la actualidad un gran debate social sobre los efectos medioambientales de la automoción y en particular del transporte profesional,

Iveco está absolutamente a favor de la utilización del **biodiésel** obtenido de la biomasa. En la primera fase del desarrollo de biodiésel, está definiendo que el combustible debe ser FAME (Fatty Acid Methyl Ester) y ha de cumplir los requisitos de la norma EN 14214. La norma EN 590, "Combustibles para automoción diésel", ya permite hasta el 5% en volumen de biodiésel, e Iveco apoya el uso de dicho biodiésel de acuerdo con los requisitos de la EN14214 en mezcla con diésel de origen mineral, según la normativa EN590, en la proporción citada de hasta el 5% en volumen.

Iveco no admite proporciones superiores al 5% de mezclas de biodiésel y diésel mineral, dado que el gasóleo resultante no se ajusta a la citada norma EN 590. El hecho de estar fuera del ámbito de dicha normativa significa que no se puedan controlar parámetros importantes como la densidad, viscosidad, lubricidad... con lo que las consecuencias sobre las emisiones de los gases de escape y la duración del motor pueden ser graves.

De hecho, dado que el principal beneficio del uso de biodiésel es una reducción general de las emisiones de CO₂ (teniendo en cuenta tanto el ciclo de producción como la combustión del bio-elemento), debería tener una aplicación global. Tendría más sentido que todos los combustibles diésel de la Unión Europea contuviesen biodiésel, y en una proporción idéntica, en lugar de algunos combustibles al 100% y otros sin biocontenido.

Iveco está también absolutamente a favor de la utilización de los llamados biodiésel de segunda generación, obtenidos de procesos BTL (Biomass to Liquids) para obtener carburantes derivados en hasta un 100% de biomasa, cumpliendo los requisitos de la norma EN590.

CO₂

Iveco es consciente de la necesidad de reducir las emisiones de CO₂, dados sus efectos sobre el calentamiento del planeta. La reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos de transporte ligeros significa reducir el consumo, factor clave de decisión para los usuarios a la hora de la compra. Dada la complejidad de los vehículos industriales ligeros y su estructura, y teniendo en cuenta el relativamente pequeño volumen de vehículos comparado con el de turismos, no sería práctico establecer una norma para la medición de las emisiones de CO₂.

En caso de que tal norma se desarrollase, habría que realizar un estudio en profundidad sobre el impacto de las emisiones de CO₂ de estos vehículos de uso industrial, para evitar una distorsión del mer-

impactando sobre el Sector, tanto a los fabricantes como a los transportistas. Por eso, Iveco aporta una amplia explicación de su posición ante los di-

versos aspectos en discusión, apuntando su estrategia respecto a los combustibles alternativos y proponiendo su Transport Concept.



Vehículos híbridos

Iveco valora en gran medida el papel que los vehículos híbridos desempeñan en la reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte por carretera, en particular en el transporte urbano. De hecho, a través de su subsidiaria Altra, Iveco fabrica desde hace años vehículos eléctricos e híbridos, como las versiones que ya están circulando de su EcoDaily y Euro Cargo, que se suman a las aplicaciones para transporte de pasajeros. En el futuro, los híbridos tendrán mucha más importancia, a medida que el precio del carburante se incremente y se disponga de nuevas tecnologías, que hagan que el coste diferencial de este tipo de vehículos se reduzca.

Incremento de las masas y dimensiones autorizadas en vehículos de carretera

El incremento de las masas y dimensiones de los vehículos pesados de carretera (vehículos EMS, Sistema Modular Europeo) puede tener un efecto positivo en la reducción de emisiones de CO₂, en cuanto a la emisión por tonelada (g/km) por carga transportada. Sin embargo, es importante considerar el impacto sobre la seguridad en carretera de dichos vehículos, valorando la compatibilidad entre vehículos e infraestructuras viarias.



Vehículos CNG

IVECO está absolutamente a favor del uso de gas natural como combustible alternativo en la automoción, de hecho es el líder del mercado europeo en camiones y autobuses a gas. La estrategia de combustión y las técnicas empleadas en los motores Iveco reducen las emisiones de escape de NOx y partículas muy por debajo de las normas europeas más exigentes sobre emisiones. Además, el biogás obtenido a través de fermentación anaeróbica de la biomasa, principalmente metano, después del proceso de limpieza del gas, puede utilizarse como combustible para vehículos de gas, proporcionando un combustible renovable para el transporte en carretera.

Tecnologías para la mejora en el ahorro de combustible

Iveco es muy activo en todo tipo de iniciativas relativas a las mejoras técnicas para reducir el consumo de carburante, tanto por la mejora de la eficiencia térmica de los motores como la reducción de efectos parásitos, que influyen en el consumo de carburante. Por ejemplo, es sencillo demostrar que el control de la presión de neumáticos o la utilización de elementos aerodinámicos afectan positivamente al consumo, mientras que

otros aspectos no tan obvios son más difíciles de evaluar.

Reciclaje de vehículos

La retirada de la circulación de los vehículos a motor, al final de su vida útil, siempre ha sido un problema en lo que se refiere a turismos y vehículos industriales ligeros. Iveco apoya la iniciativa de no utilización de materiales peligrosos en vehículos industriales ligeros, así como la aplicación de la misma a camiones pesados.

IVECO TRANSPORT CONCEPT

Incrementar 1,5 m la longitud del semiremolque, obteniendo una longitud del conjunto de 18 m, y aumentar la masa total del conjunto de 40 a 44 t. El incremento de la longitud del conjunto puede efectuarse sin afectar a la maniobrabilidad del vehículo. Los motivos para el cambio se encuentran en la mejora de la capacidad de carga de euro palets (hasta un total de 38), sólo uno menos que el tren de carretera; del transporte intermodal de contenedores y en la posibilidad de explotar el uso de contenedores de 13,7 m (45 pies) y 14,6 m (48 pies) con un ancho del conjunto de 2,55 m.

Mejoras aerodinámicas: Optimización del conjunto tractora remolque y -20% de media en la reducción del Cx

Motor: Sobrealimentación mediante turbocompresor de dos etapas

Neumáticos: Nueva fórmula del compuesto y nuevo diseño, además de menor resistencia al rodamiento

Beneficios

- +15% carga útil
- +9% capacidad euro palets
- 24% consumo de combustible (l/ton de carga útil)
- 25% de emisiones de dióxido de carbono (en combinación con flotas reducidas)
- +15%-20% ganancias

MAN espera incidir en los consumos mediante la reducción de la aerodinámica y el rodamiento

'Eficiencia consecuente' es el slogan que MAN propone para agrupar todas sus iniciativas ecológicas y de reducción de consumo. Pero hace

dos años ya presentó un proyecto de 'semirremolque perfecto', con una estética similar a la de un delfín, que apostaba por la mejora aerodinámica

como vía para reducir el consumo. Desde entonces, otros componentes se han ido sumando a la iniciativa, que podría llegar a convertirse en realidad.

Son muchas las posibilidades para tratar de mejorar los consumos de los vehículos pesados, y la mejora aerodinámica es una de ellas. MAN ha trabajado en este concepto para presentar un prototipo, que todavía es una maqueta, en forma de delfín, que redistribuye la circulación del aire para reducir en lo posible el coeficiente Cx. Pero, además, esta mejora se combina con otras, que en su conjunto podrían perfilar el camión del futuro del fabricante alemán.

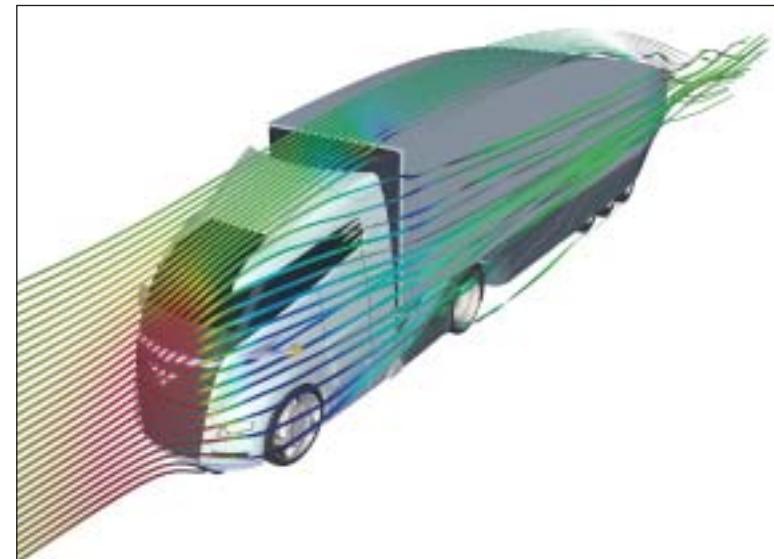
La resistencia aerodinámica, la

del rodamiento y un diseño más ligero en tara serían los componentes directamente relacionados con el vehículo en los que MAN está trabajando. Según sus datos, es posible situar el Cx por debajo de 0,3, lo que supondría una reducción del 24% en las emisiones de CO₂.

Por lo que respecta a la resistencia al rodamiento, lograr que baje de 0.005 a 0.004 se traduciría en una reducción del 4% en el CO₂ emitido, y por eso se plantea la opción de las ruedas superanchas (que ya están disponibles en la mayoría de

los productores de neumáticos) en sustitución de las gemeladas. A esto se debe añadir el descenso en la tara: se calcula que pasar de 14 a 12 toneladas de peso muerto significaría un 8% menos de CO₂.

Los motores, actualmente ya situados en la certificación EEV en su práctica totalidad, también pueden mejorar su rendimiento en algunos aspectos. Por ejemplo, reduciendo el consumo en los elementos auxiliares. El compresor puede incorporar un embrague desengrancable, que permite un ahorro po-



tencial de 0,5 litros de combustible cada 100 km, según los datos manejados por MAN. Disminuir la temperatura a la que trabaja el motor también incide sobre las emisiones y el consumo, así como la gestión de la marcha y del tráfico.

Si el conductor es capaz de mantener una velocidad constante, o circular detrás de otros vehículos pesados, entre otras opciones, el descenso del CO₂ emitido puede llegar al 30%.

Por lo tanto, conjugando todos estos aspectos, es posible reducir

a la mitad la energía necesaria por tonelada y kilómetro, siempre tomando como referencia una tractora de 40 toneladas.

Sumemos ahora la mejora en los combustibles utilizados (biomasas o biocarburantes), el sistema de alimentación (hidrocarburos líquidos, o sistema de distribución), y las mejoras en el motor, el vehículo y la gestión del tráfico, y MAN afirma que se puede reducir la emisión de CO₂ a tan sólo 26 gr/tkm. Incluso sería factible un camión que consumiera únicamente un litro/100 km.



Nissan encara el futuro con una tecnología híbrida que ya ha probado en su modelo Cabstar

El Cabstar híbrido de Nissan no sólo es el futuro, sino que también señala al futuro. Con un consumo de combustible totalmente mejorado, emisio-

nes reducidas y unos costes de mantenimiento más bajos, la clave de este Cabstar prototipo es su tecnología híbrida, que incluye un potente mo-

tor eléctrico que complementa al motor diesel convencional de tres litros. El 'concept' presentado en 2008 está cada vez más cerca de ser real.

La petición de Nissan a ZF fue la de desarrollar un vehículo híbrido con las últimas tecnologías sin comprometer su rendimiento, comodidad y habilidad. Los bajos costes de mantenimiento también eran una prioridad, al igual que la viabilidad económica del proyecto.

La solución de ZF ha sido desarrollar de forma paralela un tren de potencia con un potente motor eléctrico (eMotor) que complementara al motor diesel convencional del Cabstar; el *concept* está basado en un camión potenciado por la unidad 3.0 diesel common rail de Nissan que desarrolla 150 CV (110 kw).

Entre el motor diesel convencional y la transmisión manual automatizada está instalado un eMotor de 40kW. El Cabstar híbrido utiliza dos embragues: uno entre el motor y el eMotor y otro, el tradicional, entre el motor y la transmisión. La transmisión manual se ha escogido

do tanto por su eficiencia como por su facilidad de uso.

Otras medidas de reducción del uso de combustible y de las emisiones incluyen la capacidad de estar en punto muerto con la combustión del motor y el eMotor apagados mientras los frenos convierten la energía cinética del movimiento del vehículo en energía eléctrica, que se guarda en la batería. Esta energía puede ser reutilizada después para la próxima aceleración.

Al ser un sistema híbrido paralelo, tanto el motor diesel como el eléctrico se pueden utilizar para añadir potencia extra a la potencia. Esto es una ventaja para el arranque y, sobre todo, para una marcha segura.

Otros cambios del tren de potencia del Cabstar incluyen la adopción del control eléctrico tanto de las funciones de frenada y dirección asistida.



Mercedes Benz, un repaso a la 'inimaginable' evolución de los camiones durante medio siglo

La Unión Europea se llama todavía Comunidad Económica Europea (CEE), los políticos más conocidos en Europa son Konrad Adenauer, Charles

Este desarrollo de 50 años comporta cambios radicales a todos los niveles: seguridad, protección del medio ambiente, técnica de propulsión y rentabilidad, además del confort y la capacidad de transporte.

En torno al año 1960, el asunto de la seguridad no ha alcanzado la relevancia que tiene en nuestros días. En la actualidad, los camiones pesados cumplen requerimientos muy altos de seguridad activa y pasiva, así como en el campo de la protección de los demás vehículos. En 1960, ni siquiera un futurólogo hubiera pensado en equipos actuales como los cinturones de seguridad, los retrovisores o los sistemas electrónicos de asistencia.

Lo mismo puede decirse de la protección del medio ambiente: los camiones del año 1960 son ruidosos y dejan una estela de humo y gases al acelerar a fondo. 50 años más tarde circulan por autopista con un nivel muy bajo de ruidos y emisiones. En 1960, un camión de 200 CV y un par motor de 700 Nm es considerado un coloso, capaz de mover 32 toneladas. Varias generaciones de camiones más tarde parece razonable una potencia dos veces mayor y un par motor tres veces más alto para los grupos de carretera europeos de 40 toneladas.

Consumo en los '60

A comienzos de los años '60 hacían falta unos 50 litros de diésel para mover 100 kilómetros un tren de carretera de 32 toneladas con 3,6 metros de alto. Hoy en día es suficiente con un tercio menos de combustible para desplazar trenes articulados de 40 toneladas de peso y cuatro metros de altura.

Hace unos años, conducir un camión exigía esfuerzos físicos muy elevados. Medio siglo más tarde, los paquetes de ballestas trapezoidales han sido sustituidos por fuelles neumáticos o ballestas parabólicas, es habitual viajar en cabinas acogedoras en vez de en habitáculos espartanos, el ruido del motor llega muy atenuado a los ocupantes y los conductores toman asiento en un entorno climatizado y no en cabinas difíciles de calentar, con una nevera en vez de la socorrida tartera. Para cambiar de relación se cuenta con la ayuda de una transmisión completamente automatizada en lugar de un cambio manual duro. Y si tiene que pasar la noche a bordo, el conductor disfruta de una litera optimizada conforme con las reglas de la ergonomía, y no de un sencillo catre.

En aquellos años, los camiones del tipo del Mercedes-Benz LP 333

eran considerados vehículos muy modernos. En comparación con ellos, un Actros de 2010 parece un vehículo venido de otra galaxia.

Cambios estratégicos

En torno a 1960, los responsables del desarrollo de camiones se encuentran en una fase de importantes decisiones. Los trenes de carretera son sustituidos por los trenes articulados, el motor diésel con inyección indirecta deja paso a los rentables propulsores de inyección directa, el camión de capó cede su lugar al vehículo de cabina avanzada. Desde hace pocos años, la antigua Daimler-Benz AG ofrece camiones pesados con cabina avanzada en vez de los habituales modelos con capó. El primer modelo es el LP 315 de 1955. La letra 'L' es la inicial de camión en alemán y 'P' hace referencia a la cabina Pullman, que recibe su nombre de un fabricante norteamericano de ferrocarriles conocido por la forma aerodinámica de sus vehículos.

Un motor de 8,3 litros de cilindrada con 145 CV, un cambio de garras de seis velocidades y una velocidad máxima de 70 km/h son suficientes para el tráfico de largas distancias. El modelo LP 326, más potente, desarrolla desde el año 1957 nada menos que 200 CV. Su motor atmosférico de 10,8 litros con cuatro válvulas por cilindro se utiliza en primer lugar en los mercados de exportación, y más tarde en Alemania. Los motores de los camiones son mecanismos delicados: en los años '50, un conductor capaz de recorrer 100.000 km sin una revisión general recibe un premio por su estilo de conducción.

les de Gaulle y Nikita Kruschev... A comienzos de los años '60, Europa occidental ha superado desde el punto de vista económico las secuelas

de la Segunda Guerra Mundial. Pero ni un futurólogo hubiera sido capaz de prever cómo serían los camiones medio siglo después.

El nuevo milenio: en el camino de la perfección

En el umbral del nuevo milenio, Mercedes-Benz presentó en 2000 con el primer programa electrónico de estabilidad (ESP) del mundo para camiones. En paralelo a este invento, la marca anuncia la regulación de distancia Telligent (denominada también Tempomat con regulación de distancia o ART), así como el detector de carril SPA.

Pero la seguridad no es todo: a la vista del precio del diésel, la rentabilidad asume el lugar preferente en los deseos de los clientes. Lo mismo puede decirse de la introducción de la nueva directiva Euro 3 en sustitución de Euro 2. Un buen número de especialistas anuncia un aumento considerable del consumo. No obstante, las pruebas demuestran lo contrario. El Actros da pronto la bienvenida a un nuevo hermano. El Axor con motor de seis cilindros en línea bajo la cabina es una opción muy atractiva si se desea transportar una elevada carga útil con costes bajos.

Segunda generación de Actros

La profunda reestilización de los modelos en verano de 2002 subraya esta posición. Los conductores acogen con entusiasmo el puesto de conducción completamente nuevo, con un diseño armónico y dinámico. Nuevos instrumentos, un volante con teclas, materiales de alta calidad con el confort de una berlina, la cabina individual 'Single Cab' con asiento de reposo, un sofisticado equipo de aire acondicionado



y una litera con apoyos elásticos. Bajo la cabina realizan su trabajo motores con un nivel de potencia ligeramente superior y, sobre todo, con un elevado par motor. La gama de motorizaciones de la serie 500 abarca los grupos V6 de 320 a 456 CV y los V8 de 503 a 578 CV. El resultado es convincente: el Mercedes-Benz Actros 1841 (408 CV) precisa en la prueba sólamente 32,8 l/100 km y alcanza al mismo tiempo una velocidad media de 73,2 km/h.

Tecnología BlueTec

A partir de otoño de 2004, el consumo y las emisiones adquieren mayor protagonismo todavía. Mercedes-Benz apuesta por la nueva tecnología de motores BlueTec con un sistema SCR para poder afrontar el desafío de las nuevas normativas Euro 4 (a

partir de otoño de 2005) y Euro 5 (otoño de 2008). A esto se suman medidas de optimizado de la combustión. Pocos decenios antes, los ingenieros no se habrían podido imaginar un sistema tan sofisticado, ni motores con una potencia de 598 CV y un par motor de 2.800 Nm, ni una presión de encendido de 180 bares o una presión de inyección de combustible de 1.800 bares. Lo mismo puede decirse de los cambios no sincronizados PowerShift de Mercedes-Benz, que causan sensación en verano de 2006.

