



SAMIR AWAD

Una oportunidad

PÁG. 2 / La logística tiene que aprovechar el Blockchain.



RUGGERO MUGHINI

Al frente de Iveco

PÁG. 3 / Asume la dirección para España y Portugal.



MARÍA ZABALZA

Mujeres al poder

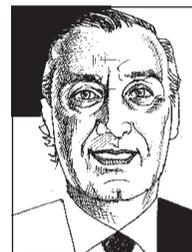
PÁG. 6 / Es la directora de Transportes de Aunditrans.



MARIO ARMERO

Comité 'eléctrico'

PÁG. 8 / Anfac refuerza su actividad en este campo.



JULIO GÓMEZ-POMAR

Visión internacional

PÁG. 8 / Nuevo Observatorio con amplia representación.

El Sector pide la supresión de los peajes en N-I y A-15

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su sentencia de fecha 9 de abril, admite íntegramente los argumentos planteados por los transportistas y "anula la norma foral" que estableció el peaje, condenando en costas tanto a la Diputación de Guipúzcoa como a las Juntas Generales.

Novedades



90 años de DAF

Celebración por todo lo alto con camiones históricos. / Pág. 13-14



Ligero: Sprinter

/ Pág. 15

Remolque: Stas

/ Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR

/ Pág. 16

Nexotrans.com

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

Sin embargo, el peaje sigue vigente, lo que las autoridades justifican por el hecho de que está pendiente la resolución del recurso. Las Asociaciones del Sector, en este escenario, solicitan la suspensión cautelar del mismo, es decir, que se deje de cobrar, puesto que la sentencia es firme y, a su entender, el recurso presentado no prosperará. Panorama / Pág. 5

La normativa llega de Europa

Los dos Paquetes de Movilidad no coinciden con la posición española

El Transporte por carretera se encuentra en un momento normativo crucial. La elaboración de los dos Paquetes de Movilidad por parte de la Comisión Europea puede marcar su devenir para los próximos 10 años. Y la posición española no coincide exactamente con la que llega desde las autoridades europeas, sobre todo en el ámbito de los viajeros. Así quedó de manifiesto durante el Seminario 'Hacia un verdadero transporte europeo por carretera', celebrado en la sede del Parlamento Europeo en Madrid. Dossier / Pág. 18-19



Gefco: cuarto año de crecimiento

Gefco Group, proveedor global de servicios de cadena de suministro industrial y referente en el segmento de la logística automotriz, ha anunciado sus resultados del año 2017. Los ingresos del grupo

ascendieron a 4.400 millones de euros, que suponen un 5,1% más que los 4.200 millones de euros alcanzados en 2016; mientras el Ebitda se aceleró un 16% hasta 201 millones. Logística / Pág. 22

Primafrío factura 340 millones durante el ejercicio anterior

Esta cuantía supone un incremento del 10% sobre 2016

La empresa de transporte internacional por carretera Primafrío facturó 340 millones de euros en el año 2017, lo que supone un 10% más que en 2016. Una evolución que responde a la mejora de la propuesta de valor en el transporte frigorífico por parte de la compañía murciana y al éxito en nuevos segmentos como el grupaje hortofrutícola o la apuesta por la expansión internacional. Panorama / Pág. 10

Esta Semana

CEL celebra la 28ª edición de sus Premios

Coincidiendo con el 40º aniversario del Centro. / Pág. 23

Opinión / Editorial / Tribuna 2-3

De frente: 'Conducción autónoma' ... 4

Panorama / Actualidad 5-11

Logística 21-24

Innovación: 'Gasolineras futuras' . 27

Coyuntura 30





Date de alta en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana en tu email



Tribuna del Transporte



Blockchain, la logística no puede dejar pasar esta oportunidad (I)

Samir Awad

AUNQUE DURANTE LAS últimas semanas no han parado de aparecer noticias sobre Blockchain, la realidad es que es aún una tecnología incipiente. Sin embargo, su desarrollo está siendo vertiginoso. Las aplicaciones de este paradigma tecnológico parecen no tener límite y llegan a cualquier sector en el que pensemos. No es de extrañar, a la vista de este hecho, que un informe del Foro Económico Mundial de septiembre de 2015 vaticinara que para el año 2025, el 10% del PIB mundial se almacenaría en tecnología Blockchain, o que los profesores de Harvard Business School Marco Iansiti y Karim R. Lakhani, hablen de Blockchain como una tecnología que "tiene el potencial de crear nuevas bases para nuestra economía y nuestros sistemas sociales".

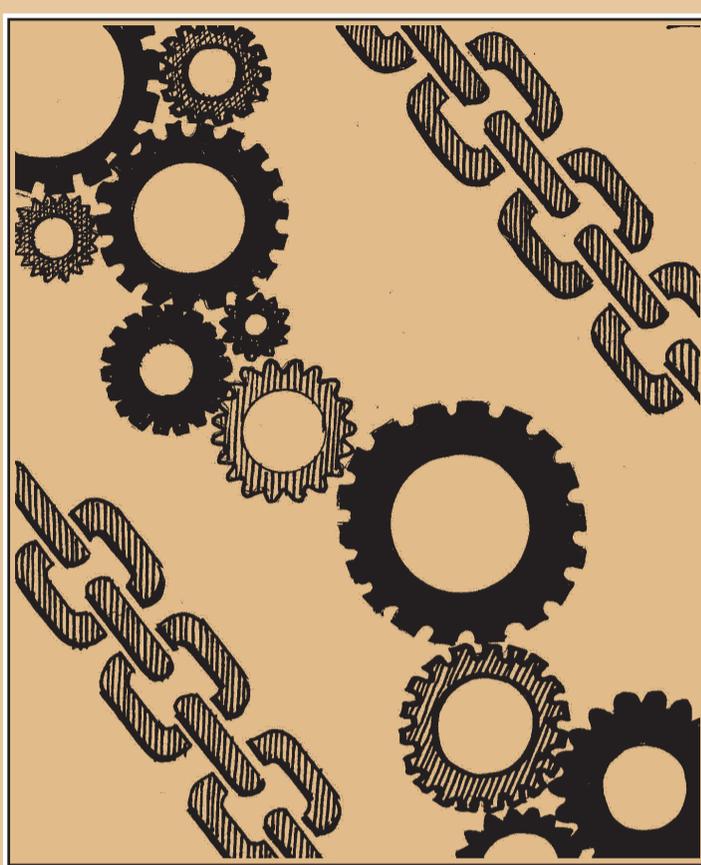
Es decir, aunque aún no notemos los efectos, Blockchain ya está impactando en los negocios y el foco ya está puesto en cómo materializar sus beneficios. Por ahora, la mayoría de las aplicaciones que vemos son en el sector financiero. Sin embargo, está ya cerca el momento en el que esta nueva tecnología impacte en la forma en la que concebimos otros sectores, mucho más "físicos" y menos abstractos. Es el caso de la logística en sus diferentes niveles.

En el campo de la logística a nivel global, cabe destacar el interés que ha despertado esta tecnología en Maersk, la compañía de transporte marítimo de mercancías más grande del mundo. El posicionamiento de este gigante con un proyecto de la mano de IBM anun-

ciado en enero de 2018 y cuyo objetivo es el de facilitar la intermodalidad, mejorando la trazabilidad de la información asociada a los envíos físicos (contenedores marítimos), no debe ser un movimiento casual, sino una declaración de intenciones que puede suponer un estándar para el resto de compañías y transferirse a todos los eslabones de la cadena logística. La digitalización de todos los eslabones de la cadena de suministro pretende incrementar la transparencia y conseguir que las transacciones entre diferentes comerciantes resulten baratas, seguras y confiables.

En cuanto a la distribución urbana de mercancías, la aplicación para la gestión de las identidades digitales y de los datos de la ciudadanía a nivel municipal denominada Decode (proyecto liderado por ciudades y centros de investigación de toda Europa), pretende estimular la interoperatividad en la logística urbana de 'última milla'. En particular se está explotando el potencial de Blockchain para la colaboración horizontal entre actores y el acceso a una logística urbana más eficiente. Esto último resulta fundamental si atendemos a que las ciudades siguen una tendencia para expulsar a los vehículos de mayor volumen de sus centros y que, por tanto, habrá que variar la forma en la que concebimos esta actividad.

Si se adoptara una perspectiva más amplia sobre las cadenas de suministro, que incluyera las ciudades no como nodos aislados, sino dentro de las redes de



El Blockchain es una tecnología con potencial para crear nuevas bases para nuestra economía y nuestros sistemas sociales

transporte, cabría la posibilidad de crear redes supramunicipales de espacios de almacenaje y de manipulación de las mercancías: consignas, centros de consolidación en las proximidades de las ciudades en los cuales los productos puedan transferirse a vehículos respetuosos con el medio ambiente, microplataformas que puedan ser aprovechadas por los distintos operadores para la distribución de 'última milla', etc, permitiendo una mejor gestión de la distribución de mercancías.

Estas instalaciones resultan can-

ras para los operadores por sí solos, pero Blockchain facilita nuevas formas de colaboración (que pueden incluir también a las Administraciones Públicas), que permitan mutualizar los servicios en estos lugares. Para las ciudades, supondría una reducción de las externalidades de la distribución urbana de mercancías y una oportunidad de oro para poner en valor espacios públicos actualmente muy copados por la circulación de camiones y furgonetas.

Samir Awad Núñez, miembro de Think Tank Movilidad.

Columna



Logística en la era de los millennials (I)

José Mª de la Sota

LOS MILLENNIALS, también conocidos como la Generación Y, son un colectivo con un claro comportamiento multitasking, es decir, con capacidad (o necesidad) de hacer varias cosas a la vez. Determinados por la conectividad y pleno acceso a la información, lo que más les define es el gusto por las tareas colaborativas y todo aquello relacionado con el crowdsourcing. Sin duda, por sus características, son una generación que ha cambiado el rumbo de las cosas y la logística no escapa de estos cambios.

La Generación Y será más del 70% de la fuerza laboral del mundo desarrollado en 2025. En España, son una generación de más de ocho millones de personas que nacieron en la prosperidad, con un entorno político, económico y social infinitamente mejor que el de sus padres, pero que cuando llegaron a la mayoría de edad se dieron de bruces con una durísima crisis que truncó las expectativas de muchos de ellos. Según la Fundación 'Por causa', son el colectivo de los sueños rotos.

¿Cómo afecta este nuevo colectivo a la forma tradicional de hacer logística?

Teniendo en cuenta este nuevo colectivo, sus necesidades y el peso que tendrá en un futuro inmediato, se ve necesaria una transformación logística para hacer frente a las necesidades de cualquier negocio.

En la actualidad, junto a la tecnología y el negocio automotor, el retail es uno de los sectores donde están destacando los millennials, tanto en puestos de liderazgo como operativos.

De hecho, el 12% de las gerencias generales de las principales empresas de retail está ocupado por ejecutivos nacidos entre 1980 y 1994, según una encuesta realizada por la consultora Korn Ferry Hay Group a las empresas más representativas de la industria (supermercados, tiendas por departamento y centros comerciales). Los millennials también toman protagonismo en altas gerencias (15%), gerencias medias (39%) y otras áreas como jefaturas (61%), porque encuentran una oportunidad para hacer una línea de carrera, dijo Paola Vargas, gerente de Servicios de Gestión Humana de Korn Ferry Hay Group.

José María de la Sota, jefe de Proyecto de Global Lean (sigue en pág. 32).

Lapidario

Izaskun Bilbao



"¿Seríamos capaces de consensuar una posición española para defender en Europa?"

La eurodiputada lanzó esta pregunta ante la complejidad que supone elaborar normas a nivel comunitario. Por poner un ejemplo, reconoce que solo dentro de su grupo parlamentario se manejan hasta cinco propuestas distintas sobre determinados asuntos, lo que también se refleja en España al comparar las posiciones de las Organizaciones empresariales.

Retrovisor



Editorial

El futuro de los combustibles

LA ASOCIACIÓN DE OPERADORES de Productos Petrolíferos (AOP), está iniciando una nueva hoja de ruta de la mano de su renovada cúpula directiva. Desde el pasado mes de diciembre, Luis Aires como presidente (también lo es de BP), y Andreu Puñet como director general (ex-consejero delegado de Petronor), han tomado las riendas de la organización, y sin duda que han debido ser meses complicados, a tenor de las impresiones que compartieron con la prensa hace unos días.

Sus líneas de actuación han estado centradas, como no podía ser de otra manera, en la transición energética. Antes de que acabe el año, se espera la aprobación de una Ley de Cambio Climático, para la que una Comisión de Expertos ha elaborado un informe con el que “en principio, estamos de acuerdo en muchas de sus conclusiones, aunque no en todas”, apuntó Aires, aunque recordó que AOP, en colaboración con KPMG, ha elaborado

su propio análisis de la situación y sus proyecciones con la vista puesta en 2030. “Queríamos conocer si seremos capaces de cumplir las exigencias de la norma de forma eficiente y rentable, para lo que analizamos la evolución que tendrán hasta 2030 un paquete de 89 medidas, en el conjunto de la economía nacional, fijándonos en su aportación a la consecución de los objetivos”, explicó Puñet, reconociendo que AOP apoya “la neutralidad tecnológica”. Esto se traduce en dejar que predominen las alternativas que más aporten a la sociedad. Puñet reconoció que el potencial de ahorro es de 46 millones de toneladas de CO₂, una “buena noticia, porque el objetivo es llegar a 29”, lo que demuestra que las 89 medidas, denominadas ‘costeficientes’ por AOP, “generarán superávit”.

Este término de ‘costeficiencia’ será alcanzado en 2028 por los vehículos eléctricos, según la evolución prevista para las baterías y sus costes, por lo que, hasta entonces, “la combustión interna seguirá siendo la que menos cueste”, afirmó Puñet, aportando que “a futuros, habrá que combinar las distintas opciones, porque la solución eléctrica no será suficiente para, como se acordó en París, evitar que la temperatura del planeta suba más 2°C en 2100”.

La cuestión impositiva es la que genera más rechazo por parte de AOP, una vez conocidas sus conclusiones y las del Comité de Expertos. Aires reconoció haberse “preocupado” en un primer

La transición tecnológica, como al denomina AOP, debería basarse en criterios ambientales y de emisiones

momento al conocer las intenciones del Gobierno de subir un 28% los impuestos al diésel, aunque luego las medidas propuestas por el informe de la Asociación y del Comité son similares en algunos aspectos.

Se mostró partidario de fijar un precio señal para las emisiones de CO₂ (bajo el principio de “que pague más el que más contamine”), el cual se estima que podría quedar establecido entre 33 y 55 euros/tonelada, frente a los siete actuales, aunque el presidente manifestó que las gasolina y el gasóleo soportan, en la actualidad, alrededor de 200, por lo que “si solo se aplican criterios ambientales, su precio debería bajar”.

Claro, que no es factible que eso sea así, pues el Comité de Expertos apunta tres elementos impositivos adicionales: gravar otras emisiones, como el NOx o las partículas en suspensión (“aunque ese impuesto debería recaer en el motor, no en los combustibles”); que el déficit tarifario del sector eléctrico sea compensado por los Presupuestos Generales, o por otras fuentes de energía en su defecto (“lo que creemos que no tienen ningún sentido”); y que los consumidores paguen las infraestructuras, ante lo que Aires declaró que «esas infraestructuras no son las carreteras, que las utilizamos todos sin importar el tipo de propulsión utilizada, sino los oleoductos (equivalentes a los gaseoductos), los cuales ya se están pagando por la vía de las tarifas”.

Comparte también AOP la prudencia expuesta por el Comité de Expertos hacia la movilidad sostenible, tomando medidas que puedan ser rentabilizadas con el tiempo; y que las ayudas a la adquisición de vehículos alternativos no se centren solo en los eléctricos (porque la renovación de un parque muy antiguo redundaría en la bajada de emisiones de NOx), pero rechazó que la subida del 28% de los impuestos al diésel se lleve a cabo mientras se articulan otras políticas impositivas.

Durante el evento, se habló de muchos tipos de propulsión, incluso del hidrógeno. Pero se pasó de puntillas por el gas natural. Quizá por que es la alternativa actual más fiable al gasóleo y la gasolina, quizá porque, en términos de emisiones, también tiene bastante crédito, o tal vez por otras razones. En cualquier caso, llamativo. Tanto como la difícil tarea de armonizar todo esto y cuidar el entorno.

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

Nexotrans

Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

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

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ RODRIGO

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**
SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Alías**

REDACTORES Y COLABORADORES

Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga | Marga González | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

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

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

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Dávila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Abad
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic S.R.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: M^º. José González

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

Éxito de la Farinato y Scania

LA FARINATO RACE, carrera del transporte de Scania, congregó a lo largo de todo el fin de semana a más de 4.000 participantes, que acudieron a Dehesa de Quijorna, a la safuera de Madrid, para superar una carrera repleta de obstáculos de toda índole, en un evento que ha contado con el apoyo de las principales asociaciones del transporte de España y Portugal. La cita fue la primera edición de una carrera dedicada al mundo del transporte, representado por un grupo de participantes que completaron el recorrido de cinco kilómetros en unas tandas exclusivas para compañeros de Sector. Entre los valientes que se tiraron al barro, literalmente, se encontraba el embajador de Scania en la carrera, Rubén Fuentesauco, que ha querido mostrar cómo un transportista puede integrar en su rutina el ejercicio y una alimentación sana. «Realmente ha sido un reto. He tenido que superar obstáculos muy exigentes pero con el apoyo del resto de participantes y asistentes, lo he conseguido. Me ha sorprendido el buen ambiente y el compañerismo en la carrera», ha explicado Fuentesauco, añadiendo que “sin duda, repetiría la experiencia. El día ha sido muy gratificante”. Enhorabuena y a pensar en la siguiente.

Personaje de la Semana

Ruggero Mughini

El nombramiento de Ruggero Mughini como máximo responsable de Iveco para España y Portugal supone el retorno a un mercado en el que dejó muy buen sabor de boca hace unos años.



Licenciado en Ciencias Políticas por la Universidad de Génova, comenzó su carrera profesional en Iveco en 2001 ocupando diferentes responsabilidades en áreas como comercial, Pre-own o Marke-

ting Operativo. En 2006 es nombrado director de Brand Marketing, para años más tarde, ser designado como director de Ventas a la Red, puesto que ocupó hasta su posterior nombramiento como director general de Iveco Portugal en 2013. Su último cargo ha sido, hasta el pasado junio de 2017, el de director de ventas de pesados para el mercado de Asia y Oceanía (APAC).

Mughini regresa a España, país en el que dejó muy buen recuerdo durante su etapa de más de un lustro al frente de Marketing y de Ventas a la Red. La mejor de las suertes

Marchatrás

Las furgos, en el punto de mira

LA FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA ha presentado el estudio ‘Furgonetas en la carretera: ¿un riesgo para la seguridad vial? Análisis y evolución de su siniestralidad (2011-2015)’. Su director general, Francisco Valencia, ha expuesto los datos recopilados por la fundación los últimos cinco años en colaboración el Instituto Universitario de Investigación de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (Intras), avanzando que los accidentes con furgonetas en España han aumentado un 41% en los últimos cinco años frente al 12% de los turismos, dejando un balance de 935 muertos y casi 4.600 heridos graves. La situación es especialmente grave en las ciudades, donde el número de lesionados se ha incrementado un 94% y el riesgo de sufrir un accidente mortal es un 35% mayor que en los turismos. Valencia ha hecho un apunte al respecto distinguiendo entre aquellos que usan las furgonetas para el transporte de su mercancía y aquellos que las utilizan para transportar sus herramientas y equipamientos. Otros motivos del incremento de la inseguridad son el aumento del número de automovilistas que alquilan una furgoneta sin tener preparación, y el boom del comercio electrónico, que ha crecido de media un 17% anual durante la última década. Convienen soluciones inmediatas.

X De Frente**¿Es la conducción autónoma algo necesario?**

CADA VEZ HAY MÁS Y MÁS vehículos semiautónomos rodando por nuestras carreteras y, aunque hablemos ya de ciertos niveles de conducción autónoma, todavía tenemos muchas dudas al respecto sobre ellos. Con la constante implementación de nuevos avances en la industria del automóvil, cada vez es más factible pensar en un futuro donde los distintos vehículos se desplacen sin necesidad de ser controlados por personas. Pero esta evolución cuenta con tantos partidarios como detractores. Así, la conducción autónoma es un tema polémico que abre un debate sobre hasta qué punto se debe permitir que los vehículos sean los encargados de autogestionarse en el tráfico es un avance para la sociedad, o por el contrario un paso atrás debido a los problemas que puede generar. Al final, será importante lo que la legislación tenga que decir al respecto.

**🔍 Análisis****No cortar las alas porque sí**

Las miles de horas de conducción autónoma que acumulan los primeros prototipos arrojan muchos datos que definen los pros y contras de esta evolución. Así, un vehículo de conducción autónoma total, únicamente depende de sí mismo a la hora de tomar las decisiones en un escenario de circulación real.

A partir de sus múltiples sensores y en base a las informaciones que recibe desde los servidores (mapas, tráfico, peajes, etc...), actúa en consecuencia y previene los peligros sin necesitar ayuda por parte del conductor. Cuanto más avance la tecnología, más 'sencillo' acabará siendo que un vehículo pueda ser 100% autónomo. Aunque el objetivo de cero muertes en la carretera parece realmente utópico, el de que la conducción autónoma ayude a reducir el porcentaje de víctimas suena razonable, pues se evitarían los casos de ir bebido o dormirse al volante.

Se tiende a pensar que la conducción autónoma carece de conductor, pero la legislación actual no permite eso, aunque sí se puede llegar a una casi nula atención del conductor. Y esta es, probablemente, la mejor solución al tema de la conducción autónoma. Un vehículo donde el conductor solo esté obligado a actuar en ciertas situaciones excepcionales, mientras que en el resto del trayecto pueda relajarse y actuar como si fuese un pasajero al que llevan de un punto a otro.

👍 A favor**Un futuro más tecnológico**

LOS VEHÍCULOS autónomos poseen gran cantidad de cámaras, sistemas, radares de corto y largo alcance y GPS para funcionar de manera correcta, y, si algo falla, se produce un aviso a la central. Otro factor importante es la comunicación entre el vehículo e infraestructuras de la vía, principalmente semáforos. También para más adelante se busca la comunicación entre vehículos. Son tres las características a tener



en cuenta de la nueva movilidad: conectividad, eficiencia y seguridad. Respecto a cuándo llegarán los vehículos autónomos a las calles en gran cantidad, no creo que sea algo que vaya a suceder antes del año 2030, pues todavía quedan muchos temas a resolver, tales como la interacción de este tipo de vehículos con los no autónomos y las consecuencias legales ante fallos.

Javier Iglesias es responsable de Cuentas Públicas de Daimler Buses.

👎 En contra**La industria debe ser controlada**

ALGUNOS GRUPOS de consumidores y compañías de seguridad vial critican que se deje a la voluntad del fabricante cumplir o no las normativas de vehículos autónomos, reduciendo aún más un control que ya consideraban demasiado laxo. Jason K. Levine, director ejecutivo del Centro para la Seguridad del Automóvil de Estados Unidos, señaló al periódico norteamericano *The New York Times* que la renuncia gubernamental a im-



poner medidas obligatorias de seguridad cede poder a la poderosa industria vehicular, "que ha probado en frecuentes ocasiones que no se puede confiar en ella para proteger el interés público en su carrera por obtener más y más beneficios". De ahí deriva la importancia de la legislación, que bien es cierto que funciona diferente en la Unión Europea y EE.UU.

Jason K. Levine, es director ejecutivo del Centro para la Seguridad del Automóvil de EE.UU.

Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

De Profesional a Profesional

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

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

Nexopublic

CONSULTING

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

El Sector pide la suspensión provisional de los peajes de la N-1 y A-15 mientras el Tribunal Supremo resuelve el recurso

El pasado mes de enero la Diputación Foral de Guipúzcoa puso en marcha un nuevo peaje, pionero en España, exclusivamente dirigido a los vehículos de transporte de mercancías, obligando a soportar dicho gravamen a los más de 10.000 camiones que diariamente transitan tanto por la N-1 (Autovía Madrid-Irún) como por la A-15 (Autovía de Navarra a Guipúzcoa), afectando, sobre todo, a los transportistas de larga distancia que utilizan dichas vías como tránsito obligado hacia el resto de Europa. Con el establecimiento de dicho peaje, la Diputación de Guipúzcoa estimaba recaudar, a través de su empresa Bidegui, que era la encargada de su gestión, en torno a 30 millones de euros anuales. Teniendo en cuenta, además, que el importe del peaje establecido resultaba absolutamente desproporcionado, llegando a duplicar el coste medio de peajes para camiones en la red de autopistas de peaje españolas, pese a que se trata de una vía convencional carente de los elementos técnicos y de trazado propios de una autopista de peaje. Por todo ello, el sector del Transporte por carretera manifestó desde un principio su absoluto rechazo a la dicha medida.

Ello motivó que las principales asociaciones nacionales de transportistas, miembros del Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte (CNTC), llevaran a cabo diferentes medidas de presión contra dicha medida recaudatoria, entre otras, mediante la interposición de un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, al entender que dicha medida vulneraba manifiestamente las Directivas Europeas sobre tarificación de infraestructuras, en especial, en lo referente a su carácter discriminatorio en función del trayecto a realizar, así como el importe desproporcionado de los peajes establecido.

En este sentido, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su sentencia de fecha 9 de abril, y que fue notificada días después a las partes, admite íntegramente los argumentos planteados por las asociaciones de transportistas, al entender que el régimen de peajes establecido por la Diputación de Guipúzcoa "produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Guipúzcoa respecto del tráfico interior", por lo que en consecuencia "vulnera el principio de no discriminación previsto en el artículo 7.3 de la vigente Directiva 2011/76/UE". Por ello, el Tribunal Superior de Justicia "anula la norma foral" que estableció el citado peaje, con-

denando en costas tanto a la Diputación de Guipúzcoa como a las Juntas Generales de dicha provincia.

No hay suspensión temporal

Sin embargo, la Diputación ha presentado un recurso frente al Tribunal Supremo, y hasta que no se resuelva dicho recurso seguirá aplicando el gravamen a los transportistas. Fenadismer aclara que el recurso de la Diputación es la única instancia judicial posible es la del recurso en casación ante el Tribunal Supremo, cuyos fundamentos de interposición son limitados, ya que la Administración recurrente deberá justificar "interés casacional objetivo" para que el recurso sea admisible. En este aspecto, Fenadismer considera que la sentencia está lo suficientemente motivada y fundamentada en la normativa europea sobre tarificación de las carreteras, que no suscita problema interpretativo alguno que revista interés general para motivar su conocimiento por el Supremo.

Además, ante la decisión de la Diputación de Guipúzcoa de mantener el cobro del peaje anulado, las asociaciones de transportistas han acordado solicitar a cada uno de los partidos políticos que componen las Juntas Generales de Guipúzcoa para que acuerden la sus-



pensión provisional de la aplicación del peaje a camiones hasta que el Tribunal Supremo resuelva lo que proceda. En relación a la posibilidad de recuperar todo el importe recaudado, Fenadismer recomienda a todos los transportistas afectados que conserven tanto las facturas de los peajes abonados como de las sanciones impuestas a los transportistas que no se registraron en su día en el nuevo sistema declarado ahora ilegal.

