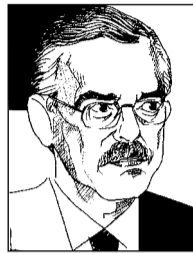
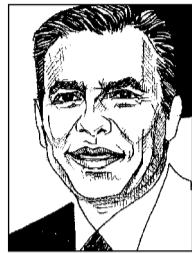




JAVIER BAUTISTA
En claro peligro
PÁG. 2 / Astre alerta sobre el problema que se avecina.



JULIO VILLAESCUSA
Defensa a ultranza
PÁG. 3 / Todas sus intervenciones coinciden en defender el Sector.



ANTONIO CHICOTE
Filosofía 'No Touch'
PÁG. 7 / Ford adecúa sus procesos y relaciones con el cliente.



SEBASTIÁN FIGUEROA
Preparando la vuelta
PÁG. 7 / Scania trabaja sobre distintas opciones de retorno.



RAMÓN GARCÍA
Nuevas fechas
PÁG. 23 / El CEL analiza la situación en el ámbito logístico.

El Sector sigue sin comprender la razón por la que no se prohíbe la carga y descarga

Junto con la falta de voluntad política por articular las necesarias ayudas que muchas empresas del Sector necesitan para sobrevivir, la negativa del Gobierno a impedir que los conductores carguen y descarguen se ha convertido en la máxima prioridad.

Novedades



Iveco Eurocargo
Apuesta de la marca para distribución y corta distancia. / Pág. 13-14



Ligerero: Peugeot / Pág. 15
Remolque: Parcisa / Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 16

Nexotrans.com

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

Ha sentado muy mal. Este sería el resumen del sentir del transporte por carretera, que considera que el hecho de que puedan seguir trabajando les está pasando factura, pues está calando la falsa sensación de que no necesitan las mismas ayudas que el resto de actividades económicas, cuando si no llegan, muchos corren peligro de desaparecer. **Panorama / Pág. 5**



Fetransa: 'Ni se piensa en ayudas'

“Estamos recibiendo desde nuestras territoriales, que son las que están en contacto directo con los asociados a pie de camión, que la principal preocupación está en la cuestión económica”, afirma el presidente de Fetransa, Víctor González, denunciando que “parece que, como estamos trabajando, esta situación no nos afecta”, cuando en realidad hay muchas empresas en serios problemas. También solicita que se preste atención al colectivo autónomo, recomendando que sus asociados no se pasen al régimen general de tributación. **Entrevista / Pág. 6**



Víctor González, presidente.

Cierre temporal de NEXOTRANS

Continúa la información diaria en el digital Nexotrans.com

El Periódico NEXOTRANS interrumpe su publicación impresa durante tres meses, recuperando periodicidad en septiembre. La pandemia ha impactado también sobre la distribución de la Prensa sectorial, impidiendo primero, y dificultando después la distribución de nuestro quincenal. La Sociedad Estatal de Correos, que rechazó inicialmente repartir publicaciones impresas, no asegura en la actualidad una adecuada distribución postal, por las bajas de buena parte de su personal. A la imposibilidad

de distribuir NEXOTRANS se suma la paralización de la actividad sectorial, que hacen inviable la edición. Ello ha determinado al Grupo NEXO y los trabajadores que forman la redacción, administración y publicidad a la implantación de un ERTE de reducción de jornada (no de suspensión). Nuestros suscriptores verán ampliada su suscripción los tres meses en que se interrumpe la edición. Se mantiene el servicio diario de noticias al Sector en el digital www.nexotrans.com. **Los Editores**

Mapa interactivo para saber dónde hay talleres abiertos

Se suma al ya generado para las estaciones de servicio

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado un mapa interactivo, desarrollado en colaboración con Cetraa (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) y Conepa (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción) que recoge la ubicación de unos 800 talleres de reparación y mantenimiento de camiones. **Panorama / Pág. 5**

Esta Semana

Astic reclama que se apruebe el Paquete

Comunicado conjunto con otras 15 asociaciones. / Pág. 8

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



Date de alta en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana en tu email



Extremena de Camiones premiado por su labor en prevención de riesgos laborales

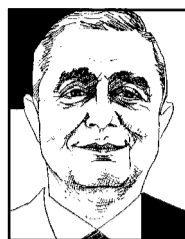
Primafrío participa en el libro de historias de RSC de la Universidad de Murcia

Iveco gana dos de los tres premios de los nuevos 'Sustainable Truck of The Year 2017'



Volvo Trucks y las soluciones de conectividad en el Mobile World Congress

Colaboración con el CNL: MAN presenta su camión eléctrico

Tribuna del Transporte**El Sector del Transporte, en peligro inminente**

Javier Bautista

EN UN MOMENTO en el que el coronavirus ha paralizado Europa, hay unos pocos que siguen luchando para minimizar las consecuencias sociales y económicas de la epidemia. Cada día, a las ocho, salimos a nuestros balcones a aplaudir a colectivos profesionales sin los que sería imposible superar esta situación: sanitarios, policías, bomberos y, por primera vez, a los transportistas, un colectivo que habitualmente es menospreciado.

Han hecho falta una epidemia y una cuarentena demasiado larga para concienciar a la sociedad de la importancia del Sector del transporte, que, en la medida de lo posible, continúa con su rutina para garantizar el abastecimiento de supermercados y hospitales.