Servofreno ABA

La evolución lógica de ART conduce a un freno de emergencia automático, disponible en el Actros a partir de 2006. Si se detecta un accidente inminente por alcance, el servofreno de emergencia activo ABA puede iniciar un frenado a fondo después de una serie escalonada de advertencias.

Los detalles

El Mercedes-Benz Actros no se duerme en los laureles. A partir del verano de 2008, sus aptitudes mejoran una vez más con una dirección más directa y cambios PowerShift perfeccionados, así como un equipo de aire acondicionado independiente. El compresor de aire y la bomba de agua se conectan solamente cuando es necesario. El sensor de lluvia y el sensor de luminosidad facilitan el trabajo del conductor. El espejo para afeitado y un toallero le ayudan a cuidar su aspecto externo en viajes largos. La litera dispone ahora de regulación de nivel y una toma de aire comprimido facilita la limpieza de este puesto de trabajo sobre ruedas, funcional y elegante al mismo tiempo.



El Optifuel Lab de Renault Trucks sienta la base del equipamiento para los camiones de mañana

La carrera por la potencia del siglo XX quedó atrás; hoy, se da primacía a la moderación, a la optimización energética. Con Optifuel Lab, su

vehículo laboratorio, Renault Trucks demuestra que se puede reducir significativamente el consumo de combustible desde un punto de vista glo-

bal, incidiendo en todos los factores que tienen relación. Hasta la fecha, ha logrado un -13% de consumo, 4,5 l/100 km ó 120 gr/km de CO₂.

Renault Trucks lanzó en 2007 el programa de investigación Optifuel Lab, cuyo objetivo principal es reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes de un conjunto tractora-remolque.

Durante su primera etapa, la investigación se centra en probar que se puede disminuir significativamente el consumo a través de la mejora de la aerodinámica del vehículo, optimizando la cadena cinemática y los neumáticos y ofreciendo asistencias específicas a la conducción.

Actualmente, tras miles de kilómetros de pruebas y mediciones en un circuito vial de 2.500 kilómetros, se ha obtenido una reducción del consumo de combustible de -13%, es decir 4,5 l/100 km, o cerca de 120 gr/km de CO₂, en condiciones reales de utilización y respecto a un vehículo actual equivalente (Premium Ruta DXi 11 450 CV).

Aunque este vehículo es un modelo de investigación que no está destinado a ser comercializado, constituye una valiosa herramienta que permite a Renault Trucks validar distintas soluciones de ahorro de combustible que puedan integrarse en la gama comercializada a medio o largo plazo.

¿Qué es Optifuel Lab?

Optifuel Lab es un vehículo laboratorio derivado de un programa de investigación, para probar en condiciones reales de utilización nuevas soluciones encaminadas a disminuir el consumo. Este vehículo se circunscribe en un programa de investigación que abarca diversos ámbitos de competencia (aerodinámica, motorización, resistencia a la rodadura, asistencias a la conducción, etc.).

Gracias a él, Renault Trucks valida o descarta determinadas opciones o vías de investigación con miras a una integración en su gama a plazo medio, siempre y cuando exista conformidad técnica y reglamentaria.

Al lanzar este proyecto, el objetivo consistía en reducir el consumo y las emisiones contaminantes en un 10% aproximadamente. Actualmente, Renault Trucks registra una disminución del 13%, superando la previsión inicial. Este resultado se obtuvo trabajando simultáneamente en todos los ámbitos y órganos del camión que inciden en el consumo de combustible.

El proyecto Optifuel Lab reunió a 23 grupos de trabajo y se articuló en torno a cuatro grandes temas: aerodinámica, cadena cinemática, resistencia a la rodadura y sistemas de asistencia a la conducción.

En busca del diseño ideal

La primera limitación que debe ven-

ir en el camión es su aerodinámica. Los equipos del proyecto la mejoraron, no sólo en la tractora, con un nuevo diseño, sino también de todo el conjunto. Teniendo como referencia la gota de agua (la forma natural más aerodinámica que se conoce), Renault Trucks adoptó diversas soluciones para reducir al máximo la incidencia del viento en el vehículo.



potencia necesaria para hacer avanzar el camión y su consumo. El techo del semirremolque también fue elevado para reducir la incidencia del viento. No es plano sino curvado. Además, bajo el chasis del semirremolque, los ingenieros colocaron un carenado especial.

Por último, perfeccionar la aerodinámica es útil, pero el rozamiento con el suelo sigue siendo una importante fuente de consumo. Por ello, Renault Trucks se asoció a Michelin para mejorar el rendimiento de los neumáticos, y utiliza para Optifuel Lab los neumáticos X Energy SaverGreen.

Cadena cinemática

Cada elemento de la cadena cinemática fue aislado y optimizado al objeto de limitar al máximo el consumo. Por ejemplo, la bomba de agua utilizada tiene dos velocidades: la descarga de agua al circuito refrigerante está regulada y funciona a pleno rendimiento únicamente cuando es necesario. Se adoptó un sistema similar para la bomba de aceite y para el compresor de aire.

Se ha mejorado la eficacia de todos los demás elementos mecánicos. La temperatura del aceite en el motor, por ejemplo, aumenta para reducir el rozamiento lo máximo posible y limitar así las pérdidas de energía. Se aumentó también la presión máxima en la cámara de combustión.

Paralelamente, se optimizó el limitador de velocidad ASL. Gracias a un posicionamiento por GPS, es capaz de analizar la posición del camión, el perfil de la carretera (cuesta o pendiente), de detectar las limitaciones de velocidad obligatorias y de definir automáticamente la velocidad a adoptar. El sistema puede por ejemplo aminorar gradualmente la velocidad al acercarse a un peaje.

Medir los resultados

La primera fase de pruebas consistió, como es habitual, en simulaciones informáticas y totalmente virtuales, que sirven para equipar físicamente al camión y colocarlo en un banco de pruebas. No obstante, las condiciones reales son insustituibles y por ello, la última fase de pruebas se debe realizar en una carretera abierta. Cada trayecto, en un bucle de 400 km, es efectuado en convoy (unos cinco minutos de intervalo) por Optifuel Lab y el vehículo de referencia, un Premium Ruta DXi 11 450 cv Euro 5 Incentive, líder del mercado en materia de consumo. Para limitar el impacto del tipo de conducción, se cambió de conductor a mitad del recorrido. El trayecto se efectuó seis veces en dos semanas.

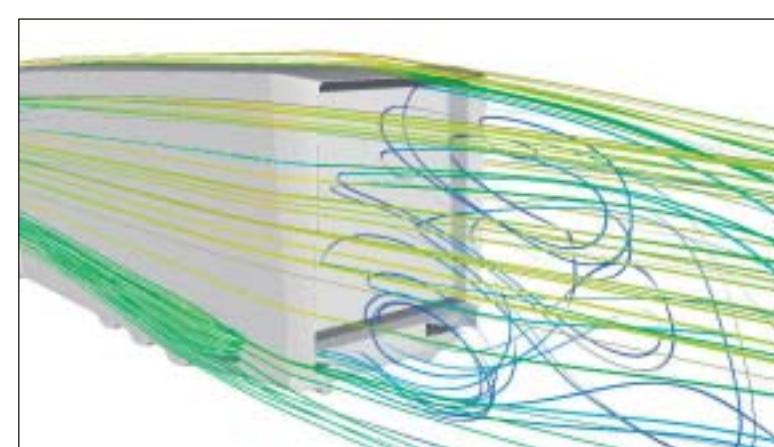
Con Optifuel Lab, Renault Trucks demuestra ser líder en materia de ahorro de combustible y reducción de emisiones de CO₂. Los resultados obtenidos (-13%) son superiores a los objetivos iniciales y resultan sumamente prometedores.



Asistencia al conductor

El conductor desempeña un papel esencial en materia de consumo. Por ello, Optifuel Lab está provisto de sistemas de asistencia a la conducción que le ayudan a disminuir el consumo. Basándose en la experiencia y calidad reconocida de su caja de cambios Optidriver, Renault Trucks ha evolucionado aún más su funcionamiento.

Las velocidades cambian ahora a umbrales aún más bajos que los habituales y la conducción se basa más "en el par motor". La función EcoRoll mejorada desembaga automáticamente el motor y se pone en punto muerto cuando las condiciones lo permiten, por ejemplo en un terreno falsamente plano o inicio de pendiente, y un *cruise control* programado da primacía al consumo.



Scania analiza las posibles aplicaciones de todas las propulsiones, siempre desde la óptica ecológica

Durante la próxima década, el uso creciente de combustibles renovables y de motores diesel aún más refinados será fundamental para el cambio a un sis-

tema de transporte por carretera sostenible. Los híbridos ofrecerán grandes ahorros de combustible mediante la recuperación de la energía. Scania

ofrece ya soluciones de biocombustible comercialmente viables, y hay grandes oportunidades para reducir el impacto medioambiental.

Scania está profundamente comprometida con el cambio hacia un sistema de transporte por carretera sostenible, ofreciendo soluciones viables en la actualidad y estableciendo prioridades para pasos vitales en el futuro. Las piedras angulares son los biocombustibles, usados en motores diesel eficaces, la hibridación y configuraciones vehiculares más eficaces. Se necesitan algunas decisiones valientes de los legisladores para darle un mayor impulso al cambio. Dado que los conductores constituyen un elemento vital de un sistema de transporte sostenible, Scania está comprometida a seguir concentrándose en el conductor, con las nuevas soluciones de gestión de flota y haciendo hincapié en la formación.

Biocombustibles

El paso más importante hacia un futuro sistema de transporte sostenible es el cambio a los combustibles sostenibles, comenzando hoy mismo con el uso inteligente de los disponibles en el mercado.

Siempre que se produzcan los biocombustibles de forma sostenible, sin competir con la producción de alimentos, debemos asegurarnos de impulsar el cambio. Alentar el cambio es una tarea importante para las autoridades.

Scania ofrece ya a los transportistas la opción de gasoil, gasoil sintético, biodiesel, etanol y biogás. En algunos países, el uso de estos combustibles es económicamente viable para el transportista, con independencia de los incentivos. Usando los mejores métodos de producción disponibles en la actualidad, el potencial de reducción de CO₂ es de cerca

de 90% para el etanol producido a partir de caña de azúcar de Brasil, 80% para el gasoil sintético biobasado y 70% para el biodiesel (por ejemplo, el metiléster de colza, RME).

El gas presenta algunas desventajas (pesados depósitos a bordo, una compleja infraestructura de suministro y la combustión Otto que es menos eficaz que el diesel), pero es ideal para plantas estacionarias. Además, el gas se quema de forma muy limpia, y el abundante suministro de gas en algunas regiones reporta beneficios operativos. El gas natural es un combustible fósil, y con ello no sostenible, pero el biogás tiene la misma composición (metano). Con el biogás, la reducción potencial de CO₂ se acerca al 100%, y además con una importante reducción de otras sustancias nocivas. Hay un gran potencial de producción sin explotar, puesto que el biogás se encuentra fácilmente disponible en la mayoría de los basureros y plantas de depuración de aguas residuales municipales.

No es probable que aparezcan en el mercado biocombustibles nuevos y aún desconocidos durante las dos próximas décadas. Sin embargo, los biocombustibles de la segunda generación, producidos en procesos más eficaces en cuanto a CO₂, complementarán sucesivamente los combustibles actuales en cuestión de cinco a siete años.

Con frecuencia se dice que el hidrógeno es el medio ideal para alcanzar la sostenibilidad. No obstante, esto presupone que se disponga de hidrógeno producido a partir de materiales biológicos, y no fósil como suele ser el caso actualmente.

También requiere el acceso a una tecnología de pilas de combustible con buena relación coste/eficacia, lo cual no es probable que ocurra hasta mucho más allá de 2020.

Motor de combustión

Durante muchos años venideros, el motor de combustión seguirá siendo la fuente motriz dominante para impulsar vehículos. Los motores diesel modernos pueden funcionar actualmente con los combustibles líquidos renovables actuales, es decir, el gasoil sintético biobasado y el biodiesel.

Con sus nuevos camiones de etanol, Scania ofrece la posibilidad única de usar este conveniente combustible líquido renovable para el transporte de pasajeros y mercancías. Los motores de etanol de Scania funcionan según el principio diesel (compresión-ignición) y su eficacia alcanza los niveles del motor diesel.

Hibridación

Basándose en más de 20 años de investigación híbrida, y empleando distintas soluciones para recuperar y almacenar la energía de los frenos, Scania está formando también su estrategia para cadenas cinemáticas híbridas. Para la viabilidad económica de un vehículo comercial, se necesita un ahorro de combustible del 20 al 30%.

La hibridación en gran escala fue introducida en algunos automóviles japoneses hace aproximadamente 10 años. Una vez que hayan bajado los costes, en cuestión de unos cinco años, las cadenas cinemáticas híbridas formarán parte de la oferta normal al cliente.

Aplicaciones híbridas potenciales

Un alto grado de hibridación, en paralelo o en serie, es adecuado para vehículos que funcionan en aplicaciones de continuas arrancadas y paradas, como los autobuses urbanos, los camiones de recogida de basuras y los de reparto en centros urbanos. El potencial de ahorro de combustible asciende a 10-35%.

La microhibridación, recuperando y almacenando por ejemplo la energía de los frenos para impulsar sistemas auxiliares, ofrece ahorros de combustible de hasta el 10%, y puede ser una característica adicional para diversos tipos de aplicaciones.

Desde hace más de 20 años, se permite a los camiones de larga distancia en Suecia y Finlandia circular con un 50% más de capacidad de carga que en el resto de Europa. La introducción del Sistema Modular Europeo, hace unos 10 años, permitía a los vehículos en ruta de ida o vuelta a Escandinavia cambiar de tres módulos de carga en Escandinavia a dos en el resto de Europa.

Pero es necesario actuar en más



frentes a fin de alcanzar los objetivos políticos para la reducción de las emisiones de gases de invernadero. La eficiencia energética es el concepto clave. Se pueden implantar nuevos conceptos para que el transporte público resulte más atractivo para los automovilistas, reduciendo la presión en el sistema vial y disminuyendo con ello la mayor parte de las emisiones de los transportes. Cada modalidad de transporte –por carretera, ferrocarril, marítimo o aéreo– tiene sus ventajas, y coordinando los sistemas de planificación, el transporte podrá ser mucho más eficiente. La planificación y la logística del transporte coordinado y multimodal tiene sentido y promete mucho para el futuro.



El 'concept' de Volvo sobre los camiones en el año 2020 podría estar más cerca de lo que pensamos

El progreso se está desarrollando cada vez más rápido. En sólo 10 años, los camiones van a ser bastante diferentes a los de hoy. Al menos, esta es

la visión de Rikard Orell, director de diseño en Volvo Truck Corporation y uno de los cerebros que está detrás del 'concept' Truck 2020, los camio-

nes de Volvo para el futuro. Su diseño y prestaciones pueden ser comprobadas en YouTube, gracias a un vídeo que no dejará a nadie indiferente.

El transporte de larga distancia para el futuro contará con plataformas más largas, controladas por un piloto automático, conducidas sin parar en convoyes por grandes autopistas verdes que conecten vin- culación los continentes.

Esta es la visión del futuro que generan las ideas detrás del concepto de diseño de camión Volvo para 2020 de camión de concepto de Volvo. Pero, ¿tendrá realmente este aspecto en sólo 10 años?

"Este es el punto clave", dice Orell. El progreso se está produciendo cada vez más rápido. Debi- do a esto, nuestra visión para el futuro no está muy lejos. Gran parte de la tecnología del concepto de Volvo en 2020 ya está disponible, aunque otra tecnología debe desa- rrollarse. Hay que atreverse con paso firme, demostrar lo que uno puede y va a hacer".

Seguro y eficiente

A medida que se expande el trans- porte por carretera, debe convertir- se también en más seguro y más eficiente. El concepto de diseño de Volvo contiene ideas acerca de cómo se puede lograr. Algunas de estas ideas ya se pueden integrar en producción hoy en día, mientras que otras pretenden despertar interés e iniciar un debate.

Una de las ideas más sorprendentes es unir los vehículos en lar- gos trenes de forma inalámbrica para recorrer las carreteras a 90 km/h. "Esto será posible cuando la visión del sector de transporte de co- redores verdes se convierta en reali- dad", dice Rikard Orell. "Los ve-

hículos pesados se separan del res- to del tráfico y circulan por sus propios carriles, como una vía férrea pero sin raíles".

Y esto supone muchas ventajas. Aumento de la seguridad vial, y servicios de transporte que requie- ren menos espacio y disminuyen el desgaste de las carreteras. El con- sumo de combustible y las emisio- nes de CO₂ también desciende gra- cias al menor arrastre que se pro- duce cuando un camión que encuen- tra en la estela del vehículo que le precede. Además, el conductor pue- de descansar tras el volante mien- tras el camión se conduce solo. Si esto es considerado como tiempo de inactividad, se pueden reducir los tiempos de transporte, las entregas se harán más rápidamente y los con- ductores pueden volver antes con sus familias y amigos.

Cabinas amplias y espaciosas

El conductor está en el centro de la atención de Volvo. Un concepto de diseño de camiones de Volvo con- tiene gran cantidad de ideas sobre el desarrollo del entorno del profes- sional. En el año 2020, dicho entor- no será espacioso, aireado y libre de interrupciones.

"Nos hemos propuesto sustituir el tablero de mandos tradicional por un *display* en el que se adapta la información que necesita el con- ductor en cada momento", dice Orell. "El panel es operado como un *touchpad*, al igual que un iPhone. Nos hemos ahorrado mu- chos espacio de esa manera".

Otra idea de ahorro de espacio es el elegante asiento del conduc-



tor con su respaldo de malla fina ven- tilada, que parece más una silla de oficina moderna que una tradi- cional asiento de conductor. Detrás del conductor, el futón se convier- te en una amplia y confortable cama por la noche. La iluminación de la cabina se divide en varias zonas, para trabajar o descansar.

Alrededor del conductor se pro- yectan grandes áreas de vidrio que proporcionan buena visibilidad del vehículo y desde dentro del mis- mo. Esto beneficia el contacto vi- sual entre el conductor y otros usu-arios de la vía, lo que previene accidentes. La opción de privacidad y el apagón por la noche son con- trolados electrónicamente.

Protección aerodinámica

El equipo de diseño tiene tambien como objetivo la apariencia exterior,

que permite reducir la percepción del tamaño del vehículo. Los indicadores de giro de led están in- tegrados en la parte delantera del vehículo. Los retrovisores han sido reemplazados por cámaras que pro- yectan sus imágenes en el interior del parabrisas.

La sección inferior de la parte de- lantera integra el sistema de pro- tección anticollision, admitiendo cerca de medio metro en caso de choque frontal. Esta 'nariz' prote- ge a los demás vehículos en caso de una colisión frontal y también aporta en favor de la aerodinámica. "Dado que es un elemento de se- guridad, nuestro punto de partida fue que no contase como parte de la longitud máxima permitida del ve- hículo, así como los retrovisores que hoy en día fuera del ancho per- mitido", señala Rikard Orell.

Algunas cosas simplemente no cambian. El signo de Globetrotter en la visera sigue ahí, pero se ha rediseñado para que armonicé con las líneas del vehículo y reduzca la resistencia. El conductor puede ahora cambiar el texto desde el pa- nel de instrumentos.