Por su parte, en opinión de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), el deseo de mantener estos peajes responde a un injustificable e inaceptable afán recaudatorio de la

Diputación, que terminará por chocar con los intereses de todos los Guipuzcoanos si, tal y como la sentencia del TSJPV hace suponer, los peajes son finalmente declarados ilegales por el Tribunal Supremo y, al igual que ocurrió con el 'céntimo sanitario', se deba proceder a la devolución total de los mismos más los intereses correspondientes, con el consiguiente menoscabo para las arcas públicas.

En este sentido, la CETM recomienda a todas las empresas de transporte que conserven los justificantes de pago de todos los peajes abonados en estos tramos de la A-15 y N-1, de cara a una más que probable futura reclamación.

Scania inaugura la nueva instalación de su concesionario oficial asturiano

Las nuevas instalaciones de este concesionario oficial están situadas en el Polígono Natalio en Viella Siero, con un área total aproximada de 7.000 m², de los que 1.350 m² están destinados al taller y recambios y 320 m² a la zona de oficinas, siendo destacable que estas instalaciones cuentan con una campa de 5.300 m².

Al acto de inauguración, que tuvo lugar el sábado, 21 de abril, acudieron más de 200 personas y contó con la presencia del alcalde de Siero, Ángel García, quien manifestó: "Estamos muy satisfechos de la apuesta de Scania por esta zona y deseamos todo lo mejor a este punto de servicio y a sus trabajadores".

Mejor respuesta

Con el propósito de dar respuesta a las necesidades de los clientes de la zona, acercando los servicios y productos de la marca y ofreciendo una atención personalizada, Scania abre estas nuevas instalaciones que dependen del concesionario oficial Scania Hispania región noroeste, que cubre las provincias de Pontevedra, A Coruña, Asturias y León. De esta forma, Scania se



consolida como un proveedor de soluciones para los negocios de sus clientes.

Luis Miguel Martínez, gerente de Scania Hispania región noroeste, agradeció la presencia de todos los asistentes: "Estas nuevas instalaciones nacen para dar una mejor respuesta a vuestras necesidades, los transportistas de Asturias. Por ello, hemos preparado estas instalaciones que estáis viendo y las hemos equipado con los medios más modernos para ofrecer un servicio integral, tanto en la parte de taller como en la parte de ventas; y tanto para camiones como autobuses,

motores, semirremolques y carrocerías".

En estas instalaciones se ofrecen una serie de servicios que van desde contratos de reparación y mantenimiento personalizados hasta paquetes de servicios, recambios Scania, venta y reparación de camiones y autobuses, así como motores industriales y marinos con una asistencia financiera sólida y completa. Además, se ofrece también soluciones para el tráiler o caja siendo servicio oficial de Wabco, Knorr-Bremse, Haldex, BPW y SAF. También servicio 24 horas y vehículos de ocasión.



Navarra planea rescindir el paso de los camiones por la N-121

La semana pasada, la comisión de seguimiento de las obras de los túneles de Belate y Almandoz presentó una serie de medidas, propuestas por el Gobierno de Navarra, para regular el tráfico de turismos y vehículos pesados durante el tiempo que duren las obras. Entre estas medidas, el Ejecutivo de la Comunidad decide plantearse la restricción de los camiones en la carretera N-121 A de forma temporal, mientras duren las obras. Navarra ya se había planteado estas medidas y se había echado atrás, pero ahora se lo vuelve a plantear con la oposición del Sector.

Así, Fenadismer se muestra tajante en contra de estas medidas que considera inexplicables: "En las últimas semanas nuestra Federación está asistiendo atónita y sorprendida con los sucesivos y contradictorios cambios de criterio por parte de los Gobiernos de Navarra y de la Diputación de Guipúzcoa en relación a la posible

o no circulación de camiones en sus respectivos territorios, en concreto en la autovía A-15, que conecta ambas provincias, con ocasión de las mejoras que se van a desarrollar en los próximos meses en dicha vía en el tramo guipuzcoano así como en la N-121 en el tramo navarro, las cuales son utilizadas diariamente por miles de camiones que utilizan ambas vías autovía tanto para tráficos nacionales como internacionales".

Así, la Diputación Foral de Guipúzcoa ha reconsiderado su posición inicial de prohibir la circulación de los camiones en la autovía A-15. Por su parte, el Gobierno de Navarra que había anunciado inicialmente que no restringiría la circulación de camiones en la nacional N-121, que conecta Navarra con la frontera francesa, sin embargo, para la Federación, "la presión llevada a cabo por los Ayuntamientos de la zona parece haber hecho cambiar su decisión inicial".

“ Entrevista



María Zabalza es la directora de Desarrollo de Transporte de Aunditrans, compañía integrada en el Grupo Disayt y que forma parte de Astre. Es una de las mujeres que, poco a poco, van asumiendo responsabilidad en el Sector.

MARÍA ZABALZA ESTUDIÓ Issa en la Universidad de Navarra. Comenzó su trayectoria profesional en el Departamento de Exportación de una multinacional para después incorporarse a la empresa familiar. Con más de 10 años de experiencia en el Sector del transporte y la logística, ha conocido de primera mano las diferentes áreas de la empresa (tráfico, paquetería, logística, fundamentalmente), asumiendo desde hace dos años el desarrollo del transporte en Aunditrans.

■ ¿Puede resumir brevemente la historia de la compañía desde sus inicios?

● Aunditrans se funda en el año 1987 con el objeto de dar servicio de carga completa y grupajes a nuestros clientes. Contamos con una flota de 75 camiones, con la que realizamos servicios tanto nacionales como internacionales en servicio convencional. También somos especialistas en servicio Farma, para lo que hemos invertido buscando que un importante porcentaje de nuestros vehículos estén preparados para realizar sus rutas a temperatura controlada.

■ ¿Considera que hemos dejado atrás la crisis de forma definitiva?

● Puede ser que hayamos dejado atrás la crisis, pero aún nos queda camino por andar. El modelo productivo del país ha cambiado; ya no está liderado por la construcción y la banca, si no que hay otros sectores que han crecido, ganando importancia, como el comercio y la hostelería. No vamos a recuperar los niveles anteriores, pero debemos aprender de los errores y reconstruir nuestra economía de manera sostenible.

■ ¿Cuáles son las perspectivas de cara al final del ejercicio?

● Queremos crecer en nuestros tráfico hacia Europa tanto en carga convencional como en el transporte de mercancía Farma, un objetivo al que nos ayuda enormemente formar parte de Astre, al ser una extraordinaria puerta hacia toda Europa.

■ ¿Cómo lleva ser una de las pocas mujeres con cargos directivos en el Sector del transporte por carretera?

● Realmente es algo en lo que no pienso, afronto el día a día con normalidad. Lo único en lo que estoy centrada y contenta es en poder formar parte de la empresa desarrollando un cargo de responsabilidad.

■ ¿Cuántas mujeres conoce en puestos de responsabilidad, similares al suyo?

● Conozco muchas mujeres con cargos de responsabilidad en el Sector y, en particular, dentro de Astre; sin embargo, seguimos a la cola (no solo en el Sector, sino en general) en comparación con Europa. Estoy segura de que en el futuro próximo veremos esa cifra incrementarse.

■ ¿Le parece que, en otros sectores de actividad económica, las mujeres lo pueden tener más o menos fácil que en el del Transporte?

● La evolución quizás se haya visto de manera más rápida en otros sectores. El cambio en el modelo tradicional es patente en el país y este es un Sector tradicionalmente masculino. Se está trabajando en la buena dirección, aunque aún nos falta madurez y avanzar más en la aplicación de las políticas de igualdad.

■ ¿Considera que tiene, o ha tenido, las mismas oportunidades que los hombres?

● Si. Por suerte, durante mi vida profesional no he vivido situaciones en las que se me haya negado una oportunidad por el hecho de ser mujer.

Queremos seguir creciendo en los tráfico hacia el Continente

Aunditrans cuenta con una flota de 75 camiones, que realizan servicios de carga general y grupaje a nivel nacional e internacional, y también temperatura controlada para el segmento Farma.

■ ¿Ha sentido discriminación en algún momento por ser mujer?

● En general me he sentido muy acogida en los círculos profesionales por los que me he movido, pero en algunas situaciones sí era patente mi condición de joven y mujer, aunque esto lo pondría en segundo lugar.

«Nunca he vivido ninguna situación en la que no se me hayan dado oportunidades por ser mujer. Es un reto ir facilitando el desarrollo profesional de la mujer en el Sector»

■ ¿Qué se podría hacer para incrementar la presencia femenina en el Sector?

● Es un reto del Sector incorporar más posibilidades de desarrollo profesional sin barreras de

género. Pero es que es fundamental un cambio cultural profundo que, aunque es lento, ya se está produciendo, desde el reparto de roles y los estereotipos, hasta la propia educación en las universidades y escuelas de negocio que fomenta que las mujeres puedan desarrollar la misma carrera profesional en las organizaciones que un hombre, y donde lo relevante sea la valía y el rendimiento de la persona. Las organizaciones, y en Aunditrans lo entendemos así, también tienen un papel importante en este tema, estableciendo programas de desarrollo y de mentoring, dando visibilidad a las mujeres con talento y asegurando que el desarrollo sigue conforme se va avanzando en los distintos niveles de la organización. Otro buen ejemplo de estos pequeños avances que se van produciendo lo encontramos también dentro de la propia Astre, donde la dirección de comunicación a nivel global está en manos de Nathalie Pastor, o la conexión directa entre el grupo y la sección de Península Ibérica también corre a cargo de una mujer: Leticia Verger.

■ ¿Desde cuándo pertenece su empresa a Astre?

● En el año 2007, Aunditrans se

integra en Astre y pasa así a formar parte de la primera agrupación europea de empresas de transporte, que cuenta hoy con más de 27.000 vehículos operando en las carreteras europeas, desde cabezas tractoras hasta pequeñas furgonetas de reparto, así como los remolques.

■ ¿En qué ha mejorado el Grupo desde esta incorporación?

● En el grupo compartimos know-how y desarrollamos proyectos comunes a nivel de península ibérica y también europeo. Astre completa nuestra oferta y pertenecer a una red tan potente da una gran confianza para competir en el mercado.

■ ¿Cómo prevé que será el transporte dentro de cinco o 10 años?

● Vivimos en la era de las nuevas tecnologías y en el transporte terrestre de mercancías en concreto. Desde mi punto de vista, veo grandes cambios en el Sector, donde cogerán cada vez más fuerza, aportando grandes ventajas competitivas. Ya contamos con grandes avances tecnológicos, que son solo el principio de la revolución tecnológica, y para los que desde Aunditrans nos estamos preparando desde hace ya unos años.

Actualidad

La fortaleza del Grupo y de Astre

AUNDITRANS ES EL especialista en el Grupo Disayt de carga completa y grupajes para destinos nacionales e internacionales, sea cual sea el origen y el destino de su mercancía. Contamos con sistema de localización vía GPS, control y análisis de tacógrafos digitales, control de temperatura en vehículos refrigerados... para adecuarnos a las necesidades del cliente, siempre con un elevado compromiso de servicio. Integrados en la red Astre, podemos ofrecer soluciones a nivel europeo a través de sus más de 250 implantaciones en 10 países europeos. En Grupo Logístico Disayt aportamos soluciones integrales en materia logística operando a nivel internacional, manteniendo la vocación de compromiso y atención al cliente que nos diferencia tras más de 35 años de experiencia. Ofrecemos cada día el servicio más completo a nuestros clientes adaptándonos a sus necesidades concretas. Nuestra misión es facilitar la logística de nuestros clientes y aportar soluciones de valor para que no tengan que preocuparse nada más que de su negocio. Ofrecemos soluciones globales en el área de la logística gracias a la potente estructura que conforma nuestro grupo.



Francia anuncia la llegada de más controles en sus fronteras

Tras los atentados terroristas acaecidos en París en noviembre de 2015 y que ocasionaron 130 víctimas mortales, el Gobierno francés ha venido poniendo en marcha periódicamente diferentes medidas antiterroristas, entre ellas, el establecimiento de controles terrestres en las fronteras interiores con los países limítrofes, entre ellos España, en aplicación de lo previsto en el artículo 25 del Tratado europeo de Schengen.

En los períodos en que dichos controles fronterizos han estado en vigor, han ocasionado importantes retenciones en las principales fronteras hispano francesas, esto es, La Junquera e Irún, con colas superiores a los 20 kilómetros. Ello afecta fundamentalmente al transporte español de mercancías por carrete-

ra, ya que las retenciones se realizan principalmente sobre los camiones, lo que les ocasiona una ralentización en el cruce de las fronteras de hasta tres horas.

En este sentido, el ministro francés de Interior ha anunciado la renovación de los controles en las fronteras francesas entre el 1 de mayo y el 31 de octubre, lo que previsiblemente afectará al libre tránsito de las mercancías españolas por las fronteras, por lo que Fenadismmer interpelará a los ministros españoles de Interior y Asuntos Exteriores, para que estén vigilantes y que dichas medidas de control no supongan en la práctica un obstáculo a la libre circulación de personas y mercancías en el ámbito de la Unión Europea, principios consagrados en el Tratado de la UE.

Cómo afectará el Brexit al futuro del transporte de mercancías en la UE

Europa y Reino Unido se encuentran en plena fase de negociaciones para pactar la salida de la Unión Europea del país británico, que podrá hacerse efectiva desde el 29 de marzo de 2019.

A la espera del resultado y consecuencias de los acuerdos del Brexit, se prevén alteraciones en las relaciones logísticas y de distribución a nivel europeo. Nick Lowe, director gerente de Dachser UK, asegura que la red del operador está preparada ya para afrontar cualquier adaptación y que Dachser continuará operando como de costumbre, en su objetivo de incrementar las importaciones y exportaciones, a través de "una red europea integral y centralizada". Lowe destaca las oportunidades que presentaría la nueva tesitura y añade que el contexto actual "nos permite redefinir nuestros servicios de mercancías entre Reino Unido y la UE y ver cómo se adaptan a nuestra red, con el fin de optimizar cualquier procedimiento aduanero necesario".

El Gobierno británico ha dejado clara su decisión de no permanecer en la Unión Aduanera y en el Mercado Único. Una determinación que presenta un escenario complejo para



las compañías logísticas, que han asumido que el transporte de mercancías con Reino Unido requerirá de ciertos cambios. Este nuevo mapa podría verse afectado por tasas adicionales en las exportaciones e importaciones de bienes y en lo que respecta a las cadenas de suministro, hasta ahora y desde hace 25 años, continuas y altamente integradas entre Reino Unido y la UE.

Normalidad operativa hasta 2019

Ante la diversidad de opiniones en territorio británico y, al menos hasta final de marzo de 2019, muchas empresas llevan a cabo sus negocios con total normalidad. Hasta que los puntos decisivos de los nuevos acuerdos sobre las aduanas y las relaciones entre los mercados se materialicen y se hagan

públicos, las compañías no podrán comenzar eficazmente el proceso de adaptación de su administración, finanzas o estatus legal. Esto también se aplica a las adquisiciones europeas y a las cadenas de suministro. Independiente de los acuerdos a los que se llegue, los principales operadores logísticos seguirán con su actividad habitual para que el mercado pueda continuar su curso con el menor número de barreras posible.

"Aún quedan muchas dudas sobre el futuro de la logística en Reino Unido y no sabemos cómo serán las nuevas fronteras", explica Nick Lowe. Es posible que los procedimientos aduaneros para los envíos entre Reino Unido y la UE sean igual que en terceros países, como en China, pero también puede que se adopte un proceso simplificado.



COMPLETAMENTE DESINTERESADOS

Aplaza tus pagos hasta
12 meses al 0% de interés*

*Financiación hasta 12 meses sin intereses TIN 0%, TAE 0%. Tipo deudor fijo 0% TAE, 0% intereses. Subvencionados por MAN. Importe mínimo a financiar 250€ y hasta un máximo de 3.000€. Oferta válida exclusivamente para reparaciones que utilicen recambios originales MAN sobre vehículos de la marca MAN en los MAN Truck & Bus Centers/Services adheridos (consultar www.truck.man). Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A. para sociedades y Santander Consumer EFC, S.A. para autónomos.





Anfac crea un nuevo Comité por la movilidad eléctrica

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), en su apuesta por una movilidad sostenible e inteligente, ha creado un comité de trabajo dedicado específicamente al vehículo eléctrico y alternativo, que ya ha celebrado su primera reunión, con la presencia de Alejandro Cros, subdirector general de Políticas Sectoriales Industriales del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Él fue el encargado de exponer las políticas que desde el Ministerio se están poniendo en práctica para fomentar la movilidad con propulsión alternativa.

El objetivo primordial del nuevo Comité de Anfac, integrado por los expertos en la materia de las marcas asociadas, es trabajar en propuestas para fomentar la movilidad eléctrica y alternativa en diferentes aspectos y con una visión de conjunto. En primer lugar, abogando por la instauración de un plan estructural de incentivos, dotado de 150 millones de

euros anuales, para la adquisición de vehículos alternativos. Asimismo, también debería incentivarse la instalación de puntos de recarga pública y vinculada de electricidad, gas y pila de combustible, así como la flexibilización o eliminación del marco regulatorio del gestor de carga. La debida planificación de una infraestructura de carga rápida a nivel nacional también ayudaría, en opinión de Anfac, al aumento de la cuota de mercado del vehículo eléctrico y alternativo.

Fiscalidad favorable

Otra de las propuestas de Anfac es lograr una fiscalidad favorable para este tipo de vehículos. Por un lado, con un único impuesto, más verde y exigente, y que grave el uso en lugar de la compra. De otro, con la imposición de un IVA reducido para vehículos alternativos. Además, la Asociación pide una mayor homogeneidad legislativa a nivel local, autonómico y estatal.

Gobierno propone rectificar el tramo autonómico sobre los carburantes

El 1 de enero de 2013 el Gobierno no derogó realmente el 'céntimo' sanitario

El 1 de enero de 2013 el Gobierno no derogó realmente el céntimo sanitario, sino que, con el fin de mantener la misma carga impositiva en el carburante, creó un nuevo recargo impositivo en el Impuesto de Hidrocarburos adicional al tramo general denominado 'Tipo Especial' con dos tramos, uno estatal cuya cuantía ascendía a 2,4 céntimos por litro, competencia de la Administración del Estado, y otro atribuyendo a las Comunidades Autónomas la competencia de fijar su cuantía en su ámbito territorial, con el límite máximo de 4,8 céntimos por cada litro consumido en el territorio de cada Comunidad Autónoma.

En base a dicha facultad, las Comunidades Autónomas tienen establecidos en la actualidad diferentes importes en el referido impuesto sobre los carburantes, que van desde la exención absoluta, como es el caso de Castilla y León, Cantabria, País Vasco, La Rioja y Navarra, o bien un importe reducido, como es el caso de Madrid, Aragón y Extremadura, hasta el importe máximo en las restantes autonomías.

Sin embargo, la nueva regulación del impuesto autonómico sobre los carburantes, aprobada en 2013 para esquivar una posible declaración de ilegalidad de la ante-

rior regulación por parte del Tribunal europeo, como así finalmente ocurrió, adolecería de similares defectos en relación a su encaje en la normativa europea sobre fiscalidad de los carburantes, la cual concede a los Estados miembros la capacidad de regular tipos diferenciados del impuesto de hidrocarburos en función de su calidad, de los niveles de consumo, de los usos del producto, y del consumidor (profesional/particular), pero no contempla la posibilidad de hacer distinción por razón del territorio donde se suministra.

Por ello, la cesión de capacidad normativa realizada a las Comunidades Autónomas respecto a la fijación del tipo autonómico del Impuesto sobre Hidrocarburos podría contravenir de nuevo la normativa comunitaria y en consecuencia aquellos consumidores particulares o profesionales que durante estos últimos cuatro años de vigencia del mismo hubieran soportado dicho impuesto y no hubieran podido obtener su devolución, podrían reclamar la devolución de dicho impuesto, ya que previsiblemente, en un futuro más o menos próximo, la vigente regulación del impuesto puede ser declarado también ilegal por las instancias europeas, en base a las demandas que ya se están tra-

mitando contra dicho impuesto.

Ante dicho panorama de una previsible declaración de ilegalidad de la actual regulación, el Gobierno ha optado por rectificar por segunda vez la normativa reguladora de dicho impuesto autonómico, mediante una propuesta de modificación introducida en la Ley de Presupuestos para 2018, que en la actualidad se tramita en el Parlamento, mediante la cual suprime completamente la capacidad normativa concedida a las Comunidades Autónomas para fijar el tipo impositivo sobre los carburantes a aplicar en sus respectivos territorios, que a partir de su entrada en vigor será fijado y recaudado íntegramente por el Estado para su posterior reparto a las Comunidades Autónomas.

Equiparación autonómica

Ello supondrá una equiparación en todas las Comunidades Autónomas del importe del impuesto en su nivel máximo, por lo que Fenadismar advierte que ello tendrá como consecuencia en la práctica una subida de hasta el 100% del impuesto en algunas regiones, al eliminarse la posibilidad de que puedan seguir estableciéndose las actuales exenciones totales o parciales de dicho impuesto.

Fomento crea el Observatorio para la Internacionalización del Transporte

El Secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, presidió el 19 de abril la primera reunión del Observatorio para la internacionalización del Transporte y las Infraestructuras, una nueva y amplia plataforma de encuentro entre el Sector. En su puesta en marcha, se han analizado las ideas y líneas de acción contenidas en el Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras 2018-2020 y se han evaluado tanto las acciones ya desarrolladas, como la hoja de ruta diseñada hasta finales del 2018.

El Observatorio para la Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras nace como plataforma de encuentro del sector para valorar la evolución de la coyuntura de los distintos mercados, monitorizar las acciones llevadas a cabo en los países, aglutinar información y conocimiento de los diferentes agentes involucrados, así como esbozar el apoyo institucional requerido. Su puesta en marcha contribuirá a dotar de mayor coherencia, coordinación y complementariedad la acción de la Administración española en favor de la actividad internacional de las empresas.

Entre los miembros del Observatorio, se encuentran los presidentes de las asociaciones Seopan, Anci,

Fidex, Tecniberia y Mafex, así como los representantes de las principales ingenierías y constructoras del tejido empresarial español, entre las que se incluyen dos empresas pertenecientes a cada una de las cinco asociaciones mencionadas. La plataforma también cuenta con los máximos representantes de las empresas del Grupo Fomento: Aena, Adif, Renfe, Aesa, Senasa, Puertos del Estado, Cedex e Ineco; y de otros ministerios e instituciones como el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y el ICEX. Completan esta participación los presidentes del Club de Exportadores e Inversores y de la Confederación Nacional de la Construcción y el Secretario General del Colegio de Caminos, Canales y Puertos.

Desde el lanzamiento del Plan de Internacionalización, se han llevado a cabo 11 iniciativas enmarcadas en tres líneas de acción incluidas en el mismo. Dentro de la línea Spain Transport Lab, destaca la participación, tanto de las empresas del grupo Fomento como del sector privado, en seis foros sectoriales de relevancia a nivel internacional. Entre ellos, se incluye la participación en la West Coast Rail Conference, en EEUU; en el Middle East Rail, de



Dubai (EAU) o en la Feria y VIII Congreso Internacional de Movilidad y Transportes, celebrado en Colombia.

Plan de Internacionalización

En Anfac se quiere potenciar que las grandes ciudades de nuestro país se conviertan en *green cities*. Entre las medidas de estímulo que deberían tomarse, las más destacadas son la mejora del marco regulatorio del gestor de carga, incentivar la instalación de puntos de recarga públicos y privados o permitir la circulación por los carriles reservados Buc-VAO de vehículos etiquetados como Cero y ECO. "Creemos que, con el apoyo de la Administración, podría multiplicarse por cuatro la cuota de mercado de los vehículos alternativos".



Astic pide a Europa medidas contra las emisiones

A día de hoy no existe un estándar de CO2 para camiones en Europa. Por eso entidades como Grupo Día, la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic) y Eroski, firman una carta destinada al presidente de la Comisión Europea, Jean Claude Juncker, que a nivel nacional también recibirán el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, así como a la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), demostrando que el Transporte de mercancías está comprometido con los nuevos retos derivados del cambio global. Así lo corrobora el hecho de que muchas empresas vinculadas al Sector ya hayan reducido de forma voluntaria sus emisiones de efecto invernadero e incluso hayan introducido planes de sostenibilidad y descarbonización en sus políticas de empresa.

"Creemos que la creación de un estándar de CO2 para camiones facilitará que una progresiva renovación de la flota contribuya significativamente a la reducción de la huella de carbono de nuestras operaciones de transporte", menciona Alejandro Martínez, director de Salud y Sostenibilidad de Eroski, en relación a la propuesta que se espera por parte de la Comisión Europea.

Acuerdo de París

En diciembre de 2015 España, ratificaba el Acuerdo de París. Entre los objetivos vinculantes acordados para la UE está el de conseguir reducir un 40% las emisiones de CO2 en 2030 respecto a 1990. Para conseguir estos objetivos cada país miembro se ha comprometido a reducir sus emisiones en todos los sectores.



On Truck duplica su tamaño en poco más de seis meses

OnTruck, la startup española que conecta operadores y cargadores en el sector de mercancías, ha duplicado su tamaño en poco más de seis meses y cuenta actualmente con 100 empleados entre sus oficinas de Madrid y Londres.

La compañía, que nació en abril de 2016, ha apostado siempre por nuevos talentos y profesionales experimentados del sector logístico y de transporte. La plantilla se compone mayoritariamente de perfiles tecnológicos, analistas de producto y operaciones, tanto en España como en Reino Unido. Dada la vocación internacional de la empresa, el 29% de los empleados son extranjeros procedentes de 19 nacionalidades y la mayoría de los españoles vienen de empresas y/o startups internacionales.

En el último año, OnTruck ha triplicado su tamaño. El objetivo para este año es reforzar el equipo en

todos los departamentos con más de 120 contrataciones, así como aumentar el porcentaje de mujeres, que en la actualidad ocupa un tercio de la plantilla.

Equipo humano

"Ninguna empresa puede alcanzar el éxito sin un buen equipo humano a su lado. Nosotros comenzamos el proyecto sabiendo que irrumpir en un sector tan tradicional con una oferta tan novedosa iba a requerir de mucho esfuerzo, profesionalidad y compromiso por parte de los empleados. En OnTruck siempre hemos apostado por un perfil adaptado a las demandas del nuevo mercado y con visión internacional; por ello, la búsqueda y retención del mejor talento es una pieza clave", afirma Íñigo Juantegui, CEO y cofundador de OnTruck.



Iveco despliega en Intermat su gama sostenible para construcción

Intermat 2018 (París) ha sido escenario de la presentación de la oferta de vehículos para los sectores de la construcción de carreteras, construcción urbana y reciclado de materiales de Iveco, en el pabellón de CASE Construction Equipment.