Sin embargo, los transportistas están encontrando más dificultades que nunca: áreas de servicio y gasolineras cerradas, mercancías cuya circulación no está permitida, gastos que se mantienen mientras los beneficios se reducen y escasez del material de prevención de contagios, entre otras.

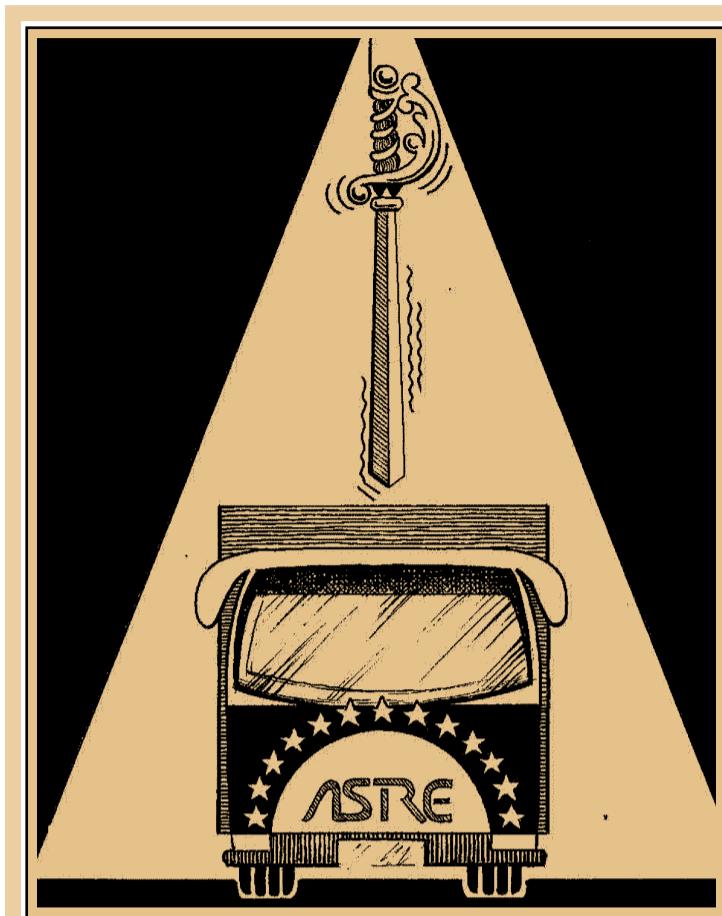
Por eso, Astre desde el primer momento hizo todo lo que estaba en su mano. Se ha encargado de la compra y distribución entre las empresas socias de EPIs (mascarillas, gel hidroalcohólico, guantes...). Además, difundió entre sus asociados a nivel europeo un listado con las implantaciones e instalaciones de los mismos, de modo que cada uno de los asociados puso a disposición del resto sus servicios, facilitando abastecimiento, aseo, descanso e incluso mano de obra

para descargar mercancías. Todo esto ha permitido en cierta medida a los socios de Astre continuar con su fundamental labor: transportar.

Desde Astre Península Ibérica, creemos que ha llegado el momento de poner en valor con hechos la función económica y social del transporte por carretera. Por eso, aunque tras semanas de protestas, reclamaciones y desconcierto se han puesto en marcha medidas que han sido positivas para continuar trabajando en medio de la crisis, queremos que se reconozcan las dificultades con las que lidiamos a diario en el desarrollo de nuestra labor.

No obstante, sería conveniente que tanto el gobierno central como los autonómicos, consideraran que estas medidas no son suficientes para el sostenimiento del Sector. Numerosas empresas de transporte están luchando por ser de ayuda durante el estado de alarma y no parar su actividad, pero, lamentablemente, muchas se verán obligadas a cerrar por las pérdidas sufridas y la falta de liquidez. Para evitarlo es imprescindible y necesario que se apliquen nuevas medidas, como aplazar el *renting* y *leasing* de los vehículos, remolques, maquinarias... o liberalizar las autovías de peaje, ya que no se permite circular mercancías industriales y, como consecuencia, nuestros camiones están retornando en vacío de otros países y sus ingresos han disminuido notablemente.

Es imprescindible que, de una vez por todas, la ley tome partido y que las cargas y descargas no sean realizadas por nuestros chóferes



Si no se toman medidas, muchas empresas se verán obliadas a parar por las pérdidas sufridas y la falta de liquidez

(cada día más escasos). A raíz de la epidemia, los cargadores han estado evitando que los chóferes descargasen las mercancías para prevenir contagios y desde Astre queremos reivindicar que esta medida sea implantada definitivamente.

Si el Transporte no recibe el apoyo necesario, por parte tanto de entidades públicas como privadas, sufrirá un varapalo del que le costará recuperarse y que repercutirá profundamente en la economía global. Muchos se verán obligados a solicitar ERES, que en ningún caso

será considerado por fuerza mayor al tratarse de servicios de primera necesidad. Algunos lo harán sin la garantía de poder volver a contratar a los afectados. Otros podrían optar por suspender sus servicios durante las semanas que se prolongue la crisis o, en el peor de los casos, por tiempo indefinido. Solo poniendo en marcha medidas que revaloricen el trabajo de los transportistas, se evitarán daños irreparables a las compañías del Sector.