El siguiente paso, la trasera

Mucho trabajo en el diseño exter- no se centra, en gran medida, en la aerodinámica. Pero, ¿cuánto es real- mente posible reducir la resisten- cia en un camión? "Hasta ahora, hemos introducido muchos cam- bios en la parte delantera del ve- hículo", dice Rikard Orell. "Sin em- bargo, el avance será mucho ma- yor cuando empecemos el trabajo en el diseño de la parte posterior del vehículo. Hay un gran poten- cial aerodinámico allí sin explotar".



DHL presenta en el SIL el primer 'Estudio Global sobre el Futuro de la Logística', con la vista en 2020

'10 tendencias para los próximos 10 años' pretende adelantarse a cómo será el sector logístico en una década

Durante la Conferencia 'Delivering Tomorrow – Customer needs in 2020 and beyond', celebrada en el marco del SIL 2010, se dieron a conocer los resultados del Primer Estudio Global sobre el Fu-

turo de la Logística llevado a cabo por DSC, Grupo Deutsche Post DHL. El estudio prevé la evolución de la economía en general, y de la logística en particular, durante los próximos diez años, y

ha sido desarrollado a través del método Delphi, que utiliza el conocimiento científico y la experiencia de una muestra de especialistas cuidadosamente seleccionados para realizar predicciones.

DHL Supply Chain, Grupo Deutsche Post DHL, ha realizado un estudio sobre la realidad del mundo, el consumidor y el sector logístico en diez años. Con ello la compañía ha pretendido dar respuesta a algunas de las preguntas importantes para prepararse para una nueva década: ¿Qué cambios tendrán lugar en el comportamiento de los consumidores de aquí a 2020? ¿Qué condiciones políticas y económicas influirán en el comportamiento de empresas e individuos? ¿Cuál es la estrategia que las empresas deben empezar a planificar para responder al nuevo escenario?

Crecimiento de la economía

De las 10 conclusiones que se extraen del estudio, las tres primeras tienen que ver con la evolución del mundo y el crecimiento de la economía:

1) El cambio climático se convertirá en el principal problema, en el gran desafío, la gran preocupación; desencadenando una verdadera 'revolución verde' de los productos y servicios. La producción de energía sostenible está en el umbral de un nuevo descubrimiento y avance.

2) La diferencia económica crecerá en todo el mundo, aumentando la posibilidad de conflictos sociales, que serán eliminados con éxito a través de importantes inversiones en materia de seguridad.

3) China será el líder indiscutible

en el crecimiento económico y se unirá a las filas de los líderes mundiales en tecnología.

En opinión del 36% de los encuestados, en el ámbito del cambio climático uno de los efectos más llamativos será el derretimiento de los hielos polares en el Ártico, con la apertura de nuevas rutas de transporte, si bien un 41% de los encuestados ponen en duda las posibilidades de que ocurra en el corto plazo.

Un 61%, también considera que las medidas para controlar las emisiones de CO₂ se impondrán a escala mundial, convirtiéndose en un patrón característico de los productos y servicios, ello entre 2015 y 2020.

En cuanto a la economía mundial, el 61% cree que la cuestión de los precios del petróleo no es un fenómeno transitorio y que continuarán subiendo e incluso duplicándose, teniendo como base el pico más alto alcanzado el pasado año.

La economía también se enfrentará a una nueva realidad, el comercio con Asia será el centro y alcanzará más importancia que el comercio Europeo o Norteamericano: Cerca del 43% de los encuestados ve este desarrollo posible, el 36% lo considera probable y sólo el 21% no lo cree.

Otra economía poderosa será Rusia, aprovechando sus amplios recursos naturales, según un 57% de los encuestados que considera esta evolución probable y/o definitiva.



FUTURO DE LA LOGÍSTICA

Un nuevo consumidor

Respecto al nuevo consumidor, salta a la vista cuatro conclusiones:

4) Internet va a transformar el comportamiento y expectativas de los consumidores a escala mundial; personalización, transparencia, disponibilidad y rapidez serán las consignas.

5) Ser 'defensor del medioambiente' y consumidor consciente determinarán el comportamiento de compra.

6) Conveniencia, comodidad y sencillez serán los requisitos clave;

7) La comunicación 'cara a cara' seguirá siendo primordial.

El consumidor del 2020 estará atento a las cuestiones climáticas, siendo importante para él el consumo y la

utilización de productos y servicios respetuosos con el medio ambiente. Los consumidores quieren combinar sus decisiones con la sostenibilidad ambiental y exigen que los servicios y los productos les ayuden a procurar ese equilibrio.

Un ejemplo claro será la movilidad: El consumidor buscará medios de transporte privado, pero equipados con motores y tecnologías nuevas y más eficientes. Esta es la opinión de un abrumador 86%, mientras que sólo el 3% considera poco probable que sea así.

Otro de los hechos en 2020 será la omnipresencia de Internet, que dictará los nuevos comportamientos del consumidor. La mayoría (60%) considera que podremos comprobar este

hecho, esperando que suceda a medio plazo hasta 2020, mientras que el 29% ve la situación simplemente como posible.

A pesar de ello, los consumidores no van a prescindir del asesoramiento 'individual', es decir, cuando se trate de clientes empresariales, querrán sentir que la información y los servicios se adaptan a sus necesidades y deseos particulares. Así, los clientes van a insistir en tener como punto de contacto otra persona, realidad con la que está de acuerdo un 37% de los participantes, mientras que un 34% que lo considera una posibilidad. Sólo el 29% de los encuestados no está de acuerdo con esta predicción.

Los cambios que esperan al sector de la logística de aquí a 2020

Las empresas de logística se someterán a un nuevo escenario, un crecimiento en sus ganancias como resultado de los cambios que se producirán en la economía mundial, los negocios, la sociedad y el consumidor. Los desafíos serán muchos, pero el sector tiene un papel clave en 2020:

8) Se convertirá en un 'creador de tendencias' y establecerá nuevos patrones de cooperación entre empresas que darán lugar a entornos favorables a la negociación.

9) El offshoring y el outsourcing crearán nuevas oportunidades, la cadena de valor se ampliará.

10) Los operadores logísticos potenciarán su componente de 'consultoría', desarrollando nuevas facetas que ofrecerán servicios de valor añadido.

Un factor importante que va a contribuir al crecimiento de la industria logística será el aumento de volúmenes en paquetería. El aumento del comercio vía Internet, la personalización de los productos y el desarrollo de nuevos mercados permite adivinar un gran potencial de crecimiento, acompañado de desafíos.

La mayoría de los profesionales que participaron en el estudio están convencidos de que la industria logística está bien preparada para el enorme aumento del volumen de datos, y que sabrá adaptar su estructura y procesos a las nuevas necesidades. Las estructuras serán más flexibles y avanzadas tecnológicamente.

Teniendo en cuenta los requisitos medioambientales que se imponen en la sociedad y las empresas, la industria de la logística se someterá a un nuevo modelo de negocio, lo que requerirá la colaboración directa entre competidores. Sólo así se conseguirá desarrollar soluciones innovadoras y sostenibles, que se traduzcan en una mejor gestión de los crecientes costes energéticos. Esta es la opinión de un 70% de los encuestados. El 23% incluso considera esto como una situación definitiva, y sólo el 6% lo considera poco probable o imposible. La mayoría cree que este escenario será una realidad en 2015.

La industria aprenderá a adaptarse a la nueva realidad del mercado. En 2020 los procesos estarán totalmente automatizados, debido a la vin-



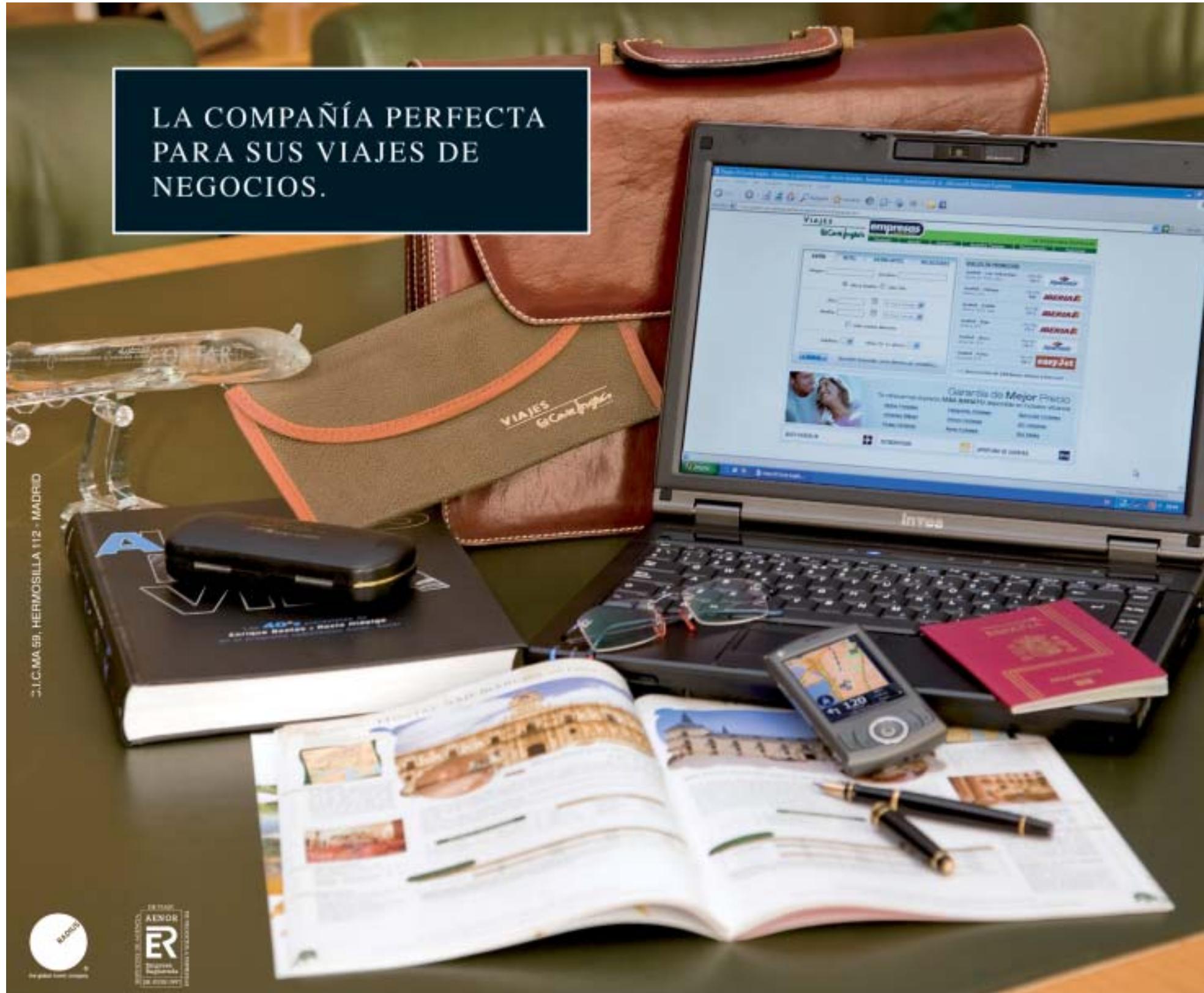
culación de las bases de datos corporativas. Clientes y proveedores cooperarán de forma conjunta basándose en sistemas integrados de tecnología e información. Esta creencia es la que sostienen la mitad de los encuestados, que consideran que este escenario es probable y/o definitivo a medio plazo, en 2020.

En 2020 las empresas de logística no serán meras compañías. En su lugar se ampliará su cadena de valor, invirtiendo fuertemente en investigación y desarrollo, teniendo un papel más activo en la producción industrial, manutención y otras tareas. Un 48% está de acuerdo con esta hipótesis y más del 25% lo ve como una posibilidad. Se espera que las empresas de logística exploren nuevas áreas de negocio. Con este fin, tenderán a establecer alianzas globales y a colaborar estrechamente para conseguir, por ejemplo, desarrollar nuevos ferrocarriles que unan Rusia, Asia y Europa. El 65% de los encuestados está de acuerdo con esta estrategia, mientras que el 19% piensa que sucederá sin margen de duda.

En este punto es importante tener

cuenta que el 43% de los encuestados considera posible que la financiación de los grandes proyectos de infraestructuras, en los países en desarrollo, seguirá siendo llevada a cabo por empresas privadas. La industria va a conocer también una nueva realidad, que se refiere a la formación de los colaboradores. El 36% de los participantes considera que las empresas serán una gran

LA COMPAÑÍA PERFECTA
PARA SUS VIAJES DE
NEGOCIOS.



En sus viajes de negocios elija la compañía de Viajes El Corte Inglés.
Disfrutará de grandes ventajas:

El servicio y la atención personalizada que usted exige – en todos sus negocios.

Un servicio “a medida”, adaptado a sus necesidades – y garantizando una notable reducción de costes sin disminuir la calidad.

– Nuevas soluciones tecnológicas para el control de sus gastos de viaje.

– El asesoramiento de personal especializado que cuidará hasta el último detalle la organización de sus Congresos, Incentivos y Eventos Deportivos.

Cuando piense en sus viajes de negocios tome la decisión más rentable y elija la compañía que siempre estará a su lado:
Viajes El Corte Inglés.

Tel.: 912 038 026 Fax: 913 294 078
E-mail: grandescuentas@viajeseci.es
<http://viajeempresa.elcorteingles.es>

VIAJES
El Corte Inglés

Renovables en Valencia

► ORDEN 13/2010, DE 10 DE MAYO, DE LA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE LA GENERALITAT VALENCIANA, sobre concesión de ayudas de la Agencia Valenciana de la Energía, en materia de Energías Renovables y Biocarburantes, para el ejercicio 2010.

En el DOGV, a 20 de Mayo de 2010.

■ Viene del número anterior

La distribución presupuestaria entre las distintas actuaciones apoyables será la siguiente:

- a) Energía solar térmica: 1.299.732 euros.
- b) Energía solar fotovoltaica aislada o mixta eólica-fotovoltaica aislada: 375.000 euros.
- c) Energía eólica aislada: 30.000 euros.
- d) Biomasa térmica/eléctrica, equipos de tratamiento en campo de biomasa para astillado o empacado, plantas de fabricación de pellets/briquetas e instalaciones híbridas solar térmica/biomasa térmica: 875.000 euros.
- e) Biogás térmico o eléctrico: 350.000 euros.
- f) Energía geotérmica: 150.000 euros.
- g) Energía minihidráulica: 50.000 euros.
- h) Biocarburantes: 450.000 euros.

Mediante resolución del director de la AVEN se podrá readjustar dicha distribución presupuestaria entre actuaciones de acuerdo con las solicitudes de ayuda presentadas, siempre que se respeten los límites de cada una de las líneas presupuestarias indicadas.

Igualmente, con carácter excepcional, mediante resolución del presidente de la AVEN, se podrán efectuar intercambios presupuestarios entre ésta y otras convocatorias de ayudas de la AVEN para el mismo ejercicio 2010, en función de los presupuestos asignados y de las solicitudes de ayuda presentadas.

Artículo 3. Actuaciones apoyables y ayudas previstas

1. Las ayudas podrán ir destinadas a las actuaciones que se describen en el anexo I de la presente orden.

2. Asimismo, los costes elegibles de aplicación en el cálculo de las ayudas se describen en el citado anexo I en función de cada actuación apoyable. Con carácter general no se considerará coste elegible:

– El IVA satisfecho por la adquisición de bienes y servicios facturados y, en general, cualquier impuesto pagado.

– Los gastos financieros consecuencia de la inversión, los de personal propio y los de adquisición de inmuebles y terrenos.

– Los gastos o pagos realizados con anterioridad a la fecha de presentación de la solicitud de ayuda.

– En general, todos aquellos gastos que no estén claramente definidos o que no tengan por finalidad directa la consecución de los objetivos energéticos de la inversión, siendo en todo caso el criterio de la AVEN el que prevalecerá en caso de controversia.

3. Con carácter general, las ayudas que se establecen en la presente orden tendrán la consideración de subvención a fondo perdido de hasta el 45% del coste subvencionable del proyecto. No obstante, la intensidad de ayuda podrá incrementarse en hasta 10 puntos porcentuales para las ayudas a las medianas empresas y en hasta 20 puntos porcentuales para las ayudas a las pequeñas empresas, particulares, ayuntamientos, entidades públicas y entidades e instituciones ánimo de lucro.

A efectos de cálculo del coste subvencionable, se tendrá en cuenta lo establecido en los artículos 18 y 23 del Reglamento General de Exención por Categorías, así como las condiciones específicas indicadas en el anexo I para cada actuación apoyable.

4. Para los solicitantes que se acojan a lo indicado en el art. 15.4 de la presente orden,

la ayuda máxima no podrá superar los porcentajes establecidos en el Convenio de colaboración entre la Agencia Valenciana de la Energía y el IDAE de fecha 16 de febrero de 2010.

5. A las ayudas que se establecen en la presente orden les es de aplicación el Reglamento (CE) nº 800/2008, de 6 de agosto de 2008, de la Comisión, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Reglamento general de exención por categorías), incluyéndose las mismas en la categoría «Ayudas para la protección del Medio Ambiente». El citado reglamento no se aplicará a las ayudas a la inversión para la protección del medio ambiente cuyo equivalente en subvención bruta supere los 7,5 millones de euros por empresa y por proyecto de inversión.

Artículo 4. Proyectos plurianuales

Únicamente en el caso de proyectos de biomasa o biogás, ambos de carácter industrial, para producción de energía eléctrica o

plan los requisitos establecidos en el art. 8.3 de la presente orden.

Artículo 5. Restricciones

1. No serán subvencionables aquellas instalaciones que sean de carácter obligatorio en virtud de la aplicación del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

No obstante lo anterior, en los casos en que en virtud del citado código resulte obligatoria la realización de una instalación de aprovechamiento de energías renovables y la instalación realizada supere justificadamente dicha obligación, se podrá subvencionar la instalación en los casos y porcentajes que estime la AVEN.

2. No serán subvencionables aquellos proyectos que hayan sido completamente financiados a través del Fondo Estatal de Inversión Local o del Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo, creados por el Real Decreto-Ley 9/2008, de 28 de noviembre, por el Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local creado por el Real Decreto-Ley 13/2009, de

rios o comercializados por las empresas en cuestión.

– Cuando la ayuda dependa de que se repercuta total o parcialmente sobre los productores primarios (agricultores).

– Ayudas en favor de actividades en el sector del carbón.

Artículo 6. Actuaciones que refuerzan la política social

Se valorarán positivamente aquellos proyectos presentados por empresas que acrediten ocupar un porcentaje de trabajadores discapacitados superior respecto a la plantilla que la empresa tenía con anterioridad a la presente convocatoria, y en general aquellos que reúnan los requisitos previstos en la Ley 11/2003, de 10 de abril, de la Generalitat, sobre el Estatuto de las Personas con Discapacidad. Asimismo, se valorarán positivamente las actuaciones dirigidas o presentadas por ciertas categorías de personas desfavorecidas socialmente que experimenten condiciones, situaciones y necesidades especiales para emprender actividades empresariales o insertarse en el mercado laboral.

Artículo 7. Beneficiarios

1. Podrán acogerse a estas ayudas las empresas, incluyendo las Empresas de Servicios Energéticos (ESE), particulares, ayuntamientos, entidades públicas y entidades e instituciones sin ánimo de lucro.

Serán consideradas PYME aquéllas que cumplan con la definición que establece el anexo I del Reglamento CE nº 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008 (DOUE núm. L 214/38, de 09.08.2008).