La marca presenta en la exposición el modelo Stralis X-Way, que reúne las mejores características de ahorro de combustible de Iveco y las más avanzadas tecnologías relacionadas con la seguridad, gracias a la renovada robustez *off-road* de sus vehículos, con el fin de garantizar una elevada productividad, la mejor capacidad de carga útil de su categoría y un excepcional TCO.

En el área dedicada al reciclado se muestra la oferta de Iveco y CASE, que se traduce en una gama auxiliar de productos específicos y que representan la combinación perfecta para la apuesta por la economía circular, basada en la generación de biometano a partir de residuos. En el área se exhibirá el modelo Stralis X-Way

Contenedor de gancho, ideal para el sector del reciclado, gracias a su excepcional maniobrabilidad, sus dimensiones y formas compactas, su altura respecto al suelo, su tracción y su gran capacidad de carga útil.

Para el sector de las misiones urbanas, Iveco presenta sus vehículos comerciales ligeros y sus camiones sostenibles, que disponen de la más avanzada tecnología en el campo de las tracciones alternativas: el modelo de gas natural Daily Blue Power y el modelo Stralis X-Way NP (Natural Power). Para la construcción de carreteras, Iveco presenta el modelo Stralis X-Way NP, que cuenta con la tecnología de gas natural más avanzada del sector y en el cual a las ventajas medioambientales, se añaden una gran capacidad de carga y las excelentes prestaciones por las que destaca la gama.

En el segmento de canteras del pabellón Iveco se presentan dos vehículos: el Astra HD9 8x6 Euro 6 y el Trakker, ambos en la configuración

con volquete. La gama de vehículos Iveco Astra ha sido diseñada para las misiones *off-road* más exigentes en el sector petroquímico, en la minería, en las canteras, en las obras y en el transporte de mercancías pesadas.

Los Stralis NP400 de Acotral

Por otro lado, Acotral ha adquirido 10 Iveco Stralis NP 400 de gas natural licuado (GNL), que están propulsados por un motor Cursor 9 de gas natural Euro 6 de 8,7 litros que desarrolla una potencia de 400 CV y un par máximo de 1.700 Nm. El Stralis NP es, también, el primer camión de gas natural con cambio automatizado de 12 velocidades, gracias a la transmisión automatizada, que garantiza un menor consumo de combustible y un mayor confort en la conducción. Los depósitos de combustible de mayor capacidad incrementan la autonomía con la versión solo GNL, que alcanza una distancia récord de 1.500 km.

El Volvo Truck Center de Valdemoro, finalista del Campeonato mundial Vista

El equipo del Volvo Truck Center de Valdemoro (Madrid) representará a España en la final mundial del Campeonato Vista de Volvo. El equipo madrileño, formado por Raúl Arcos, Alberto Ayuso, David de Pablo y Damián Podgorski, se clasificó en la semifinal europea celebrada el pasado 12 de abril en Göteborg (Suecia). Viajarán a Brasil a finales de junio para competir junto con otros 40 equipos de la red oficial de talleres Volvo Trucks y Volvo Buses de todo el mundo.

Junto con el equipo finalista, desde nuestro país compitieron en Gotemburgo otros cuatro equipos: Veinsur ZF1 (Veinsur Zona Franca, Barcelona), Almería (Veinsur Huércal de Almería), La Tercera va la Vencida (Talleres Álvarez, Girona) y Aceros Inoxidables...nos hacemos (Volvo Truck Center Coruña).

En la semifinal de Göteborg, todos tuvieron que realizar en seis estaciones diferentes pruebas teóricas y prácticas, en un tiempo fijado para cada una de 30 minutos. Esta edición, todas las estaciones tenían un denominador común, la electricidad y el diagnóstico de diferentes sistemas del vehículo. Como



novedad, en esta edición se incluía una estación de realidad virtual.

Esta edición de Vista ha batido récords de participación en España, lo que demuestra el nivel de compromiso y motivación de la red de talleres Volvo en lo referente al trabajo. Un total de 739 técnicos se han inscrito, formando 195 equipos de 55 talleres distintos. Desde que comenzó el campeonato, en noviembre, los participantes se han enfrentado a dos rondas clasificatorias, superando pruebas teóricas y técnicas.

"El lema de esta edición es 'Performance is Everything', que significa que para trabajar en Volvo

Trucks y Volvo Buses, el rendimiento es clave en todo momento. Desde luego en España no podemos estar más satisfechos del nivel de compromiso y motivación de los equipos Vista. Una vez más han demostrado lo profesionales que son y la gran calidad de su trabajo. Se han cumplido nuestras expectativas con creces, gracias a todos los que lo han hecho posible", declara Sergio Domínguez, formador técnico de Volvo y responsable del campeonato VISTA en España.

El equipo de Veinsur Zona Franca ha recibido en estas semifinales de Gotemburgo el premio 'Best Team Spirit'.



Fiat Professional asegura con Würth el espacio de carga

Fiat Professional ofrece una interesante promoción para toda la gama de vehículos de Fiat Professional con el regalo del Pack Protección interior Würth, valorado en más de 1.000 euros.

El pack está compuesto por: suelo técnico de protección antideslizante de 10 mm; embellecedores para anclajes de suelo; revestimientos laterales interiores en polipropileno; y montaje. Esta promoción está disponible para los modelos Fiat Fiorino, Fiat Doblo Cargo (también Doblo Cargo Maxi), Fiat Talento y Fiat Ducato. Sin duda, una gran oportunidad para conseguir un equipamiento extra de gran valor para el uso profesional de cualquiera de estos modelos. Esta promoción estará en vigor desde el mes de abril hasta final de *stock* y para aprovechar

se de ella es obligatorio ser cliente registrado de Würth España.

Proximidad con el cliente

Würth España, especialista en el suministro de artículos para el montaje y la reparación, cuenta en España con más de 264.000 clientes profesionales que confían en el servicio y calidad de las referencias de los artículos del catálogo exclusivo de la marca. Su proximidad con el cliente, garantizada por las visitas de los vendedores Würth, se complementa con la existencia de una red de Autoservicios que cuenta con establecimientos repartidos por toda la geografía española, los cuales proporcionan la posibilidad de obtener inmediatamente el producto que se precisa.



Figueiredo & Figueiredo entra a formar parte de Astre para crecer

Astre ha anunciado la incorporación Transportes Figueiredo & Figueiredo a su red. La llegada de este nuevo socio y su flota de 80 vehículos amplía tanto la capacidad y la variedad de servicios de la asociación en transporte terrestre, como las competencias de Astre, gracias a las plataformas, servicios de calidad y presencia internacional de Figueiredo & Figueiredo.

De origen portugués, esta compañía tiene presencia nacional e internacional y una larga experiencia en servicios tanto de carga completa como de grupajes, con capacidad para gestionar grandes volúmenes, o transportes ADR (productos químicos envasados). Sus camiones preparados para transportar cargas a temperatura controlada, así como multitemperatura son los idóneos para productos muy delicados, como es el caso del transporte de medicamentos, para los que además posee una certificación Farma.

Figueiredo & Figueiredo, que se caracteriza por proporcionar servicios

de calidad en todos sus ámbitos, también busca proteger el ambiente mediante un uso eficaz de los recursos, con un ambiente de trabajo seguro y una mejora continua de su sistema de gestión integrado. Así mismo, garantizan la formación necesaria de todos sus colaboradores en cuanto a calidad, ambiente y seguridad.

Tanto en temas de formación como de medio ambiente, la compañía lusa se encuentra alineada con Astre. Al igual que la asociación busca las mejoras necesarias para fomentar la ecología en el Sector, Figueiredo & Figueiredo se caracteriza por usar únicamente soluciones respetuosas con el medio ambiente, con vistas a una sostenibilidad ambiental, y una utilización eficiente y racional de los recursos energéticos. Ya presente en todos los países de la Unión Europea y especialmente en Portugal, España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Italia e Inglaterra, ahora la empresa podrá llegar aún más lejos gracias a los otros asociados de Astre.



Kässbohrer se expande por los mercados europeos, ahora en Italia

Kässbohrer, el fabricante de semirremolques, abrió Kässbohrer Italy el 6 de abril, con una ceremonia de corte de cinta celebrada en la sede central de Kässbohrer en Italia en el Palazzo Direzionale di Interporto di Verona. Kässbohrer Italy es la última incorporación a la red de Kässbohrer Europe, ya que Kässbohrer se dedica a proporcionar servicios calificados y constantes a sus clientes y socios comerciales, complementando su gama más amplia de productos.

Los socios de Kässbohrer en ventas y posventa, proveedores, clientes, valiosos miembros de la prensa y vecinos de oficinas de Interporto se reunieron para la apertura de Kässbohrer Italy SRL con sede en Interporto di Verona en la oficina del Palazzo Direzionale Consorzio Zai para la ceremonia de corte de cinta y cóctel precedido por la presentación de Kässbohrer Italy y la bienvenida de Giandomenico Allegri,

miembro de la Junta de Conorzio Zai y vicecalde de Sommacampagna. La celebración de la presencia renovada de Kässbohrer en Italia estuvo organizada por el miembro de la Junta de Kässbohrer, Iffet Türken y el director de Kässbohrer Italia Dott, Kuntay Ozkan, junto con el equipo de Kässbohrer Italia estuvieron presentes en la apertura.

Compromiso con Italia

El programa comenzó con la bienvenida oficial de la Iffet Türken, miembro de la Junta de Kässbohrer. Türken destacó la actitud de Kässbohrer plasmada en 125 años de ingeniería para soluciones ingeniosas destinadas a la satisfacción constante del cliente que permiten todo el éxito detrás de los más de 800 productos únicos de Kässbohrer que atienden a la base de clientes más diversa en más de 55 países.

Kuntay Ozkan, Kässbohrer Italia Country Manager Dott, informó sobre el compromiso de Kässbohrer con Italia como principal centro de logística para el Mediterráneo y Europa. Dott. Ozkan declaró: "Estamos listos para servir en el mercado italiano con nuestra sede central en Interporto, nuestros socios de ventas en Italia y una red de venta cada vez mayor de más de 60 puntos en toda Italia."

Giandomenico Allegri declaró que "Interporto di Verona está clasificada como el quinto puerto italiano más grande entre todos los demás puertos (Mar, Aire, Tierra) con más de 16.000 de tráfico ferroviario con destinos en el extranjero. Interporto di Verona está construyendo una terminal de trenes de longitud de 750 m para mejorar la conexión de Italia con Europa. Estamos más que felices de tener a Kässbohrer en Interporto Quadrante Europa con el que nos gustaría realizar proyectos comunes".

Primafrío ha facturado 340 millones de euros durante el año pasado

La empresa de transporte internacional por carretera Primafrío facturó 340 millones de euros en el año 2017, lo que supone un 10% más que en el ejercicio 2016. Una evolución que responde a la constante mejora de la propuesta de valor en el transporte frigorífico por parte de la compañía murciana y al éxito en nuevos segmentos como el grupaje hortofrutícola o la apuesta por la expansión internacional. De este modo, Primafrío se sitúa, por cuarto año consecutivo como líder en el sector del transporte logístico en España por volumen de negocio.

Para la empresa murciana, el 60% de la cifra de negocio corresponde a la actividad de transporte hortofrutícola, donde ocupa el primer puesto tanto en el ranking nacional como en el europeo. Factores como la extraordinaria producción de frutas y verduras en la Península Ibérica junto con la creciente demanda de estos productos han contribuido a conseguir estos datos tan positivos. Juan Conesa, director general de Primafrío, señala que "la optimización de las rutas de transporte y nuestra adaptación a las innovaciones tecnológicas han fa-



vorecido la obtención de este excelente resultado".

El pasado año, Primafrío realizó rutas a 22 países europeos transportando un volumen de 3 millones de toneladas de mercancías. Asimismo, el transporte de grupaje supuso ya en 2017 el 20% del total del volumen de negocio. En este sentido, Juan Conesa afirma que "el año de 2017 supone un hito histórico para el Grupo Primafrío" y apunta que estos datos han sido posibles "gracias al reconocimiento por parte de los clientes de nuestra propuesta de valor, que se basa en ofrecer un servicio de calidad". Datos de éxito que se complementan con el número de empleados de la organización que, actualmente, supera los 3.500 trabajadores.

Primaver

La ampliación hacia nuevos servicios ha marcado la actuación de Primafrío durante 2017. A este respecto, el proyecto más potente en grupaje hortofrutícola ha sido la *joint venture* entre Primafrío y la francesa Réseau Primever. Primaver se dedica, así, al grupaje de frutas y productos hortofrutícolas entre Francia, España y Portugal, garantizando entregas en el país vecino en unos tiempos que van entre las 48 y las 72 horas. Esta *joint venture* suma una de las flotas frigoríficas más importantes de Europa, con más de 2.350 vehículos y una red de 27 plataformas. La alianza permite optimizar los flujos de grupaje desde todas las regiones de producción españolas cuyo destino sea Francia.

Weltec, especialista en biogás, presenta sus soluciones en IFAT

En la IFAT, importante feria para tecnologías medioambientales, que se celebra en Múnich, Alemania, la empresa alemana Weltec Biopower presenta su procedimiento para la utilización energética de residuos orgánicos y aguas residuales a los visitantes profesionales de la industria y las instituciones municipales. En el stand 219 del pabellón A4, el equipo de ventas del fabricante de plantas de biogás, que actúa en el ámbito internacional, estará a disposición del 14 al 18 de mayo para responder a todas las preguntas en torno a su acreditada técnica de procesos para plantas energéticas anaerobias de nueva creación y para la ampliación de plantas ya existentes.

La estación depuradora de aguas residuales del municipio bávaro de Burgebrach documenta cómo una empresa municipal reduce efectivamente sus costes de energía y eliminación de residuos con ayuda de una planta de biogás. En este municipio, Weltec ha reequipado la depuradora de agua de 13.000 EW ya existente con un digestor de lodos, incluido el reciclaje del gas



procedente de la depuradora en la planta de cogeneración. La puesta en servicio se realizó en la primavera de 2016. Desde entonces, los lodos de depuradora son estabilizados anaeróticamente en la torre de acero inoxidable después de que las aguas residuales han sido depuradas en un filtro de goteo de dos niveles.

"Mediante el abastecimiento propio nos ahorramos la compra a terceros de aprox. 100.000 kilovatios/hora de electricidad al año", contabiliza Arne Nath, director del departamento de Aguas Residuales en SüdWasser GmbH, que desde 2005 apoya a la comunidad administrativa de Burgebrach en el sector de aguas residuales. Las acreditadas tecnologías de Weltec Biopower colaboran a proporcionar los beneficios que aporta esta planta diseñada individualmente.

El Sector del Transporte es el que lidera los ingresos entre las plataformas de economía colaborativa

Más de las 300 *startups* creadas en España se engloban dentro del sector de la economía colaborativa

La economía colaborativa opera, entre otros sectores, en los ámbitos del Transporte, el alojamiento, las finanzas, el intercambio de

bienes, la alimentación, la movilidad, los servicios, la salud, la logística, la gobernanza, la educación y la administración. Hasta el año 2015,

los datos disponibles indican que el sector que ha registrado más ingresos en Europa ha sido el del Transporte, seguido por el del alojamiento.

Ostelea School of Tourism & Hospitality presentó a finales del mes de marzo el informe 'Plataformas de Economía Colaborativa: una mirada global', elaborado por Albert Beltran i Cangròs, doctor en Ciencias Políticas y profesor universitario; y dirigido por María del Pilar Leal, doctora del centro de Investigación, Divulgación e Innovación en Turismo (Iditur). Dicho informe se centra en describir y analizar la situación de la economía colaborativa dentro de la economía mundial, los sectores en los que opera y en cuáles es especialmente significativa.

Consumo, conocimiento, desarrollo tecnológico y gobierno son los cuatro campos principales que abarca la economía colaborativa y que, gracias a la irrupción de las TICs, vive un gran desarrollo de prácticas y usos sociales y económicos de la misma.

El informe analiza los ingresos obtenidos por las plataformas de economía colaborativa para señalar los sectores con más ingresos en Europa. El ranking lo lidera el Sector del Transporte, con 1.650 millones de euros obtenidos en el año 2015, seguido del de alojamiento con un total de 1.150 millones. El top cinco lo cierran los sectores de las finanzas, la intermediación laboral y el entretenimiento.

Por otra parte, entre las polémicas que ofrece esta economía se encuentran la contracción de los in-

gresos de sus trabajadores, así como la ausencia de valor añadido en plataformas de intermediación y la ausencia de regulación.

Plataformas en España

La investigación realizada sostiene que en España el uso de estas plataformas es todavía primario, pues solo un 19% de los españoles las ha utilizado alguna vez. El alquiler de alojamientos a particulares, el *crowdfunding* y la acción de compartir vehículo son las tres actividades principales.

No obstante, más de las 300 *startups* creadas en España se engloban dentro de la economía colaborativa en ámbitos como el *carpooling* o el *carsharing*, el micromecenazgo o *crowdfunding*, el *crowdfunding* o compra de regalos en grupo, el *coworking*, la logística, etc.

El caso de Uber

Uber es la principal plataforma colaborativa, pues su valor de mercado en 2015 era de 50.000 millones de dólares, casi el doble que la siguiente (Airbnb) y 10 veces superior a la tercera empresa del sector en capitalización (Wework). El acelerado incremento de su valor de mercado ha ido a la par del incremento de sus ingresos: de 0,68 billones de dólares en 2013 a 20 billones en 2016.



Ingresos de la economía colaborativa por sectores. Fuente: Statista (2017).

De acuerdo con los datos publicados por Pew Research Center (2016), el usuario promedio de Uber es una persona joven, de menos de 50 años con un nivel de ingresos medio-alto y que vive en grandes ciudades.

Uber ha sido noticia por sus conflictos con el Sector del Transporte regulado, especialmente con el taxi. La patronal de este sector ha acusa-

do reiteradamente a la plataforma de competencia desleal, puesto que sus conductores no operan bajo las estrictas regulaciones y condiciones impuestas al sector del taxi.

En determinados países el uso de Uber está prohibido, sin embargo, otras plataformas colaborativas de transporte sí están permitidas, ya que Uber es una compañía comercial que emplea a conductores

que se dedican profesionalmente a transportar usuarios sin que se les exija licencia, mientras que las otras plataformas se limitan a poner en contacto a conductores y viajeros para compartir gastos (Blablacar) o sirven para reservar vehículos con chóferes que poseen licencia VTC (Vehículo de Turismo con Conductor) y que, por lo tanto, operan dentro de la legalidad (Cabify).

La seguridad vial mejora en 2017, aunque se necesita progresar

La Comisión europea publicó también el pasado 10 de abril las estadísticas de seguridad vial preliminares de 2017 que, por segundo año consecutivo, han experimentado una disminución de un 2% en el número de víctimas mortales.

En 2017 perdieron la vida en las carreteras de la UE 25.300 personas (-2% que en 2016). Si bien esta evolución es alentadora, será muy difícil alcanzar el objetivo de la Unión de reducir a la mitad las muertes en la carretera entre 2010 y 2020. Además, se calcula que las otras 135.000 personas resultaron gravemente heridas el pasado año, incluida una gran proporción de usuarios vulnerables, como los peatones, ciclistas y motociclistas. Las muertes y lesiones en la carretera afectan, además de a las propias víctimas, a toda la sociedad, pues los costes socioeconómicos que generan cada año rondan los 120.000 millones de euros.

Por todo ello, se necesitan nuevos esfuerzos de todos los actores para hacer que las carreteras de Europa sean más seguras. Mientras que las autoridades nacionales y locales se encargan de la mayoría de las acciones cotidianas, como hacer cumplir la normativa y concienciar a los ciudadanos, la Comisión trabaja actualmente en una serie de medidas concretas para lograr progresos sustanciales.

La comisaria de Transportes de la UE, Violeta Bulc, declaró que "el año pasado, 25.300 personas perdieron la vida en las carreteras, y muchas más resultaron heridas con consecuencias trascendentes. Detrás de estas cifras se esconden otras tantas historias de tristeza y dolor. Naturalmente, la seguridad vial es una responsabilidad compartida con los Estados miembros, pero creo que la Unión puede hacer más para proteger a los europeos. La Comisión trabaja actualmente en

una serie de medidas concretas que está previsto anunciar en las próximas semanas. El objetivo es claro: salvar más vidas en nuestras carreteras".

Con una media de 49 víctimas mortales por millón de habitantes, las carreteras europeas siguieron siendo, con gran diferencia, las más seguras del mundo en 2017. Dentro de la UE, Suecia es el que tiene menor tasa de mortalidad en carretera (25 muertes por millón de habitantes), le siguen Reino Unido (27), los Países Bajos (31) y Dinamarca (32). Por otra parte, Estonia y Eslovenia registraron los mayores descensos en el número de víctimas mortales (respectivamente, -32%, y -20%) en comparación con 2016.

Además, las diferencias entre los Estados miembros se redujeron aún más en 2017, pues solo dos registraron una tasa de mortalidad superior a las 80 muertes por millón de habitantes (Rumanía y Bulgaria).



Perspectivas

Sobre la base de la Declaración Ministerial sobre seguridad vial a partir de marzo de 2017, la Comisión trabaja actualmente en un nuevo marco de seguridad vial para 2020-2030, junto con una serie de medidas concretas que contribuyan a la seguridad de nuestras carreteras.

Entre ellas podría incluirse una revisión de la normativa europea sobre seguridad de los vehículos y sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras, así como una iniciativa para la transición segura hacia la movilidad cooperativa, conectada y autónoma. La Comisión prevé presentar estas medidas en la primavera de 2018.



Ficha Técnica

DAF	
Modelo:	XF
Motor:	MX-13 Euro 6 de Paccar
Potencia:	530 CV
Par motor:	2.600 Nm a partir de 1.000 rpm
Transmisión:	caja de cambios automatizada TraXon
Cabina:	DAF XF Super Space cab
Capacidad depósito AdBlue:	90 litros
Distancias entre ejes:	3.600 ó 3.800 mm
Configuración:	4x2, 6x2
Suspensión eje trasero:	neumática
Control de velocidad:	Control de crucero predictivo
Frenos:	MX Engine Brake o ZF Intarder opcional

Cabina



La evolución de las cabinas de DAF se inició en la década de los '50. La Super Space Cab llegó en 1994.

Consumo



La renovada gama de DAF reduce un 7% el consumo, a lo que se añade otro 5% con los prototipos innovadores.

Motor



El motor Paccar también se ha mejorado, formando parte de una cadena cinemática rediseñada por completo.

Interior



La amplitud interior y la comodidad para el conductor son señas de identidad históricas de la marca.

Tecnología



EcoTwin, Convenient y EcoChamp son las soluciones de futuro que maneja DAF, algunas ya una realidad.

Ejes



Nueva estrategia de ejes desde 4x2 hasta 8x4, que reducen peso y contribuyen a bajar los consumos.

DAF: 90 años de éxito por todo lo alto

El fabricante celebra su aniversario con un despliegue histórico de sus modelos, pero mirando también al futuro

El pasado 1 de abril, DAF celebró su 90º aniversario. Para celebrarlo, ha convocado a la prensa especializada a una doble jornada en Eindhoven, su sede, en la que pudimos visitar el Museo de la compañía, conocer sus planes de futuro y disfrutar de su historia mediante una selección de 32 vehí-

culos de todas las épocas, desde los primeros camiones DAF de los años '40, pasando por una extensa muestra de su renovada gama actual, hasta las propuestas de futuro, como el Ecotwin, el Ecochamps o la hibridación. Además, sus responsables anuncian novedades para este mismo año.

Hans Staals, director de Marketing y de Planificación de DAF, además de responsable del Museo de la compañía, fue el encargado de repasar los hitos históricos de DAF, desde que Hub van Doorne, ingeniero holandés, abriera un pequeño taller de construcción en Eindhoven (Holanda), allá por 1928. Junto con su hermano Wim, se dedican a soldadura y forja para las empresas de ámbito local y nacional, hasta que la Gran Depresión les lleva a ampliar los servicios. El taller pasa a ser una fábrica de remolques en 1932 y el nombre de la empresa cambia a Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek (fábrica de semirremolques de Van Doorne), que se abrevia como DAF. La soldadura empleada en la fabricación de estos remolques, que redundaba en una mejora de la carga útil, es una innovación exclusiva en aquella lo que elevó su competitividad y favoreció su expansión.

Hitos principales

- ✓ Fundada en 1928 por Hub van Doorne, en Eindhoven (Holanda).
- ✓ Inicio de la producción de remolques en 1933, que concluyó en 1979.
- ✓ Inicio de la producción de chasis en 1949. En 1955 se alcanzaron los 10.000 camiones.
- ✓ En 1957 se inaugura la nueva fábrica de motores, y en 1958 comienzan a producirse ejes. Un año después llega el primer motor con turbo.
- ✓ En 1964 se alcanza el hito de 50.000 chasis de camión.
- ✓ En 1973, DAF es el primer fabricante en introducir el motor turbo intercooling.
- ✓ En 1987 se introduce la serie 95, elegida 'Truck of the Year', y en 1994 la primera Super Space Cab.
- ✓ En 1996, DAF se integra en Paccar.
- ✓ En 2001 se presentan las gamas LF, CF y XF.
- ✓ En 2006, presentación del LF híbrido.



Innovación

✓ Borsboom adelantó novedades en los próximos meses, que podrían estar centradas en la electrificación de las gamas más ligeras.

✓ DAF Convenient es el resultado de un proyecto concluido en 2016 cuya finalidad es desarrollar soluciones de transporte que puedan reducir significativamente el consumo de combustible. 'Convenient' procede de la denominación inglesa Complete Vehicle Energy-saving Technologies for Heavy-Trucks (COVENIENT, que significa "Tecnologías completas de ahorro de energía para camiones pesados").

✓ "Ecochamps" es una iniciativa apoyada por la Comisión Europea en la que 26 compañías e instituciones del sector de la automoción, lideradas por DAF Trucks, buscan maneras de hacer que los trenes motrices híbridos y eléctricos resulten eficientes, compactos, ligeros, resistentes y, por encima de todo, viables económicamente para nuestros clientes.

✓ El DAF Ecochamps está diseñado principalmente para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO2 en vehículos de larga distancia, ya que aprovecha la mayor electrificación del vehículo para optimizar su funcionamiento, lo que da como resultado un ahorro de combustible de entre el 4 y el 5 %.



Orgullo de lo conseguido y buenas perspectivas de futuro, gracias a la calidad y a la innovación

Entre los hitos más importantes que jalonan la historia de DAF, encontramos la producción del primer camión en 1949, la construcción de una fábrica específica para camiones en 1950 (que llegó a 10.000 unidades en 1955 y, apenas un año después, hasta las 20.000), su primer motor en 1957, el primer motor (DD575) con turboalimentación en 1959, el turbo con refrigeración intermedia en primicia en 1973 (tras cuatro años de trabajo), la concentración en el negocio de los camiones en 1976 (después de haber fabricado 850.000 coches hasta que, en 1972, le vendió esta división a Volvo), el turbo avanzado con refrigeración intermedia en los '80, o el motor Paccar MX en 2005.