Javier Bautista es el gerente de Astre Península Ibérica.

Columna**Nunca tantos debieron tanto a tan pocos**

Fernando Cascales

NUNCA TANTOS debieron tanto a tan pocos". Con estas palabras reconocía Winston Churchill el sacrificio de los pilotos de la RAF y su defensa en 1940 de la amenaza nazi. Y con estas mismas palabras me refiero a los empresarios del transporte de viajeros y de mercancías por carretera y a cuantos trabajan en este Sector, muy especialmente a los conductores.

Ha tenido que sufrir el mundo esta fatal pandemia global para que se valore por la sociedad el valor de estas empresas. Así, si los servicios en autobús y los taxis garantizan la movilidad de las personas, las empresas de transporte de mercancías y autónomos del Sector (sean en vehículos ligeros o pesados), aseguran nada más y nada menos que el abastecimiento.

En un entorno como el de España, de carencia de equipos de protección y de desinfección, no es exagerado resaltar que el comportamiento del sector del transporte público por carretera es heroico, lo que más allá de cualquier otra consideración sobre la pandemia, su gestión pública y sus efectos, es algo que se debe de resaltar.

Cuando tanto se habla de una liberalización incluso ilimitada o sin control del régimen concesional, me pregunto... ¿qué hubiera sucedido si no existieran esta clase de servicios con OSP?

Es por ello que, siendo un sector estratégico y esencial, pondero que se deberían de haber decretado medidas mucho más contundentes de ayudas a estas empresas y autónomos del sector, independientemente de su volumen de facturación.

Una vez más se pide al Sector un descomunal esfuerzo, que debería de tener unas compensaciones que no tiene.

Pero al menos que brille el heroísmo y capacidad de sacrificio de empresarios y trabajadores del Sector, que junto con los sanitarios, personal de seguridad (Policía Nacional, Policías municipales y Guardia Civil), militares, y otros empleados de servicios básicos, están sosteniendo a nuestra patria en un momento tan difícil que no tiene antecedentes.

Fernando José Cascales es abogado, académico y ex-director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA.

Lapidario**José Luis Ábalos**

'Ya hemos entregado 3,3 millones de mascarillas al transporte terrestre'

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana afirma que "continuamos implantando las medidas necesarias para minimizar los efectos de la lucha contra el Covid-19 en el Sector del transporte y en la sociedad". Entre esas medidas, el ministro ha destacado que ya ha puesto a disposición del transporte más de 3,3 millones de mascarillas.

Retrovisor

Editorial

Falsas apariencias

LA PANDEMIA ES UN PROBLEMA global. Y quien no quiera sumarse a tal afirmación, pasará a formar parte del grupo de negacionistas más acérrimos, al nivel de los que aseguran que la tierra es plana, por poner solo un ejemplo.

Y eos significa que al transporte por carretera también le afectan sus consecuencias. Porque las personas que lo desempeñan son eso mismo, personas, con las mismas posibilidades de contagio que el resto. O quizá más, dado que en muchas ocasiones, no han dejado de trabajar, poniendo en riesgo su salud y la de sus seres queridos, por cumplir con el compromiso social que siempre han demostrado, además del que asumen con sus respectivos clientes. Conductores, almacenistas, distribuidores, personal de los talleres de mantenimiento y reparación... Son muchos y muchas quienes han dado muestra de su profesionalidad y entrega, incluso en momentos tan extremos como los actuales.

Pero también el Sector se está viendo afectado, incluso se podría decir que azotado, por la consiguiente alarma económica que genera la escasez de actividad. Porque sí, es justo reconocer que el transporte por carretera también está sufriendo. Algunos segmentos de actividad, como los relacionados con la construcción, la industria o la automoción, han visto paralizados sus vehículos casi al 100% durante semanas, y aunque ahora las fases del Gobierno permiten (o prometen) una lenta puesta en marcha, todavía queda muy lejos esa normalidad que todos ansiamos, sea nueva o parecida a la que ya conocemos.

Por eso, declaraciones como las de Nadia Calviño, vicepresidenta tercera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, afirmando en rueda de prensa que no se están manejando en estos momentos ayudas para el Transporte, han caído realmente mal en el seno del Sector, porque no se pueden entender.

No se puede negar que el internacional sigue

Parece que cala la idea de que el Sector se está salvando de la crisis por poder trabajar, pero nada más lejos de la realidad

lo antes mencionado.

Como bien es sabido por todos los que conocen un poco el transporte por carretera, los márgenes de beneficio con los que se opera son más bien escasos, lo que supone, como bien explica el presidente de Fetrensa en esta misma edición, que cualquier incremento de los costes o reducción de ingresos es dramático para la cuenta de resultados. Y en esas estamos.

Los que están con la flota parada tienen el grave problema de tener que hacer frente a sus costes fijos, que el propio Observatorio fija por encima de los 5.800 euros mensuales por camión. Casi nada. Pero es que los que siguen en la carretera tampoco están ingresando lo mismo que en meses precedentes, por lo que cuenta a final de mes tampoco cuadra.