A los efectos de esta orden, se entiende por Empresa de Servicios Energéticos (ESE) toda aquella persona jurídica que proporcione servicios energéticos, en la forma definida en el párrafo siguiente, en las instalaciones o locales de un usuario y afronte cierto grado de riesgo económico al hacerlo. Todo ello, siempre que el pago de los servicios prestados se base, ya sea en parte o totalmente, en la obtención de ahorros de energía por utilización de fuentes de energía renovables y en el cumplimiento de los demás requisitos convenidos.

El servicio energético prestado por la ESE será la utilidad derivada de la utilización de fuentes de energía renovables. Este servicio energético deberá prestarse basándose en un contrato que deberá llevar asociado un suministro de energía renovable verificable, medible o estimable.

2. No podrán obtener la condición de beneficiario las empresas en crisis, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1, apartados 6.c) y 7, del Reglamento CE nº 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008.

3. No podrán obtener la condición de beneficiario las empresas sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado común.

4. Con carácter general, los beneficiarios deberán tener su domicilio, sede social o establecimiento de producción en la Comunitat Valenciana, excepto para el caso de las Empresas de Servicios Energéticos (ESE) y, en todo caso, los proyectos objeto de ayuda deberán estar localizados en dicho territorio.

5. La condición para ser beneficiario habrá de mantenerse hasta el momento del pago de la subvención.

6. Excepcionalmente se podrán apoyar los proyectos presentados por solicitantes que reúnan unas características distintas a las establecidas con carácter general en el apartado 1 de este artículo, cuando se estimen relevantes en atención a las líneas de política energética.

■ Continúa en el próximo número

su línea directa con **Nexotrans**

El Periódico **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
direccionejecutiva@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
directorio-proveedores@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. Fax 91 369 18 39

térmica, podrán considerarse los que tengan carácter plurianual, teniendo en cuenta los siguientes requisitos:

a) Deberá indicarse en la memoria técnica cada una de sus fases y el ejercicio en que se realizarán.

b) La solicitud de ayuda deberá presentarse para cada una de las fases en el ejercicio en que vaya a ejecutarse, sin que la concesión de ayuda para una de ellas condicione la de futuras fases, salvo que el programa haga mención a procedimientos específicos diferentes.

c) Las futuras concesiones se supeditarán a la existencia de un programa que ampare las actuaciones propuestas y a los resultados alcanzados.

d) En el caso de solicitudes presentadas al amparo de la disposición transitoria única de esta orden, podrán contemplarse como costes elegibles los producidos desde la finalización del plazo de acreditación y justificación de inversiones establecido en las convocatorias de ayudas del año anterior, en materia de energías renovables y de fomento de los biocarburantes, siempre que se cum-

26 de octubre, por el Plan Especial de Apoyo a la Inversión Productiva en municipios de la Comunitat Valenciana (2009-2011), constituido en el Decreto-Ley 1/2009, de 20 de febrero, o en el marco del convenio de colaboración entre la administración General del Estado y la Generalitat, para el desarrollo de un programa piloto de desarrollo rural sostenible en las zonas rurales de la Comunitat Valenciana, publicado mediante Resolución de 15 de marzo de 2010, de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural.

3. La presente convocatoria de ayudas será de aplicación a todos los sectores de la economía, exceptuando los siguientes:

– Ayudas en favor de actividades en los sectores de la pesca y la acuicultura, regulados por el Reglamento (CE) no 104/2000 del Consejo.

– Ayudas en favor de actividades de producción primaria de productos agrícolas.

– Ayudas en favor de las actividades de transformación y comercialización de productos agrícolas en los casos siguientes:

– Cuando el importe de la ayuda se fije sobre la base del precio o la cantidad de tales pro-

ductos comprados a los productores prima-

Enrique Lacalle: 'El SIL ha representado una bocanada de aire fresco para la logística'

El Salón barcelonés supera los visitantes de la anterior edición reuniendo a 50.600 profesionales

El Salón Internacional de la Logística y de la Manutención ha clausurado el pasado viernes su duodécima edición con un nuevo éxito de visitantes. Enrique Lacalle, presidente del Comité Organizador, ha señalado que "el SIL ha representado una bocanada de moral y aire fresco para la logística".

"He podido hablar con muchas de las empresas expositoras y están satisfechas porque han hecho negocios y han abierto nuevos mercados", ha añadido Lacalle.

La cifra de negocio estimada ha estado por encima de los 2.000 millones de euros a pesar de la coyuntura. El presidente del Comité Organizador del SIL, Enrique Lacalle, ha querido resaltar que "este año hemos celebrado más jornadas técnicas que nunca, con un total de 20, y todas ellas han contado con una magnífica participación", un hecho que reafirma el papel del SIL como punto de encuentro y de debate del sector.

Dentro del apartado de los premios SIL, José Mestre, director general de Tercat, ha sido distinguido como mejor empresario logístico nacional. El galardón para la mejor empresa logística internacional ha ido a parar a manos de Knapp



La próxima edición del SIL se celebrará del 7 al 10 de mayo de 2011.

AG, siendo a su vez distinguidos el Principado de Asturias y Plaza, en la categoría de mejor proyecto logístico nacional. El Premio Especial SIL ha recaído en Atox Sistemas de Almacenaje.

Este año el SIL han celebrado diez nuevas jornadas técnicas, como la primera jornada ACTE, bajo el título 'Impacto económico, social y medioambiental de los Centros de Transporte y Logística (CTL)' y que ha contado con la participación de Juan Miguel Sánchez, director general de Transportes del Ministerio de Fomento, o la jornada del Port

de Barcelona, celebrada dentro del 8º Fórum Mediterráneo de Logística y Transporte y la tercera Cumbre Mediterránea de Puertos.

El SIL de este año ha cumplido con uno de sus objetivos prioritarios: ser el Salón más internacional de los celebrados hasta la fecha. La amplia representación empresarial e institucional extranjera de 2010 ha sido clave para reafirmar el SIL como el verdadero espacio para el Know How y para los negocios de referencia mundial. Entre los países con mayor representación cabe destaca-

car: Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Brasil, Chile, China, Colombia, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Japón, Holanda, Hungría, Líbano, Luxemburgo, Marruecos, México, Rusia, Suiza, Turquía, Panamá, Portugal y Reino Unido.

El Delegado Especial del Estado en El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, Manuel Royes, ha recordado "la satisfacción del Consorcio por haber puesto un año más su grano de arena para convertir a Barcelona en la capital europea de la logística gracias al SIL que fundó El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona hace 12 años con este objetivo".

Próxima edición

Enrique Lacalle, presidente del Comité Organizador del SIL, ha anunciado que la décimo tercera edición del Salón tendrá lugar del 7 al 10 de mayo de 2011 en el recinto ferial de Gran Vía de Fira de Barcelona.

De la misma forma, Lacalle ha desvelado que "se han mantenido conversaciones para que Italia y Uruguay sean los países invitados del SIL 2010".

Grupo para la competitividad y sostenibilidad del transporte

El Centro Español de Logística, en colaboración con Logistop, presentó el pasado 25 de mayo, en el marco del SIL, la creación de un grupo de interés para debatir sobre la competitividad y sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera.

Tras la presentación inicial del director general del CEL, José Estrada, y la presentación de las actividades de Logistop por parte de Fernando Liesa, gerente de Logistop, Ramón García, director de Innovación y Proyectos del CEL indicó que este grupo se ha creado debido a la constatación de que el crecimiento del transporte que se ha producido en los últimos años y la previsión de crecimiento para los próximos indica la posibilidad de que se produzca un colapso viario. De este modo, a su juicio, los riesgos de congestión, el aumento de la conciencia medioambiental y el interés creciente por lograr un desarrollo sostenible motivan la creación de este grupo de interés profesional que trabaja a favor de una mayor competitividad y sostenibilidad. Igualmente, el grupo también trabaja por la promoción del ferrocarril como modo complementario a la carretera.

Feteia-OLT celebra en Alicante su sexto congreso nacional

El sexto Congreso Nacional de la Federación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, Feteia-OLT, Organización para la Logística y el Transporte reunió en Alicante a más de 300 empresarios del sector, y representantes institucionales.

Convencidos de que la actividad transitaria tiene que ser uno de los motores de base que impulsan la recuperación económica del país, los participantes en el congreso han aprobado las siguientes conclusiones:

- Reclamar la presencia institucional de los transitarios, como vocales natos, en los consejos de administración de los puertos de interés general.

- Hacer constar la satisfacción derivada del hecho de que el Gobierno haya iniciado los trámites para la ratificación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, conocido también como 'Reglas de Rotterdam', esperando que el proceso culmine con el acuerdo parlamentario que autorice la ratificación y España

pase a ser parte del Convenio.

- Considerar que su ratificación habrá de servir de punto de partida para situar la legislación marítima española en línea con las necesidades del tráfico marítimo moderno y la ley internacional.

- Exteriorizar un profundo malestar por la reciente promulgación del Real Decreto por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones en aduana y la figura del representante aduanero, en la medida en que restringe la competencia en dicho ámbito al negar a los transitarios como personas jurídicas continuar en el ejercicio de dicha representación, afectando además al principio de igualdad entre operadores.

- Apostar decididamente por la sostenibilidad y rentabilidad económica y social en la planificación, ejecución y utilización de las infraestructuras de transporte.

- Insistir en que la mejora competitiva de las empresas pasa por la formación constante de sus profesionales. Feteia-OLT seguirá exigiendo a las Administraciones que colaboren, como les corresponde, en este fin.

La Fundación Icil reúne en el SIL al nuevo Comité Sectorial del Automóvil

La Fundación Icil celebró en el marco del último SIL la primera reunión del nuevo Comité Sectorial del Automóvil. Este comité es una nueva herramienta de investigación coyuntural, contemplada en el Plan Estratégico Icil 2010-2012.

Los Comités Icil Sectoriales son mesas permanentes de análisis con carácter periódico y compuestas por ocho profesionales representativos de cada sector. El objeto es investigar la viabilidad de nuevas técnicas, procesos y productos para mejorar la gestión de las empresas. Las primeras que se celebrarán en breve son: Automoción, Gran Distribución, Sector Textil, Operadores Logísticos y Comercio Detallista. Por otra parte, se impulsarán colaboraciones con centros tecnológicos de España y catedras de universidades.

Pere Roca, presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Icil, ha destacado las conclusiones de la primera reunión del Comité Idel Automóvil: "Hemos querido aprovechar la celebración del SIL para sentar en la misma mesa a los componentes de esta nueva herramienta



ta que hemos creado para impulsar la cadena de suministro del automóvil, un sector estratégico y muy sensible a la actual coyuntura económica. Las innovaciones logísticas que se desarrolle en la industria del automóvil serán seguidas por el resto actores del mercado. Históricamente ha ocurrido esta circunstancia, y el Icil desea transmitírselas al mercado de forma ágil y constructiva".

Además de Roca, a esta primera reunión sectorial asistieron, entre otros: Juan Ramón Rodríguez, nuevo presidente de la Asociación Icil y director de Fábrica y Logística Operativa de Seat; Luis Doménech, vicepresidente y director de Formación del Comité Ejecutivo de la Fun-

dación Icil; Félix Tobalina, antiguo presidente de la Asociación Icil.

Almacén Icil en el SIL

En otro ámbito, el tradicional Almacén Icil ha mostrado, durante la celebración del SIL, 10 sistemas de preparación de pedidos: *picking-to-light*, *put-to-light*, *picking* por voz, *picking* con imagen, *sorter*, punto de entrega, carrusel horizontal, preparación con filoguiadas, *robo-pick*, *picking* manual. Se ha realizado la expedición y salida hacia destino en vehículo eléctrico hacia destino final de cliente, enlazando con las otras áreas anexas de energías renovables y logística inversa.

Tendencias de futuro y aplicaciones prácticas para la logística en un escenario de crisis económica global

La cualificación se impone como una respuesta a los retos presentes y futuros de la cadena de suministro

El CEL organizó el pasado 26 de mayo, en el marco del SIL de Barcelona, la conferencia CEL ELA BestLog, que contó con el patrocinio de Miebach Consulting y estuvo dedicada a tendencias de futuro para la logística en un escenario de crisis económica global.

José Estrada, director general del CEL, abrió la cita presentando la experiencia que supone la recientemente activada web www.elabestlog.org. Esta página creada por la European Logistics Association (ELA) pretende convertirse en una red social en la que los profesionales del sector logístico europeo puedan intercambiar experiencias y poner a disposición de la comunidad logística europea las mejores prácticas. El Centro Español de Logística es el representante español en ELA, la mayor asociación de profesionales y empresas logísticas del continente.

Después, Hans-Christian Pfohl, jefe de dirección y logística de la Universidad Tecnológica de Darmstadt (Alemania) describió el camino a seguir para intentar lograr la excelencia logística durante la

actual crisis económica mundial. A juicio del prestigioso profesor y escritor alemán, los líderes de las cadenas de suministro a nivel mundial combinan tres factores: calidad, tiempo y coste para conseguir en sus procesos una alta calidad de respuesta frente a las demandas del mercado, bajos niveles de ineficiencias y buena agilidad de su estructura. En palabras del profesor Pfohl, los líderes de la cadena de suministro en el actual momento de cambio buscan diferenciarse a partir de estructuras organizativas propias y colaborar con otros actores de la cadena para obtener un mejor desempeño en sus mercados. Para Hans-Christian Pfohl, en el futuro, los aspectos estratégicos, la planificación y el control de la información que se genera en la cadena se convertirán en factores de importancia crucial para la gestión de la cadena de suministro. Como conclusión, para hacer frente a estos retos de presente y de futuro inmediato a los que se enfrenta la gestión de las cadenas de suministro se necesita imperiosamente personal cualificado capaz de asimilar y



Sergio Castresana, responsable de Logística de Desigual.

dirigir todos estos aspectos y los cambios producidos.

Tras Pfohl tomó la palabra Jorge Motje, socio director de Miebach Consulting, para hacer una reflexión en torno a la validez de las mejores prácticas y tendencias que se dibujan en torno a la gestión de la cadena de suministro en el actual escenario de crisis económica. A juicio de Motje, la crisis potencia las recetas de siempre, de tal modo que la prioridad en la gestión de la cadena sigue siendo la reducción de los tiempos y, como resultado,

el consecuente aumento de la eficiencia. En este sentido, sigue teniendo vigencia el diseño de soluciones como base para la competitividad para conseguir cadenas de suministro ágiles, adaptadas y alineadas. Jorge Motje estima que las cadenas de suministro deberán tender a reducir su impacto medioambiental y que el mayor potencial de mejora se encuentra en la colaboración, la complejidad que ofrecen las cadenas debe gestionarse con integraciones verticales y correcciones diferenciaciones horizontales.

Automatización

Posteriormente, Sergio Castresana, responsable de Logística de Desigual, explicó el caso práctico que su empresa ha llevado a cabo en su almacén de Gavá (Barcelona) así como los beneficios que la automatización de almacenes puede aportar en un entorno de distribución multinacional. El diseño de automatización de Gavá, segundo Premio CEL Empresa 2010, tendrá validez hasta 2012, aunque la empresa ya trabaja en su evolución futura.

Carreras Grupo Logístico se consolida en las Islas Canarias con la integración de Solatrón

Carreras Grupo Logístico ha consolidado su presencia en Canarias, tras culminar con éxito la integración de Solatrón, división logística del Distribuidor Canario Covanca, adquirida recientemente, y la apertura de nuevos almacenes en el archipiélago.

El grupo aragonés consolida así su presencia como operador logístico en las Islas Canarias, tanto en capacidad como en volumen, al disponer de más de 22.000 metros de espacio de almacenamiento repartidos entre las dos islas capitalinas —14.000 en Gran Canaria tras una reciente ampliación y 8.000 en Tenerife—, con una capacidad de almacenamiento de más de 24.000 palés. Desde estos dos almacenes se da servicio a las siete islas del archipiélago canario.

De esta forma Carreras, que ofrece servicios integrales de logística en España y Portugal, cubre en la actualidad de forma óptima la totalidad de las Islas Canarias.

Como en toda la red de la empresa, los almacenes canarios disponen de almacenamiento a temperatura controlada. Todos los procesos informáticos y de gestión de Solatrón se están integrando en los estándares de Carreras de forma que los procesos logísticos —trazabilidad, visibilidad, KPI's— se adapten a los elevados niveles de excelencia de la compañía.



Presencia internacional

Carreras Grupo logístico es una empresa española dedicada a los sectores del transporte y la logística. Fue fundada en 1933, cuando la familia Carreras compró su primer camión de segunda mano y tres toneladas. El grupo está en la actualidad presente en toda España, tanto en su división de transportes como logística. La compañía cuenta además con una sólida presencia internacional y delegaciones en Alemania, Francia, Italia y Portugal.

Carreras recibió el pasado 19 de noviembre el premio Europa del Transporte, en la categoría de Logística, otorgado por la Federación Española de Transporte de Mercancías –CETM–, por su crecimiento y gestión. Miguel V. Carreras Calvete es el presidente del grupo.

Ceva gestiona la cadena española de Bayer Material Science

Ceva Logistics, compañía de gestión integral de la cadena de suministro, ha firmado un acuerdo de tres años con Bayer Material Science, uno de los mayores fabricantes de materiales de altas prestaciones y de sistemas innovadores.

Ceva administrará la cadena de suministro de Bayer Material Science en España para sus recambios y productos químicos, que incluyen revestimientos, adhesivos, sistemas de sellado, poliuretanos y termoplásticos poliuretanos. Estos materiales se utilizan principalmente en la industria automovilística, eléctrica y electrónica, en la construcción y en artículos deportivos y de tiempo libre. El acuerdo incluye la administración de sus actividades logísticas en su planta localizada en Zona Franca de Barcelona. Allí, Ceva recibirá materias primas que enviará a los procesos de manufacturación y administrará las actividades de almacenamiento de los productos terminados.

Como parte del contrato, Ceva también se encargará de llenar los barriles (de aproximadamente 200 kilogramos cada uno) con materiales elaborados, y de preparar pedidos para envíos de producto por toda Europa. Además, Ceva enviará muestras de producto para su análisis en laboratorio y presentará a Bayer MaterialScience un informe con los resultados sobre calidad del producto.

Por otra parte, Ceva dedicará 1.000 metros cuadrados de su plataforma logística en Subirats, cerca de Barcelona, para administrar el almacenaje de recambios y las actividades de manipulación. El operador logístico también se encargará de transportar los recambios a la planta principal de Bayer Material Science en España, situada en Tarragona.

Carlos Nebot, Responsable de Compras de Bayer Material Science ha comentado: "Este acuerdo con Ceva nos permite concentrarnos en nuestro negocio al externalizar parte de nuestras actividades con un socio de confianza".

En palabras de Antonio Fondevilla, director comercial de España y Portugal de las actividades de Contract Logistics, "los equipos de Ceva y Bayer MaterialScience trabajaron de forma conjunta para diseñar una solución capaz de satisfacer las peticiones y necesidades específicas del cliente. Estamos orgullosos de que una compañía de prestigio como Bayer MaterialScience haya decidido confiar en este proyecto".



Impacto de la tecnología en el Congreso de clientes Unitronics

Unitronics organizó su II Congreso de Clientes, al que acudieron más de 200 compañías del sector, además de 15 partners de la empresa. El eje central del encuentro, celebrado en Sevilla, fueron tres mesas redondas que profundizaron en las comunicaciones unificadas, el *cloud computing*, y la seguridad y su impacto en las empresas españolas.