Satisfacción y optimismo

Preston Freight, presidente de DAF, declaró durante el evento que

espera "el mismo éxito de DAF durante los próximos 90 años, gracias al compromiso que tenemos con la calidad del producto y con los profesionales". De hecho, en 2017, el Grupo Paccar fue el octavo fabricante mundial, con 2,3 millones de unidades por encima de 16 toneladas, cifras que se esperan mejorar con la nueva fábrica de pintura de Westerlo (Bélgica), con capacidad para 70.000 unidades anuales; el Centro de control de motores; un centro de distribución de recambios en Budapest y otro en Eindhoven; y el centro de Innovación del Grupo. La previsión de Freight es que DAF supere el 16% de cuota de mercado en pesados para el mercado europeo.

Por su parte, Ron Borsboom, ingeniero jefe de la marca, repasó las ventajas de la nueva gama, presentada el año pasado, destacando la aerodinámica, la tara, las ayudas a

la conducción, el confort, la cadena cinemática, el motor, la disponibilidad y su versatilidad, "con un ahorro de consumo potencial del 7%. Hemos desarrollado un producto totalmente nuevo, desde la cadena hasta los ejes, compatible con el HVO al 100% sin adaptaciones técnicas, con lo que además reduce un 80% sus emisiones de CO2", y añadiendo que "hemos reducido las reparaciones anuales por vehículo un 75% en los últimos 15 años".

También mencionó el DAF Innovation Truck, centrado en la reducción de consumo y capaz de circular en propulsión eléctrica hasta 6 km (lo pudimos comprobar al día siguiente, con excelente impresión), prototipo al que seguirá el EcoChamps, un híbrido que reduce los costes de producción mediante el uso de componentes de automoción.



Mercedes-Benz lanza la tercera generación de furgoneta Sprinter, con 1.700 variantes

NEXOTRANS realiza una prueba dinámica del nuevo vehículo, en tierras de los Países Bajos

La flexibilidad y la posibilidad de equipar los vehículos con soluciones específicas es, para Mercedes, la principal característica de su tercera generación de

Sprinter. El modelo ya había sido presentado, pero ahora sale al mercado alemán. Así lo expresa Volker Mornhinweg, director de Mercedes-Benz Vans: "En el

mundo de la logística y el transporte del futuro, la variabilidad y la disponibilidad de soluciones específicas para el cliente son el factor de éxito fundamental".

"Ya no basta con ofrecer a los clientes un buen vehículo. Como un todo terreno, la nueva Sprinter debe ser más que solo la suma de sus partes. Con un número sin precedentes de variantes, nuevos servicios de conectividad y una nueva generación de telemática, se trata de un sistema integral hecho a la medida que cumple con una enorme gama de requisitos de transporte comercial y movilidad. La nueva Sprinter logra precisamente lo que sus generaciones precedentes demostraron antes: una vez más, redefine su segmento. Esto la convierte en lo último en *hardware* inteligente, y elevará su segmento, el negocio de nuestros clientes y nuestro propio negocio al siguiente nivel", explica el directivo.

La Sprinter cuenta con un nuevo diseño fascinante, características de seguridad a un nivel muy alto, máxima rentabilidad, detalles orientados al cliente y al Sector, y un paquete de conectividad que lleva los sistemas de infoentretenimiento y aplicaciones telemáticas a una nueva era: en cada subdisciplina, la tercera generación de Sprinter define la clase superior en el segmento de 'van' grande. Sin embargo, donde el fundador de este segmento realmente muestra sus verdaderas fortalezas es al combinar sus atributos individuales en una solución global del sistema.

Los clientes pueden elegir el panel, Tourer, pickup, chasis, bus o chasis cabina como tipos de carrocería de la Sprinter. También cuenta con tres configuraciones de trans-



misión, con tracción delantera como opción por primera vez: diseño de la cabina, longitudes totales, tonelaje y alturas del compartimento de carga: estos parámetros solo permiten un aumento adicional en el número de posibles variantes de Sprinter. Se pueden juntar más de 1.700 versiones diferentes, muchas más que con el modelo anterior. Esta modularidad maximizada define el núcleo del nuevo concepto de Sprinter, que refleja los requisitos específicos del sector y los diferentes segmentos de clientes.

Las soluciones específicas para cada sector abarcan desde servicios de mensajería clásicos en la

'última milla' hasta transporte de mercancías en distancias más largas, pasando por técnicos de servicio que utilizan su vehículo como una tienda móvil de piezas de repuesto. La nueva Sprinter también se puede poner en funcionamiento como autocaravana o minibus, y los servicios de rescate lo utilizan como ambulancia. Los grupos objetivo son tan diversos como las aplicaciones. La Sprinter proporciona las respuestas a todas las necesidades de transporte, tanto para los propietarios conscientes de la tradición como para los administradores de flotas conscientes de los costes.



A detalle

Otros datos

- 1 Para desarrollar la nueva Sprinter, Mercedes-Benz Vans se ha metido en la piel del cliente, con la realización de multitud de pruebas a lo largo de miles de kilómetros.
- 2 El crecimiento del e-commerce va a conllevar, a su vez, un crecimiento en la demanda de furgonetas y todo tipo de vehículos comerciales ligeros. Sólo en el año 2016 en Alemania, se entregaron más de 3.000 millones de paquetes, y las estimaciones aseguran que se superarán los 4.000 millones para el año 2021, por lo que la nueva Sprinter posee 50 kg. de carga útil adicional, gracias a la optimización de los asientos.
- 3 Mercedes Pro es un programa que permite conocer el consumo promedio de la flota o los kilómetros conducidos con cada vehículo, algo muy útil para los gerentes.

Sensaciones

Multitud de asistentes para una cómoda conducción



Mercedes-Benz proporcionó a diversos medios de comunicación, entre los que se incluyen NEXOTRANS, un día de prueba con las nuevas versiones de la Sprinter. La jornada se desarrolló en Holanda, con recorridos entre las ciudades de Ámsterdam y Rotterdam. Una de las principales novedades de la nueva generación es la tracción delantera, que permite muchas más variables en situaciones complicadas. Además, la furgoneta ha sido reducida en 80 mm, para ayudar en sus movimientos.

Si en algo destaca la nueva Sprinter es en su *software*, con el Mercedes Benz User Experience (MBUX) ya incorporado. Se trata de una pantalla táctil de buen tamaño, que también recibe órdenes por voz y puede ser maneja-

da desde el volante. El sistema es muy intuitivo y la navegación funciona de manera excelente, como pudimos comprobar durante el recorrido propuesto.

Se puede considerar a la nueva Mercedes-Benz Sprinter como un sistema de transporte logístico en sí misma, donde además la conectividad adquiere un papel protagonista en la búsqueda de mayor control para los gerentes de flotas.

Asimismo, el asiento del conductor es más cómodo. El botón de parada y encendido permite un ahorro de combustible en semáforos y otro tipo de detenciones obligatorias. Hay que destacar también que Mercedes-Benz ya está trabajando en la versión eléctrica del vehículo, que podrá verse por las carreteras para 2019.



IDS constata la seguridad de su tarjeta 'contactless'

Dieciocho meses después de la introducción la tarjeta de combustible *contactless* para camiones, IDS (International Diesel Service) asegura haber tenido unos buenos resultados en materia de seguridad, dado que no se ha registrado ningún caso de pago fraudulento ni estafa. Gracias a un *chip* de seguridad integrado, resulta imposible copiar la tarjeta de combustible; gracias a esto y otras medidas preventivas adoptadas por IDS, ofrece transacciones 100% seguras.

IDS, empresa perteneciente a Kuwait Petroleum Corporation que suministra diésel para operaciones de transportes nacionales e internacionales, fue la primera empresa en dotar sus tarjetas con tecnología RFID y autorización en tiempo real para cada transacción. El chip integrado no solo hace que las tarjetas sean más rápidas y fáciles de usar (ofrece la misma funcionalidad que cualquier tarjeta bancaria *contactless*), sino también extremadamente seguras.

Vincenzo Maniaci, director comercial global de tarjetas en Q8, comenta: "El combustible sigue

siendo un producto muy atractivo para los estafadores. Estamos tremendamente orgullosos de poder afirmar que IDS no ha registrado ningún caso de fraude con sus tarjetas. Nuestras tarjetas de combustible son tan seguras como las tarjetas bancarias y constituyen la solución más segura que hay en el mercado. Resulta imposible falsificarlas porque la tarjeta no se puede copiar, de modo que los delincuentes no pueden saltarse las medidas tecnológicas que empleamos".

Además de que las tarjetas son un 100% seguras, IDS también ofrece un conjunto inteligente de medidas para transacciones seguras en 600 estaciones de servicio europeas y un pleno control de las tarjetas de combustible. Los clientes pueden gestionar y configurar todas sus tarjetas de combustible de camiones y conductores a través de *iAccount*, un sistema de gestión de tarjetas muy bien organizado que permite consultar información sobre la red, precios, crédito y transacciones. Los clientes de mayor tamaño pueden agrupar y organizar claramente los subcontratistas.

Goodyear lanza una gama para camiones ligeros

Goodyear presenta los nuevos neumáticos para camiones de ejes direccionales Kmax S y Kmax D de 17,5" y 19,5" para satisfacer las necesidades del cliente de robustez, versatilidad y buen rendimiento en todas las condiciones climáticas a bajo coste por kilómetro. Los nuevos neumáticos se han desarrollado aún más para los nuevos tipos de propulsión, como los híbridos y eléctricos, así como los motores diésel convencionales. El alto kilometraje ha sido el objetivo de desarrollo específico para estas llantas, al mismo tiempo que se prioriza una tracción fuerte, una dirección precisa y altos niveles de durabilidad para los vehículos que operan a largas distancias en la distribución regional y el tráfico urbano.

Los nuevos neumáticos Kmax S y Kmax D estarán disponibles a partir de abril de 2018. Reemplazarán al neumático direccional Goodyear RHS II y al RHD II (+) respectivamente y están basados en la tecnología probada Kmax en combinación con una robusta construcción de la carcasa. En comparación con los productos anteriores, las ventajas que ayudan a reducir los costes operativos incluyen el alto rendimiento de kilometraje en todas las aplicaciones, la versatilidad funcional en una amplia gama de servicios junto con la durabilidad en condiciones adversas de servicio. Los diseños de dirección y transmisión cumplen con las regulaciones de neumáticos de invierno actuales y futuras. El bajo consumo de energía, gracias a la resistencia a la rodadura optimizada, significa



una marcha fresca y una economía de combustible mejorada.

"Los neumáticos nuevos que estamos lanzando amplían nuestra exitosa gama de alto kilometraje Kmax para satisfacer las necesidades de los clientes que operan camiones más ligeros con llantas de 17,5" y 19,5". Son neumáticos robustos y versátiles, ideales para todas las condiciones. También tienen en cuenta el desarrollo de nuevos vehículos y tecnología que cada vez más introduce energía híbrida y eléctrica", ha dicho Benjamin Willot, director de Marketing de neumáticos comerciales para Europa.

Tanto el Kmax S como el Kmax D cuentan con compuestos para banda de rodadura de alta resistencia a la abrasión para un mayor kilometraje, buen funcionamiento y una resistencia a la rodadura optimizada. La sólida estructura de la construcción de la banda resiste los impactos a la vez que proporciona comodidad y durabilidad. La robusta área del talón también resuelve una gran variabilidad de cargas, brindando durabilidad y tranquilidad al usuario.

Red Tortuga crea una app para gestionar las flotas

Red Tortuga acaba de lanzar la aplicación móvil que ayudará a empresarios y transportistas a gestionar y optimizar sus rutas. Una herramienta práctica e intuitiva que ya se puede descargar gratuitamente desde Play Store.

La nueva aplicación móvil está pensada para todos los usuarios, tanto los gestores de flotas de transporte, como los mismos conductores que hacen uso de sus instalaciones y servicios. Con esta herramienta, Red Tortuga da un paso más, ofreciendo cobertura y nuevas ventajas desde cualquier lugar.

El empresario verá en esta aplicación móvil un útil recurso para controlar sus vehículos esté donde esté. Con un inicio de sesión privada permite tramitar y descargar facturas, planificar rutas y controlar la actividad de las tarjetas a tiempo real. Esto último permite tener un mayor control sobre la flota, pudiendo seguir las rutas de los conductores y su consumo diario. Una información que además puede filtrarse por fecha, tarjeta o país. Los datos incluyen gráficos y estadísticas de consumo y riesgo, lo que permite una visión rápida y global de la actividad. Desde la aplicación móvil también se pueden bloquear, reactivar o incluso dar de baja las tarjetas de carburante.

La app también está pensada para los transportistas, ya que en ella se puede consultar un mapa con las 12.000 estaciones de servicio de la red del grupo, con su dirección.

Continental diseña una nueva gama para aplicaciones de la construcción

Los neumáticos Continental Cross Trac han sido diseñados para superar los grandes retos unidos a la construcción, como el des-

gaste a un ritmo rápido. La compañía también ha presentado ContiEarth, pensada para los vehículos que trabajan en grava.

El transporte hacia y en las obras plantea duras exigencias para el trabajador, la maquinaria y los neumáticos. Robustez y tracción son las prestaciones principales del neumático que resultan cruciales en aplicaciones de construcción. Sin embargo, los diseños de banda de rodadura optimizados para tracción, con surcos anchos, provocan mayores niveles de desgaste a un ritmo más rápido, así como a un mayor consumo de combustible en carreteras pavimentadas. Por este motivo, el departamento de Investigación y Desarrollo de Continental en Hanover ha desarrollado la nueva gama de neumáticos para camión Conti CrossTrac para superar estos desafíos en obras.

"Los nuevos neumáticos Conti CrossTrac combinan lo mejor de dos mundos: demuestran ser caballos de batalla robustos y fiables en las obras y ofrecen el máximo kilometraje, una excelente resistencia y una rodadura suave en carretera", explica Constantin Batsch, vicepresidente de Neumáticos de Reemplazo para Camión de Continental para EMEA.

Conti Earth

Para los vehículos que trabajan extrayendo y transportando materias primas en terrenos con grava, rocas o arena, Continental ha desarrollado la gama ContiEarth, una serie de neumáticos OTR, cada uno de los cuales equipado



con un dibujo de la banda de rodadura completamente desarrollado y adaptado a las necesidades y requisitos específicos de las cargadoras, volquetes o excavadoras utilizados en proyectos de minería y construcción. La gama ContiEarth consta de dos líneas de neumáticos: EM-Master y RDT-Master.

Diesel Technic Iberia se traslada a Torrejón de Ardoz

La sucursal de Diesel Technic Group trasladó su sede el pasado 1 de abril de 2018 al Parque Logístico Casablanca en torrejón de Ardoz (Madrid). Este movimiento es una respuesta al continuo crecimiento tanto de la demanda general como de la gama de productos ofertados y se hacía imprescindible tras la excelente aceptación de la nueva división de productos para furgonetas y de la nueva marca Siegel Automotive.

Con una superficie de 4.870 m², el nuevo área de logística casi triplica a la anterior, ofreciendo espacio para más de 3.000 ubicaciones de palés y más de 16.000 metros lineales de estanterías de *picking*. Gracias al aumento de la capacidad de almacenamiento y a la optimización de los procesos de logística, los distribuidores de España y Portugal y sus clientes se beneficiarán de una mayor disponibilidad de artículos.



Además de amplias superficies de almacenaje, la nueva sede, con una superficie total de 5.312 m², dispone también de 442 m² destinados a oficinas, *showroom* y una sala de reuniones especialmente preparada para impartir cursos de formación. Desde su fundación en 2005 y, especialmente tras el último y efímero traslado a Alcalá de Henares hace cinco años, Diesel Technic ha seguido aumentando sus ventas y ha creado nuevos puestos de trabajo, con una amplia gama de productos de sus marcas DT Spare Parts y Siegel Automotive.



El Biostar de Stas, una solución para el segmento agrícola del fabricante belga

CDT Trailers, distribuidor en nuestro país, afronta un nuevo 'roadshow' nacional de presentación

CDT Trailers, distribuidor oficial Stas en España y Portugal, vuelve a poner en marcha un *roadshow* con el objetivo de

presentar y mostrar a los clientes nacionales 'in situ' los semirremolques basculantes y los pisos móviles de

aluminio de la marca líder europea. La cita, el primer fin de semana de mayo en la estación de servicio Abades, Mérida.

Por ello, los días 5 y 6 de mayo, convoca a los profesionales en el área de servicio Abades, situada en la salida 341 de la A-5, donde tendrá en exposición una representación de cinco vehículos, tres de ellos cortesía de José Ortega y Juan Francisco Cruces, de la Cooperativa de Transportes Extremeños COTE de Mérida, y Transportes Palo XXI de Valencia de Alcántara (Cáceres).

Estas empresas ya son clientes Stas y que compartirán con los asistentes sus experiencias en primera persona. También se podrá conocer uno de los semirremolques Rent a Trailer CDT, marca que pone a disposición de los clientes pisos móviles en régimen de alquiler.

Durante el encuentro, todos los asistentes tendrán la oportunidad de "ver, tocar y descubrir la calidad de los semirremolques basculantes y pisos móviles Stas", indican desde la compañía, además de resolver posibles dudas sobre los vehículos y sus condiciones comerciales. Otro de los alicientes de la doble jornada es el de participar en el sorteo de un viaje para dos personas a Hannover (Alemania) y dos entradas para asistir a la IAA 2018.

El Biostar forma parte de la oferta de pisos móviles de Stas en nuestro país para el segmento agrícola. Destaca por su construcción estable gracias a contar con "el

marco de aluminio más resistente del mercado, un marco posterior reforzado para carretillas elevadoras, reforzado especialmente al igual que los perfiles superiores, y con calidad de aluminio premium", según indican sus responsables.

El diseño exclusivo Stas se basa en "la combinación óptima de ligereza/fuerza, el máximo esmero en el detalle y acabado, y el mejor valor de recompra de su clase demostrado", afirman desde Stas.

El Biostar, con bastidor y caja de aluminio, tiene capacidad entre 72 y 94 metros cúbicos, para productos agrarios, abonos, palets, biomasa o madera.



Chequeo

Detalles

- 1 La gama del Biostar de Stas cuenta con una capacidad que oscila entre 72,4 y 93,2 metros cúbicos.
- 2 Todas estas versiones cuentan con una longitud interior de 13.500 mm y una altura interior de 2.475 mm.
- 3 Sin embargo, tanto la anchura interior delantera como la trasera sí presentan distintas posibilidades.
- 4 En el caso de la delantera, dicha anchura va desde 2.100 hasta 2.720 mm en el caso más amplio.
- 5 Por su parte, la trasera oscila entre 2.250 y 2.900 mm, teniendo en cuenta que en ninguna de las posibles configuraciones, la diferencia entre la anchura delantera y la trasera supera los 200 mm.
- 6 Se puede adaptar a las necesidades de cada cliente en más de 15 puntos del equipamiento.

Reconocimiento

Stas y su clara apuesta por el alquiler de pisos móviles



El piso móvil es un vehículo con gran versatilidad, pues permite transportar carga a granel y carga paletizada. Por eso, cada día son más las empresas de transporte que invierten en este tipo de trailers. En su vertiente agrícola, el piso móvil permite el transporte de todo tipo de materiales a granel: cereales, abonos, forrajes, etc. El uso del piso móvil está determinado según la temporada de cosecha y la campaña de recogida de los productos, por lo que la principal ventaja de alquilar, según Stas, es que puedes usarlo solo cuando lo necesitas.

El transporte de todo tipo de maderas y derivados de esta, (astilla, pellets, biomasa, etc.) se lleva a cabo también con pisos móviles.

Por último, otro uso clásico del piso móvil es el transporte de Residuos Sólidos Urbanos (RSU), nor-

malmente dependientes de los municipios o mancomunidades. La demanda de esta actividad de transporte cuenta con un factor estacional muy importante, especialmente durante los meses de verano en las áreas que concentran el turismo.

En este escenario, CDT Trailers ofrece la oportunidad de alquilar un piso móvil a corto plazo (mínimo tres meses), medio y largo plazo, para cubrir necesidades puntuales y temporales con motivo de campañas o puntas de actividad, liberar capital, reequilibrar la flota, reducir gastos generales, evitar la obsolescencia de los equipos, experimentar nuevos equipamientos, protegerse ante las incertidumbres del mercado, reemplazar vehículos independientemente de su uso, y mejorar la flexibilidad operacional y financiera.

España ejemplifica la disparidad de criterios que se repite en Europa ante los Paquetes de Movilidad

La Comisión Europea está por la labor de flexibilizar la vuelta a casa y liberalizar los viajeros, pero no otras cuestiones

El Transporte por carretera se encuentra en un momento normativo crucial. La elaboración de los dos Paquetes de Movilidad puede marcar su devenir

para los próximos 10 años. Y la posición española no coincide con la que llega desde la Comisión, sobre todo en el ámbito de los viajeros. Así quedó de

manifiesto durante el Seminario 'Hacia un verdadero transporte europeo por carretera', celebrado en la sede del Parlamento Europeo en Madrid.

Asociaciones empresariales, eurodiputados y representantes del Ministerio de Fomento, junto con empresarios de ambos sectores, tomaron parte en la jornada, inaugurada por Eddy Liegeois, jefe de la Unidad de Transporte por Carretera de la Comisión Europea, quien puso sobre la mesa las temáticas a tratar, no sin cierta dosis de polémica. No obstante, muchos de los ponentes invitados al evento califican su actitud como "valiente", dadas las diferencias que se aprecian entre las posiciones comunitarias y nacionales.

Con la mirada puesta en el próximo 18 de mayo, cuando se propondrá el 1º Paquete de Movilidad (ya presentado el pasado noviembre y relativo al transporte de mercancías, a los salarios mínimos y a la armonización de otras cuestiones), Liegeois inició su intervención apuntando que "cinco años de legislación son pocos para acometer cambios normativos de tanto calado como el actual, con temas tan delicados", pero matizó que, en el caso de este 1º Paquete, espera que haya tiempo.

"Queremos establecer medidas de lucha contra las empresas buzón, ordenar el transporte por debajo de las 3,5 toneladas, regular el cabotaje, consolidar los derechos sociales de empresas y trabajadores, flexibilizar los tiempos de conducción y descanso, y clarificar las distintas tarifaciones", declaró el jefe de Unidad, por lo que "la influencia de este Paquete es enorme. Puede marcar la próxima década, y por tanto, tenemos que hacerlo bien".

La palabra que, a su juicio, puede resumir todo el proceso es "tensión, mucha entre los países del Este y los de Occidente. Las alianzas existentes no facilitan la negociación. Por ejemplo, decisiones unilaterales como las adoptadas en Francia, Alemania o Reino Unido sobre el asunto de los desplazados tienen incidencia directa en toda la industria del Transporte, además de otros aspectos como el de los salarios mínimos" o el descanso en cabina. "Por eso, considero que las soluciones se encuentra solo en el ámbito europeo". En su opinión, "si todos los procesos en el Parlamento, la Comisión y el Consejo van bien, podríamos formalizar un acuerdo a principios de 2019. Son plazos ajustados, pero factibles".

Segundo Paquete

En cuanto al 2º Paquete de Movilidad, que afecta más directamente al transporte de viajeros, reconoció que "no esperamos alcanzar un acuerdo en esta Legislatura (que concluye en 2019), ya que el debate casi no ha empezado": la primera ponencia ante el Parlamento se espera para finales de año.

La Comisión es "favorable" a aplicar la Directiva de Desplazados al transporte por carretera, al igual que la política de salarios mínimos y el cabotaje, aunque no a los trabajadores en tránsito, pero "es necesario tomar una decisión para que no haya demora en su aplicación". El organismo comunitario propone ciertas especificaciones para el caso concreto del Transporte, como



la cifra de tres días al mes como punto de partida, que se añadirían a la necesidad "de suavizar la burocracia a la que se enfrentan los conductores, para que recaiga más en las sedes de las empresas".

El asunto del cabotaje es complejo, con mayor incidencia en determinados países (como Bélgica, donde supone el 10% de las operaciones). Por eso, "tenemos mucho que solucionar y no es momento de liberalizar el cabotaje, aunque sí de simplificarlo. También se baraja la opción de dejarlo en un máximo de cinco días", apuntó Liegeois, reconociendo que "el regreso a casa es esencial, por lo que debemos

flexibilizar los tiempos de conducción y descanso y limitar esta práctica".

Liberalización en viajeros

La liberalización del transporte de viajeros fue el otro gran tema sobre el que giró el Seminario, y en el que la posición española es más contraria a las reformas que quiere incluir la Comisión. Liegeois puso como ejemplo el caso francés, en el que "existen concesiones públicas y también contratos privados, y parece que conviven bien. Los contratos privados no solo no ponen en peligro a las concesiones,

sino que las complementan, generando mayor demanda además de una mayor oferta. La solución no pasa por un rechazo a los cambios, porque hay sitio para que convivan los servicios públicos con los privados".

En este sentido, recaló que "la exclusividad es una línea roja para la Comisión Europea. Creemos que concesiones por un periodo de 10 años es un enfoque absolutista difícil de defender", a pesar de que la posición mayoritaria del Sector español es la de defender nuestro actual modelo concesional, y parece que con los apoyos de otros grandes países.

Se busca una armonización comunitaria que evite acciones 'proteccionistas ilegales' en la normativa

La mesa sobre transporte de mercancías fue inaugurada por Inés Ayala, eurodiputada del grupo socialista, quien calificó la propuesta como "provocación", por lo que los países periféricos solicitaron una reacción de parte de la Comisión. "El proceso de negociación ha sido complejo, con posiciones enfrentadas entre los países que tenemos mucho transporte por carretera y los que no. No es que no queramos mejorar las condiciones de los conductores, sino que la pelea se entabló entre los países que tenemos mayor capacidad competitiva y los que abusan de lo contrario".

Ayala entiende que "nuestra propuesta aboga por mantener y

asegurar los derechos sociales, pero no discriminar y utilizar esta norma para establecer paradas y controles eternos. Me parece que existen demasiados requisitos en el transporte, y que convendría simplificar la actividad, exigiendo a la UE una vigilancia para evitar discriminación encubierta".

Al respecto de la vuelta a casa, considera que "estamos todos de acuerdo para encontrar una flexibilidad, con un buen control de los desplazados, sin necesidad de 'matar' el cabotaje", por lo que apostó por mantener los cinco días.

Izaskun Bilbao, también eurodiputada del grupo mixto, solicitó una regulación específica para el Trans-

porte al respecto de los desplazados, pues entiende que "la general no es suficiente. Estamos ante una fragmentación del mercado de una actividad crítica para todos, y ante una profesión que tiene peores condiciones, debido a su marco incierto y a ciertas aplicaciones partidistas de la normativa", llegando a calificar algunas figuras como "ilegales proteccionistas".

Contra el 'dumping' social

"La regulación debe ser europea, porque la precariedad laboral (que afecta a más de cinco millones de trabajadores) es un freno al desarrollo. Entendemos razonable una

armonización en un proceso amplio que prohíba el *dumping* social, pero no es tarea fácil".

Bilbao solicita una "solución específica para el transporte internacional y el cabotaje, con claridad en la Directiva", defendiendo que "en 2025 la carretera tenga una Agencia Europea a modo de ventanilla única, para facilitar la vida del conductor. La tecnología será básica". Apuesta por "respuestas homogéneas en los distintos Estados para los desplazados, que las infracciones incidan sobre la honorabilidad, que seamos coherentes sobre los tiempos de conducción, y por una sostenibilidad global, pero con compromisos locales".