Este es el escenario en el que la ministra no considera necesarias las ayudas al Sector. Podemos entender que haya alguna otra actividad cuya situación sea todavía más agónica, y que el Gobierno deba priorizar en la articulación de las respectivas normativas. Pero ¿ni siquiera estudiar las del Transporte? Esas falsas apariencias de que el Sector sigue adelante pueden suponer la ruina para muchas empresas.

Ya antes de la crisis era complicado cobrar unos precios adecuados, pero ahora la situación es mucho más compleja, pues a la subasta de precios se suma la escasez de retornos para el segmento que hace internacional. Como todas las Organizaciones empresariales coinciden en señalar, o cuidamos del Sector o nos quedaremos sin él. Y, entonces, ¿qué?

Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

Nexotrans

Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

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

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ RODRIGO

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

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

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

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

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

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

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

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

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

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

Directa

Se engrana la segunda

NO SE LE ESCAPA A NADIE QUE el transporte de mercancías por carretera no ha detenido su actividad. Al menos, en lo que se refiere a carga general y a la distribución básica. Tampoco el frigorífico ha notado una sacudida tan fuerte como han sufrido en otros segmentos, como el dependiente de la construcción o de la automoción. Pero en los últimos días hemos visto que ya se está engranando la segunda marcha en muchos aspectos, después de más de un mes en primera. Son muchas las fábricas que están comenzando a producir vehículos, muchas las actividades que se han puesto de nuevo en marcha, y eso se traduce, por consiguiente, en que la demanda de transporte volverá a reactivarse. NO quiere esto decir que sea una vuelta a la normalidad, pero sí que está un paso más cerca. La realidad también ha demostrado, una vez más, que el transporte por carretera es esencial para la sociedad, y que no hay espacio para las lamentaciones. Los profesionales han mantenido su compromiso con sus clientes y con la sociedad para que todo siguiera en marcha, dentro de lo posible, y solo queda agradecerse: no solo con los aplausos de las 20.00 horas, sino con las necesarias ayudas que tanto solicitan para que las consecuencias económicas no sean devastadoras.

Personaje de la Semana

Julio Villaescusa

Siempre ha sido una persona vehementemente en sus declaraciones, pero en estos momentos tan complejos, está dando un gran ejemplo como dirigente asociativo. Y no está siendo el único, por cierto. Será por su amplia experiencia en el Transporte, por los años que lleva al frente de Fenadismer o por manejar información internacional, por medio de la UETR (que también



preside), pero cada vez que se pronuncia, es para poner los puntos sobre las íes, poniendo el dedo en la llaga y denunciando todos aquellos atropellos que están sufriendo tanto los conductores como las empresas de este país, reclamando a la Administración aquello que el sector se merece, tanto desde el punto de vista económico como desde el respeto por la seguridad sanitaria y laboral.

El presidente de Fenadismer y de la UETR está siendo una de las voces más autorizadas a la hora de denunciar la falta de atención que sufre el Sector por parte del Gobierno

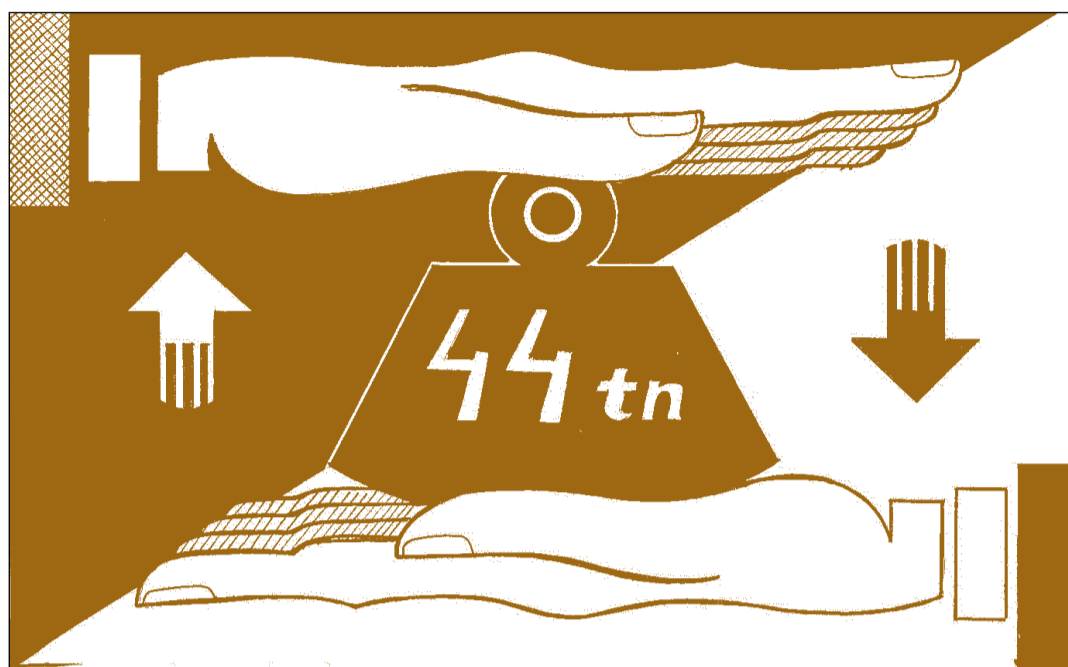
Marchatrás

Retraso ¿inevitable?