Bajo el título de 'Reducción de costes con Data Center 3.0 y Comunicaciones Unificadas', los representantes de Aastra, Cisco, Microsoft, Polycom y Tandberg abordaron el impacto real de las diferentes tecnologías y aplicaciones en los procesos productivos de las organizaciones. En especial, se analizó el desarrollo de herramientas estratégicas para las compañías como la videoconferencia, la telepresencia y otras herramientas de colaboración, que permiten reducir los costes de operaciones y crear nuevas fuentes de productividad.

El *cloud computing* centró el segundo debate del encuentro, que proporcionó las claves para lograr la consolidación, virtualización y, sobre todo, automatización de los

procesos. Las aplicaciones tecnológicas reducen de manera importante los tiempos de puesta en marcha de nuevos servicios, reduciendo, a su vez, el total cost of ownership (TCO) de la solución. En este sentido, Cisco y EMC presentaron su alianza como la propuesta de valor más innovadora en el diseño de estos nuevos centros de datos, que facilitan a las compañías la adopción de este modelo.

Por último, 'La seguridad corporativa ¿Gasto o Inversión?' fue el título de la tercera mesa redonda, en la cual estuvieron presentes CheckPoint, F5, Juniper y NetScout, que resaltaron la importancia de invertir en seguridad y cómo ésta reverte en el desarrollo del negocio de las empresas.

La necesidad de definir claramente qué se desea proteger dentro de las organizaciones y la minimización de riesgos son aspectos estratégicos para garantizar una estructura tecnológica segura. Igualmente, también se profundizó en la importancia de la externalización y en las ventajas para las empresas, que pueden centrar su esfuerzo en el corazón de su negocio.

Luís Simões suscribe la Carta Europea de Seguridad Vial

La empresa Luís Simões ha reforzado su compromiso con la seguridad al firmar la Carta Europea de Seguridad Vial en España. El director general de Transportes de Luís Simões, Manuel Valentim, representó a la empresa en un evento presidido por el director general de Tráfico de España, Pere Navarro.

Al acto acudieron también el director de Transportes Terrestres de la Comisión Europea, Enrico Grillo, y la directora del Proyecto Europeo de Seguridad Vial a la Carta.

Junto con otras empresas, asociaciones y autoridades públicas, Luís Simões asume ahora en España el acuerdo para desarrollar acciones orientadas a mejorar la seguridad vial. Como usuario de la red vial, estas acciones se incluyen dentro de la política interna de prevención de riesgos por carretera, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de los conductores y del resto de usuarios de las mismas.

En Portugal, Luís Simões rubricó la Carta Europea de Seguridad Vial en 2008, donde se definían los objetivos hasta 2010. La compañía, en esta ocasión en España, ha vuelto a fijarse unos nuevos objetivos hasta 2012. Concretamente, Luís Simões se implicará en este asunto con las siguientes medidas:



- Formación anual para los conductores como la conducción preventiva, los tiempos de conducción y de reposo, la salud y la seguridad en el trabajo.

- Instalación de sistemas de comunicación en la flota que faciliten el envío y recepción de información entre automovilistas y la central.

- Inspecciones mensuales de todos los neumáticos de reemplazo de la flota mediante los criterios específicamente establecidos para garantizar la seguridad.

Además de estas medidas, Luís Simões premiará a los conductores que no hayan sufrido accidentes. La aplicación de este tipo de medidas está teniendo resultados positivos como la disminución constante del número de accidentes. En 2007, el porcentaje de conductores que no sufrieron accidentes durante un período de 500 días consecutivos fue de 52%, en 2008 de 53% y en 2009 alcanzó el 59%.

Gefco gestionará la logística de Dia en España por tres años más

Gefco España y Dia, compañía de distribución de alimentación en España, han anunciado la ampliación de su relación durante los próximos tres años. Gracias a este acuerdo, Gefco continuará gestionando la logística y el transporte que venía realizando para Dia en España desde hace cinco años.

Gefco viene trabajando con Dia desde el año 2005, gestionando servicios de transporte, logística y distribución a nivel nacional. Actualmente, el operador logístico gestiona las operaciones de consolidación de mercancías en seco para Dia desde la plataforma logística de Ontígola. Con la firma de este contrato, Gefco y Dia reafirman su colaboración en el sector de alimentación.

Para Arnaud Léglize, director Comercial y de Marketing de Gefco España, "es un orgullo contar con un cliente tan importante como DIA y le agradecemos la confianza que ha depositado en nosotros, con la renovación de este acuerdo". Y añade: "La firma de este contrato demuestra una vez más el compromiso de Gefco España en la mejora continua de sus clientes".

"Cuando decidimos colaborar con un operador logístico como GEFCO, consideramos que debe haber un 'partnership', con acuerdos de larga duración. Esto nos permite trabajar conjuntamente en la búsqueda de la eficiencia y la excelencia en el servicio, estableciéndose una relación de confian-



za empresarial mutua", considera Alejandro Gutiérrez Velázquez, director de Servicios Logísticos y Comerciales de Dia España.

Un grupo consolidado

A través de sus cinco principales áreas de conocimiento —Logística, Gefboxsystem, Overseas, Overland y Distribución de Vehículos— Gefco está en condiciones de ofrecer soluciones innovadoras a escala mundial, tanto en logística de exportación como de importación, para una amplia gama de necesidades industriales. Presente en unos 150 países, el operador es uno de los 10 grupos logísticos más importantes de Europa, con unos ingresos de 2.900 millones de euros en 2009. El Grupo, que dispone de 400 centros y una plantilla de 9.400 empleados en todo el mundo, desarrolla sus actividades en tres zonas prioritarias: Europa, Asia y Sudamérica.

Norbert Dentressangle tiene una amplia experiencia tanto en transporte internacional como en distribución. La combinación de sus conocimientos, su red europea de plataformas interconectadas, un amplio parque de vehículos y un sistema de información único para todos los países le permiten disponer de trazabilidad so-

Expertos en transporte y logística se reúnen para impulsar el sector murciano

Empresas, asociaciones y administraciones participan en la jornada

La Dirección General de Transportes y Puertos, en colaboración con el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, ha celebrado la jornada de 'Transporte y Logística de la Región', un encuentro de trabajo en el que se dieron cita decenas de expertos, con el objetivo prioritario de impulsar el crecimiento y la competitividad de este sector estratégico de la economía regional.

La directora general de Transportes y Puertos, Carmen Sandoval, explicó que "los resultados obtenidos de este encuentro, participativo y dinámico, contribuirán al desarrollo del plan estratégico que la Comunidad está elaborando para mejorar la competitividad empresarial del sector logístico y del transporte en la Región de Murcia".

A lo largo de la jornada tuvieron lugar varias mesas de trabajo en las que se analizaron los factores que afectan al sector del transporte en la Comunidad y se definieron una serie de propuestas para la adaptación de las infraestructuras y servicios logísticos a



Un instante del encuentro de trabajo celebrado en Murcia.

las necesidades futuras del tejido empresarial.

A este encuentro asistieron expertos de empresas del sector, asociaciones empresariales del transporte por carretera y la logística, así como representantes de administraciones y organismos públicos, tanto estatales como autonómicos, que aportaron soluciones y propuestas para el desarrollo del

plan estratégico de la Región. Carmen Sandoval indicó que "gracias a esta iniciativa de acercamiento de todos los agentes relacionados con el transporte, se contribuirá al desarrollo de este plan que permitirá convertir las empresas de la comunidad en organizaciones más competitivas, además de potenciar el crecimiento económico de la Región".

Norbert Dentressangle lanza su nuevo servicio de exportación 'Red Europe'

El operador logístico Norbert Dentressangle aprovechó su estadía en el SIL de Barcelona para lanzar, en exclusiva en el mercado español, su nuevo servicio 'Red Europe', un proyecto que nació hace seis meses con el objetivo de unir las redes de distribución nacionales y de grupaje internacional de todos los países donde opera la compañía.

'Red Europe' es un servicio regular de distribución de palés en 17 países de Europa — Norbert Dentressangle cuenta con delegaciones propias en 16 países europeos y tiene un contrato casi en exclusiva con un operador local de otro país del continente—. El envío mínimo es de un palet y las recogidas se realizan diariamente en cualquier punto de la Península Ibérica o del resto de Europa en el caso de las importaciones. Los plazos de entrega son de dos a seis días, en función del país de destino, aunque también contempla servicios exprés para dar respuesta a las urgencias, y servicios a medida de las necesidades particulares.

Norbert Dentressangle tiene una amplia experiencia tanto en transporte internacional como en distribución. La combinación de sus conocimientos, su red europea de plataformas interconectadas, un amplio parque de vehículos y un sistema de información único para todos los países le permiten disponer de trazabilidad so-



Enrique Lacalle, presidente de SIL y José Montilla, presidente de la Generalitat, junto a Luis Ángel Gómez, director general de Norbert Dentressangle Gerposa.

bre el estado de las entregas, fiabilidad y flexibilidad.

'Red Europe', según palabras del director comercial de la compañía, Alberto Fernández de la Pradilla, "responde a la realidad de muchas empresas de nuestro país que se han lanzado a la exportación para compensar su bajada de actividad pero que no disponen en su empresa de especialistas y por tanto, necesitan un operador que recoja diariamente la mercancía y asegure las entregas en plazo y calidad, con la misma fiabilidad que para cualquier envío nacional".

Norbert Dentressangle

Norbert Dentressangle, con más de 2.700 millones de euros de volumen de negocios realizado en el

2009, desarrolla soluciones de valor añadido en sus dos actividades integrando en el ejercicio de las mismas el desarrollo sostenible. Está implantado en 16 países, entre ellos España y realiza un 44% de su volumen de negocios fuera de Francia. La compañía cotiza en la Bolsa de París y está dirigida por François Bertreau.

Norbert Dentressangle Gerposa es la división de transporte y distribución del Grupo Norbert Dentressangle en la Península Ibérica. Está especializada en servicios de transporte de carga general, grupaje y distribución capilar, tanto a nivel nacional como internacional. Cuenta con 1.100 empleados, una red de 60 plataformas de distribución, 135.000 m² de capacidad de almacenaje y más de 2.000 vehículos.

Mail Boxes se estrena en Cantabria con la apertura de su primer centro en Santander. La red de franquicias a nivel mundial de servicios de envíos, comunicación y apoyo a la actividad de empresas y particulares Mail Boxes Etc. ha abierto un nuevo centro en Santander, el primero en esta ciudad y en toda la Comunidad Autónoma de Cantabria. La puesta en marcha del negocio se hace a través de un local de 55 m² que dará servicio a empresas y particulares de la localidad.

MBE España alcanza así los 165 establecimientos y está desarrollando un ambicioso plan de expansión que le permitirá abrir franquicias en poblaciones donde aún no tienen presencia, así como ampliarla en las provincias donde ya se han asentado. Además, prevé llegar a los 200 centros abiertos a medio plazo, si bien hay cabida hasta 500 centros MBE.

A nivel mundial, son más de 1.200 los centros que aplican el concepto MBE, gracias a la asignación de 'Master Franquicias' en más de 30 países. MBE España forma parte de un Grupo Europeo presente en Italia, España, Alemania y Austria, y representa el 85% de los centros que se encuentran en Europa y el 50% de los que se encuentran fuera de EE.UU.

La actividad de MBE ha evolucionado para adaptarse a las necesidades de sus clientes. Una importante ayuda en el crecimiento de la red es la consolidación de los servicios de diseño gráfico e impresión introducidos en España en 2005, tras la adquisición por parte del grupo de la cadena de franquicias DFS. Hoy en día, un 60% de los servicios que ofrece Mail Boxes Etc. se destinan a la pequeña y mediana empresa, mientras que el 40% es demandado por particulares.

Ramón Vázquez seguirá como presidente del ACTE. Ramón Vázquez ha sido reelegido por unanimidad presidente de la Asociación de Centros de Transporte de España para los cuatro próximos años. Vázquez encabezaba la única candidatura presentada y contaba con el apoyo de todos los centros asociados, según la propia entidad.

Durante su intervención analizó, con los integrantes de la Asamblea General que ha tenido lugar en el marco del SIL, la situación sectorial y los retos que deberá afrontar la Asociación en los próximos años. Entre ellos, la necesidad de impulsar el progreso de los centros de transporte y logística, de acercarlos a los usuarios y de obtener el reconocimiento de su labor por parte de las administraciones y de la sociedad. La ACTE ha dedicado muchos años al desarrollo del proyecto 'Logística Responsable', destinado a afrontar los retos que se derivan de la necesidad de que el crecimiento de los centros logísticos que demanda la sociedad sea a la vez económicamente eficaz y sostenible desde el punto de vista medioambiental. Para difundir este proyecto, la Asociación ha publicado tres estudios: Eficiencia Energética, Instalaciones Fotovoltaicas en Cubiertas, e Impactos Económicos y Medioambientales de los Centros de Transporte y Logística de España.

Acuerdo para la creación de la Autopista Ferroviaria Ibérica, desde Algeciras hasta Girona y Francia

Se trata de un servicio de transporte de mercancías que se apoyaría en las infraestructuras existentes

Los organismos responsables de transporte ferroviario de mercancías y logística del Gobierno de España, la Junta de Andalucía y la Generalitat de Cataluña han acordado la puesta en marcha del proyecto de autopista ferroviaria ibérica, que iría desde el Puerto Bahía de Algeciras hasta Girona, donde enlazaría con la autopista ferroviaria francesa Perpignan-Luxemburgo. Se trata de un servicio de transporte de mercancías que se apoyará en las infraestructuras existentes y moverá semirremolques de camiones mediante trenes.

El acuerdo de colaboración empresarial se ha firmado en el Salón Internacional de la Logística por Renfe, Cimasa –empresa pública de la Generalitat de Cataluña– la Agencia Pública de Puertos de Andalucía –entidad de derecho público de la Junta de Andalucía–, el Puerto Bahía de Algeciras –organismo público dependiente del Ministerio de Fomento– y Lorry Rail, que explota la autopista ferroviaria francesa antes mencionada.

El proyecto denominado autopista ferroviaria ibérica tiene el objetivo de ofrecer al mercado del transporte y la logística de carretera un nuevo servicio intermodal de semirremolques por ferrocarril entre el Puerto Bahía de Algeciras y la terminal de Far d'Ampurdá (Girona), que en conexión con la autopista ferroviaria francesa permita descongestionar las carreteras, los pasos fronterizos e incrementar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías de un modo eficiente para atravesar la Península Ibérica.

Su objeto es elaborar un estudio de mercado y viabilidad del proyecto y un plan de negocio y estrategia de un servicio de estas características, para cruzar la Península por ferrocarril en un recorrido que supera los 1.300 kilómetros. Tanto las terminales como los vagones son especiales para este tipo de transporte, en el que el camión se sube al tren sin su cabeza tractora.

En el caso de un tráfico de este tipo entre el Puerto de Algeciras y Girona, una composición estándar

podría constar de 14 vagones dobles para cargar 28 semirremolques y alcanzar un tonelaje aproximado de 840 toneladas. Una vez que los trenes lleguen a la nueva terminal intermodal de Far d'Empordá, la empresa Lorry Rail se encargará de hacerlos cruzar la frontera francesa para enlazar con la autopista ferroviaria que ellos explotan entre Perpiñán (terminal de Le Boulou) y Luxemburgo (terminal de Bettembourg).

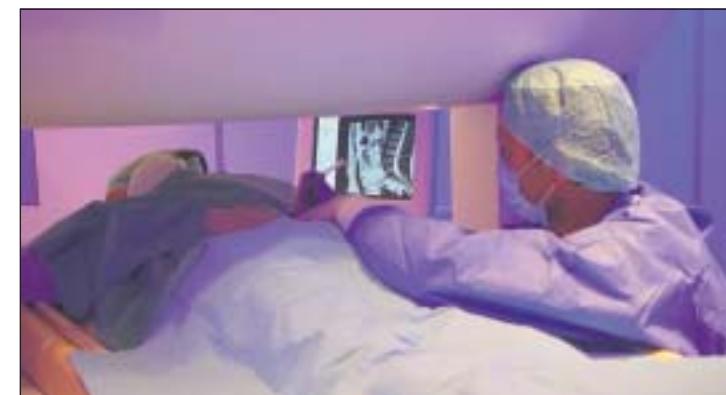
Potenciales ventajas

Con estos datos, las ventajas ambientales y de consumo energético que aportaría la autopista ferroviaria ibérica son elocuentes. Respecto a un mismo tráfico realizado por carretera -28 semirremolques por carretera entre el Puerto Bahía de Algeciras y Girona- el ahorro de energía alcanzaría los 17.600 litros diésel, mientras que el ahorro de emisiones de dióxido de carbono -CO₂-, gases de efecto invernadero- alcanza las 51 toneladas.

Actualmente el 75% de los semi-



tremolques que transporta la autopista ferroviaria francesa pertenecen a camiones procedentes del Sur de España. En este sentido, la Agencia de Puertos estudiará habilitar alguna de las terminales intermodales que funcionarán en las áreas logísticas andaluzas para prestar servicio a esta autopista. Los firmantes han acordado además, en función de los resultados de análisis y viabilidad, la posibilidad de constituir una sociedad mercantil para la prestación del servicio de la autopista ferroviaria ibérica.



Lanzan un servicio de logística para equipos médicos de alta gama

La española G3 Logistic & Tech y el Grupo Teneso Europe SE, al que está asociado, han lanzado un nuevo y especializado servicio logístico que pretende suprir las necesidades del sector de equipamiento médico de alta gama.

"No son mercancías usuales y estandarizadas como ocurre con otros sectores dentro de la logística", explica Héctor Cerviño, director de Operaciones de G3. "Deben tratarse de forma diferenciada y puntualmente puesto que no puede gestionarse logísticamente de la misma manera un equipo de resonancia magnética que pesa muchas toneladas y tiene un coste de millones de euros que una incubadora, más fácil de manipular pero igualmente delicada".

La operativa logística diseñada para este sector se desarrolla en varias fases. La primera es el análisis del proceso a realizar, "ya que estudiamos e inspeccionamos los puntos de recogida e instalación de los equipos", agrega Cerviño. Dicho análisis da paso a una planifi-

cación de la operativa con puntos tan delicados como "evitar interferencias con la actividad diaria de centro sanitario, de investigación o del laboratorio". En paralelo, o incluso antes, se ha desarrollado la tarea de gestión de documentación, almacenaje, carga y descarga, embalaje, manipulación y distribución.

En ocasiones es necesario realizar trabajos de adaptación del lugar de instalación, incluyendo incluso obra civil. El traslado e instalación de los equipos también requiere de recursos especiales, como son vehículos especialmente equipados, robots trepa-escaleras, grúas y carretillas elevadoras adaptadas, planchas de protección de suelos y un largo etcétera.

La última fase de la operativa es el desembalaje, instalación y montaje de equipos. Para ello, según el director de Operaciones, "contamos con el personal especializado para tal fin, especialmente formado junto a las marcas fabricantes".



Aguirre visita el futuro Parque de Actividades Económicas de Arganda

La Comunidad de Madrid pondrá en marcha en Arganda del Rey la mayor plataforma logística empresarial de España y el sur de Europa. Con una superficie de 2,7 millones de m² de terreno edificable, servirá para acoger empresas de todo tipo, con parcelas distribuidas según tamaño.