A continuación, Carmen Librero, secretaria general de Transportes de Fomento, calificó como "esencial" el Paquete de Movilidad, recordando que "el transporte internacional afecta a la competitividad de todas las economías". Enfoca la posición nacional en "preservar los derechos y condiciones de los trabajadores y las empresas", con un cabotaje que es "fundamental, pero diferente al transporte internacional".

"Como país periférico, defendemos la postura intermedia entre las dos que se manejan, la de la liberalización total y la contraria. Hemos presentado soluciones alternativas, que han sido rechazadas en

un primer momento, pero que buscan el equilibrio para alcanzar el acuerdo. Es un reto difícil, pero tenemos que llegar al consenso", añadió Librero, recordando que "España lleva mucho tiempo luchando contra el fraude, con normas claras y transparentes, pero que no impacten en el mercado interior".

Regulación específica

En esa misma línea, el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, consideró "un logro que la Directiva de Desplazados no se aplique al transporte hasta que haya una regulación específica", reclamando una regulación equilibrada de defensa social que facilite la libre circulación y evite la burocracia. Sobre los salarios mínimos, defendió la posición de "mismo trabajo, mismo salario, pero con cabeza, porque no es lo mismo el profesional itinerante que el que está radicado en un país que no es el suyo. La norma debe solucionar problemas, y no al revés". Por eso, en el asunto del cabotaje, propone "entre cinco y siete días para el transporte internacional, y cinco para el cabotaje. Que la presidencia búlgara de turno en la UE hable de nueve y cinco es buena noticia, porque nuestra propuesta es intermedia y seguramente tenga más posibilidades".

No quiso dejar de mencionar la propuesta de los sindicatos daneses, de excluir de la Directiva los portes con origen y destino en el mismo país, "que podría ser una opción a considerar". Y también



declaró su propuesta para el descanso semanal, "siempre protegiendo al conductor y elevando la productividad, que podría realizar dos descansos reducidos semanales de 24 horas y luego compensarlo en su casa".

Vicente Salvador, consejero de Transporte de la representación permanente de España ante la UE, cerró las intervenciones políticas, mostrando su "sorpresa ante la propuesta de Directiva" y reconociendo que "existen dos minorías de bloqueo en el Consejo, con posiciones muy enfrentadas. Dada la importancia del expediente para todos, la negociación está siendo muy complicada".

El Sector

Por parte del empresariado, Carme-

lo González, vicepresidente de CETM, inició su intervención solicitando "la dignificación del Sector, porque no es atractivo para los profesionales. Con tanta burocracia y normativa a cumplir en el camión, serán ingenieros más que conductores. Además, no creo que debamos ser tratados como desplazados ni estar incluidos en la Directiva, porque somos trabajadores en tránsito", aunque en caso de que al final se incluya, el periodo que propuso fue de "10 días tanto para el internacional como para el cabotaje".

Sobre otros temas, considera que "la vuelta a casa supone mejorar la productividad", que las viñetas "aumentan costes y reducen la competitividad, tanto para el Sector como para la industria del país" y que no está dispuesto a asumir

más peajes "que no sean para mejorar las infraestructuras", preguntándose dónde realizar con seguridad los descansos: "Las cabinas de nuestros camiones son mejores que algunos hoteles".

Debate abierto

En el turno de preguntas, Julio Villeda, presidente de Fenadismer y de UETR, mostró su desacuerdo con CETM y se preguntó qué interés se defiende con el salario mínimo, pues a su juicio se produce "una competencia desleal que rompe con el tejido empresarial". Juan Luis García Revuelta, de Comisiones Obreras, se mostró a favor de la inclusión de los Desplazados en la Directiva y propuso un salario mínimo relacionado con el país de descarga.

Izaskun Bilbao generó controversia al cuestionar si necesitamos un nuevo paquete normativo: "Lo que tenemos no ha ido bien porque no ha sido bien aplicado ni controlado. Es muy complicado defender tantos intereses como los que se citan en España, por ejemplo", o en el seno de su propio grupo, extrapolando esa dificultad a toda Europa y apuntando si "seríamos capaces en España de consensuar una propuesta para llevar a Europa". Entre todos "tenemos que evitar las 'empresas buzón' y el dumping social, que además cada país lo entiende a su manera".

Ramón Valdivia, director general de Astic, sí se mostró favorable a la posición de CETM, defendió la honorabilidad y recaló que "estos aspectos de fraude y seguridad ya están regulados". Inés Ayala introdujo otro asunto importante, como el de la falta de conductores, "lo que nos debería llevar a una reflexión sobre por qué los jóvenes, incluso en paro, no ven el transporte por carretera como algo atractivo", apostando también por una 'lista negra' de empresas buzón y denunciando que los países que más luchaban contra ellas "han sido los que más las utilizaban".

Para finalizar, Jorge Somoza, de Atradice, redundó en la necesidad de flexibilizar los tiempos de conducción, proponiendo la solución de los 12 días que se aplica en el transporte discrecional de viajeros, a lo que el director general contestó que no es posible.

Unanimidad en la defensa del sistema concesional

El Seminario puso en evidencia el rechazo del Sector nacional (al menos de los representantes que participaron en el foro), y de sus Administraciones, a la liberalización del transporte de viajeros que propone la Comisión Europea en su 2º Paquete de Movilidad.

La mesa redonda que abordó el asunto comenzó con la intervención de Luis de Grandes (eurodiputado del PPE), quien declaró que "ante la apertura total que propone la Comisión, creo que no se puede imponer uniformidad a los Estados miembros, sobre todo cuando sus modelos funcionan". Se quieren liberalizar todos los servicios por encima de 100 km de recorrido, y que por debajo de esa cota, también "previa autorización de la autoridad competente".

De Grandes apostilló que "la filosofía española combina tráficos rentables con otros que no lo son, que en caso de liberalización quedarían sin atender", añadiendo que "España no es el único país preocupado" y que la 'línea roja' de exclusividad, mencionada por Eddy Liegeois no es tal, "como se recoge en el Reglamento 1370/2007".

Por todo ello, "defiendo la posición de España, que vería su sistema menoscabado por otro que no aporta valor, y que supondría 500 millones de euros a las arcas estata-

les en materia de compensación de las obligaciones de servicio público (OSP)", recaló De Grandes, añadiendo que "un concurso público no puede ser tachado de falta de competencia", apostando por "una armonización, pero que no atente contra las políticas nacionales".

Peter Kouroumbashev, eurodiputado búlgaro del S&D, defendió la postura (muy aplaudida) de los países del Este durante el Seminario, mostrando su perplejidad ante la "falta de coherencia de las políticas de la Comisión, que quieren limitar el cabotaje en mercancías y liberalizarlo en viajeros, con distintas consideraciones incluso para los conductores desplazados": Europa Occidental cuenta con una flota de 400.000 camiones, de los que la mitad tiene matrícula polaca, "razón por la que se limita la actividad", pero "como en viajeros el predominio está en Alemania, se permiten ciertas prácticas".

También señaló sus dudas hacia los beneficios de la liberalización, que podrían ser contrarios en caso de acabar en un monopolio. Al respecto de los salarios mínimos, puso de manifiesto que "las empresas alemanas cobran 1,5 euros/km, mientras que las búlgaras se quedan en 0,9. Por eso, no se pueden equiparar los salarios mínimos".

La secretaria general de Trans-

porte, Carmen Librero, ha señalado que "los objetivos del Ministerio de Fomento son la conectividad y la cohesión de nuestro territorio y de nuestros ciudadanos. Y no vamos a renunciar a ello. Nuestro modelo, muy permeable, se basa en tres pilares: transparencia, competitividad y eficiencia". Librero afirmó que, además, "los propios usuarios reconocen que es un modelo de éxito, que combina los tráficos rentables con los que no lo son". Pidió que se preserve este modelo, "al que puede concurrir cualquier empresa europea" y que se presta "con tarifas más asequibles que en muchos otros países, con unas frecuencias, una calidad y una seguridad reconocidas por los propios usuarios".

'Profunda preocupación'

Por su parte, el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, mostró la "profunda preocupación" del Ministerio por la propuesta de la Comisión. "Si tenemos que compartir los tráficos rentables, el modelo está abocado al fracaso". Del Moral abogó por «dejar a la autoridad competente la duplicidad en las coincidencias», aportando que la competencia por el mercado es evidente.

Rafael Barbado, presidente de



Confibus, puso en valor las principales aportaciones que hace el Sector a la economía y a la sociedad españolas, resaltando que "España es el segundo país de la Unión Europea cuyos usuarios de autocar más alto valoran los servicios, con un 83% de satisfacción, a niveles del AVE".

Respecto a la normativa europea en trámite, aseguró que "vulnera los principios de subsidiariedad, proporcionalidad y no discriminación entre Estados Miembros reconocidos por el Derecho de la Unión Europea. Invade las competencias nacionales y es incompatible con

el Derecho comunitario para Servicios de Interés Económico General (SIEG) y OSP. Además, socava los principios que sustentan el sistema español de transporte público de viajeros".

"Es difícil justificar por qué un sistema que funciona, garantizando la movilidad ciudadana, incluso en circunstancias menos favorables a precios y en condiciones de calidad y seguridad más que aceptable, haya de ser modificado; máxime si no entraña elemento de discriminación alguno en relación a las empresas que pueden concurrir a la adjudicación", concluyó.

Subvenciones navarras

► RESOLUCIÓN 169/2018, DE 12 DE MARZO, DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO DE NAVARRA, por la que se aprueba la convocatoria de **subvenciones para acciones de formación en el Sector del transporte público por carretera en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra** durante el año 2018. En el BON, a 6 de abril de 2018.

Las necesidades cambiantes de una sociedad en continua evolución están exigiendo la adaptación de las empresas del sector de transportes a esta dinámica innovadora. En este contexto, la formación de los trabajadores es un instrumento básico para dar respuesta a los retos que se plantean, por lo que se considera conveniente subvencionar acciones formativas en el sector de los transportes por carretera para contribuir a mejorar su profesionalización y competitividad. Así, constituye el objeto de la presente Resolución aprobar la convocatoria y las bases reguladoras que regirán la concesión de subvenciones para la organización de acciones de formación (jornadas, cursos o seminarios de formación o perfeccionamiento y edición de libros y guías didácticas) dirigidas a personas relacionadas con el sector del transporte por carretera en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra durante el año 2018. En consecuencia, en uso de las facultades conferidas por el artículo 63.k) del Decreto Foral 1/2017, de 11 de enero, por el establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Económico,

Resuelvo:

1.º Aprobar la convocatoria de subvenciones para acciones de formación en el sector del transporte público por carretera en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra durante el año 2018, que se regirá por las bases recogidas como Anexo I a esta Resolución.

2.º Aprobar el gasto de 30.000 euros, que podrá hacerse efectivo con cargo a la partida presupuestaria 840004/84420/4819/441100, "Apoyo a actuaciones de formación en el sector del transporte", del Presupuesto de gastos de 2018.

3.º Publicar la presente Resolución y su Anexo I en el Boletín Oficial de Navarra y en la Base de Datos del Gobierno de Navarra de Subvenciones.

4.º Notificar esta Resolución a la Sección de Gestión, al Servicio de Gestión Económico Presupuestaria y Control del Gasto (Negociado de Gestión Económica) y a la Intervención Delegada en el Departamento.

5.º Señalar que contra la presente convocatoria y sus bases reguladoras podrá interponerse recurso de alzada ante el Consejero de Desarrollo Económico en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su publicación.

Pamplona, 12 de marzo de 2018.— El director general de Obras Públicas, Ignacio Nagore Laín.

Anexo I

Bases de la convocatoria de subvenciones, en régimen de concurrencia competitiva, para acciones de formación en el sector del transporte público por carretera en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra

Primera.— Objeto y finalidad de la convocatoria.

1.— La formación es un instrumento clave para mejorar la profesionalización y competitividad del sector del transporte por carretera y favorecer su modernización.

Esta convocatoria tiene por objeto el establecimiento de las bases reguladoras de la concesión de subvenciones para la organización de acciones de formación (jornadas, cursos o seminarios de formación o perfeccionamiento y edición de libros y guías didácticas) dirigidas a personas relacionadas con el sector del transporte por carretera en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra.

2.— Las acciones deberán llevarse a cabo antes del día 1 de noviembre de 2018.

Se exceptúan de estas ayudas aquellos cursos dirigidos a la obtención de los certificados de competencia profesional, de aptitud profesional (CAP) y de consejeros de seguridad, así como a la obtención de los permisos de conducción de mercancías peligrosas.

propiedad de un tercero, los gastos de alquiler de las aulas utilizadas.

2.3.2. Si las instalaciones utilizadas son propiedad de la beneficiaria, el coste de amortización del inmueble (calculado de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptadas), así como la parte proporcional de los gastos de luz, agua y limpieza de aulas, todos ellos imputados en función del tiempo y los metros dedicados a la formación concreta.

2.4. Equipos y útiles de trabajo, que se incorporan a las instalaciones donde se realizan los cursos y que permiten la realización de la acción educativa.

Se aplica el mismo criterio que en las instalaciones, en relación con el gasto de alquiler de equipos o el coste de amortización si se trata de un bien inventariable.

2.5. Gastos de publicidad y propaganda de la acción formativa, entre ellos, carteles, folletos y anuncios.

2.6. Costes de edición y distribución de libros y guías didácticas. Únicamente se considerará subvencionable cuando el número de libros o guías que se edite sea proporcional al número de transportistas de la Comunidad Foral de

Cuarta.— Beneficiarias.

Serán beneficiarias de estas ayudas las asociaciones de transportistas y las entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro, legalmente constituidas y domiciliadas en la Comunidad Foral de Navarra.

No podrán concederse las ayudas a las asociaciones o entidades en quienes concurra alguna de las circunstancias establecidas en los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley Foral 11/2005, de 9 de noviembre, de Subvenciones.

Quinta.— Plazo de presentación de solicitudes y documentación exigida.

1.—El plazo de presentación de solicitudes será de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación de esta convocatoria en el Boletín Oficial de Navarra.

2.—Las solicitudes se podrán presentar en la oficina del Registro General del Gobierno de Navarra situada en el Departamento de Desarrollo Económico (Avda. San Ignacio, 3, planta baja, 31002 Pamplona, Navarra), así como en los registros existentes de acuerdo con el régimen transitorio establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Las solicitudes se podrán presentar de manera telemática a través de la ficha correspondiente del catálogo de trámites del Portal del Gobierno de Navarra en Internet www.navarra.es (en adelante, la ficha del catálogo) donde existirá un enlace al Registro General Electrónico de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, siendo necesario para identificarse disponer de certificado digital y para recibir las notificaciones, de Dirección Electrónica Habilitada (DEH), que se podrá obtener en la forma señalada en la base duodécima.

En dicha ficha están disponibles los modelos de los Anexos adjuntos a la presente convocatoria, que también se podrán descargar para su tramitación presencial.

3.—La solicitud se cumplimentará conforme al modelo del Anexo II disponible en la ficha del catálogo y deberá acompañarse de la siguiente documentación:

3.1. Documentación acreditativa del cumplimiento de lo dispuesto en la base cuarta.

a) Acreditación de la inscripción en el Registro correspondiente.

b) Escritura o acta de constitución de la asociación o entidad y sus estatutos.

c) Documento acreditativo de la representación de quien presenta la solicitud en nombre de la asociación o entidad.

d) Tarjeta de Identificación Fiscal.

e) Documentación acreditativa de su representatividad en el sector de transportes de la Comunidad Foral de Navarra o experiencia en el sector de la formación en transportes.

f) Certificados de la solicitante acreditativos de estar al corriente de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 13.8 de la Ley Foral 11/2005, de 9 de noviembre, de Subvenciones, y 9.4 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, no será necesario presentar la documentación especificada en los apartados a), b), c), d) y e) si estos datos obran en poder de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. En este caso, la presentación podrá sustituirse por una declaración responsable emitida por la persona representante de la entidad, incluida en el formulario de la solicitud (modelo del Anexo II disponible en la ficha del catálogo).

➤ Sigue en el próximo número

su línea directa con **Nexotrans**

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

editores@nexotrans.com
 direccion@nexotrans.com
 redaccion@nexotrans.com
 coordinacion@nexotrans.com
 panorama-actualidad@nexotrans.com
 opinion@nexotrans.com
 coyuntura@nexotrans.com
 estudios@nexotrans.com
 contacto-vehiculo@nexotrans.com

novedades-vehiculos@nexotrans.com
 industria-auxiliar@nexotrans.com
 guia-vehiculos@nexotrans.com
 legislacion@nexotrans.com
 consultorio@nexotrans.com
 concurso@nexotrans.com
 agenda@nexotrans.com
 administracion@nexotrans.com
 publicidad@nexotrans.com

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

Segunda.— Cuantía de las ayudas y gastos subvencionables.

La financiación del gasto que origine la presente convocatoria se realizará con cargo a la partida 840004/84420/4819/441100, "Apoyo a actuaciones de formación en el sector del transporte", del Presupuesto de gastos de 2018.

1.— La cuantía de la subvención que corresponde a las acciones formativas que se realicen es de 30.000 euros.

La organización de acciones de formación al amparo de esta convocatoria podrá obtener una subvención máxima del 100% del coste de la misma.

La cuantía de la subvención, calculada según lo dispuesto en la presente base, se ponderará según las puntuaciones obtenidas en aplicación de los criterios establecidos en la base sexta.

Si las cuantías de subvención así calculadas exceden de la disponibilidad presupuestaria, se asignará la cuantía final mediante el correspondiente prorrateo.

2.— Se consideran gastos subvencionables los siguientes:

2.1. Profesores o ponentes: sueldos u honorarios del personal contratado fijo o eventual o precio del servicio externo docente incluyendo en este caso gastos de desplazamiento, estancia y manutención.

2.2. Material didáctico.

2.3. Aulas:

2.3.1. Si las instalaciones utilizadas son

Navarra al que vaya dirigido.

Para el cálculo del coste de la acción solamente se considerarán los gastos contenidos en este apartado justificados documentalmente.

3.— Ingresos de las acciones formativas:

En el caso de que las acciones de formación no sean gratuitas para los asistentes a las mismas, la entidad organizadora deberá comunicar los ingresos relativos a cada acción, que se minorarán del coste de la acción de manera que la subvención más los ingresos no superen dicho coste.

Tercera.— Limitaciones a los gastos subvencionables.

Dentro de los gastos subvencionables, detallados en el apartado 2 de la base segunda, se establecen las siguientes limitaciones en aras de una mayor racionalidad del gasto y adecuación a los objetivos perseguidos:

1.— Los gastos de profesores o ponentes:

—Si son personal externo, no asalariado de la entidad solicitante, el gasto subvencionable se limitará a 135 euros por persona y hora, incluyendo honorarios, gastos de desplazamiento, estancia y manutención.

—Si son personal asalariado de la entidad solicitante, el gasto subvencionable se limitará a su coste laboral justificado.

2.—El gasto en el resto de conceptos del apartado 2 de la base segunda guardará proporción con las acciones propuestas.

Nexolog

Información Quincenal sobre Logística para el Transporte



Prologis inaugura un parque logístico de 90.000 metros en San Fernando

Prologis ha inaugurado su Prologis Park San Fernando, un edificio de 21.000m2 ubicado en San Fernando de Henares; construido sobre 90.000 m2 de suelo e instalado con estándares de calidad que lo distinguen como edificio 4.0. Esta nueva apuesta empresarial creará en torno a 1.500 empleos.

A la inauguración del parque logístico, el pasado viernes 20 de abril, asistieron el director general de Prologis en el sur de Europa, François Rispe; el director general de la compañía, Gustavo Cardozo; su director comercial, Manuel Hurtado; el presi-

dente de Prologis Europa, Ben Bannatyne; la alcaldesa de San Fernando de Henares, Cati Rodríguez; la consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo; y el consejero de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán; y el viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Jesús Valverde.

Detalles

Tal y como estaba previsto hace

un año, cuando Prologis anunció esta operación, el edificio cuenta con una altura mínima en almacén de hasta 11 metros, aumentando la capacidad de almacenamiento hasta un 20%, según la compañía. Asimismo, el edificio está pensado para ser eficiente, por ello cuenta con equipos de iluminación LED que tratarán de reducir el consumo de electricidad en un 40%. Este parque logístico, ubicado estratégicamente y conectado con la autovía A-2, une Madrid, Zaragoza y Barcelona y la autovía de circunvalación conocida como M-50.

Luís Simões ha logrado obtener la actualización de las ISO 9001 y 14001

Luís Simões ha superado con éxito la auditoría para obtener la certificación de las nuevas normativas de 2015 ISO 9001 e ISO 14001, las más utilizadas para sistemas de gestión en todo el mundo y que representan mejoras significativas en la gestión de la calidad y medio ambiente de las organizaciones. La nueva versión incluye las más avanzadas técnicas utilizadas por las compañías a nivel mundial en términos de Sistemas de Gestión y entre sus novedades destacan la integración de prácticas de gestión de riesgos en la planificación de las actividades y el refuerzo de la implicación de la alta dirección en la implementación y uso del sistema de gestión integrada.

Esta certificación, que garantiza la transición del operador a las normativas actualizadas, se ha obtenido como resultado de la auditoría a los directores generales de los negocios de Logística, Transportes, Reta y Diagonal, así como a la Dirección de Procesos y Compliance, confirmando así el actual estado de los procesos de la empresa. En total,



Luís Simões cuenta con 39 centros (corporativos, de operaciones logísticas y de operaciones de transporte) certificados con la ISO 9001 (Calidad), de los cuales 15 se encuentran en España y 24 en Portugal. En cuanto a la normativa ISO 14001, la cifra asciende a siete en España y nueve en Portugal.

Para Pedro Ventura, director de Procesos y Compliance de Luis Si-

mões, "el proceso de transición a la versión de 2015 de las normas nos ha permitido capitalizar algunos avances llevados a cabo por nuestra compañía en años anteriores en términos de competencias en los ámbitos de la sostenibilidad y de la gestión de riesgos. Además, nos ha posibilitado aumentar la capacidad de las herramientas de planificación táctica y estratégica".



SIL 2018 acogerá el congreso de agentes de aduanas de Américas

Por primera vez en su historia, el Congreso de la Asociación de Agentes de Aduanas de las Américas (Asapra) se celebrará en Europa, y tendrá lugar en Barcelona. Su 36ª edición coincidirá, del 5 al 7 de Junio, con el 20º aniversario del SIL 2018. Se espera la presencia de 400 profesionales internacionales del sector de la logística, las aduanas y el comercio internacional.

Jordi Cornet, delegado especial del Estado en el CZFB y presidente del SIL; Antonio Llobet, presidente del Colegio General de Agentes de Aduanas de España; y Roberto Fuentes, vicepresidente primero de Asapra, presentaron hace unos días el Congreso, que congregará durante tres días en Barcelona a altos cargos mundiales del comercio internacional y del sector aduanero.

Entre los más de 30 ponentes internacionales cabe destacar a anunciada de Pedro Castro, presidente de Asapra; Enrique Canon, presidente del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas; Máximo de Gregorio, presidente de la Confederación Internacional de Agentes de Aduana (Confiad); Steve Parker, presidente de la Asociación Europea de Importadores, Exportadores, Operadores Logísticos y Representantes de Aduanas (Clecat); Ricardo Treviño, secretario general de la Organización Mundial de Aduanas (OMA); Pilar Jurado, directora general de Aduanas de la Agencia Tributaria de España; o Antonio Llobet, presidente del Colegio de Agentes de Aduanas de España, entre otros.

Cornet se ha mostrado muy satisfecho y ha asegurado que "es un honor contar dentro del SIL, en una edición tan especial como es la de nuestro 20º Aniversario, con la celebración del

mayor Congreso de Agentes de Aduanas que existe en América. Estamos muy agradecidos y enormemente felices de poder acoger el Congreso de Asapra, la primera vez que se celebrará en Europa", recordando que "en el SIL siempre hemos apostado por tender puentes logísticos para los negocios, los contactos y el conocimiento entre el Mediterráneo y América Latina, con experiencias muy positivas con la celebración del Congreso Alcat 2016 o la Cumbre Latinoamericana de Logística y Transporte".

El eje principal

Bajo el título 'La eficiencia aduanera, responsabilidad de todos', el Congreso Asapra quiere aclarar hacia dónde van las aduanas para adaptarse a los cambios, dando respuestas a las nuevas tendencias y a las incertidumbres que debe afrontar el sector aduanero y del comercio internacional. Una de estas incertidumbres es, precisamente, el tema de la ciberseguridad derivada del e-commerce. "La gestión de la seguridad en el comercio electrónico es uno de los temas que más preocupa al sector", afirma Antonio Llobet, presidente del Colegio General de Agentes de Aduanas de España. "Aún recordamos los ataques informáticos que sufrieron algunas de las grandes navieras mundiales que durante unos días fueron prisioneras de unos hackers que paralizaron el comercio internacional", añade Llobet.

Dentro del Congreso de Asapra, también se celebrará la Cumbre Latinoamericana de Puertos, que organiza Puertos del Estado, y la Jornada de Zonas Francas, que tradicionalmente se celebra dentro del Congreso del SIL.

Gefco cierra 2017 como el cuarto año consecutivo de ingresos y crecimiento

Gefco Group, proveedor global de servicios de cadena de suministro industrial y referente en logística automotriz, ha anunciado sus resultados del año 2017. Los ingresos del grupo ascendieron a 4.400 millones de euros, un 5,1% más que los 4.200 millones de euros en 2016; el Ebitda se aceleró un 16% hasta 201 millones de euros.

Las ventas de los clientes del mercado lideraron con un crecimiento del 8,1%, respaldado por un fuerte desarrollo de las cuentas globales y principales. Además, la división terrestre supone un plan de mejora que genera ganancias a través de la red y la optimización de costos; mientras que la división de envío de mercancías supone también un plan de mejora que genera beneficios a través de un fuerte crecimiento de ventas para nuevos clientes y especialización en carriles comerciales.

Luc Nadal, presidente de la Junta Directiva de Gefco, señaló que "2017 ha sido otro año fuerte para Gefco. Nuestra estrategia continúa generando crecimiento, como lo demuestra la mejora del más del 8% en los ingresos de los clientes del mercado. Nuestro programa de excelencia operativa, que comenzó en 2014, ha logrado un gran avance en el relanzamiento de las divisiones históricamente con pérdidas, y alcanzó un hito en 2017 con nuestro negocio Overland y Freight Forwarding".



Este año se ha visto una aceleración de la estrategia del grupo hacia la innovación. En consecuencia, se han implementado iniciativas de innovación en toda la organización este año y se ha establecido un laboratorio de innovación específicamente para encontrar, alentar y explorar ideas internas. Además, Gefco ha continuado su estrategia de moverse hacia verticales adyacentes donde se puede crear valor para los clientes, pues le proporciona un mayor acceso a las oportunidades verticales que las ofrecidas a la competencia.