EL PANORAMA SOCIAL Y ECONÓMICO que atraviesa el mundo, debido al dichoso coronavirus, está afectando de manera drástica a muchas de las actividades cotidianas. Y a la política, también. Por supuesto, no queremos decir que hayan cesado o ralentizado su labor, ni mucho menos. Más bien al contrario. Pero están poniendo el foco en algunas cuestiones que entenderán prioritarias, dejando de lado otras que no pueden esperar. Por un lado, la promulgación de un decreto que fije las ayudas a todas esas empresas que han tenido que parar o que, por contra, siguen operando pero a unos niveles muy por debajo de los habituales, con lo que eso supone para las cuentas de resultados. Pero es que tampoco se están abordando asuntos que ya estaban sobre la mesa, y que se están convirtiendo en necesarios para la supervivencia de muchas empresas de transporte. Por ejemplo, la carga y descarga. Como bien apuntan las Asociaciones empresariales, ¿a qué espera el Gobierno para prohibir a los conductores el tener que llevarlas a cabo? Ya existen algunas denuncias por parte de colectivos de transportistas contra alguna que otra gran empresa del sector alimentario por obligar, tal cual, a que los conductores hagan algo que no deben. Si no es momento de legislar esto, ¿cuándo lo será?

X De Frente**¿Es momento de aprobar las 44 toneladas?**

LAS 44 TONELADAS HAN vuelto a escena. Son un 'fantasma' que persigue al transporte por carretera desde hace muchos años, al que se encuentran detrás de las esquinas más insospechadas. En esta ocasión, ha sido la Alianza por la Competitividad de la Industria la que ha alzado la voz. Es una organización compuesta por Anfac, AOP, Aspapel (papel), Feique (química y farmacia), FIAB (alimentación y bebidas), Oficemen (cemento) y Unesid (siderurgia), asociaciones todas ellas con amplia representación en sus respectivos segmentos de actividad. En un paquete de 10 medidas presentadas al Gobierno, proponen "el incremento temporal de la MMA a 44 toneladas", algo que justifican en términos de eficiencia y reducción de emisiones contaminantes. CETM no ha tardado en reaccionar, afirmando que "la solidaridad no pasa por las 44 toneladas" y afirmando que a la Alianza "le importa un bledo las consecuencias" para el Sector.

**🔍 Análisis****Incredulidad sectorial**

"El transporte de mercancías por carretera es un sector débil y atomizado, que sufre desde hace tiempo las subastas de cargas a la baja, a precios irrisorios y con plazos de pago abusivos. A muchos de nuestros cargadores integrados en esta Alianza parece no interesarles la mejora de las condiciones de trabajo de nuestros conductores, a quienes obligan, de forma indignante, a realizar las labores (como venimos denunciando continuamente desde hace años) de la carga y descarga de sus vehículos, con los riesgos de contagio que ello comporta en los momentos actuales", apuntan desde CETM, en un duro comunicado de respuesta ante la propuesta de la Alianza por la Competitividad. Pero aún va más allá el tono de la Confederación, para quien conviene "denunciar que jamás, salvo honrosas excepciones, se ha querido debatir en una mesa de negociaciones contraprestación alguna a un hipotético aumento de la carga". Por esta razón, se entiende que "la Alianza y otros sectores implicados, como la patronal de los constructores Seopan que, con la que está cayendo, acaba de proponer nuevamente una tarificación por el uso de las infraestructuras, están demostrando una absoluta falta de solidaridad, no solo referida al transporte, sino hacia todo el país. Si finalmente el Gobierno atiende esta postura, solo van a conseguir que las cargas se queden en sus almacenes, porque no habrá camiones para transportarla".

👉 En contra**'Más costes y más paro'**

NO EXISTEN estudios fidedignos, a pesar de lo que indica la Alianza por la Competitividad, en los que se puedan cuantificar las mejoras medioambientales que supondrían las 44 toneladas. Pero de lo que sí podemos estar seguros es en que esas cuatro toneladas suplementarias provocarían un grave deterioro de las infraestructuras, así como un amplio incremento de costes para la adquisición de camiones más potentes, que tendrían



un mayor consumo de combustible (y por tanto, contaminarían más) y de neumáticos, por no hablar de su negativa repercusión en la seguridad vial, aumentando la distancia de frenada y la pérdida de adherencia. Además, y esto es aún más grave en una situación como la actual, el paro se cebaría en los miles de conductores que deberían abandonar forzosamente la profesión

Comunicado de **CETM**, que preside **Ovidio de la Roza**.

👍 A favor**'Mejorar la competitividad'**

EL FUNCIONAMIENTO de las cadenas logísticas es fundamental para garantizar el abastecimiento de materias primas y de productos acabados hasta el consumidor. Por eso, hay que asegurar el adecuado funcionamiento del transporte interior, así como la agilización del tránsito de los pasos fronterizos y en los puertos. También incrementar temporalmente la masa máxima autorizada de los vehículos para el transporte de mercancías por



carretera hasta las 44 toneladas (frente a las 40 actuales), lo cual permitiría mejorar la competitividad de forma global y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en más de 250.000 toneladas/año.

Del mismo modo, se debería proceder a la suspensión temporal de los peajes en autopistas para los vehículos industriales orientados al transporte de mercancías.