La presidenta de la Comunidad ha examinado 'in situ' los terrenos donde se desarrollará este ambicioso proyecto, y en los que podrán instalarse más de 120 empresas que generarán, en empleos directos, 16.500 puestos de trabajo. Esperanza Aguirre ha destacado que "esta iniciativa, en la que participan más de 90 socios, hará posible que nuestra Comunidad se convierta en uno de los principales polos logísticos del mundo y en una de las 10 regiones mundiales más innovadoras y dinámicas".

Las obras de urbanización, infraestructura de transporte y equipamiento serán desarrolladas e impulsadas por la empresa pública Arpegio, con una inversión total prevista hasta 2015 de más de 582 millones de euros.

La asociación de transportistas Astre y TimoCom establecen un acuerdo de colaboración en el mercado del transporte. Astre (Association des Transporteurs Européens) y TimoCom, bolsas de cargas y camiones, han firmado un acuerdo de cooperación. Con ello Astre se orienta hacia un enfoque más europeo, convencida de que, con este paso, podrá seguir ampliando sus actividades internacionales. Gracias a la orientación internacional de la bolsa de cargas y camiones TC Truck&Cargo, TimoCom es, tanto para la cooperación con Astre como para sus miembros, un socio importante de cara al futuro. Ambos se benefician mutuamente de su carácter internacional y experiencia en el mercado. Astre busca así ampliar su avance estratégico hacia países septentrionales, ya que hasta ahora se había centrado más en los países del sur de Europa. Por otra parte, los miembros de la asociación disfrutan de condiciones especiales gracias a la cooperación con TimoCom. Además, el beneficio de TimoCom reside en reforzar su presencia en el mercado francés, creando posibilidades para la adquisición de nuevos clientes.

INDUSTRIA AUXILIAR

ABS	TIP TRAILERS ESPAÑA 980-638052 Av. Americas, s/n Benavente 980-630388	BANCADAS MORA GARCIA 91-6926919 Montfrague, 12 Humanes-Madrid	SF TRUCKS 902-118224 Marconi, 10 PI. Congost Granollers 93-8497705	CAB'S SPAIN 93-8708989 P.I. Palou Norte. Granollers 93-8707170	TALLERES MECANICOS TALO 943-620581 C'Auzolan Kalea, 62 Irún 943-620587
FRENOS KNORR-BOST BK 902-100569 Avda. Letxumborro, 58 Irún 943-614063	TIP TRAILERS ESPAÑA 91-3728586 Basauri, 17 La Florida 91-3728478	JOSAM TECNICAS PARA V.I. 91-6293068 Nogal, 9 nave 5-P.I. El Nogal ALGETE 91-6280738	STILL 93-3946000 Primer Maig, 38 L'Hospitalet 93-3946043	COMPRESORES JOSVAL 976-571426 PI. Malpica,F50 Zaragoza 976-574147	TALLERES MICROMECANIC 948-330762 Crt. Irún, K.6 Oricain 948-331300
HALDEX EXPANA 93-5731030 C/Garbi,3 PARETS VALLES 93-5730728	TRADISA 93-4798700 Distrito Ribera, 37 PRAT LLBREGAT 93-4798797	TECNOCAR CORP. INDUSTRIAL 902-201100 Cº. Alcora,Km.8.5 CASTELLON 902-242322	ULMA MANUTENCION 943-782492 Pº Otaduy, 8 ONATI 943-782910	EQUIPTRANS 93-8186460 PI. Casanova Sta.Margarita 93-8186578	VALEO DISTRIBUCION 91-4958500 Cº. Andalucia,K.16.5 GETAFE 91-4958699
ROBERT BOSH 91-4081700 Hnos. Garcia Noblejas, 19 MADRID 91-3279882	V.C.A. TRANSFORM, SL 91-7766545 Cº. Vicalvaro-Rivas,K.1,5 MADRID 91-7766961	ELECTRICAUTO 93-4626970 Jovellanos, 86 S. ADRIA BESOS 93-4626974	WILSON 91-6470470 Hnos. Pinzon, 4 Mostoles 91-6470470	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
WABCO ESPANA 91-6751100 Antig. Cº. Barcelona, 18.8 Torrejon Arcoz 91-6764554	ADHESIVOS- MASILLAS	ALUMBRADO FAROS	BOCINAS	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
3M ESPANA 91-3216000 Juan Ig. Luca de Tena, 19 MADRID 91-3216002	ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40 La Barca 93-6821199	ALUMAFEL 945-184900 Arriurdina, 15-PI. JUNDIZ 945-184907	COBRA IBERICA 972-509316 Escorpio, 16-18-Urb Marca de l'Ham FIGUERES	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	ASPÖCK IBERICA 93-7598039 Camí del Mig,62,B114 CARRERA MAR 93-7501033	ELECTRICAUTO 93-4626970 Jovellanos, 86 S. ADRIA BESOS 93-4626974	PASH Y CIA 91-5983760 Capitán Hayá, 9 MADRID 91-5551341	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	INDUSTRIAL ARCOL, SA 93-4622222 Joan Miro, 22 S. ADRIA BESOS 93-4622233	HELLA 91-8061900 Av. Artesanos, 24 TRES CANTOS 91-8061631	WILSON 91-6470470 Hnos. Pinzon, 4 Mostoles 91-6470470	SYLTONE 91-6560056 P. I.Las Monjas Torrejon 91-6770496	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	OSRAM 91-6779889 Solana, 47 TORREJON DE ARDOZ 91-6568216	IBERICA DE ALUMBRADO 91-3260726 Martinez Villergas, 49 MADRID 91-5669650	COHIDREM 93-4984500 G.V. Corts Catalanas,1016 BARCELONA 93-4984518	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	INDUSTRIAL ARCOL, SA 93-4622222 Joan Miro, 22 S. ADRIA BESOS 93-4622233	ROBERT BOSH 91-4081700 Hnos. Gº. Noblejas, 19 MADRID 91-3279882	COPES 976-336147 Autv. Logroño,7,3 PI.Europa ZARAGOZA 976-340656	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	INDUSTRIAL ARCOL, SA 93-4622222 Joan Miro, 22 S. ADRIA BESOS 93-4622233	VISERAS SAKALI 968-808758 PI.Oeste parcela 5 ALCANTARILLA 968-808608	ELVIC 93-6828320 PI.Nord-Est St.Andreu Barca 93-6828321	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	OSRAM 91-6779889 Solana, 47 TORREJON DE ARDOZ 91-6568216	IBERICA DE ALUMBRADO 91-3260726 Martinez Villergas, 49 MADRID 91-5669650	HYBA IBERICA 93-8902044 PI.Clots de Moja OLERDOLA 93-8902867	PASH Y CIA 91-5983760 Capitán Hayá, 9 MADRID 91-5551341	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	PEDRON SANZ, SL 91-7480780 Av. Ing. Torres Quevedo,6 MADRID 91-7470230	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	SYLTONE 91-6560056 P. I.Las Monjas Torrejon 91-6770496	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	PEDRON SANZ, SL 91-7480780 Av. Ing. Torres Quevedo,6 MADRID 91-7470230	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	MULTICOM 94-6353777 Pl. Granada,Manzana,7 ORTUELLA 94-6353805	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	MULTICOM 94-6353777 Pl. Granada,Manzana,7 ORTUELLA 94-6353805	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	PARKER HANNIFIN 91-4958500 Cº. Andalucia,Km.16.5 GETAFE 91-4958699	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	PASH Y CIA 91-5983760 Capitán Hayá, 9 MADRID 91-5551341	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	PLASTIFORM 91-4083600 Estrecho de Gibraltar, 13 MADRID 91-4077047	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	SYLTONE 91-6560056 P. I.Las Monjas Torrejon 91-6770496	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	PLASTIFORM 91-4083600 Estrecho de Gibraltar, 13 MADRID 91-4077047	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	PPG IBERICA 93-2053152 Pedro I Pons, 9-11 BARCELONA 93-2053355	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	PPG IBERICA 93-2053152 Pedro I Pons, 9-11 BARCELONA 93-2053355	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	PASH Y CIA 91-5983760 Capitán Hayá, 9 MADRID 91-5551341	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Aut. 15,CERDANYOLA 93-5802053	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	SYLTONE 91-6560056 P. I.Las Monjas Torrejon 91-6770496	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	PASH Y CIA 91-5983760 Capitán Hayá, 9 MADRID 91-5551341	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	SYLTONE 91-6560056 P. I.Las Monjas Torrejon 91-6770496	
ABRATECNIC 93-6820962 Industria, 40-42 La Barca 93-6821199	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	FELDBINDER IBERICA 91-6751809 Avda. Castilla, 23 S.Fdo.HENARES 91-6751809	
ADHESIA 93-8648474/98 Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS 93-8648535	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807	MIGUEL CARRERA Y CIA 945-260700 Pza. de Gamarras, 43 VITORIA 945-282630	
ANCRAS ESPANA 93-5800660 Univ. Autonoma, 15 CERDANYOLA 93-5802053	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RINGER INDUSTRIAL 94-6270030 Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA 94-6270238	INDUSTRIAS J. CORTES 976-503578 S. José, 69 CUARTE DE HUERVA 976-503779	NRF ESPANA 958-40503 Asegra PI.Asegra Peligros 958-405330	
BOSTIK 93-5860200 Comp. Stravinsky,12.P.I. Can Jardi Rubi 93-5860201	RECOFOL 91-4077047 Vía Carlo Marx,67 Reggio Emilia-ITALIA 39-0522919003	RIU 93-3037600 Marroc, 211 BARCELONA 93-3037610	INTERSEAL 93-3706711 Autv. Casteldefells,K.5 PIAT LLOBREGAT 93-3701807</td		

WILLY - VOGEL IBERICA **91-6707836**
Suiza, 3-P.A.Coslada Coslada **91-6707842**
WURTH **93-8629500**
Joiers, 21 PALAU DE PLEGAMANS **93-8646203**
WYCO **91-6546622**
Hoya, s/n PI.Hoya S.Seb. de los Reyes **91-6547671**

ESLINGAS

ANCRAS ESPAÑA **93-5800660**
Univ. Autónoma, 15 Cerdanyola **93-5800535**
CINESTEN **96-2603000**
Ctra. Canet los Valles SAGUNTO **96-2602257**
IMPLEMENTOS LOGISTICOS **958-522838**
Cº Ronda, 77 8ºJ GRANADA **958-265560**
INAC CINCO **968-623238**
Media Legua Las Torres de Cotillas **968-624640**
LOAD LOK **31-0186-617167**
Alexander Belstraat Bauerland-Holanda **31-0186-617167**
RIU **93-3037600**
Marroc, 211 BARCELONA **93-3037610**
SOUTHCO **900-968917**
Departamento A.397 9.F.D.MADRID **900-968918**
SPANSET **943-692600**
Apdo. 503 S. SEBASTIAN **943-692575**

FALDILLAS

ADAICO **948-317261**
Pl. Noain PAMPLONA **948-317276**
CAUCHOS MOLDEADOS CIGOR **96-5667995**
Inmediaciones, 23 S.Vte. RASPEIG **96-5668909**
ERSA **945-292020**
Apdo. 5200 VITORIA-ALAVA **945-292300**
KINGOM **93-7133422**
Pje. Joan Miró-Polinya **93-713386**
KITS Y CARROCERIAS **976-788175**
Pl. Boroa, 9-A ALFAJARIN **976-788239**
NAVARCAUCHO **948-150093**
Cero, 1-Pi. Multiva BAJA **948-236142**
POMMIER ESPAÑA **93-8181881**
Mare de Deu Montserrat, 10-OLEROLA **93-8181500**
RIU **93-3037600**
Marroc, 211 BARCELONA **93-3037610**
TRAPACO **91-6562012**
Sierra Guadarrama, 4.S.Fdo.HENARES **91-6563427**
VISERAS SAKALI **968-808758**
Pl. Oeste, parc. 5 ALCANTARILLA **968-808608**

FIBRA DE VIDRIO

IBERICA DE IND. QUIM. **93-3077708**
Marqués Sta. Isabel, 40 BARCELONA **93-3077449**

MODULCAR **948-696560**
Pl. parc. 42 SAN ADRIAN **948-670918**
PLASTIFORM **91-4083600**
Estrecho Gibraltar, 13 MADRID **91-4077047**

FILTROS

BEYCO UNION **93-3600601**
Ciudad Asunción, 4 BARCELONA **93-3600602**
CIA. DISTRIB. FILTROS SUMCAR **93-2319859**
Aragón, 561 BARCELONA **93-2323958**
DAVASA **968-369949**
Ciclista Mariano Rojas, 15 ESPINARDO **968-284348**
DONALSON FILTROS IBERICA **91-6768668**
Castilla, 2 S.Fdo. HENARES **91-6768762**
FILTROS CARTES **91-4155518**
Pradillo, 58 MADRID **91-4154603**
FILTROS MANN **976-720200**
Apdo. 5007 ZARAGOZA **976-720216**
FILTROS PURFLUX **91-3884743**
Zacarias Homs, 3 chalet 7 MADRID
FRAM ESPAÑA **93-5885502**
Verdi, 82-Pi. Can Jardi Rubí **93-6970668**
GERSTENMAIER **91-8061900**
Av. Llano Castellano, 13 MADRID **91-7293792**
GKN GEPLASMETAL **976-465254**
Jota, 1-Pi. Malpica ZARAGOZA **976-571132**
HALDEX ESPAÑA **93-5731030**
Garbi-Pi.Can Volart PARETS VALLES **93-5730728**
HONEYWELL FRICT. MAT. **93-8425648**
C-17, Km.17,6 GRANOLLERS **93-8425677**
ICER MATERIALES DE FRICCIÓN **948-188771**
Pl. Landaben, C/E PAMPLONA **948-188427**
MECANIZACION **976-470598**
Ctra. Cogullada, 12 ZARAGOZA **976-472529**
ONYARBI **943-613690**
Pº Colón, 33 2ºA IRUN-GUIPUZCOA **943-613148**
PAGID IBERICA **93-2631111**
Pl. Gran Via Sur Hospital LLOBBREGAT **93-2631678**
RACORES ROYAL, SL **976-504848**
Cº Valencia K.6 Raleno CUARTEL HUERTA **976-504888**
ROBERT BOSH **91-4081700**
Hnos. Gº Noblejas, 19 MADRID **91-3279882**
SOGEFI FILTRACION **93-5880032**
Pl. Can Roses, 3-11 RUBÍ **93-5880663**

FRENOS

AIR-FREN **976-504039**
Pl. Polígono Cuarte de HUERTA **976-504807**
ALKO - ESPAÑA **976-462280**
Ctra. Logroño, 13-Pi. Agüila UTEBO **976-785241**
AZ ESPAÑA **91-6748970**
Ingeniero Fdez. Casado, 9 Coslada **91-6748971**
BSF AUTOMOCION **94-4566458**
Pl. Erletxe, C/B 10 Galdakano **94-4567844**
CIVIPARTES ESPAÑA **91-6779628**
Avda. Castilla, 32 TORREJON ARDOZ **91-6564371**
CODIPAUTO **946-826560**
Pl. Emua, 48 BERRIZ-VIZCAYA **946-826561**
CORPORAC. UPWARDS'98 **976-503993**
Pl. Pignatelli, 8 CUARTEL HUERTA **976-503877**
EUROFREN, SA **91-7994520**
Via Dos Castillas, 33 Pozuelo ALARCÓN **91-3515227**

FEDERAL MOGUL IBERICA **93-4602283**
Progreso, 394 BADALONA **93-4602760**
FRENOS CAMINO **95-4513002**
Pl. El Pino, parcela 12 SEVILLA **95-4520798**
FRENOS KNORR- BOST **902-100569**
Lutxumborro, 58 IRUN **943-614063**

FRENOS TECNICOS IBERICOS **91-6739317**
Juan de la Cierva, 13 COSLADA **91-6741249**
FRENOS Y EMBR. DIESMA **973-249350**
Avda. Tortosa, 27 LERIDA **973-249512**

FRENES RADIJUM **93-8400905**
Josep Trueta, 22 GRANOLLERS **93-8468050**

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

GERSTENMAIER **91-8061900**
Av. Llano Castellano, 13 MADRID **91-7293792**

GKN GEPLASMETAL **976-465254**
Jota, 1-Pi. Malpica ZARAGOZA **976-571132**

HALDEX ESPAÑA **93-5731030**
Garbi-Pi.Can Volart PARETS VALLES **93-5730728**

HONEYWELL FRICT. MAT. **93-8425648**
C-17, Km.17,6 GRANOLLERS **93-8425677**

ICER MATERIALES DE FRICCIÓN **948-188771**
Pl. Landaben, C/E PAMPLONA **948-188427**

MECANIZACION **976-470598**
Ctra. Cogullada, 12 ZARAGOZA **976-472529**

ONYARBI **943-613690**
Pº Colón, 33 2ºA IRUN-GUIPUZCOA **943-613148**

PAGID IBERICA **93-2631111**
Pl. Gran Via Sur Hospital LLOBBREGAT **93-2631678**

RACORES ROYAL, SL **976-504848**
Cº Valencia K.6 Raleno CUARTEL HUERTA **976-504888**

ROAD HOUSE **91-8701248**
Pino, 7-Pi. Gújar ARGANDA REY **91-8700654**

STOP IBERICA, SA **943-524500**
Pl.103 C/Irlurzun, 49 LEZO **943-523508**

TALLERES CARRO **980-538758**
Ctra. Gijón, 272,8 VALCABO DEL PAN **980-538762**

TALLERES CLAUDIO E HIJOS **96-1544811**
Cº Madrid-Valencia, K.349 QUART **96-1544900**

TALLERES GUERRERO AVUSO **949-262753**
Pl. Miralcampo, 9,6 AZUQUECA HEN. **949-262607**

TALLERES M.G. **91-7975107**
Domingo de Párraga, 5 MADRID **91-5051102**

TMD FRICTION ESPAÑA **93-3771500**
Maresme, 70 CORNELLA-BARCELONA **93-3777002**

TDI **968-598325**
San Miguel, 36 FUENTE ALAMO **968-598325**

TRENKAMP & GEHLE **94944396200**
Marschendorfer, 42 DINAKRE ALEMANIA **94944396203**

TRW AUTOM. DISTR. ESPAÑA **902-193627**
Castilla, 2, Ateneas S.Fdo HENARES **91-6786923**

WABCO ESPAÑA **91-6751100**
Antig. C. Barcelona, 18 TORREJON ARDOZ **91-6764554**

FRENOS: FORROS Y GUARNICIONES

BBA FRICTION ESPAÑA **93-3771262**
Av. Maresme, 70 bis CORNELLA **93-3777002**

BSF AUTOMOCION **94-4566458**
Pl. Erletxe, c/B, 10 Galdakano **94-4567844**

CODIPAUTO **946-826560**
Pl. Emua, 48 BERRIZ **946-826561**

FEDERAL MOGUL IBERICA **93-4602283**
Progreso, 394 BADALONA **93-4602760**

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

HALDEX ESPAÑA **93-5731030**
Garbi-Pi.Can Volart PARETS VALLES **93-5730728**

ICER MATERIALES DE FRICCIÓN **948-188771**
Pl. Landaben, C/E PAMPLONA **948-188427**

INDUBAL, SL **93-4603588**
Industria, 266 bajos BADALONA **93-4603587**

PAGID IBERICA **93-2631111**
Pl. Gran Via Sur Hospital LLOBBREGAT **93-2631678**

ROAD HOUSE **91-8701248**
Pino, 7-Pi. Gújar ARGANDA REY **91-8700654**

TMD FRICTION ESPAÑA **93-3771500**
Maresme, 70 CORNELLA-BARCELONA **93-3777002**

WYCO **91-6546622**
P.I. La Hoya S. SEBASTIAN REYES **91-6547671**

FUELLES SUSPENSION

BEYCO UNION **93-3600601**
Ciudad Asunción, 4 BARCELONA **93-3600602**

CONTITECH **93-4800400**
Ctra. Hospitalita 147 CORNELLA **93-4800401**

E.R.I. **93-4990017**
Gall, 45 ESPUGLES LLOBBREGAT **93-4990544**

ERSA **945-292020**
Apdo. 5200 VITORIA-ALAVA **945-292300**

MONTCADA **93-5624450**
Pl. Levante PARETS DEL VALLES **93-5624541**

PARTEK CAGOTEC **91-6270100**
Pl. Las Monjas TORREJON ARDOZ **91-6270106**

PINATAR IMPORT, SL **968-190150**
Las Veras, s/n Pedro PINATAR **968-190879**

PLATAFORMAS MOYMA **91-6699359**
Ctra. Barcelona, K.15,3 MADRID **91-6690553**

SYLTONE IND.IB. **91-6560056**
Pl. Las Monjas TORREJON-MADRID **91-6670496**

TALLERES CRI-VI, SL **968-190150**
Pl. Los Urreas, s/n SAN JAVIER

TALLERES VELLILLA, SA **93-8493777**
Pl. de la Ribera, 1 CANOVELLES **93-8499357**

TALLERS PUJOL **973-460721**
Ctra. Llerida-Puigcerdá, 60,7 PONTIS **973-460721**

TRANSGRUAS **93-8498388**
Ctra. C-17,24 LUCA DE VALL **93-8496299**

VIRGEN DEL MAR S. COOP. AND. **950-141767**
Rosita, 20 P.I. Rafael HUERA ALMERIA **950-142630**

WYCO **91-6546622**
P.I. La Hoya S. SEBASTIAN REYES **91-6547671**

Ficosa presenta en EE.UU sus novedades en comunicaciones para el automóvil

La división Ficosa Technology, de la multinacional española, participa en la reunión de la NVA americana

Hasta San Francisco se trasladó la División de Innovación y Nuevas Tecnologías de Ficosa para participar de la re-

unión anual de trabajo que organiza la NVA y presentar sus últimos trabajos en comunicaciones avanzadas para el

automóvil. La compañía mostró sus soluciones a través de un 'demo cars' equipado con las más recientes tecnologías.