Nueva oficina en Bilbao

En línea con sus objetivos de expansión y diversificación, Gefco ha anunciado la apertura de una nueva oficina dentro de su red nacio-

nal en el área de Bilbao. La nueva oficina comienza su andadura con el objetivo de apoyar y desarrollar el negocio de carga de proyecto industrial (IPC), en el que Gefco ha comenzado a tener una importante presencia internacional, y cuyo desarrollo en España es aún limitado, aunque muy sólido. La nueva oficina de Bilbao se encuentra plenamente operativa desde el pasado mes de marzo y está ubicada físicamente en el edificio Torre de Salvamento, en pleno puerto de Bilbao.

La nueva oficina estará gestionada por Daniel Crespo e Ixasne Solana. "La apertura de este centro IPC es el reflejo de nuestra capacidad para mejorar la atención a nuestros actuales clientes y de acelerar la entrada de nuevos actores", afirmó el director general de Gefco España, Julián Navarro.

Luz verde al recinto aduanero en el Área Logística Bahía de Algeciras

La Junta de Andalucía, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (Appa), y el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz han firmado el contrato por el que el ente público andaluz alquila, por un período de 50 años, una parcela de 90.000 metros cuadrados de su propiedad a Zona Franca para la implantación de un recinto aduanero en el Área Logística Bahía de Algeciras, en el sector El Fresno, lo que le permitirá contar con ventajas fiscales que activarán su desarrollo económico y empresarial.

La directora gerente de Appa, Mariela Fernández-Bermejo, ha destacado que "la consecución del acuerdo con Zona Franca es relevante no sólo para la economía de ambos organismos, sino también para el desarrollo de la logística en el entorno del puerto de Algeciras, el mayor del Mediterráneo y cuarto de Europa y que, en la actualidad, carece de un recinto aduanero, a pesar de que es uno de los que en Europa tiene más relación con países ajenos a la UE". Asimismo, ha subrayado la "gran importancia que supondrá para la creación de empleo en una zona tan necesitada como es el Campo de Gibraltar".

La responsable de Puertos de



Andalucía ha recordado además que este contrato "se enmarca en el convenio que ambas partes firmaron en septiembre de 2014 para la ubicación de un recinto fiscal en el Área Logística Bahía de Algeciras y que, tras un trabajo conjunto de gestión de gran calado se ha salvado el proyecto por el interés general de la zona y que satisface a ambas partes".

Ocupación del 100%

El acuerdo permite desarrollar el proyecto inicialmente planteado, aunque en términos financieros algo diferentes a los inicialmente establecidos, pero más adecuado a la realidad actual de ambas entidades. Además, con este contrato se ocupará el 100% del suelo logístico disponible en el sector de El Fresno.

Aeutransmer firma acuerdo para potenciar el transporte marítimo

En el año 2002, la Asociación de Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutransmer) suscribió un acuerdo de colaboración con la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Este acuerdo comprendía la constitución de una Mesa de Trabajo para estudiar los requerimientos del servicio y los costes asociados a las diversas alternativas.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) incluye los tráficos entre países miembros de la Unión Europea y ribereños de los mares Adriático, Báltico, Egeo, Mediterráneo, Negro y del Norte, así como también los transportes entre puertos españoles, peninsulares y extrapeninsulares. En el año 2016, el TMCD en España totalizó 234,7 millones de toneladas (un 4,2% más que en 2015), de las que el 20,4% correspondieron a cabotaje (tráfico nacional) y el 79,6% a exterior (tráfico internacional).

Más de la mitad del TMCD (53,7%) corresponde a los tráficos de graneles (126 millones de toneladas), mientras que el restante (46,3%) se distribuye entre Mercancía contenerizada = 58,7 MTm; Carga rodada = 37,5 MTm y Mercancía convencional = 12,4 MTm.



Estas cifras ponen de manifiesto el bajo volumen de tráfico de mercancía general convencional que, además, se mantiene prácticamente estable desde 2010. Son precisamente estos tráficos lo que podrían ser aprovechados por muchos de los cargadores si no fuera por un conjunto de obstáculos que frenan la competitividad del TMCD como alternativa al transporte terrestre.

Grupo de trabajo

Con el objetivo de potenciar el tráfico de carga general en TMCD, se ha acordado crear un grupo de trabajo integrado por cargadores, puertos y navieras donde se estudiará la manera de satisfacer la demanda, así como otras cuestiones relacionadas con la estiba, las tasas portuarias, el envejecimiento de la flota o la transmisión de la información a la cadena de suministro.

CBRE comercializa en exclusiva el MegaHub Andalucía, sito en Antequera

CBRE, compañía a nivel internacional en consultoría y servicios inmobiliarios, comercializará en exclusiva MegaHub Andalucía, el mayor nodo logístico intercontinental y multimodal del sur de España. El proyecto, que en los próximos meses arrancará con las obras de urbanización, es considerado como centro logístico de primer nivel y concentra todas las actividades relativas al transporte, logística, gestión y distribución de mercancías a nivel nacional e internacional tanto por vía terrestre, marítima como aérea, lo que lo ha convertido en uno de los nodos de la Red Básica Transeuropea de Transporte de Mercancías (RTET) más importante.

"A cierre del último ejercicio, la consultoría en el sector logístico alcanzaba un nuevo récord histórico de inversión con un volumen de 1.240 millones de euros según nuestros últimos datos", según destaca Alberto Larrazábal, director nacional de Industrial y Logístico de CBRE.

Este proyecto es una iniciativa público-privada, fruto del convenio suscrito entre la sociedad privada Puerto Seco de Antequera S.A y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (Appa); y ha sido impulsado por la Junta de Andalucía y



cofinanciado con fondos europeos.

Apuesta multimodal

Una de las soluciones que aporta el complejo es la creación de un nuevo modelo de transporte multimodal. Este concepto de diseño de logística colaborativa fomentará la generación de tráficos de ferrocarril multiproducto, multicliente, multiorigen y multidesino, todo ello al servicio de la cadena de suminis-

tro. El espacio se ha estructurado en cuatro sectores designados según los usos específicos de cada zona. De este modo, Antequera se ha convertido en el único punto de la Unión Europea en el que se enlazan, formando una cruz, los corredores Atlántico y Mediterráneo.

El sector logístico ha experimentado durante los últimos años un rápido desarrollo debido a los cambios en los hábitos de consumo y las necesidades de los comerciantes.

Big Data, automatización y estiba ganan el Premio CEL Empresa

Un año más, con ocasión del Día de la Logística, han tenido lugar los Premios CEL al Desarrollo de la Gestión Logística, reflejo de la innovación y la relevancia de la logística en el panorama económico español, en colaboración con Accenture Strategy, Linde Material Handling Ibérica, Servicio Móvil y Stef. La edición 28ª de los Premios CEL corrió a cargo de su presidenta, Ana Isabel González, quien condujo una ceremonia repleta de alusiones al 40º aniversario de la organización referente de la profesión y de la actividad logística en España.

Precisamente, para celebrar el 40 Aniversario del Centro Español de Logística, el evento contó con una presencia significativa de las instituciones y organizaciones españolas. El acto contó con la apertura institucional de Juan Miguel Sánchez García, asesor del director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, que destacó el valor de los Premios CEL como instrumento para impulsar y promocionar el desarrollo de la gestión logística en España, a través de la innovación y el conocimiento.

Como cada año, el Premio CEL Empresa estuvo marcado por su carácter de innovación y eficiencia para el Sector. El proyecto de Big Data realizado por PiperLab para Seur-DPD con más de 9.000 modelos algorítmicos predictivos (y aciertos medios por encima del 95%), fue el ganador del Premio CEL Empresa,

patrocinado por Linde Material Handling Ibérica, en respuesta a un modelo de negocio cambiante debido al comercio electrónico y a la evolución de los patrones de comportamiento de los usuarios.

Como finalistas, quedaron el Grupo Ágora (La Zaragozana), con su proyecto de implantación de procesos digitalizados y automatizados en la cadena de suministro para la reducción del lead time de servicio en el canal Horeca. También resultó finalista el Ejército Español por su implantación del nuevo sistema para la estiba de vehículos. Un tema clave para los próximos meses debido a la nueva normativa que comienza a mediados de mayo.

El Premio CEL Universidad, patrocinado por Stef, es el único que recibe una aportación económica y en esta ocasión fue a parar Beatriz Royo Agustín, por su tesis: "Sensibilidad de los factores y aplicación de técnicas metaheurísticas en la modelización de problemas de optimización de operaciones de distribución y transporte en centros logísticos intermodales", realizada en la Universidad de Zaragoza.

La categoría de los Premios CEL Sostenibilidad cumple su tercer año consecutivo, y es otorgada a las organizaciones que hayan desarrollado proyectos de compromiso medioambiental, que supongan mejoras de equipos, instalaciones o el fomento de su responsabilidad medioambiental. En esta edición, el primer premio

recayó en BMW Group España por su proyecto ReLife, consistente en un proceso sostenible de recuperación y reciclaje, reacondicionamiento y reutilización de recambios dirigido tanto a la satisfacción del cliente como a la sostenibilidad y conservación del medioambiente. El único finalista de esta categoría fue Surus Inversa, con otro proyecto de aplicación de economía circular en el desmantelamiento de instalaciones.

La elección del dirigente logístico del año, se realiza mediante un proceso diferente al resto de categorías de los Premios CEL. El elegido entre una lista propuesta por los miembros de la Junta Directiva de CEL. En esta edición, Luis Rafecas, director de Logística de Ford España, fue elegido por su contribución al sector logístico. Durante la ceremonia, se destacó su labor en la gestión de la factoría de Almussafes, habiéndola convertido en referente del sector de la automoción no solo en España, sino también internacionalmente. "Sin duda, Luis Rafecas ha demostrado en todos estos años su compromiso con la excelencia y el desarrollo de la innovación logística y, por ello, es merecido acreedor de este premio", comentó Ana Isabel González, presidenta del CEL durante la ceremonia.

Jesús Arnau, gerente del Instituto Aragonés de Fomento, reconoció el galardón honorífico por la trayectoria formativa de profesionales y el fomento de buenas prácticas para



desarrollar la logística en Aragón en el enclave donde se sitúa la plataforma más relevante de Europa.

Con ocasión del 40 Aniversario del Centro Español de Logística, el CEL quiso premiar al SIL Barcelona por su contribución como foro de encuentro y divulgación. Blanca Sorigué, directora general de la feria recogió el premio. "El SIL también está de aniversario y queremos aprovechar para felicitarles por estos primeros 20 años en los que han construido una de las ferias más relevantes del panorama logístico, nacional e internacional", comentó José Estrada, director general del CEL.

Ángel Viveros, alcalde de Coslada, recibió el premio otorgado al Ayuntamiento de Coslada por su determinación y compromiso para fomentar el desarrollo de la logística, a través de la formación y de la realización de proyectos innovadores logrando una posición relevante como uno de los polos principales de actividad logística en Europa.

Acuerdo con el CEG

El Centro Español de Logística (CEL) y el Club Excelencia en Gestión (CEG) han firmado un acuerdo de colaboración por el que ambas entidades suscriben la voluntad de trabajar conjuntamente por alcanzar sus objetivos comunes y acercar sus actividades a sus respectivos socios.

Para el secretario general del Club Excelencia en Gestión, Ignacio Babé, "el acuerdo que hemos firmado refuerza la apuesta del CEG por las redes de colaboración con otras asociaciones con las que nos complementamos y que nos permiten a ambos ofrecer un mayor valor añadido. Por nuestra parte, confiamos en que de las más de 100 actividades que organizamos anualmente, algunas de ellas resulten de interés para los socios del CEL. Además, desarrollaremos conjuntamente actividades en *benchmarking* y en tendencias futuras en gestión logística. Definitivamente, será un acuerdo *win-win*".

Seur se alía con Mediamarkt para ofrecerle 1.900 puntos de recogida

MediaMarkt se instala todavía más cerca del cliente. La compañía estrena 1.900 puntos de recogida, distribuidos por todo el territorio nacional, para pedidos *online*. La enseña alemana, que trabajará de la mano de Seur para las entregas en puntos de recogida, está inmersa en un proceso de transformación, desarrollando nuevas líneas de negocio vinculadas a nuevos servicios. Con la voluntad de ofrecer al consumidor una experiencia totalmente omnicanal, personalizada y con soluciones integrales, el nuevo servicio permitirá que los clientes puedan recoger sus pedidos en comercios de proximidad de su barrio como librerías, floristerías, ópticas o zapaterías. "Queremos estar todavía más cerca de nuestros clientes y por ello, a partir de ahora, hemos añadido 1.900 puntos de recogida a nuestra red de 85 establecimientos MediaMarkt repartidos por todo el territorio nacional", explica Alejandro Codina, COO.

MediaMarkt, que pretende dar respuesta a los nuevos hábitos de consumo de sus clientes, entregará los pedidos realizados antes de las 18 horas a través de la tienda *online*, al día siguiente en el punto de recogida seleccionado (48h en Baleares). Cuando el pedido se encuentre en el punto de



recogida, el cliente recibirá un mensaje de texto avisando de la llegada y podrá pasar a recoger su pedido.

"Buscamos ofrecer la máxima flexibilidad para la entrega con una red amplia que garantiza un punto de recogida a menos de 15 minutos del 95% de la población y con amplios horarios de apertura, para que los compradores *online* puedan recoger sus envíos cuando más les convenga. Esto refuerza la eficiencia del servicio y mejora la experiencia del cliente en la última milla", afirma David Sastre, director de Clientes de Seur.

Recientemente, MediaMarkt ha anunciado la recogida *expres* en tienda en 30 minutos para pedidos *online*, un servicio que combina la inmediatez de la tienda física con las ventajas de la compra *online*.

Acuerdo con LeasePlan

Los hábitos de consumo y la creciente demanda de rapidez en entregas han obligado a todos los agentes implicados en el reparto urbano a operar de una forma más rápida y sostenible. En este sentido, Seur ha hecho una importante inversión, de la mano de LeasePlan, en el reparto urbano inteligente, basado en el compromiso estratégico con el que la compañía quiere mejorar la vida en las ciudades, ofreciendo más opciones de entrega y reduciendo a la vez el impacto en la carretera. Gracias a este acuerdo, la flota ecológica de la compañía de transporte urgente se refuerza con 100 vehículos GNC (Gas Natural Comprimido).



Dachser alcanza los 6.000 millones de euros en volumen de negocio

Un año de récords. Así es como el operador logístico podría resumir el 2017, que ha pasado de los 5.700 millones de euros en volumen de negocio en 2016 a 6.120 millones en el recién cerrado. Bernhard Simon, CEO de Dachser explica que en la evolución han contribuido "la aplicación de una exitosa estrategia de exportación para el transporte terrestre europeo, a lo que se ha sumado un momento de gran dinamismo en el comercio internacional". A esta cifra positiva se une la creación de empleo por parte del operador con 1.648 nuevos puestos de trabajo en todo el mundo en 2017, alcanzando los 29.100 profesionales en total.

Dentro del compromiso de Dachser por el futuro, la compañía ha anunciado que incrementará su inversión estratégica en innovación en un 38% para el 2018, con proyectos de I+D destinados a impulsar la digitalización y optimización de su red y flota a nivel europeo. Su apuesta se traduce en una inversión

total de 188 millones de euros, una importante inyección enfocada especialmente a iniciativas para el desarrollo de software e implementación de mejoras en la experiencia del cliente. Asimismo, se prevé incrementar el potencial de la red de transporte de Dachser a través de diferentes planes que tienen como objetivo reforzar la capilaridad mediante la apertura de nuevos centros.

En Iberia, los proyectos de movilidad sostenible serán claves en 2018. Hace unas semanas Dachser anunciaba la puesta en circulación en Alemania del modelo piloto eActros de Mercedes-Benz, de 18 toneladas y motor eléctrico, mientras que en el norte de España se han abierto nuevas rutas con megacamión y, en Madrid, rueda ya el primer vehículo híbrido de 7,5 tn. "Los retos en materia de sostenibilidad son una prioridad estratégica para el futuro de la compañía y del Sector", ha explicado Juan Quintana, Managing Director European Logistics en Dachser Iberia.



Salvesen Logística ya cuenta con megacamiones frigoríficos

Salvesen Logística apuesta por los megacamiones, con la puesta en marcha de sus primeros vehículos EMS frigoríficos.

Esta iniciativa forma parte de su compromiso para maximizar su eficiencia operativa y minimizar el impacto de su actividad en el medio ambiente, en línea con su Política de Sostenibilidad. La compañía incorporó, a finales de 2017, dos unidades de megafrigos y seguirá ampliando este tipo de flota a lo largo de 2018. Los vehículos, que cuentan con equipos frigoríficos en cada uno de los dos remolques, se adaptan a la perfección a la actividad de transporte a temperatura controlada para el sector alimentario en el que está especializado el operador logístico.

Salvesen Logística utiliza sus megacamiones de forma diaria e ininterrumpida en la ruta Madrid-Barcelona para unir los centros produc-

tivos de un fabricante de alimentación con los centros logísticos del operador. Los nuevos vehículos, con una longitud de 25,25 metros y una carga máxima de 60 toneladas, frente a las 24 toneladas de un servicio estándar, contribuyen a mejorar la eficiencia de los costes de transporte y a reducir hasta un 25% las emisiones de CO2 a la atmósfera, gracias a una mayor capacidad de carga.

Soluciones muy flexibles

Luis Alonso, director general de Salvesen Logística señaló que "la posibilidad de incorporar megacamiones en operaciones de carga completa, grupaje y palettería, nos permite dar soluciones muy flexibles a elevados volúmenes de carga con la máxima eficiencia y adaptar aún más las soluciones de transporte a las necesidades de nuestros clientes".

La nueva carretilla Linde R-Matic admite hasta 1,6 toneladas de carga

Linde Material Handling presenta su nuevo producto inteligente de la familia *Linde robotics*: la carretilla retráctil R-Matic. Con una capacidad de carga de 1,6 toneladas, este vehículo puede operar sin detenerse 24 horas al día, siete días a la semana, almacenando y retirando mercancías de las estanterías y además, encargándose del suministro de las mismas donde sea necesario y en todos los sectores de la industria y los servicios.

Los sensores incorporados al vehículo garantizan que los palets se coloquen o recojan de manera segura y en el lugar correcto. Otro sensor situado en el tablero portahorquillas evita el peligro de que las cargas sobresalgan del gálibo previsto. Las cámaras tridimensionales se utilizan para detectar la posición de colocación en el estante y ajustar la posición de las horquillas utilizando el desplazador lateral.

Desplazamiento seguro

A nivel horizontal, el sistema de geonavegación basado en contornos de la infraestructura guía al vehículo automático de manera segura, sin necesidad de ins-



talar ningún elemento extra en el entorno. El láser de navegación escanea permanentemente el área en un radio de 360° para orientarse en el espacio. Durante este proceso, la R-Matic se mueve a una velocidad de hasta 2,5 metros por segundo.

El uso de un equipo totalmente automatizado está caracterizado por su alta fiabilidad, precisión y seguridad: el índice de daños se reduce al mínimo, ya que se puede excluir el error humano como causa de accidente. Además, los procesos automatizados ayudan a la optimización de los procesos operati-

vos. "Con operaciones de dos o tres turnos, asumimos que la R-Matic se habrá amortizado en dos años como mucho", afirma Philipp Stephan, *Product Manager* de *Linde robotics* en Linde Material Handling.

"La carretilla retráctil R-Matic es una opción que merece la pena tener en cuenta en cualquier empresa industrial cuyo sistema de intralogística se realice mediante una fuerte presión de costes y demandas de gran eficacia," afirma Frank Heptner, *Senior Director Consultancy and Projects, Intralogistics Solutions* de Linde Material Handling.



Valenciaport crece un 8,13% en tráfico de contenedores en el primer trimestre

Valenciaport ha cerrado el primer trimestre del año con un tráfico de contenedores de 1.183.187 TEU, cifra que supone un crecimiento del 8,13% respecto al mismo periodo del año anterior. En términos de comercio exterior, los contenedores llenos han avanzado un 3,95% durante el primer trimestre del año debido, fundamentalmente, a los buenos registros de las importaciones, que suben un 13% y del tránsito, que aumenta un 4,51%. Por su parte, las exportaciones de contenedores llenos descienden un 3,88% y los contenedores vacíos ascienden un 25,05%. Por lo que respecta a los datos mensuales, en marzo Valenciaport ha manipulado 410.612 TEU, un 3,40% más que durante el mismo mes de 2017.

En cuanto al tráfico total, en el acumulado hasta el mes de marzo, Valenciaport ha canalizado 17.513.425 toneladas, un 0,9% más que en el mismo periodo de 2017. El comercio exterior de mercancía general registra un alza del 4,1% hasta los 5,79 millones de toneladas. En

concreto, las importaciones suben un 14,22%, con un total de 2,31 millones de toneladas debido al buen comportamiento del tráfico con países como China, con 492.000 toneladas (+9,49%); Italia, con 341.000 toneladas (+25,28%); Francia, con 193.000 toneladas (+1,25%), Turquía, con 169.000 toneladas (+35,49%); y Estados Unidos, con 142.000 toneladas (+7,37%). Por su parte, las exportaciones retroceden un 1,70% hasta un total de 3,47 millones de toneladas. En este terreno, destaca la evolución de países como Italia, al que se exportó 534.000 toneladas a través de Valenciaport (+28,53%); y Estados Unidos, al que se exportaron 297.000 toneladas (+21,88%). A cierre del primer trimestre, el tránsito global creció un 1,61%.

Presentación en Zaragoza

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha presentado en Zaragoza las potencialidades de sus recintos portuarios para el tejido empresarial aragonés. El acto, al

que ha asistido una nutrida representación de empresarios del sector logístico, ha contado con la presencia de Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia; Mar Chao, directora comercial y de desarrollo de negocio de la APV; y Francisco de la Fuente, gerente de Aragón Plataforma Logística.

Durante el encuentro, el presidente de la APV ha presentado las principales cifras que definen a Valenciaport. En este sentido, ha recordado que "el puerto de Valencia es el principal puerto de España en tráfico de contenedores, primero del Mediterráneo y quinto de Europa. Nuestra principal especialización es el tráfico de contenedores que, actualmente, supone el 76% del total de las mercancías que canalizamos". Igualmente, ha explicado que "actualmente, Valenciaport está conectado con 1.000 puertos del mundo a través de 100 líneas regulares y tenemos presencia de las principales navieras del mundo".

Kiabi es nuevo cliente de FM Logistic en territorio español

FM Logistic, en colaboración con Boyacá, ha comenzado a prestar servicio a un nuevo cliente del sector textil: la cadena de origen francés Kiabi.

FM Logistic y Boyacá se adjudicaron la reposición/disposición de productos a las tiendas Kiabi de la zona Centro y Sur de la Península (nueve y 13 establecimientos, respectivamente), servicio que realizan desde el almacén que Kiabi tiene en La Bisbal del Penedés (Tarragona). Desde el pasado 2 de enero, FM Logistic gestiona para Kiabi un volumen de 45.000 m3/año, con un servicio de valor añadido: la entrega nocturna antes de la apertura de la tienda.

En 50 años, FM Logistic se ha convertido en referente internacional en la cadena de suministro (almacenaje, transporte y embalaje). Como un grupo familiar independiente, es reconocido como experto en los bienes de consumo, distribución, perfumes/cosméticos, manufacturas y productos de salud. FM Logistic está presente en tres continentes y cinco zonas de

negocio (Europa oriental, occidental y central, Asia y Latinoamérica) con unos 23.000 miembros de personal y casi un billón de ingresos, 63% de los cuales se producen en el extranjero.

El Grupo es pionero en soluciones efectivas para el futuro de la cadena de suministro, con conceptos como el *pooling* (gestión del transporte y recursos de forma compartida) y Centros de Rutas Colaborativas (multicliente y multiflujos de proveedores). De la mano de fabricantes, FM Logistic también ha desarrollado innovaciones para los almacenes del mañana (AGVs, drones, robots, la utilización del Big Data...) y apoya a proyectos de incubadoras de start-ups que están inspirados en la economía colaborativa, aplicados al almacenaje y el transporte. Estando atento a los nuevos patrones de consumo, FM Logistic ha desarrollado Citylog, la solución verde para los requerimientos logísticos de entrega de última milla en Roma, Madrid y París, y pronto estarán en Milán, Varsovia y Moscú.