Extracto del comunicado emitido por la **Alianza para la Competitividad de la Industria**.

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

Los cargadores exigen participación de los conductores en labores de carga

Los cargadores piden que estas labores de carga y descarga se hagan con sus debidos sistemas de seguridad, así como guantes y mascarillas.

Conseguir las "tan ansiadas mascarillas no ha sido fácil". Ha tenido que ser el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana quien las repartiera, ante imposibilidad de encontrarlas en farmacias y otros centros. Lo mismo que ocurre ahora mismo con los guantes, que se han convertido en un "codiciado objeto de deseo por el que, los pocos que tienen la suerte de encontrarlos, se ven obligados a pagar hasta diez veces su valor, si quieren adquirirlos".

En su día, el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, recomendó que "se evite que el conductor baje del vehículo o que participe en las labores de carga y descarga", una sugerencia que también ha realizado la Comisión Europea.

Realizar las labores de carga y descarga, por parte del conductor, no es una obligación que, por cierto, no figura en reglamento o norma alguna. Es, simplemente, un acto de prepotencia de los cargadores, la parte más fuerte de la cadena de suministro, quienes con total desvergüenza abusan de su posición de



dominio. Es ésta una actitud absolutamente indeseable e indigna que se agrava en estos momentos en los que se pone en máximo riesgo la salud.

Según afirman, "muchos de nuestros conductores no utilizan guantes, bien porque han destrozado los que tenían haciendo una labor que no les corresponde o porque les ha sido totalmente imposible encontrarlos. Nadie es tan simple como para no querer contar con esta medida de protección".

Asociaciones

Fenadismmer desea públicamente manifestar su indignación y rechazo por la incomprensible negativa del Ministerio de Transportes de establecer, con carácter excepcional, que se

prohiba que el conductor profesional participe en las labores de carga y descarga de la mercancía en los camiones en la actual situación de emergencia sanitaria, a fin de reducir el riesgo de contagio del coronavirus.

En el comunicado, declara que "no hay ningún motivo de índole sanitario o administrativo que justifique la cerrazón del Ministerio de Transportes en regular tal prohibición, ya que mantener la posibilidad de que tengan que seguir realizando dichas tareas en los centros de carga y descarga, manipulando maquinarias de terceros en emplazamientos que les son ajenos, no hacen sino aumentar las posibilidades de contagio de los conductores, además de ir en contra de todas las medidas de prevención".

En marcha una macro encuesta del impacto del Covid-19 en el Sector

La encuesta científica, promovida por la Universidad de Valencia, junto a la Fundación Española de Seguridad Vial y Fenadismmer, abordará como afecta el cambio de las condiciones de trabajo y la situación de crisis afecta a la actividad de los conductores profesionales. Macroencuesta abierta a la participación voluntaria y anónima de todos los conductores profesionales, tanto autónomos como asalariados, cuyos resultados permitirán plantear a las Administraciones Públicas mejoras de sus condiciones de trabajo y de su actividad.

La crisis sanitaria derivada del Covid-19 están teniendo un fuerte impacto sobre la población en general, y en particular en determinados sectores profesionales, que están extremando sus esfuerzos para dar un servicio esencial para la sociedad, exponiéndose a múltiples riesgos. Por ello, distintos Organismos e Instituciones internacionales, así como sociedades científicas, están promoviendo la realización de un importante número de investigaciones y estudios (aparte de los de carácter sanitario) para conocer en profundidad como está afectando esta situación a determinados colectivos más afectados.

Entre ellos, cabe destacar a los conductores profesionales, imprescindibles como motores de la economía y fundamentales para la vida social como se está demos-



trando de forma significativa en estos momentos.

Dimensiones del impacto

En este contexto, la Universidad de Valencia, en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y la Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de España (Fenadismmer), han decidido poner en marcha un estudio científico exhaustivo -pionero a nivel internacional- para conocer cómo y en qué dimensión está impactando la situación del coronavirus a los conductores profesionales y/o a alguna de las actividades que realizan, con el fin de que, desde el conocimiento del problema, se puedan adoptar medidas que contribuyan a una mayor protección y seguridad de este importante colectivo.

La investigación abordará múltiples aspectos relativos a cómo el

cambio de las condiciones de trabajo y la situación de crisis afecta al estrés, la fatiga o los comportamientos de riesgo en su actividad como conductores profesionales, mediante la aplicación de herramientas de análisis de amplio reconocimiento científico, mediante la realización previa de una muestra representativa de conductores profesionales a nivel nacional. Los resultados del estudio serán comunicados en el curso de las próximas semanas a los diferentes medios de comunicación, actores e instituciones, dando también una difusión internacional de los mismos.

Para ello, desde el pasado jueves 23 de Abril pueden participar en la encuesta cualquier conductor profesional, ya sea autónomo o asalariado, de forma voluntaria y totalmente anónima, para lo que deberán rellenar un sencillo cuestionario, de no más de 5' de duración, a través de internet.

Ya está activo el mapa de talleres para Industriales

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), ha publicado un mapa interactivo, desarrollado en colaboración con Cetraa (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) y Conepa (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción) que recoge unos 800 talleres de reparación y mantenimiento de camiones y autobuses que están prestando servicios de emergencia durante el estado de alarma.