La División de Innovación y Nuevas Tecnologías de Ficosa presentó el pasado mes de abril en San Francisco sus últimas novedades en comunicaciones avanzadas para el automóvil en la reunión anual de trabajo que organiza la 'Networked Vehicle Association - NVA' de los Estados Unidos.

A través de estas reuniones de trabajo, la NVA facilita el encuentro de los diferentes actores implicados a nivel mundial en el ámbito de la movilidad y las tecnologías de la información y la comunicación en el automóvil. Los encuentros sirven para que las empresas presenten sus novedades en estos campos, además de compartir experiencias, detectar oportunidades tecnológicas y generar sinergias entre constructores, proveedores, universidades y administración.

La NVA invitó a Ficosa como una de las empresas proveedoras punteras en sistemas de comunicación para vehículos, por su experiencia en la integración de estos sistemas en el automóvil y el creciente portfolio de productos tecnológicos de la multinacional española, entre los que destacan su módulo de comunicaciones vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura preparado para incorporar, entre muchos otros servicios, la llamada de emergencia

en caso de accidente (e-Call) que tendrán que llevar obligatoriamente todos los vehículos en Europa a partir de 2014.

Ficosa participó activamente en las reuniones de trabajo presentando estas innovaciones y las diferentes soluciones que está desarrollando para la integración 'invisible' de las antenas en todo tipo de vehículos, como por ejemplo, agrupadas en un solo sistema integrado en los retrovisores —con el beneficio que esto comporta para los fabricantes de vehículos—, o incluso integradas directamente en la fibra de carbono de los techos solares de los automóviles.

La multinacional española desplazó hasta San Francisco uno de sus 'demo cars', equipado con estas tecnologías que los participantes pudieron probar sobre el terreno. En las pruebas pudieron constatar la total conectividad del coche con el exterior que ofrece el módulo de comunicaciones de Ficosa a partir del cual se puede emitir y/o recibir todo tipo de información y/o servicios, como por ejemplo conexión a Internet, recibir la TV digital en el coche o gestionar conexiones vía satélite, entre muchos otros.

A la reunión asistieron los máximos responsables de empresas como Volvo, VW, Nissan, GM, BMW,



Retrovisor con sistema de antenas de Ficosa.

Ford, Daimler, AT&T, Verizon, Deutsche Telekom, Alcatel-Lucent, Cisco, IBM, HP, Intel, Ericsson, Hugues Telematics, Statefarm, Bosch, Denso y Michelin, además de varias universidades —Stanford, Berkeley y Toronto, entre otras—, y agencias gubernamentales de los Estados Unidos y Canadá.

Bien posicionados

Duraid Antoon, director comercial de Ficosa North America y Ramiro Quintero, director técnico de Advanced

Communications de Ficosa, consideran que "el workshop ha sido muy interesante. Nos vamos con una visión global de lo que hay hoy en el mercado y lo que están haciendo, pensando en el futuro, empresas líderes en el mundo; también lo que demanda por ejemplo, la administración, que está trabajando en planes de movilidad a partir de vehículos 'conectados', además de ver que proponen otras empresas proveedoras. Desde este punto de vista creamos que en Ficosa estamos muy bien posicionados; nuestros productos e innovaciones han tenido muy buena acogida y sin duda queremos y podemos ser una pieza clave en todo este proceso".

A raíz del encuentro, Ficosa ya ha establecido distintos preacuerdos de colaboración y/o seguimiento comercial y tecnológico con otras empresas, universidades y agencias gubernamentales norteamericanas que están trabajando en la definición estratégica de la conectividad de sus modelos futuros —es el caso de los fabricantes de automóviles—, y en la homogeneización de los protocolos de comunicación que faciliten la compatibilidad de estos sistemas integrados en los automóviles con el entorno, avanzando hacia una movilidad 'inteligente' y, por tanto, cada vez más segura y sostenible.

Envases inteligentes: Conferencia abierta para dar a conocer los primeros resultados de Nafispack

El proyecto Nafispack entra en su segundo año de trabajo con grandes avances en la consecución del primer envase activo e inteligente capaz de aumentar la seguridad y duración de los alimentos frescos. Para dar a conocer dichos avances, Itene, que lidera el proyecto, organizó una conferencia abierta que se llevó a cabo a mediados de mayo en Bruselas. Participaron en él representantes de la Universidad de Milán, CSIC, Artibal, Metalvuoto, Innventia, SIK, Nofima y TTZ Bremerhaven, además de Itene. Durante el mismo se dieron a conocer datos sobre los activos antimicrobianos naturales seleccionados, actividad antimicrobiana de dichos elementos, nuevos materiales de envase y recubrimientos antimicrobianos, resultados obtenidos en los ensayos realizados con salmón, pollo y verdura, entre otros temas.

Nafispack cuenta con 17 integrantes, nueve de ellos universidades y centros tecnológicos y ocho empresas de toda Europa, y alcanza, en tres años, un presupuesto de tres millones de euros con el apoyo del 7º Programa Marco de la UE.

Objetivo: Mantener la calidad

El proyecto investiga cómo asegurar y mantener la calidad de productos alimentarios en la cadena de suministro mediante el desarrollo de nuevos sistemas de envase que aumenten la duración del producto fresco usando dos tecnologías novedosas: el envase activo antimicrobiano y el envase inteligente, este último basado en la monitorización



que indica la calidad de los alimentos con los nuevos materiales. Combinando ambos se pretende alargar la vida útil de estos productos con calidad y sobre todo con seguridad. Las primeras investigaciones se han centrado en un envase activo que permita que el producto tarde más tiempo en deteriorarse aportando propiedades activas antimicrobianas naturales al envase, también han comenzado las investigaciones relativas a hacer el envase inteligente que permitirá saber si el producto

está fresco más días. Por otro lado, los nuevos materiales de envase y sus sustancias activas están siendo evaluados en términos de riesgo químico, toxicológico, microbiológico y de modelo predictivo, con el objeto de determinar si es posible su inclusión en las listas positivas que está preparando la Comisión Europea para la regulación de los mismos. Este proyecto proporcionará herramientas mejoradas para la evaluación de riesgos de este tipo de envases innovadores.

'Fleeting', servicio de gestión 'online' de flotas

El *fleeting*, una actividad comercial vinculada a la información por el teléfono móvil o Internet sobre gestión de grandes flotas de vehículos en *renting, leasing* o en propiedad, empieza a dar sus primeros pasos en España.

The Fleeting, que según afirman sus promotores puede llegar a ahorrar un 5% en costes a empresas y particulares, supone una gestión *on line* monitorizada de la flota las 24 horas del día y personalizada en función de las necesidades y características de cada uno de los clientes.

Una de las empresas que se dedica a estos servicios en España es Iberofleeting que, en opinión de su director, Carlos Ruiz Lahmany, se compromete a gestionar "todo tipo de vehículos de forma personalizada, desde los que pertenecen a la fuerza de ventas, pasando por los de directivos, hasta vehículos industriales de hasta 3,5 toneladas de peso".

El sistema se basa en una herramienta tecnológica que permite a las empresas la monitorización *on line* de las incidencias de sus vehículos con información puntual de los distintos riesgos y alarmas (niveles de consumo, renovación de contratos, inspección técnica de vehículos, gastos extraordinarios, averías reiteradas, puntos del carné del conductor, etcétera) que cada vehículo genera con su uso. El destinatario de la información recibirá los avisos vía SMS o correo electrónico y podrá actuar asesorado por los expertos de la empresa gestora.

Estas aplicaciones se complementan con la atención telefónica por parte de profesionales en contacto directo con el cliente para ayudarle en la solución de las distintas incidencias, además de analizar e informar sobre otros riesgos y mejores condiciones de ahorro.

Iberofleeting es una iniciativa empresarial de profesionales con más de 20 años de experiencia en el sector del *renting* y administración de flotas. En la actualidad gestiona una flota de 1.400 vehículos y cuenta con instalaciones en Madrid, Valencia y Barcelona y, próximamente, abrirá delegación en Sevilla.

El mercado del *fleeting* tiene un potencial de negocio en torno a los 200.000 vehículos en una primera fase de implantación y en los planes de Iberofleeting se plantea abordar del 15% al 18% del mercado de 25.000 a 36.000 vehículos en un plazo de cinco años. En materia de protección medioambiental, Iberofleeting promociona un programa de certificación para auditar las emisiones de CO₂ de las grandes flotas.

Instrumentos de Trabajo Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com
AGENCIAS DE VIAJES
PERIODICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net
REUNIONES E INCENTIVOS
PERIODICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com
TRANSPORTE DE PASAJEROS
PERIODICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com
HOTELERIA Y ALOJAMIENTO
PERIODICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR
AGENCIAS DE VIAJES
PERIODICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO
REUNIONES E INCENTIVOS
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús
TRANSPORTE DE PASAJEROS
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT
HOTELERIA ESPAÑOLA
PERIODICO MENSUAL (10 EDICIONES)

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

NOTICIEROPC
BIMESTRAL (6 EDICIONES)

destinomadrid
TURISMO DE MADRID
TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

Talonotel
RESERVAS DE HOTEL
PERIODICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR
DIRECTORIO DE AGENCIAS
ANUARIO (1 EDICION)

NexoHotel
PROVEEDORES DE HOTELES
ANUARIO (1 EDICION)

Ranking
DE EMPRESAS TURÍSTICAS
PERIODICOS ANUALES (4 EDICIONES)

Protagonistas
DEL TURISMO EN ESPAÑA
PERIODICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET
CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

Turnexo
SALON PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

NexoBusiness
SALON DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS

BIBLIOTECA NEXOTUR
BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL



Premio Madrid Excelente
al Grupo Informativo
Nacional



Placa al Mérito
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
PERIODICO DIARIO ONLINE

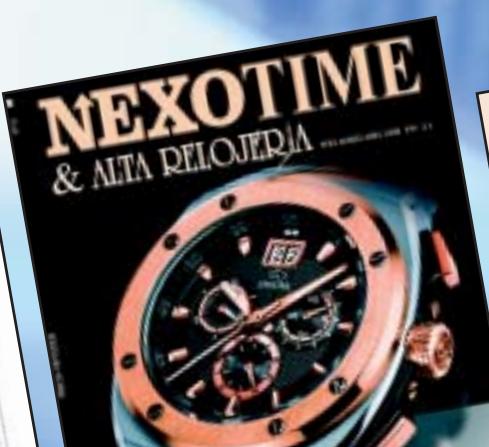
NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIODICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIODICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCIÓN
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)



GOLD&TIME
JOYERIA Y GEMOLOGÍA
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)



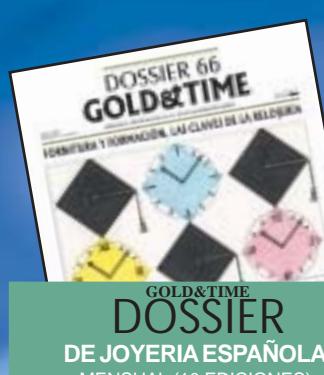
NEXOTIME ALTA RELOJERIA
RELOJERIA COMERCIAL Y ALTA GAMA
REVISTA BIMESTRAL (5 EDICIONES)



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



ART & VALUE
TASACION DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)



HORA DE MADRID
RELOJEROS DE MADRID
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)



Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERIA
MENSUAL (11 EDICIONES)



Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



PRODIAM
VI ENCUENTRO EN ESPAÑA 2005
DE PROFESIONALES DEL DIAMANTE
LA GEMOLOGIA Y LA JOYERIA
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y
LAS PIEDRAS PRECIOSAS



FORO NEXOTIME
VII ENCUENTRO PROFESIONAL DE LA INDUSTRIA
CUADERNO DEL
ENCUENTRO



ENGASTADO DE JOYAS
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)



SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIODICO MENSUAL (11 EDICIONES)

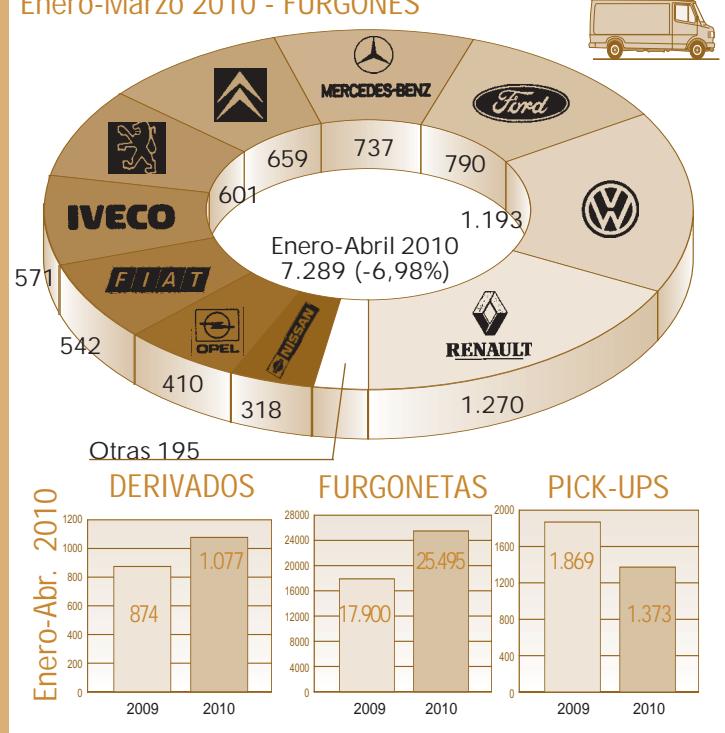
SEDE CENTRAL DEL GRUPO:
LOPE DE VEGA, 13. 28014 MADRID
TELF. 91 369 41 00 (20 LÍNEAS)

NEXO
editores s.a.

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

VEHÍCULOS COMERCIALES

Enero-Marzo 2010 - FURGONES



Fuente: ANFAC (Avance)

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Sigue la bajada de los furgones. Aunque con cifras ya más manejables, la matriculación de furgones/combi sigue tiendiendo a la baja. Un 5,5% descendieron sus incorporaciones en abril, lo que condujo a una baja del 7% en el conjunto del cuatrimestre, no llegando a 7.300 unidades. Por marcas, con un mercado muy dividido, siguió liderando el segmento Renault, seguida por Volkswagen.

EMPRESAS SERVICIO PÚBLICO

01-06-2010



Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Tras una breve pausa vuelve el deslizamiento. De nuevo el número de empresas de pesado registró un descenso notable a primeros de junio, si bien estuvo muy centrado en Andalucía, con más de un centenar de bajas que no pudieron ser compensadas con las alzas registradas sobre todo en Cataluña y Valencia.

PRECIO INTERNACIONAL DEL GASÓLEO



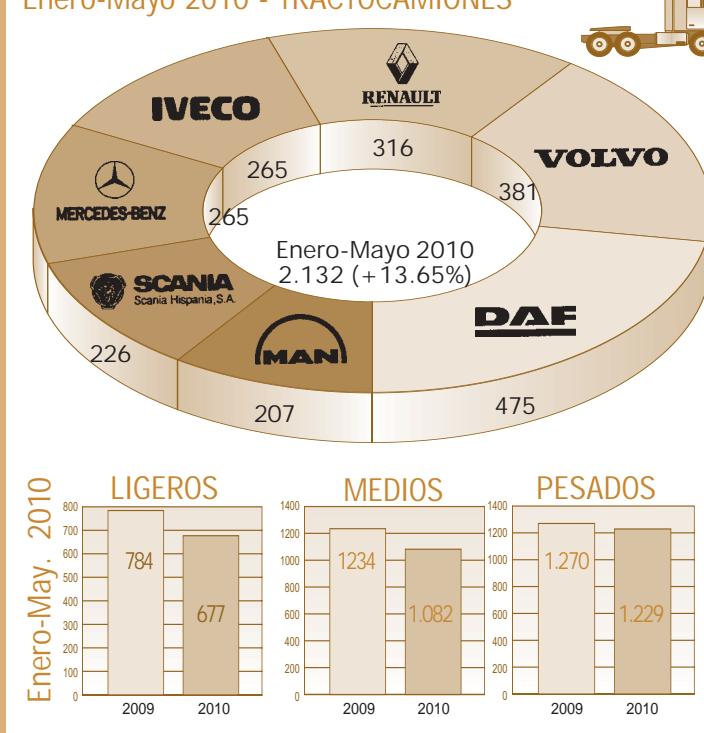
Fuente: IRU

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

La caída del euro supera la contención del petróleo y encarece el combustible. Aunque los precios internacionales del petróleo se encuentran muy contenidos, en torno a los 71-72 dólares/barril, la debilidad del euro está provocando que el crudo y sus derivados se sigan encareciendo en toda Europa, y por supuesto también en España, superando ya los 1,10 euros/litro y camino de los 1,30 como media, subiendo hasta los 1,40 en el Reino Unido, donde, sin embargo, y por causas bancarias, se va reduciendo la diferencia.