GESHISAL ☎ 94-6713158 Brr.Barroño-Rl.Ugarte, 12 Zarzamo ☎ 94-6713421
 GESTION TRANSPORTE ☎ 968-644738 Apdo. 404 Alcantarilla-Murcia ☎ 986-643481
 GONTRAILER ☎ 902-466406 P.Fluvia,14B.SectorAutp. ParetsValles ☎ 93-5623255
 GRANALU-BASC. LA SEGOVIANA ☎ 921-160070 Ctra.CL-601,K.58Sanchoñu-Segovia ☎ 921-160095
 GRUAS Y BASCULANTES HNOS. LOPEZ ☎ 952-231164 Concap.Arenal,39P.Guadalupe Malaga ☎ 952-232296
 GRUAS Y CARROCERIAS ☎ 93-8499766 Ctra. N-152,Km.24,3 Lissa de Val ☎ 93-8495166
 GRUAS Y VOLQUETES IRU ☎ 943-691600 Pl.Lasquibar Bailara,19 p.13 Irura ☎ 943-691600
 GRUCASA, S.A. ☎ 93-8499766 N-152, Km. 24,3 Llica de Vall ☎ 93-8495166
 GRUKIT ☎ 93-8401562 Avda. S. Julián, 266 Granollers ☎ 93-8401562
 GUILLEN ☎ 96-1750964 Pl. Norte, s/n Alginet-Valencia ☎ 96-1750377
 HERBOLFRET, S.L. ☎ 96-2236000 Cami del Salt, s/n Losa de Ranes ☎ 96-2236001
 HERMANSS IBERICA ☎ 91-8950562 Av. Cruz, 11-P.1.Postura Valdemoro ☎ 91-8950590
 HERMANOS LORENTE ☎ 921-401061/1125 N-110,K. 183 Torrecaballeros ☎ 921-401159
 HERMANOS MONTULL ☎ 973-790273 N-II,K.450 Torres de la Segre ☎ 973-790748
 HERMANOS ORTIZ PERIS ☎ 96-2129392 N-Valencia-Albacete,s/n Carlet ☎ 96-2531082
 HIDRAULICA DEL CAMION ☎ 976-570703 P.I. Malpica. N-12 Zaragoza ☎ 976-572953
 HIJOS DE FROILAN FDEZ ☎ 926-860208 Ancha, 11 Almagro ☎ 926-861566
 HIJOS DE GALO HEREDIA ☎ 950-365034 Paraje Las Higuericas Tabernas ☎ 950-362703
 HILL GRUP CARROSSER ☎ 93-8921765 Av. Montserrat, 92-P.I. S. Pere Olerdola ☎ 93-8920137
 HORBESAL-HORMIGONES Y BIENES ☎ 948-562711 P.I. Ibarra, s/n Alsasua-Navarra ☎ 948-563326
 IBERICA DE REMOLQUES ☎ 91-8713045/62 Bilbao, 2-Fr. S. Roque Arganda del Rey ☎ 91-8716629
 ICAS ☎ 95-5631140 Sevilla-Málaga,K. 4,3 Alcalá Guadalupe ☎ 95-5631937
 INCASE ☎ 96-2273566/2283531 Ctra. de Simat, s/n Xativa-Valencia ☎ 96-2273566
 INDUSTRIAL ROMU ☎ 93-8921720 Verge Montserrat,95.P. S. Pere Molant ☎ 93-8181839
 INDUSTRIAS CARROC. DE ARAGON ☎ 976-105323 C*. Castellon,224,5 El Burgo Ebro ☎ 976-104197
 INDUS.CAR. MANCHEGAS-INCAMAN ☎ 926-586444 Ctra. N-420,Km. 308,6 Pedro Muñoz ☎ 926-586914

INDUSTRIAS COPES ☎ 976-336147/7546 Autv. Logroño,K.3,7-Pi. Europa Zaragoza ☎ 976-340656
 INDUSTRIAS GUERRA ☎ 986-582000 Ctra. Lalin, s/n Villa de Cruces ☎ 986-582291
 INDUSTRIAS LANEKO ☎ 948-567163 P.I. Sargaiz, s/n Uhartte Arquil ☎ 948-567164
 INDUSTRIAS SOLE ☎ 973-310296/332201 Av. Tarragona, s/n Tarrega ☎ 973-310995
 INDUSTRIAS PRIM-BALL ☎ 96-1261505 Ctra. Valencia-Alicante, km.7 Albal ☎ 96-1261568
 INDUSTRIAS TUCAMAN ☎ 976-185745/6151 C*. Huesca,K.6,6-Pi. S. Miguel Zaragoza ☎ 976-180237
 INDUSTRIAS ZAMARBU ☎ 926-647630/40 Av. Principal, parc. 55 Manzanares ☎ 926-647631
 INGENIERIA TEC. DE CARROCERIAS ☎ 921-440284 Avda. Hontoria, parcela 80 Hontoria ☎ 921-440161
 ISOCAR, S.L. ☎ 948-671426 P.I. San Adrián San Adrián ☎ 948-696674
 ISONORT-COMPOSITES ☎ 979-891350 P.I. Parc-18-25 Saldaña ☎ 979-891351
 IVELSA IBERIA ☎ 91-6051994 Berlin, 55 Parla-Madrid ☎ 91-6051995
 JULIAN MONTEJANO HIJOS ☎ 949-385180 Ronda Fragua, s/n Mondéjar ☎ 949-385180
 JUVENAVIA ☎ 968-776261 N-344, K.35,8 Estacion Blanca ☎ 968-776103
 KIT VALENCIA, S.L. ☎ 96-1391088 C* de Montcada, K.6,7 Montcada ☎ 96-1300465
 KITS Y CARROCERIAS, S.L. ☎ 976-788175 Av. Miguel Servet. Nav. 1,2 Utebo ☎ 976-788239
 LAGUENS Y PEREZ - LAPESA ☎ 976-465180 P.I. Malpica-C/A, parc 1B Zaragoza ☎ 976-574393
 LAMBERET VEHIC. FRIGORIFICOS ☎ 91-4429198 Raimundo Fdez Villaverde, 26 Madrid ☎ 91-442625
 LECIÑENA ☎ 976-771113/462040 Autv. Logroño,Km. 12,2 Utebo ☎ 976-770028
 LECITRAILER ☎ 976-462121 C* Los Huertos, Bº Casetas Casetas ☎ 976-773914
 LEGRAS INDUSTRIAS ☎ 33-3265332103 Rue Marcel Paul Epernay-Francia
 LIDERKIT ☎ 953-678038/41 Linares, 17-Pi. Guadiel Guarroman ☎ 953-676352
 LIEBHERR IBERICA, S.A. ☎ 949-348730 P.I. Miralcampo.P-7 Azuqueca ☎ 949-264382
 LOHR IBERICA, S.L. ☎ 93-7704744 Industria, 5 Abrera ☎ 93-7704402
 MAERA-FRIGICOLL ☎ 96-1450480 P. I. El Bobalar Massamagrell ☎ 96-1450434
 MAGYAR ☎ 33-380532222 13 Avenue Albert 1er. Dijon-Francia ☎ 33-380452702
 MAISONNEUVE ☎ 33-233519027 Rue de la Gare Cerences-Francia ☎ 33-233506780

MANUEL SANTANA VERA ☎ 928-671256 Cruz Ovejero, 105 Tamaraceite ☎ 928-671256
 MARZASA-MARTIN ZABALLOS ☎ 926-610504 Emiliano Gº Roldán, 25 Manzanares ☎ 926-612006
 MECANICAS SILVA ☎ 985-326911 Pl. La Juveria, s/n Tremañes ☎ 985-325125
 MECANOLECTRO SAN MARTIN ☎ 91-6920029 Aguilas, 2-Pi. La Estación Pinto ☎ 91-6915527
 MECANICAS ALAMEDA ☎ 91-6710057 Avda. San Pablo, 27 Coslada ☎ 91-6717814
 METALICAS ALAMEDA ☎ 91-6710057 Av. San Pablo, 27 Coslada ☎ 91-6717814
 METARBAS-REM.-BASC. ☎ 351-223730020 Estrada Nac. 1 Alenquer-Portugal ☎ 351-263711810
 MINASA-MAQ. NUTRIC. ANIMAL ☎ 93-2780186 C.I. Santander, 71-Pi. Sudoest del Besos ☎ 93-3142201
 MIRONFRET ☎ 96-5544900/902252510 Ctra. N-340,Km.793,5 Alcoy ☎ 96-5544862
 MISAR ☎ 972-594126 Autv. Girona-Banyoles,10,3 Paló Revardit ☎ 972-594502
 MONTENEGRO IBERICA ☎ 91-8813611 N-II,Km.33,6 Alcalá de Henares ☎ 91-8813815
 MONTFRAUTO ☎ 93-6580632 C*. Antigua Valencia,K.3 Villadecans ☎ 93-6580103
 MONZA Y E. ESTEBAN ☎ 974-428453 Carr. N-240,Km.130 Binefar ☎ 974-430112
 MOREIRA ANIBAL ☎ 955-631583 P.I. La Red, P-68 B-4 A Guadaira ☎ 955-631239
 MURFRET, S.A. ☎ 91-6600460/57 N-340 K.646-A Sangonera Seca-Murcia
 MURSEM ☎ 968-898250 P.I. Oeste, parc. 5/3 Alcantarilla ☎ 968-898256
 MYCSA ☎ 91-6600460/57 Sierra Guadarrama, 2.S. Fdo. Henares ☎ 91-677-1983
 NESVESA-INGENIERIA NEUMATICA ☎ 987-450345 Antq. C*. Madrid-Coruna,395 Ponferrada ☎ 987-450333
 NICOLAS INDUSTRIE ☎ 33-386535200 Vc. Althancher Champu Sur Yonne-Francia ☎ 33-386535249
 NOOTEBOOM IBERICA, S.A. ☎ 620-832628 C*. Barcelona, Km.14,2 Madrid
 NOTEBBOM TRAILERS ☎ 31-246488864 Nieuweweg, 190 Wjychen-Holanda ☎ 31-246488811
 PAGE IBERICA ☎ 91-8073999 Avda. de la Industria, 24 Tres Cantos ☎ 91-8040108
 PALVI, S.A. ☎ 973-391248 P.I. Parc-27 Agramunt ☎ 973-391638
 PANISSARS ☎ 93-7714086 Joan Oro, 1-H. Sesrotres S. Esteve Sesrotres ☎ 93-7714151
 PARCISA ☎ 967-141533 Ctra. Tomelloso,Km.18 Villarrobledo ☎ 967-144266
 PARTEK CARGOTEC ☎ 91-6270100 Limite, s/n Torrejon de Ardoz ☎ 91-6270106

PEQUEMAR ☎ 968-804156 Av. Lorca, 93 Sangonera La Seca ☎ 968-804878
 PETROLEOS-TRANS. CONSIG. ☎ 977-552000 P.I. Riú-Clar c/Plata,Nave-165B Tarragona
 PIRENAICOS HUESCA ☎ 974-225535 La Magantina,nave 4ª Huesca ☎ 974-225535
 PLANCHISTERIA BERGADANA ☎ 93-8250900 Bonavista-Pi. Can Rafael Gironella ☎ 93-8228409
 PLASTONAVI ☎ 922-619350/51 Ctra. del Sobradillo, 124 El Sobradillo ☎ 922-629105
 POLIESTER MOLDEADO ☎ 923-190320/22 Zepellin, 157-P. I. Montalvo Carbajosa ☎ 923-190322
 POLIESTER & MOTONAUTIC ☎ 986-771313 Ucha, 3 Poio-Pontevedra
 POLYVAN ☎ 32-50312513 Laconiastraat, 1 Brugge-Bélgica ☎ 32-50311247
 PRETASA ☎ 96-1411286 C*.Cebolla, 33 Rafelbunol ☎ 96-1411296
 PROTEC-FIRE, S.L. ☎ 91-4852810 Av. de la Industria, 19 Coslada ☎ 91-4852813
 PUL & MAR, S.L. ☎ 96-2481622 Caseta de Escolá, s/n Algemesi ☎ 96-2481704
 RALUSA CANARIAS ☎ 928-482068 Atalaya, Parc-24 Las Palmas ☎ 928-482078
 RENALTE, S.C.L. ☎ 947-544050 C*.Madrid-Irún, K.170 Gumiel ☎ 947-204820
 RANDON IBERICA ☎ 351-63573967 Estrada Nac. Km.45,6 Benavente-Portugal ☎ 351-6357321
 RECAPOL ☎ 91-6159189/9779 Avda. la Industria, 46 Humanes ☎ 91-6901159
 RECARBUS ☎ 91-8702075 Cemento, 9 Arganda del Rey ☎ 91-8704849
 RECAUCHUTADOS DACAPO ☎ 91-7966950 San Norberto, 14 Madrid ☎ 91-7972825
 REFORCAMON Y CARROZADOS ☎ 91-6758775 Sierra Guadarrama, 80 S. Fdo. Henares ☎ 91-6562102
 REMOLCAUTO, S.A. ☎ 91-6837777 Ctra. Toledo, Km.14,400 Getafe 4 ☎ 91-6837778
 REMOLQUES BCN ☎ 93-7579967 Pl. Cros, 6 Argenton-Barcelona ☎ 93-7571295
 REMOLO. CARAV. FRANCIS ☎ 926-223787 C*.Carrión, K. 23. Ciudad Real ☎ 926-223787
 RENTAL CENTER ☎ 93-5730065 Ctra. N-152,23,5 Parets del Valles ☎ 93-5730132
 REPARACIONES OLDEROLA ☎ 93-8182352 Verge Montserrat, 69-Pi. S. Pere Olerdola ☎ 93-8182352
 RESMA, SA ☎ 33-467912912 Za La Biste Baillarques-Francia ☎ 33467919701
 REVOL ☎ 91-6563869 Estaciones, 11 Torrejon de Ardoz ☎ 91-6563198
 REYCAR-REMOLQUES Y CARR. ☎ 974-390707 Joaquín Costa, 59 Grañén ☎ 974-390893

RIGUAL ☎ 974-474150 Ctra. N-II,Km.442 Fraga-Huesca ☎ 974-472075
 RIUDACARR ☎ 972-859015 Pl. Can Roura, 18 Macanet de la Selva ☎ 972-165430
 RODRIGUEZ ASTORGA, S.A. ☎ 921-424477 Peñalara, 35 Segovia
 ROGA ARAHAL ☎ 955-840110 Ctra.El Coronil, K.O,95 Arahal ☎ 954-841446
 ROLFO, S.L. ☎ 921-441796 Turin, 29 Los Angeles S. Rafael ☎ 921-441796
 ROSENBAUER ESPAÑOLA ☎ 91-5939822 Francisco de Rojas,5 esc. IZQ 4º Madrid ☎ 91-4468883
 ROS ROCA-DIVISION INDOX ☎ 973-500650 Ctra. N-II,Km.505 Tarrega-Lleida ☎ 973-501420
 ROTOPLAST ☎ 93-3774516 Granada,nave D Comella-Barcelona ☎ 93-3774405
 ROVILAX ☎ 96-8751483 Ctra. Villena, s/n Yecla-Murcia ☎ 96-8751483
 S.C.METALURG. ANDALUZA ☎ 953-572002 Av. Jaén, 106 Torredonjimeno ☎ 953-572302
 SAMRO ☎ 33-251531213 Zl.Routede Nort Fontenay-lecomte-Francia ☎ 33-251690042
 SCHMITZ CARGOBULL IBERICA ☎ 93-5730320 Mossen Pere Batlle, 91º Parets Valles ☎ 93-5730354
 SCHULZ IBERICA ☎ 976-455152/53 Rio Gallego,-Pi. La Puebla Alfindén ☎ 976-107842
 SERVI MADE ☎ 924-501150/02 N-630,K.702 Fuente de Cantos ☎ 924-580106
 SEMICARFRAN, S.L. ☎ 968-693469 P.I. Lorquí c/A4 Prc-9-12 Lorquí ☎ 968-693864
 SERVIPLEM ☎ 976-465340 P.I. Malpica-C/D, 67 Zaragoza ☎ 976-574174
 SEXARE ☎ 955-945715 P.I. Sta. Isabel, s/n Viso Alcor ☎ 955-741146
 SICAL ☎ 96-1219290 P.I. Vereda, s/n Benjiparrell-Valencia ☎ 96-1218001
 SIC-SEPARC. INTERNASY CABINAS ☎ 93-5751906 Vidre,nave 1-Pl.La Ferreria Montcaball-Reixac ☎ 93-5750846
 SIPOSA ☎ 976-107896 P.I. Malpica,C/E, 9 La Puebla de Alfindén ☎ 976-107974
 SIST. HIDRAUL. CAMPOS ☎ 91-6905545 Sevilla, 9 Humanes ☎ 91-6907805
 SOC. COOP. CARROC. ASTURIANOS ☎ 985-730717 Aramil, s/n Siero-Asturias ☎ 985-730780
 SOCIEDAD TRES DE CARROCERIAS ☎ 921-445285 Peñalara, 9-Pi. El Cerro Segovia ☎ 921-445286
 SOR IBERICA ☎ 96-2457700 Ctra. de Albalat, s/n Alzira ☎ 96-2457701
 SORTIMO IBERICA COM. Y SERV. ☎ 91-6586880 Avda. Pinaros, 13, S. Sebastian Reyes ☎ 91-6533418
 SPITZER EUROVAC ☎ 91-4579011 Cochabamba, 2 Madrid ☎ 91-4579969
 SUCESOR DE A. CORRAL ☎ 923-225673 P.I. Villares. Salamanca ☎ 923-225678
 SUMIDECAR ☎ 976-500959 C*. Castellon,10-Pi. Prydes Cartuja Baja ☎ 976-500749
 SUMINISTROS BASE ☎ 961-597506 Acequia de Favara, 1 Quart de Poblet ☎ 961-597506
 SYESVE ☎ 985-575985/6101 Pl. Tabaza,naves 6-7 La Granda-Careño ☎ 985-575985
 TAFYMISA ☎ 926-561391/2989 P. I. Pozo Hondo Campo Criptana ☎ 926-562929
 TALLER AUXILIAR DE CARROCERIAS ☎ 976-572427 P.I. Malpica,-C/C,parcela 3 Zaragoza ☎ 976-573257
 TALLER PEÑALVA, S.A.L. ☎ 968-760761 P.I. Ascoy Parc-B3 Cieza ☎ 968-760520
 TALLERES AGUILAR ☎ 91-8701428 Segovia,28-P.I. S. Roque Arganda ☎ 91-8710357
 TALLERES ANGEL ☎ 971-432445/2597 P.I. Son Castelló P. de Mallorca ☎ 971-432355
 TALLERES BENITEZ GIVICA ☎ 926-801134 Ronda Eras, 92 Malagon
 TALLERES CABALLO ☎ 924-730302 P.I. El Pabellón, Parc-1-3 Jerez Cab. ☎ 924-730302
 TALLERES CASTELLET ☎ 93-2642040 FeixaLarga,15,sect.F-zona Franca Barcelona ☎ 93-3352947
 TALLERES CORRAL ☎ 957-458340/41 Ctra. Palma del Rio, 11,5 Villarubia ☎ 957-327828
 TALLERES CRI-VI ☎ 968-190151/50 Cresta Gallo,-Pi. Los Urreas S. Javier ☎ 968-190879
 TALLERES ESTESO, S.L. ☎ 969-301437 San Clemente-Cuenca ☎ 969-302067
 TALLERES FUSTER,S.L. ☎ 971-432444 Gremio Zapateros, 40 P. Mallorca ☎ 971-432398
 TALLERES GRAN CAPITAN ☎ 926-870843 Gran Capitán, 67 Balaños
 TALL. GUERRERO AYUSO ☎ 949-262753 P.I. Miralcampo.P-9 Azuqueca ☎ 949-262607
 TALLERES JAMAVI, S.L. ☎ 91-6270100 P.I. Capellanias, Parc-249 Cáceres
 TALLERES LORES, S.A. ☎ 976-571534 Castillo Peracense, 13 Zaragoza ☎ 976-574549
 TALLERES MAGO ☎ 952-310893/6816 C* de S. Rafael, 49 Malaga ☎ 952-347795
 TALLERES MANTECON ☎ 91-6900465 Eduardo Torroja, 24 Fuenlabrada ☎ 91-6151301
 TALLERES PUJOL ☎ 973-460721 Ctra. Lleida-Puigcerdá,60,7 Ponts ☎ 973-460721
 TALLERES RIEGO ☎ 954-690452 C*. Isla Menor,5 Dos Hermanas ☎ 954-721133
 TALLERES ROBLES, S.A. ☎ 987-310112 Av. Constitución, 60 Mansilla ☎ 987-310253

TALLERES RODRIGOS AUDI ☎ 977-581015 C*.Comarcal,230 K.21 Jesus Tortosa-Iarragona
 TALLERES TODIA, S.L. ☎ 982-215604 Av. de A Coruña, 538-540 Lugo
 TALLERES TONI FLORIT ☎ 971-432555 Gremio Boneteros,12 P.Mallorca ☎ 971-430897
 TALLERES VICENTE BAEZA ☎ 96-5400200/68 Murcia-Alicante,43,5 Crevillente ☎ 96-5403466
 TALLERES Y CARROCERIAS CASTRO ☎ 95-5870960 Av. Fedco. García Lorca, Cabezas S. Juan ☎ 95-5871355
 TAR, S.L. ☎ 988-214384 Ctra. de Vigo,38 Ourense ☎ 988-217247
 TE. CAR ☎ 96-1242260 Ctra. Silla-Alborache,Km.1 Alcasser ☎ 96-1242259
 TEBLINSÁ, S.A. ☎ 91-3202884 Josefa Valcárcel, 8-2º,Madrid ☎ 91-3208438
 TECAI, S.L. ☎ 96-8751483 P.I.L. Arenas c/Periodistas, 2 Pinto ☎ 91-6921068
 TECNOMETAL I. MECANICA ☎ 957-760145 C*. de Sevilla K.405 Córdoba ☎ 957-760983
 TECNOVE FIBERGLASS ☎ 921-191927 P.I.-parcelas 27-30 Herencia ☎ 926-572296
 TIP TRAILERS ESPAÑA ☎ 91-3728586 Basauri, 17-Edif. Valrealty Aravaca ☎ 91-3728478
 TISVOL ☎ 96-1421112 Avda. Serra Llarga, 2 Puzol ☎ 96-1422162
 TOLDOS Y TAPICERIAS URCA ☎ 948-312221 Pl. Morea Norte, 11 Berain-Navarra ☎ 948-312211
 TORBIO CARROZADOS ESPECIALES ☎ 921-490002 P.I. Nicomedes García, 1 Valverde del Majano ☎ 921-490037
 TRAINAR-NOOTEBOOM ☎ 948-563800/3761 Avda. Urbasa, 3 Olazagutia ☎ 948-563860
 TRANSGRUAS ☎ 93-8498388 C-17, km.17, Lliça de Vall ☎ 93-8496299
 TRANSF. TORRES MARTI ☎ 974-401429 Av. Barcelona, 45 Monzón ☎ 974-415094
 TRANSPOL ☎ 91-6916921 Sagunto, 5-Pi. La Estación Pinto ☎ 91-6916921
 TRENKAMP & GEHLE ☎ 49444396200 Manxchendorfer Str.42 Dinklage-Alemania ☎ 49444396200
 TRES CARROCERIAS ☎ 96-1597500 Acequia Favara, 7 Quart de Poblet ☎ 96-1597501
 TRUCK TECHNIC IBERICA ☎ 93-8490344 Juan de Cueva-Pi. Can Castellet Canovelles ☎ 93-8466977
 UNIBUS Y SERVICIOS ☎ 91-8881916 N-II,Km.32,9 Alcalá de Henares ☎ 91-8895001
 UNION CARROCERA DE CORDOBA ☎ 957-297248 Ingeniero Torroja y Miret, s/n Cordoba ☎ 957-297248
 V.C.A. TRANSFORM ☎ 91-7766545/6747 Vicalvaro-Rivas del Jarama, 1,5 Madrid ☎ 91-7766961
 VL. OCON, S.L. ☎ 925-317225 N-401, Km101 Orgaz ☎ 925-317517
 VALLOR EQUIPAMIENTOS ☎ 965-284015 C*.Ocaña, 37 (Ed. Primito) Alicante ☎ 965-284015
 VAMASA ☎ 96-1212469 Avda. Alicante, 63 Silla-Valencia ☎ 96-1211533
 VENTASYDISTRIBUCION ZONA CENTRO ☎ 91-3311211 Ctra. Valencia,Km.13,5 Madrid ☎ 91-3317380
 VIBERTI ☎ 39-0116897611 Viale Matte Otta, 99 Nichelino-Italia ☎ 33-011621055
 VICENTE ROCA GARCIA ☎ 967-210461/210400 Pl. Campollano,C/B,20 Albacete ☎ 967-607868
 VILATEL ☎ 977-394334 Ctra. N-340,Km.1151,4 Vilaseca ☎ 977-394444
 VOLOTS CARY REMOLO. ROSE HIJOS ☎ 958-362681 Unión de Llano, 9-11 Zafarraya ☎ 958-362681
 VOLQUETES CATALUNYA ☎ 93-6531400 Br. los Fondos, 17 S. Andres de la Barca ☎ 93-6531711
 VOLQUETES CEINCA ☎ 987-46758 C*. Antig. Madrid-I. A Coruña Almazara ☎ 987-467400
 VOLQUETES FELICES ☎ 94-4922514 C*. Urgarte-Trápaga Valle de Trapaga ☎ 94-4921189
 VOLQUETES FLUVIA ☎ 972-241931 Trav. Creu, 31-Pi. Vilabareix Aigua Viva ☎ 972-245363
 VOLQUETES GONZALVEZ ☎ 96-5281144 Pl. de la Vallonga,C/5, 13 Alicante ☎ 96-5283396
 VOLQUETES HERMOSIN ☎ 95-5612046 C*. Sevilla, 10,5 Alcalá de Guadaira ☎ 95-5611819
 VOLQUETES IBANEZ ☎ 964-210922 Luxemburgo, 49-Cdad. Transporte Castellon ☎ 964-210922
 VOLQUETES LA UNION ☎ 96-2700271 En Proyecto s/n Casinos ☎ 96-1647012
 VOLQUETES LLIRIA ☎ 96-2782501 C*. Valencia-Ademuz, 23,6 Liria ☎ 96-2780915
 VOLQUETES MARQUES ☎ 987-411710 Av. Asturias, 99 Ponferrada ☎ 987-411710
 VOLQUETES NARROS ☎ 91-8637200 Navayuncosa, 31 Aldea del Fresno ☎ 91-8637673
 VOLQUETES PONFERRADA ☎ 987-467457 Atv. noroeste S-394 Camponaraya ☎ 987-467457
 VOLQUETES RUEDA ☎ 983-334699/5699 Ctra. Adanero-Gijón,Km.196 Zaratan ☎ 983-335800
 VOLQUETES VITORIA ☎ 945-282886 Portal de Gamarra, 28 Int. Vitoria ☎ 945-255980
 VOLQ. Y CARR. ENCABO ☎ 91-6201112 Fuente del Hierro, Fte. del Saz del Jarama ☎ 91-6201385
 VOLQ. Y CARR. MONTALBAN ☎ 958-320506 P.I. El Manzani, s/n Loja-Granada ☎ 958-322050
 VOLTRAILER ☎ 968-642224 C*. Madrid, 380 Molina Segura ☎ 968-643384
 VOLVABER, S.L. (CEINCA) ☎ 987-467058 Madrid-Coruña K.374 Almazara ☎ 987-467400
 WAECO IBERICA ☎ 93-7502277 Torrent Amat, 85 Vilassar de Mar ☎ 93-7500552

solicitud de suscripción a Nexotrans

Incluye 50 ediciones y monográficos

Suscríbase ahora al Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

NEXOTRANS ofrece a los Profesionales del Transporte de Mercancías por Carretera un regalo excepcional con la Suscripción al Periódico: un magnífico reloj de pulsera Junghans de tecnología alemana.



La suscripción anual a NEXOTRANS no sólo le permitirá estar informado puntualmente de toda la actualidad del Sector, desde la coyuntura económica hasta las últimas novedades en vehículos e

industria auxiliar, pasando por la vida asociativa o las últimas normativas, sino que además le permitirá disponer de forma totalmente gratuita* de un magnífico reloj de pulsera

de la prestigiosa marca alemana Junghans. Para cumplimentar su suscripción, envíe el Boletín al fax **91 369 18 39** o solicítela en el teléfono **91 369 41 00.**

BOLETIN DE SUSCRIPCION Nexotrans

Deseo suscribirme al Periódico NEXOTRANS durante un año, recibiendo un magnífico reloj de pulsera marca Junghans, por sólo **59 euros (Europa, 120 euros; Resto del mundo, 140 euros),**
 D/Dº:
 Empresa:
 Dirección:
 Ciudad:.....Prov.:
 C.Postal: CIF:
 ☎: Fax:
 E-mail:
 Fecha de nacimiento:-.....-1,9.....

Domiciliación Bancaria
 Ruego carguen en mi cuenta los recibos que presente Nexo Editores SA correspondiente a mi suscripción al Periódico NEXOTRANS.
 Entidad Oficina D.C. Número de Cuenta
 Banco:
 Titular:
 CIF:
 Firma:

*Oferta válida hasta fin de existencias. El modelo regalado no se corresponde necesariamente con el de la fotografía

Shell y Toyota impulsan una estación de hidrógeno

Shell y Toyota han recibido una subvención de ocho millones de dólares (6,5 millones de euros) de la Comisión de Energía de California (CEC) para desarrollar la primera estación de repostaje de camiones de hidrógeno. Se desarrollará en el puerto de Long Beach, en Los Ángeles, California (EE.UU.). La financiación, que está sujeta a la aprobación del proyecto en una próxima reunión de la CEC, forma parte del Programa de Combustibles Alternativos y Renovables y Tecnologías de Automoción de la CEC, que ayuda a desarrollar la infraestructura eléctrica y de hidrógeno en los puertos, zonas de almacenes y centros de distribución de California.