Las dos entidades representantes del sector del mantenimiento y la reparación de vehículos han participado activamente en la puesta en marcha del buscador mediante la recopilación de datos de los talleres de los vehículos operativos durante estos días. De esta forma, los transportistas profesionales de mercancías y de viajeros que así lo requieran pueden tener acceso fácilmente al taller más próximo a su ubicación.



Los servicios de los talleres de vehículo industrial se consideran esenciales al ocuparse de los casos de urgencia de los transportistas y también del sector primario, reparando tanto camiones, vehículos de reparto y ambulancias como tractores, recolectoras o cosechadoras. La actividad que ejercen estos días, cumpliendo siempre con las medidas e instrucciones de protección establecidas por el Ministerio de Sanidad para evitar el contagio del Covid-19, es indispensable para continuar cubriendo necesidades tan básicas como el transporte de mercancías y personas así como las del sector primario.



Más de 400.000 autónomos podrían tributar a partir de ahora en estimación directa

ATA califica como una buena noticia que los autónomos que actualmente están en módulos y que así lo soliciten puedan optar por tributar por estimación directa y no por objetiva. En esta situación hay unos 400.000 autónomos en España.

Con esta medida se permitirá cambiar temporalmente de tributación a aquellos profesionales que están acogidos al sistema de módulos. Pasarían a pagar por el de estimación directa.

"Es una buena medida que puedan salir de este sistema temporalmente porque es un sistema que les está penalizando ya que no tienen actividad y el sistema de tributación por estimación objetiva marca una cantidad fija en IVA e IRPF independientemente de si tienes ingresos o no los tienes", ha asegurado Lorenzo Amor, presidente de ATA. "Poder salir en 2020 de este sistema de tributación y pasar a estimación directa y poder recuperarlo en 2021 es una medida bienvenida. Estimamos que 250.000 puedan solicitar este cambio. Pequeños bares, transpor-

tistas, pequeños comercios, que este año van a tener poca actividad, se encuentran cerrados y así van a continuar durante un tiempo".

Ante la tramitación como Proyecto de Ley del Decreto 8/2020, desde la Federación Nacional de Trabajadores Autónomos-ATA han hecho llegar a los diferentes grupos parlamentarios presentes en el Congreso de los Diputados, cuatro propuestas de enmiendas.

Estas enmiendas vienen a facilitar la liquidez de los autónomos en un momento de caída de ingresos, tal y como afirman, suspendiendo la cuota mensual mientras dura el estado de alarma; a dotar de protección a los autónomos contagiados por coronavirus; a apoyar a las madres autónomas que se hayan incorporado a su actividad tras la maternidad; y a extender la prestación extraordinaria por cese de actividad a todos los autónomos que han visto caer su actividad un 40% en el último mes, en lugar de un 75% como fija actualmente el RD 8/2020, y así compararlo con el criterio de vulnerabilidad, que se fija para las moratorias.

“Entrevista



Víctor González es el presidente de Fetranza, organización de transportistas que representa a las pymes y al colectivo de autónomos. La situación que atraviesan es muy complicada, sobre todo en el aspecto económico.

ESTAMOS RECIBIENDO desde nuestras territoriales, que son las que están en contacto directo con los asociados a pie de camión, que la principal preocupación está en la cuestión económica. Todo lo que tiene que ver con la movilidad se ha ido resolviendo tras los problemas iniciales con las cafeterías o las estaciones de servicio, las caducidades de las tarjetas del conductor o del CAP... En este sentido, estamos en un punto aceptable. Las recomendaciones de la UE apuntan a los ‘carriles verdes’ para transporte internacional, que junto con una mayor coordinación en cuanto a las medidas (para lo que se ha creado una plataforma en la que los distintos países las puedan ir comunicando), sin duda es algo positivo. En el aspecto sanitario, nos están llegando las mascarillas. Nos gustaría recibir también geles y guantes, tal y como rezan esas recomendaciones comunitarias, pero es algo que también está en niveles aceptables. La mayoría de los transportistas tienen muchos años de experiencia, están acostumbrados a las adversidades y son conscientes de que siempre nos pillan en medio este tipo de turbulencias.

■ Sin embargo, la economía es una gran preocupación.

● Vemos cómo está calando la falsa creencia de que, como somos Sector esencial y que podemos trabajar, que lo estamos haciendo con normalidad, y eso no es así. Nos preocupa que esta falsa sensación esté impidiendo que se adopten medidas específicas para el Sector, lo que puede generar unas consecuencias dramáticas. El Sector, en condiciones normales, soporta unos costes de explotación muy elevados y trabaja con unos márgenes muy exigüos, por lo que cualquier caída de facturación o rentabilidad nos afecta mucho. Esa caída de actividad se está produciendo mucho más de lo que parece, y lo vemos claramente en la dificultad de encontrar retornos. Por poner un ejemplo, hace un par de días entramos en una de las bolsas de carga más frecuentadas y comprobamos que había 7.000 vehículos ofertados para solo 300 cargas. Y esto deriva en subastas de precios y es un drama.

■ ¿Se puede cuantificar?

● Según el Observatorio de Costes, los fijos se sitúan cerca del 48%, que suponen unos 5.864 euros por camión de media. Algo inasumible para los que están parados, pero también muy difícil de afrontar para quienes están trabajando. En el portuario, que es el segmento que mejor conozco, estamos operando más que en otros segmentos, pero ni mucho menos cerca de lo que sería la normalidad.