VEHICULOS INDUSTRIALES

Enero-Mayo 2010 - TRACTOCAMIONES



Fuente: ANIACAM

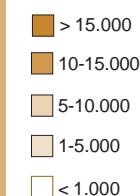
© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Se consolida la recuperación de los tractocamiones. Mayo ha sido un buen mes para las cabezas tractoras, que registraron un alza de más del 46% con respecto al mismo mes del año pasado, claro que éste fue de los peores de la historia. Con ello, y en el conjunto del año, ya se aprecia una recuperación superior al 14%. DAF se sitúa en el primer puesto, seguida por Volvo y Renault, todas ellas al alza.

EMPRESAS SERVICIO PÚBLICO

01-06-2010

Total:
40.663
(-30)

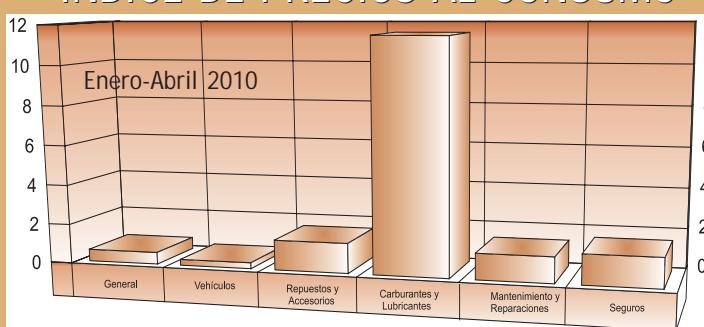


Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Andalucía provoca fuerte retroceso en ligeros. Al igual que los pesados, las empresas de ligero también registraron un importante descenso, debido sobre todo a la fuerte caída del registro en Andalucía con 69 bajas. Las alzas considerables de Madrid y Valencia y la estabilidad general en el resto no pudieron evitar la caída general.

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

COMBUSTIBLE E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

LOCALIDAD-E.S. € / LITRO

ALAVERA	1,018
NANCLARES O.-EUROCAM	1,015
ALBACETE	1,015
LA RODA - LA REMEDIADORA	1,015
ALICANTE	1,019
BENEIXAMA - S. JOSÉ	1,019
ALMERIA	0,966
EJIDO - CAMPOEJIDO	1,020
ASTURIAS	1,020
PROAZA - VALLE DEL TRUBIA	1,020
AVILA	1,020
MADRID A. T. - GAMA	1,020
BADAJOZ	0,990
VALDIVIA - NATURCREX	0,990
BALEARS, ILLES	1,058
SAN SANT JOAN - CEPSA	1,058
BARCELONA	0,977
MOIA - BONAREA	0,977
BURGOS	1,000
MIRANDA DEL EBRO - LECLERC	1,000
CACERES	1,012
GARROVIJAS A. - IBERDOEX	1,012
CÁDIZ	1,015
SETENIL - EL AGRO	1,015
CANTABRIA	0,999
LOS CORRALES B. - SOMAHOZ	0,999
CASTELLON	1,050
VALL D'ALBA - COOP. SAN ISIDRO	1,050
CIUDAD REAL	0,990
CIUDAD REAL - LECLERC	0,990
CÓRDOBA	0,979
VILLAVICIOSA C. - EL SURTIDOR	0,979
CORUÑA, A	1,042
FERROL - ALCAMPO	1,042
CUENCA	1,008
EL PROVENCIO - BODEGAS C.R.	1,008
GIRONA	0,979
ARBUCIES - MEROL	0,979
GRANADA	1,014
ALBOLATE (SIN RÓTULO)	1,014
GUADALAJARA	1,053
AZUQUECA H. - EROSKI	1,053
GUIPUZCOA / GIUPZKOA	1,004
IRURA - GASOLEOA	1,004
HUELVA	1,000
LEPE - COBLLA	1,000
HUESCA	0,957
BINEFAR - BONAREA	0,957
JÉN	0,922
GUARRAMÍN - JAIMEAPARK	0,999
LEÓN	0,999
SAN ANDRÉS R. - LECLERC	0,999
LLEIDA	0,977
GUISONA - BONAREA	0,977
LUGO	1,045
SARRÍA - VALIÑAS	1,045
MÓRD	1,025
ARGANDA - REPSOL	1,025
MÁLAGA	1,015
ALFARNATE - COOP. MONSALUD	1,015
MURCIA	0,980
MULA - FRUCIMU	0,980
NAVARRA	0,980
ORCOCYEN - ARGÍ	0,980
OURNSE	1,069
RAMIRAS - 2001	1,034
PALENCIA	1,034
GUARDIA - COBASGUAR	1,034
PONTEVEDRA	1,053
LALIN - EROSKI	1,053
RIQA, LA	1,013
LOGROÑO - ALCAMPO	1,013
SALAMANCA	1,035
CARBAJOSA DE S. - LECLERC	1,037
SEGOVIA	1,017
CUELLAR - AN GLÚS	1,017
SEVILLA	0,967
PUEBLA DEL R. - CEPSA	0,967
SORIA	0,980
SORIA - LECLERC	0,996
TARRAGONA	0,981
ALCOVER - LIBRE	0,996
TERUEL	0,996
POYO DEL CID - CEJI	1,005
TOLEDO	0,944
QUERO - COOP. DEL PILAR	1,025
VALENCIA	1,025
CARCAIXENT - AGRICAR	1,025
VALLADOLID	1,025
ESQUEVILLAS E. - COOP. VALLE E.	1,025
VIZCAYA / BIZKAIA	1,025
ERANDIO - MAKRO	1,032
ZAMORA	1,020
BENAVENTE - TEO	1,020
ZARAGOZA	0,958
BUJARALÓZ - BONAREA	0,958

Fuente: Mto. Fomento © NEXOTRANS

Transhoróscopo

**ARIES****21 de marzo - 20 de abril**

Las relaciones en el trabajo mejoran. Busque el consejo de otros antes de tomar decisiones importantes.

**TAURO****21 de abril - 20 de mayo**

Necesita mejorar su sistema laboral y hacer cambios, esto le permitirá renovar energías y estar más motivado.

**GEMINIS****21 mayo - 21 de junio**

Profesionalmente está en un periodo incierto, debe recuperar la claridad. No olvide a quienes han sido leales.

**CÁNCER****22 de junio - 22 de julio**

Las metas propuestas parecen estar fuera de su alcance, para lograrlo debe tener paciencia y ganas de seguir.

**LEO****23 de julio - 23 de agosto**

Siguiendo su intuición logrará las condiciones propicias para solucionar un problema financiero.

**VIRGO****24 de agosto - 22 de septiembre**

Ha estado luchando por progresar y ahora verá recompensas. Aún así, no es tiempo de arriesgar.

**LIBRA****23 septiembre - 22 octubre**

Los retrocesos en el área financiera sólo le están poniendo un freno para que se prepare para una fase más importante.

**ESCORPIO****23 octubre - 22 noviembre**

Comienzan a aparecer problemas que involucran a personas cercanas, intente solucionarlos conversando.

**SAGITARIO****23 de noviembre - 21 de diciembre**

Use su habilidad creativa para fijar algunas metas y realizar las tareas que necesitan ser finalizadas.

**CAPRICORNIO****22 de diciembre - 20 de enero**

Es necesario que deje de gastar dinero por ahora, no más lujos. Debe ahorrar para los imprevistos futuros.

**ACUARIO****21 de enero - 19 de febrero**

recibirá excelentes noticias relacionadas con lo financiero que le permiten estabilizar su economía.

**PISCIS****20 de febrero - 20 de marzo**

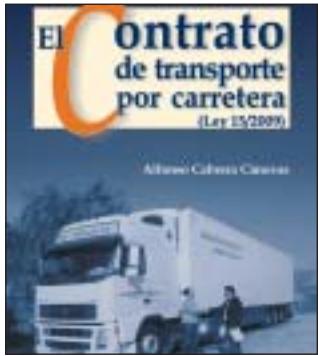
Su intuición es excelente y le traerá resultados favorables pero no espere que el éxito le llame; salga a buscarlo.

Publicación

El contrato y sus aplicaciones

Título: 'El contrato de transporte por carretera (Ley 15/2009)'
Autor: Alfonso Cabreras Cánovas.
Edita: Marge Books.
Nº páginas: 176.

Escrito por el profesor especialista en transporte de mercancías Alfonso Cabreras, este manual trata la aplicación práctica de todos los artículos de la nueva Ley 15/2009 que regula el contrato de transporte nacional por carretera (se excluye el ámbito ferroviario), con orientaciones para cargadores y porteadores que les permitan optimizar el proceso de contratación en el Sector.



Curso

Cooperación en el transporte

Título: 'Curso sobre Sistemas Cooperativos'
Organiza: ITS España
Cuándo: 16 de junio, 9:30 a 18:00
Dónde: Sede DGT, Madrid

ITS España va a realizar un curso sobre Sistemas Cooperativos que tendrá lugar en la sede de la DGT. En el programa se incluyen análisis a los proyectos Coopers I+D, CVIS I+D y Safespot I+D, todos de la Comisión Europea. Además, se trasladará a los asistentes un caso práctico de implantación de servicios cooperativos en el transporte público.

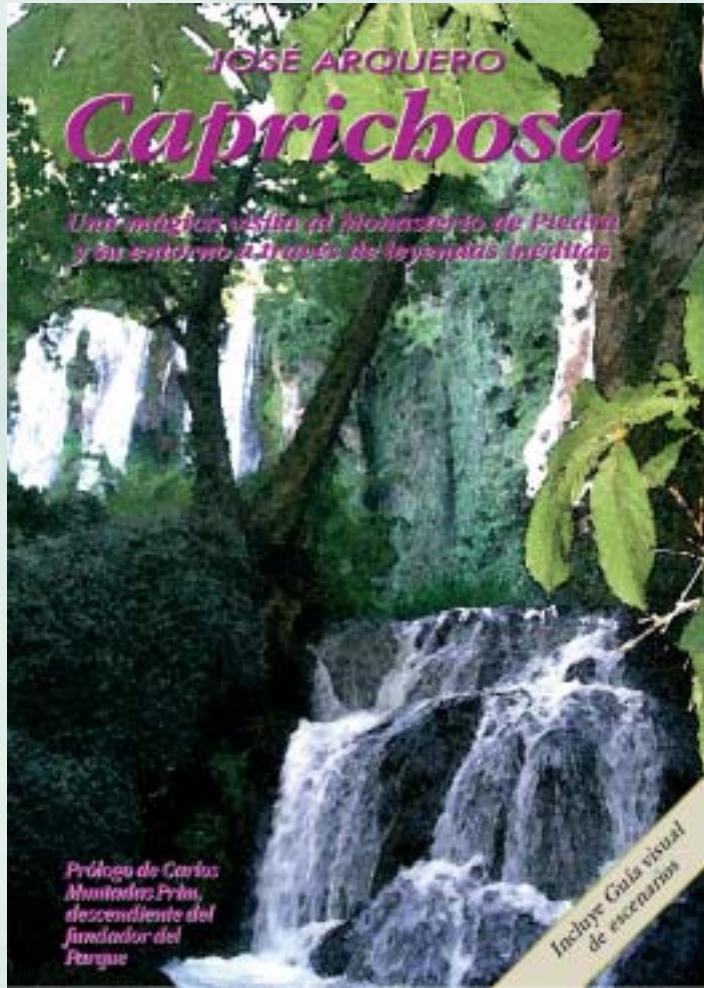
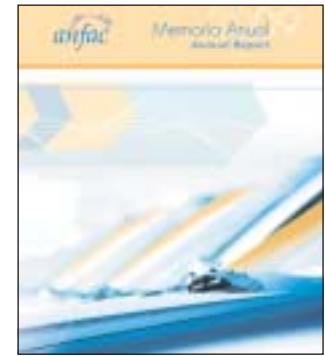


Memoria

Un año para olvidar

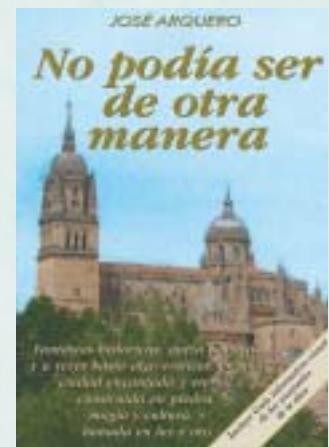
Título: 'Memoria anual 2009'
Autor: Anfac
Edita: Instituto de Estudios de Automoción (IEA)
Nº páginas: 130

Ya está disponible en la web de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (www.anfac.es) la Memoria Anual del pasado ejercicio, que analiza en forma detallada la producción y matriculación de vehículos en nuestro país, así como la actividad de la propia organización y sus empresas asociadas.



Leyendas de ayer, de hoy y siempre en un entorno encantado que reúne Agua, Luz y Piedra en una sugerente mezcla de Naturaleza y sensibilidad. Una Guía mágica, literaria y visual de uno de los parajes más visitados y admirados de Aragón y de toda España.

(De venta en librerías, en la editorial y en el propio Monasterio de Piedra)

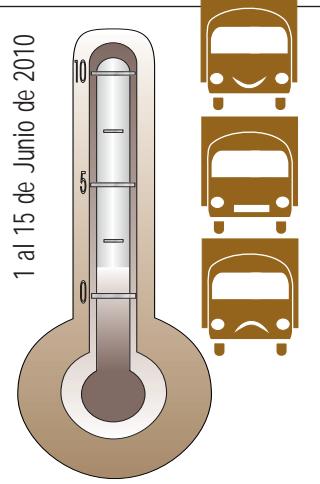


Del mismo autor:
Dos historias convergentes de amor y búsqueda de la propia identidad más allá del tiempo, en el marco prodigioso de la Salamanca monumental.

Más información y venta directa: http://es.geocities.com/jose_arquero

91 369 41 00. Fax: 91 369 18 39. E-mail:publicaciones@gruponexo.org

SON PUBLICACIONES DEL GRUPO **Nexo**



RESULTADOS

▲ Evolución

En manos de todos

La economía en general y el Sector en particular, se encuentran cada vez más sometidos y condicionados a factores externos. Desde las directrices de política económica dictadas desde Bruselas o Washington hasta el precio del combustible, manipulado desde el mercado del petróleo y la cotización del euro, poco parece que se pueda hacer de forma autónoma, no ya para solventar la crisis, sino simplemente para paliar sus efectos, más que pequeños ajustes sin demasiada trascendencia.



PREVISIONES

COYUNTURA / La caída del euro frente al dólar encarece el combustible

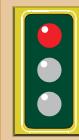
Matriculaciones irregulares y contracción de las empresas

Aunque los segmentos más importantes, como furgonetas y tractoras, registran una considerable reacción con respecto al año pasado, el ritmo de matriculación sigue

siendo lento y no extensivo al resto del Sector. Por otro lado, las empresas siguen cerrando o reduciendo su tamaño y número de autorizaciones en pesado y en ligero.

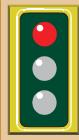
INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



El desplome del euro impide que se traslade al gasóleo la tendencia bajista del precio del crudo.

EMPRESAS



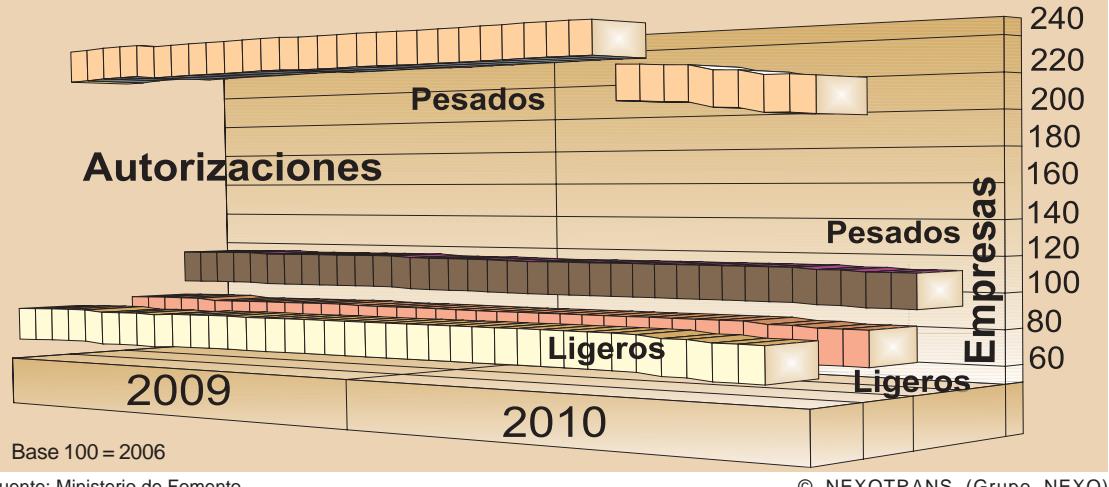
Sigue el deslizamiento, incluso acelerado salvo escasas reacciones, que es aún mayor en las tarjetas.

MATRICULACIONES



Los segmentos más punteros mantienen alguna reacción, pero el resto sigue sin tocar fondo todavía.

EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2009-2010



Fuente: Ministerio de Fomento

▲ Ascenso

Nombramiento en Peugeot



Antonio González

Antonio González es el nuevo director general adjunto de Peugeot España, en el marco de la Dirección de Peugeot para Europa del Sur, y dependiendo de Rafael Prieto. Licenciado en Derecho y en Ciencias Empresariales por la Pontificia de Comillas, lleva en la marca desde 1994.

▼ Descenso

'Céntimo' en Andalucía



José Antonio Griñán

La Junta de Andalucía, por medio de su presidente, acaba de anunciar una serie de medidas de austeridad anticrisis, entre las que se incluyen, además de una mayor retención fiscal a las rentas más altas, la implantación del 'céntimo' sanitario, un nuevo torpedo en la línea de flotación sectorial.

En Ruta



Buenas prácticas contra el fraude fiscal

Ignacio Cepeda

D ESPUÉS DE LA FIRMA del 'Manual de buenas prácticas para la persecución del fraude fiscal', manifestamos que está plenamente asumido que las sociedades más avanzadas han tomado conciencia de sus obligaciones en el cumplimiento de las obligaciones fiscales y el efecto directo que tiene sobre diferentes aspectos sociales y económicos, en todos los ámbitos y concretamente en el de nuestro territorio histórico.

El pasado 23 de abril se nos dio traslado de este documento, el 'Manual de buenas prácticas para la persecución del fraude fiscal' que Guitrans ha suscrito por las siguientes razones:

- 1.- Es un valor plenamente asumido que tanto el ciudadano como las entidades públicas y privadas tienen que cumplir con las obligaciones tributarias y fiscales correspondientes, que marca el Ordenamiento fiscal y jurídico.

- 2.- Esta colaboración es necesaria para el desarrollo social y económico de nuestro territorio histórico.

- 3.- La obligatoriedad en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y fiscales que recoge el documento ha de suponer un compromiso más amplio y que debe abarcar a todos los ciudadanos y entidades públicas y privadas, de forma que las cargas en el sostenimiento del País Vasco queden repartidas solidariamente entre todos sus integrantes.

Comparecencia de Ignacio Cepeda, presidente de Guitrans, tras la firma del Manual para la Persecución del Fraude Fiscal. San Sebastián, 14 de Mayo.

Información actualizada a diario y nuevas secciones con más contenido

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