Shell y Toyota esperan que esta instalación fomente el uso de camiones eléctricos de pila de combustible de hidrógeno sin emisiones en el entorno de Long Beach, uno de los principales nodos de transporte de mercancías del mundo. "Esta estación ayudará a que el Sector del transporte a base de hidrógeno prospere en California", declaró Oliver Bishop, director general de Hidrógeno de Shell.

La gasolinera del futuro será un centro conectado al automóvil de gestión logística de pedidos online

Oliver Wyman ha publicado 'Energy Journal: el futuro digital de las gasolineras, a la vuelta la esquina'

En la próxima década, las estaciones de servicio tendrán que responder a las nuevas necesidades de vehículos eléctricos, híbridos, autónomos y compartidos. Por ello, la tercera edición del informe 'Energy Journal', de Oliver Wyman, analiza los retos y oportunidades del sector energético y profundiza en el futuro de las gasolineras en el capítulo 'el futuro digital de las gasolineras, a la vuelta la esquina'. En él, se analiza cómo las gasolineras se someterán a un proceso de digitalización que les permitirá comunicarse directamente con el propio automóvil, además de con conductores y consumidores.

Según el estudio, se están desarrollando distintos procesos disruptivos que están modificando la relación gasolinera-cliente-automóvil y, por tanto, el modelo de negocio de las estaciones de servicio que deben empezar a adaptarse a esta nueva realidad. La demanda de gasolina ha comenzado a ralentizarse en las economías más maduras y se prevé que la tendencia continúe, debido a que las nuevas generaciones han dejado de soñar con disponer de un vehículo en propiedad. Según el censo de

EE.UU, el número de hogares sin vehículo aumentó en 2015 debido al mayor número de personas viviendo en ciudades y la falta de interés por comprar un coche por parte de la generación millennial.

Financiación del proyecto

En este contexto, durante los próximos años las estaciones de servicio tendrán que replantear la oferta de servicios para poder ser rentables, según Energy Journal. Entre otros aspectos, la consultora estratégica prevé la creación de un ecosistema en el que el conductor pasará a un segundo plano, mientras que gasolineras y automóviles se comunicarán entre sí para seleccionar el combustible preferido del conductor, repostar sin que este se involucre en el proceso y gestionar el pago vía apps integradas en los respectivos sistemas.

También se advierte de que estas gasolineras tendrán que dar cabida a una mayor diversidad de sus clientes. La creciente popularidad de vehículos híbridos y eléctricos promoverá que las estaciones de servicio dispongan de estaciones de carga, como ya ocurre en algunos paí-



ses de Europa, y se preparen para atender la creciente demanda de gas natural comprimido y licuado.

Según los expertos de Oliver Wyman, el porcentaje de beneficios procedentes de la gasolina y del diésel podría continuar descendiendo debido a la diversidad de servicios y productos ofrecidos en las gasolineras. Se prevé que las estaciones de servicio se convertirán

en grandes centros logísticos de gestión de pedidos online. Un concepto de tienda de conveniencia que se expande con la economía colaborativa, en la que se podrá repostar combustible de forma más sofisticada y, además, recoger pedidos que han sido entregados en la estación por un dron. En 2035, la hora punta de actividad en una estación de servicio será de madrugada.

Shell colabora con la estadounidense AirFlow Truck para buscar mejoras en eficiencia energética y presentan el camión Starship

El camión del proyecto Starship cuenta con un motor de 6 cilindros con 400 cv, soporta velocidades bajas, por debajo de las 800 rpm

El camión Starship es, de momento, el mayor ejemplo de la colaboración entre Shell Lubricants y AirFlow Truck Company, un vehículo de próxima generación que se presenta, según ambas compañías, con un asombroso ahorro de combustible. La presentación de Starship tiene el objetivo de demostrar lo que se puede hacer para reducir la demanda energética en el transporte de carga. Utiliza tecnologías ya disponibles para minimizar la cantidad de energía necesaria para transportar una carga de un punto a otro. El camión ya se puede ver en el evento gratuito Make the Future California de Shell, en la pista de carreras de Sonoma.

Obtener mejoras considerables en el ahorro de combustible para camiones pesados es todo un reto, dado el tamaño y el diseño de tractores y remolques. Desde ambas empresas, aseguran que, además, es un área a la que no se ha dedicado mucho interés en las últimas décadas. "Buscamos proyectos como la iniciativa Starship para que Shell siga estando en cabeza en cuanto a desarrollo de tecnología y eficiencia energética. La colaboración con AirFlow Truck Company y otros proveedores da a Shell Lubricants la oportunidad de poner-

se de acuerdo con empresas innovadoras para explorar lo que se puede hacer realmente en cuanto al ahorro de combustible", afirma Robert Mainwaring, director de Tecnología de Innovación de Shell Lubricants.

"El transporte representa más de la cuarta parte del uso energético total mundial y una quinta parte de las emisiones de CO2 energéticas del mundo: el 72% de ellas se atribuye al transporte por carretera, del que los camiones representan una parte considerable. Por tanto, el aumento de la eficiencia y el ahorro de combustible en el Sector del transporte podría realizar progresos considerables para ayudar a reducir las emisiones", prosigue Mainwaring. Por eso, desde Shell, concluyen que con estas nuevas normativas de ahorro de combustible a la vista, en todo el mundo existe la necesidad de seguir avanzando en este tema.

Starship es un vehículo pesado, de clase 8. La carrocería de la tractora del proyecto Starship es un diseño aerodinámico 100% hecho a medida y fabricado en fibra de carbono. Se incluyen los faldones laterales, el capó y el tren delantero. Cuenta con un motor de seis ci-

lindros con 400 CV y 2508 Nm de par (1.850 pies-libra). Este motor está calibrado con una transmisión que soporta velocidades muy bajas y por debajo de las 800 rpm. Un panel solar de 5.000 vatios instalado sobre el techo del remolque carga y almacena energía en una batería de 48 voltios y es suficiente para los auxiliares habituales del camión, como luces, limpiaparabrisas, motores de los ventiladores, indicadores, aire acondicionado...

Entre otras características, cuenta con obturadores con parrilla activa que se abren para que el aire fluya por el radiador y el compartimento del motor para favorecer la refrigeración. Cuando no se necesita refrigeración, los obturadores se cierran de forma automática y el aire circula por el vehículo. El resultado es una resistencia más aerodinámica y un menor consumo de combustible. Además, los obturadores cerrados cuando hay bajas temperaturas reducen el tiempo de calentamiento del motor. En el futuro, el camión contará con un sistema de eje eléctrico híbrido con un motor y un eje eléctricos que sustituyan al eje trasero no accionado del conjunto.



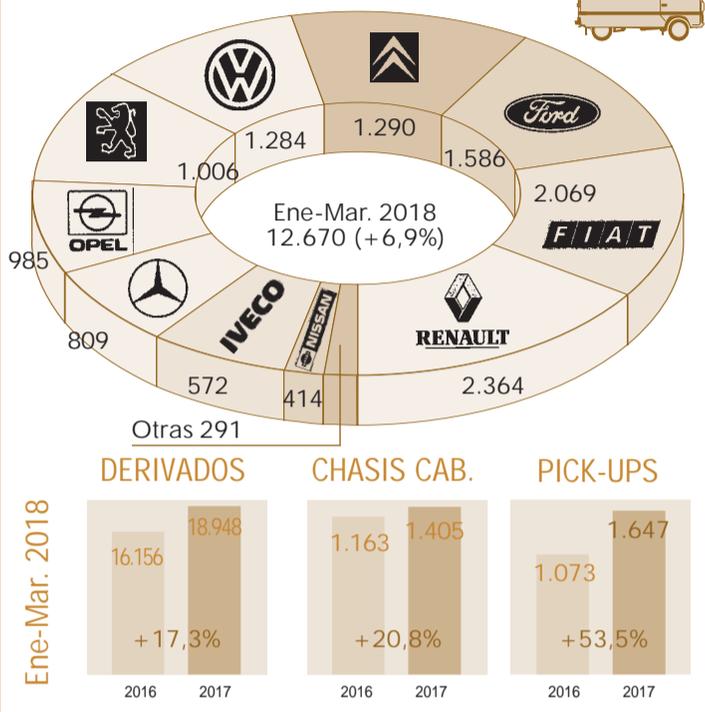
Colaboración

Shell ha proporcionado asesoría técnica sobre piezas para motores y grupos motores, además de recomendaciones sobre las necesidades de lubricante en el camión del proyecto Starship. "Shell cree firmemente que las relaciones de colaboración y diseño compartido son esenciales para reducir de forma eficaz las emisiones y mejorar la eficiencia, y ha creado dichas relaciones con diversos fabricantes originales líderes a escala mundial", afirmó Mainwaring. "La relación con AirFlow Truck Company y otros

proveedores para crear el proyecto Starship forma parte de un proceso de colaboración dirigido por Shell que fomenta el diseño compartido, y ha dado como resultado un camión que se utilizará para cuestionar la forma en que se define la eficiencia en términos de camiones. En los últimos años, hemos desarrollado un prototipo que ha explorado el papel que el peso ligero, la simplificación y la lubricación han desempeñado en el transporte personal. Starship es el prototipo de Shell equivalente para el transporte de carga".

VEHÍCULOS COMERCIALES

Ene-Mar. 2018 - FURGONES



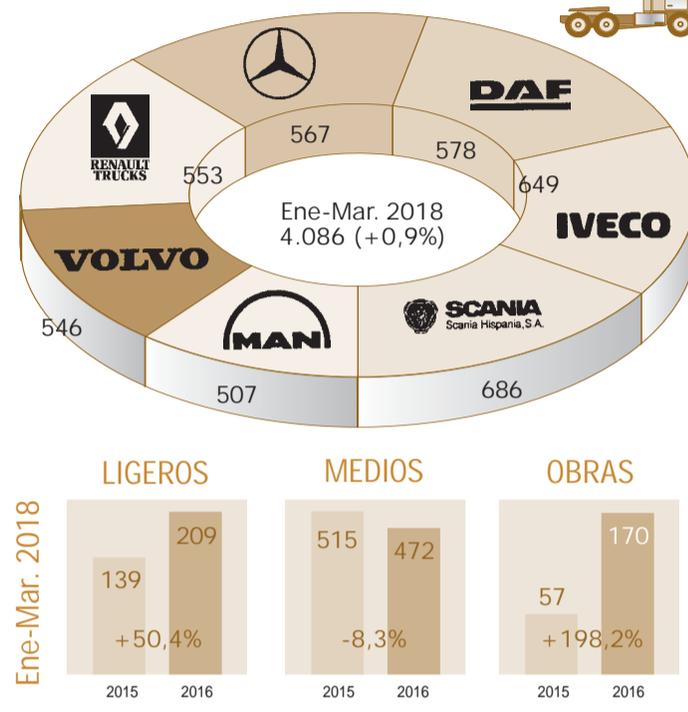
Fuente: ANFAC/Aniacam

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Casi 10 puntos ha perdido el acumulado del segmento de furgones en el mes de marzo, a pesar de lo cual, cerró el trimestre con casi siete puntos de ganancia respecto al mismo periodo del año anterior. En cuanto al segmento de comerciales, mantiene un alza trimestral del 10%, aunque también descendió (-2%) en marzo. Los Furgones más pesados y los pick-up, segmentos más pujantes.

VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Ene-Mar. 2018 - TRACTORAS



Fuente: ANIACAM

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

No era de esperar, tras los dos primeros meses, que los industriales perdieran seis puntos en el mes de marzo, a pesar de que su acumulado trimestral se mantiene en positivo (+4,7%). Las tractoras perdieron en marzo seis puntos, hasta dejar casi en nada las buenas sensaciones del arranque del ejercicio. Solo los Rígidos de obra destacan por su excelente comportamiento hasta la fecha.

E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 24 abril 2018)

LOCALIDAD-E.S	€/LITRO
ALAVA	
Nanclares Oca - Petronieves	1,047
ALBACETE	
Albacete - Alcampo	1,049
ALICANTE	
Torre Vieja - V2 Gasolineras	1,059
ALMERÍA	
El Ejido - Ejidomar	1,020
ASTURIAS	
Oviedo - Catoa	1,059
AVILA	
Avila - Simply	1,049
BADAJOS	
Villafranca Barros - Sum. Agric. Villafranca	1,039
BALEARS, ILLES	
Mao - Gmoil	1,139
BARCELONA	
Barcelona - RACC	1,039
BURGOS	
Burgos - Asebutra	1,027
CÁCERES	
Almoharín - Regadhigos	1,057
CÁDIZ	
Algeciras - Ballenoil	1,009
CANTABRIA	
Corrales Buelna - Somahoz	0,999
CASTELLÓN	
Vall d'Uixó - Gasexpress	1,033
CIUDAD REAL	
Arenas S. Juan - S. Bernabé	1,065
CÓRDOBA	
Puente Genil - Cepsa	1,036
CORUÑA, A	
Cadaval - Petroprix	1,078
CUENCA	
Alcázar Rey - Gas. Alcázar	1,040
GIRONA	
Banyoles - Condis	1,038
GRANADA	
Loja - Campoagro Olivarera	1,055
GUADALAJARA	
Cabanillas Campo - ATA	1,070
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - Merkaoil	1,059
HUELVA	
Villablanca - SCA Arroyo Grande	1,050
HUESCA	
Fraga - Bonárea	1,042
JAEÓN	
Martos - PetroPrix	0,979
LEÓN	
Villaquejada - Teo	1,059
LLEIDA	
Cervera - As. Ttistas. Segarra	1,039
LUGO	
Lugo - (ninguno)	1,063
MADRID	
Fuenlabrada - Alcampo	1,065
MÁLAGA	
Vva. Algaidas - Oleoalgaidas	1,073
MURCIA	
S. Pedro Pinatar - Hnos. Navarro	1,029
NAVARRA	
Egues - Igoa y Patxi	1,020
OURENSE	
Rúa Valdeorras - Petrol A Rúa	1,155
PALENCIA	
Palencia - Repostar	1,079
PONTEVEDRA	
Silleda - Icos SCG	1,089
RIOJA, LA	
Bañares - Coop. Garu	1,024
SALAMANCA	
Carbajosa Sagrada - Gmoil	1,039
SEGOVIA	
Cantalejo - G. Cantalejo	1,069
SEVILLA	
Puebla del Río - Cepsa	1,013
SORIA	
Arcos Jalón - GHC Soria	1,029
TARRAGONA	
Tortosa - Gadcar	1,039
TERUEL	
Teruel - Cotratur	0,993
TOLEDO	
Menasalbas - Coop. Nª Sª Salud	1,055
VALENCIA	
Chiva - La Unión Chivana	1,030
VALLADOLID	
Valladolid - Centrolid	1,013
VIZCAYA / BIZKAIA	
Durango - Simply	1,036
ZAMORA	
Villalpando - Agrinza	1,013
ZARAGOZA	
Valareña - S. Miguel Arcángel	1,007

Fuente: Mto. Fomento © NEXOTRANS

EMPRESAS SERVICIO PÚBLICO



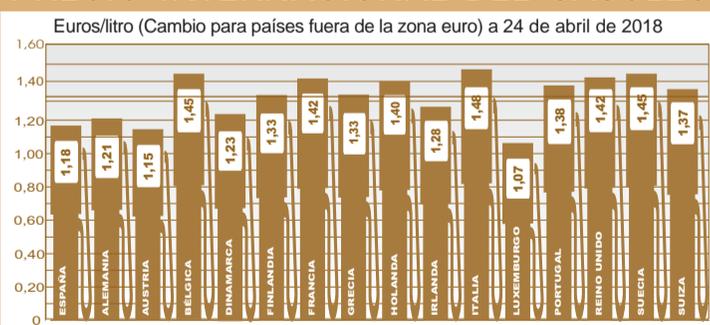
Fuente: Ministerio de Fomento



© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

No tan destacado como el mes anterior, pero el número de empresas registraron a comienzos de abril un nuevo descenso en ambos segmentos. Más de 500 bajas en conjunto, un poco más notables en el caso de los Ligeros, con Cataluña liderando la lista de las regiones en las que más se aprecia la caída (casi 800 bajas).

PRECIO INTERNACIONAL DEL GASÓLEO

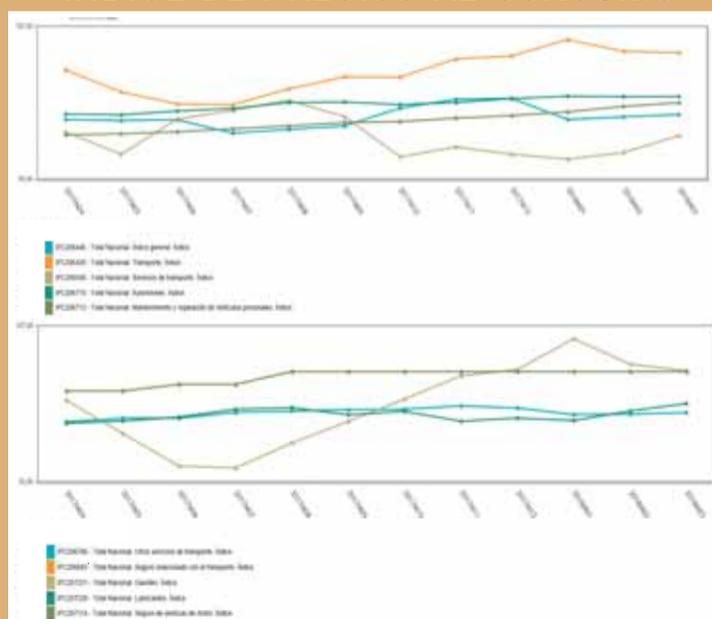


Fuente: IRU

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Coincidencia en las subidas. Según los datos correspondientes a la 17ª semana del año, tanto España que España como la Unión Europea vieron como sus respectivos precios medios crecían tres céntimos, llegando en el caso comunitario a 1,322 euros/litro.

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE

Base: 2016

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Transhoróscopo



ARIES

21 de marzo - 20 de abril

Mercurio le brindará nuevas oportunidades en el ámbito laboral y podrá dejar sus antiguas preocupaciones.



TAURO

21 de abril - 20 de mayo

Está en una situación económica holgada, pero deberá cuidar el dinero por posibles imprevistos futuros.



GEMINIS

21 mayo - 21 de junio

Goza de tranquilidad y estabilidad en el ámbito personal. En lo profesional vive momentos de incertidumbre.



CÁNCER

22 de junio - 22 de julio

Asegúrese de contar en los próximos días con sus amigos más cercanos, quizás los necesite pronto.



LEO

23 de julio - 23 de agosto

Asuntos del pasado podrían regresar para inquietarlo. Saturno le propone revisar su vida sentimental.



VIRGO

24 de agosto - 22 de sepbre.

La estabilidad en el ámbito laboral y la tranquilidad en la familia le aseguran un buen comienzo de mes



LIBRA

23 septbre. - 22 octubre

Lo confuso y engañoso puede llegar de alguien cercano. Es recomendable equilibrar la balanza laboral.



ESCORPIO

23 octubre - 22 novbre.

Marte indica que son días idóneos en el amor pero tenga prudencia si va a emprender una aventura laboral



SAGITARIO

23 de nov. - 21 de decbre.

Es un momento bueno para realizarse en lo social. El ámbito laboral está ampliamente cubierto estos días.



CAPRICORNIO

22 de decbre. - 20 de enero

Venus le sugiere concentrarse más en su trabajo, las distracciones y la dispersión lo rondan.



ACUARIO

21 de enero - 19 de febrero

Su planeta regente del trabajo lo impregna de intuición. No permita que el amor interfiera en su profesión.



PISCIS

20 de febrero - 20 de marzo

Será conveniente que todo lo relacionado con el dinero lo maneje con cuidado durante este mes.

Congreso

Blockchain y seguridad

Título: ¿Es el blockchain la respuesta a la ciberseguridad?

Cuándo: 24 de mayo de 2018

Dónde: Leipzig (Alemania)

Organiza: Ertico

Un ataque a una red de transporte conectada amenazaría la seguridad y la privacidad de los pasajeros y los bienes. El blockchain es una de las soluciones, pero no la única, que ofrece proteger la cadena de suministro y facilitar el flujo de servicios de transporte y la movilidad de personas y bienes al permitir el establecimiento de redes confiables.



Cursos

Cómo llevar cargas peligrosas

Título: Integral Mercancías Peligrosas

Cuándo: Diversos cursos durante el mes de mayo

Organiza: Fundae

Fundae y AGTC presentan cuatro cursos totalmente subvencionados sobre mercancías peligrosas. Van dirigidos a autónomos y trabajadores por cuenta ajena del Sector, así como parados. Los cursos cuentan con una formación general y tres cursos de especializaciones, se trata de la carga de camiones con explosivos, cisternas y radioactivos



Libro

Más de 50 años de telemática

Título: 'La historia de la telemática'

Edita: Tom Tom Telematics

Interior: Disponible únicamente en modelo ebook.

La velocidad con la que ha evolucionado la telemática desde sus comienzos, allá por los años 60 del siglo pasado, es realmente asombrosa. Por ello, Tom Tom Telematics recoge en este ebook, además de un vídeo, los hitos más importantes desde entonces hasta llegar a los dispositivos electrónicos que encontramos en la actualidad.



Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

Nexopublic

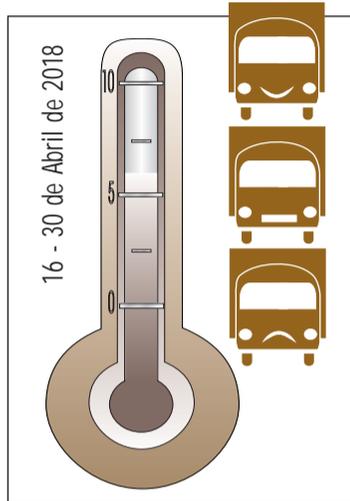
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

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

De Profesional a Profesional



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



RESULTADOS

▲ Evolución

Crucial para una década

El transporte por carretera tiene por delante un reto de gran calado: articular una normativa comunitaria que favorezca (o, al menos, no distorsione) los intereses nacionales, tanto en el segmento de viajeros como en el de mercancías. Importantes políticos del ámbito de la UE debatieron sus propuestas en Madrid, dejando en evidencia que los Paquetes de Movilidad marcarán al Sector durante los próximos 10 años y, además, que el punto de partida no es el mejor. Hay trabajo.



PREVISIONES

COYUNTURA / La ratio en pesados sube a 3,91 y la de ligeros sigue en 1,67

El petróleo despierta de su largo letargo y se hace notar

Después de muchas semanas de contención, en el entorno de los 65 dólares, el precio del petróleo ha despertado, llegando a los 75 por barril, y condicionando los pre-

cios en los surtidores. De hecho, solo en tres provincias españolas es posible encontrar gasóleo por debajo del euro/litro. Las matrículas también tropezaron levemente.

INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



La Semana Santa y el repunte del petróleo son mala combinación para el precio en los surtidores.

EMPRESAS



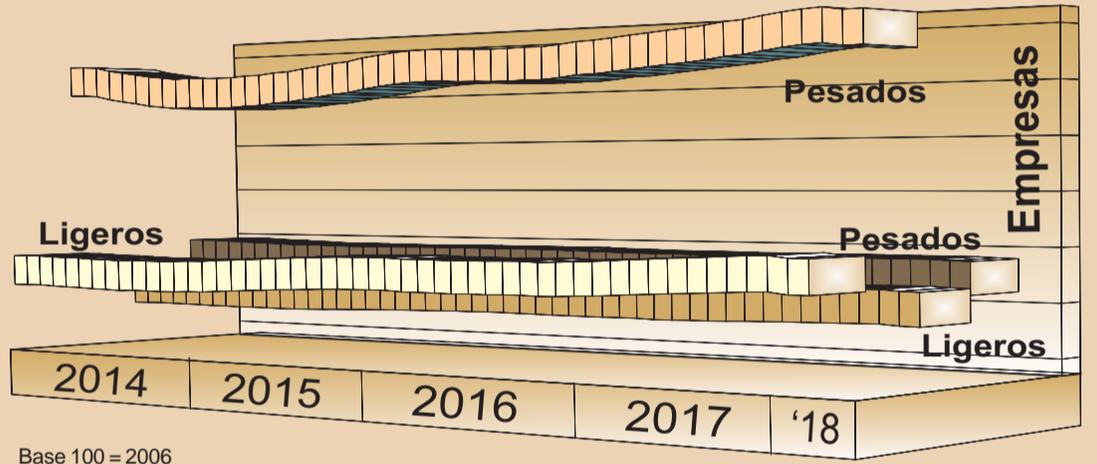
Sigue la caída de las empresas en ambos segmentos, pero más contenida que en el mes precedente.

MATRICULACIONES



Balance trimestral positivo, aunque el mes de marzo no ha ayudado con sendas bajadas de registros.

EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2014-2018



Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Consejero delegado de FCA



Victor Sarasola

Es el nuevo consejero delegado de FCA España y Portugal. Con base en Madrid, será el máximo responsable de las marcas Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Abarth y Mopar. Hasta la fecha ocupaba el cargo de Sales & Marketing Manager de Alfa Romeo y Jeep en FCA España.

▼ Descenso

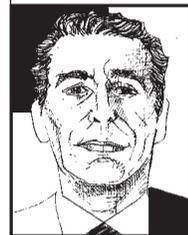
Donde dije digo...



Manu Ayerdi

Cuando parecía que el conflicto de la circulación del tráfico pesado en Navarra y Guipuzcoa podía llegar a buen puerto, el Gobierno navarro ha anunciado la posibilidad de volver a su posición inicial, y restringir el paso de los camiones por la N-121 durante las obras del Belate.

➔ En Ruta



Logística en la era de los millennials (y II)

José Mª de la Sota

CON UN CLIC podemos comprar todo lo queramos y realizar el pago; la cuestión ahora es saber cómo y cuándo lo entregamos que es (desde mi punto de vista) donde debemos poner el ojo, ya que a todos los que compramos por internet, las dudas no surgen precisamente en esta parte del proceso. Aunque la empresa repartidora confirme que en 48 horas el pedido será entregado, no siempre es así. De la misma manera, algunas empresas no avisan con suficiente antelación que ya están por llegar a tu puerta para entregar el paquete solicitado y no queda tiempo para reaccionar.

Es en este punto de la cadena logística donde se deben de realizar las mejoras: comunicación en tiempo real, seguimiento personalizado a las necesidades del cliente y disponibilidad de la información de entrega para los clientes las 24 horas y los siete días de la semana.

El cambio ya es una realidad y es necesario realizar cambios inmediatos en nuestro modelo logístico si queremos ser competitivos en un mercado en constante cambio. Este cambio debe ser enfocado desde un punto de vista de mejora continua para poder ir adaptándonos no solo a esta generación, sino a las sucesivas.

Cada día se ve más claro que las organizaciones deben basarse en la cultura Lean, donde el cambio y la mejora continua debe de verse como algo natural y no como una resistencia. En definitiva, la filosofía y las metodologías Lean compaginan a la perfección con la necesidad de los millennials que esperan un servicio y un proceso logístico que mejore continuamente.

José María de la Sota, jefe de Proyecto de Global Lean (viene de pag 2).

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