La carga de trabajo ha descendido entre un 20 y un 30%, según los Puertos. Por eso, estamos solicitando al Ministerio que reconsidere su postura. Las recientes declaraciones de la ministra Calviño, reconociendo que no están estudiando ningún plan de ayudas específico para el Transporte, es algo que nos ha molestado mucho.

■ Es entendible que haya que priorizar, pero ni siquiera plantear ayudas al Transporte...

● Todos los segmentos de actividad están solicitando esas ayudas al Gobierno, como debe ser, porque todos nos vemos afectados, pero somos un Sector que ya estaba muy maduro, que ya tenía dificultades, y esta crisis podría llevarse por delante buena parte de nuestro tejido empresarial. Encontrar una solución es nuestra máxima preocupación, reivindicando ante la opinión pública que, en ocasiones, estamos saliendo a la carretera sabiendo que vamos a perder dinero, pero demostrando, una vez más, ese compromiso con los clientes y con la sociedad, porque tenemos muy interiorizado que somos un servicio público. Lo lamentable sería que esos esfuerzos provocaran la paralización de nuestros asociados, que son tanto pymes como autónomos, recordando que si la empresa para, se pone en riesgo el empleo de conductores y personal de oficina. Las coberturas

‘Nos ha sentado muy mal que no se esté pensando en ayudas’

Está calando la falsa creencia de que el Transporte está trabajando y que no se ve afectado por la crisis, pero estamos en una situación dramática si no se resuelve la situación económica.

sociales, por otro lado, no son ni de lejos las mismas que para los trabajadores por cuenta ajena, a lo que se suma que nuestras inversiones están avaladas, en muchos casos, con nuestra propia vivienda. La situación es dramática. Necesitamos que se liberen los costes fijos, que se puedan aplazar algunas de las obligaciones, dotación de liquidez (porque los ICO no están llegando y

grueso del transporte lo lleven a cabo empresas extranjeras, que contratarán y cotizarán fuera, y que se llevarán la riqueza a otros países, perdiendo nuestra potente industria, de la que además viven otros subsectores y que es esencial para las exportaciones, básicas para nuestra economía.

■ En esto coincide, casi al 100%, con la CETM.

● Es lógico. Si nos quedamos sin Sector, perderemos muchos empleos, riqueza y una buena oportunidad para afianzar esa buena posición que tenemos a nivel internacional. Cuando aún no habíamos terminado de resolver la crisis de 2008, nos vemos en otra situación límite. En todo caso, no me extraña coincidir con las valoraciones de la Confederación o de otras asociaciones, porque al final, compartimos una cuestión básica: que tenemos camiones. Y los que tenemos camiones sufrimos los mismos problemas, independientemente de la dimensión. En mi opinión, en términos generales, en el seno del Comité Nacional coincidimos mucho más de lo que pueda parecer. Hay asuntos, como el de los módulos, donde lógicamente existen discrepancias, pero en movilidad y en otros puntos (como la carga y descarga o los carriles verdes), lo normal es que estemos en la misma línea, porque ahí sí que tenemos los mismos intereses.

'Esta situación ha servido para que la sociedad nos reconozca, y eso lo están viviendo los profesionales, que reciben el apoyo de la gente a diario'

los bancos nos ofrecen otro tipo de condiciones, sin periodo de carencia y con obligaciones aparejadas en forma de seguros)... Si esto no se soluciona, podemos encontrarnos que, cuando finalice la crisis, el

Siempre habrá matices, como en el punto de las ayudas al abandono de la profesión, que nos parecen insuficientes, pero el grueso es similar.

■ Habla del ámbito portuario. ¿Cómo es esa realidad?

● Como comentaba, el trabajo ha descendido entre un 20 y 30%, pero la operativa se ha ralentizado. Los estibadores cambian el turno cada seis horas, pero entonces hay que parar para desinfectar la maquinaria, lo que hace el proceso mucho más lento. Las terminales han ajustado plantillas y horarios. En algunos casos, podemos estar esperando hasta seis horas para entrar en la terminal, aunque hay iniciativas, como en Valencia, que están funcionando bien. Todo esto afecta a nuestra rentabilidad y al estrés de los conductores, algo que venimos reclamando hace mucho tiempo. Las colas y los tiempos de espera inciden negativamente en la manera en que el conductor afronta el periodo al volante. Esto es salud y seguridad vial. Empresas y conductores dan lo mejor de sí mismos, y por eso está siendo posible que las mercancías se muevan, pero necesitamos, ya, un paquete de medidas económicas para mejorar una confianza empresarial que ha caído a niveles muy bajos.

■ ¿Apremia resolver de una vez por todas la carga y descarga?

● Por supuesto. Las grandes plataformas nos siguen obligando, y ahora esto genera miedo en los conductores, desgaste físico y psicológico, e inquietud cuando uno llega a casa a efectuar su descanso, porque existe la duda de si estará o no infectado. Conocemos casos de gente que está realizando ese descanso en el camión para evitar entrar en casa. Es un ejercicio de responsabilidad individual, que no debería ser solo así. En comparación, vemos que en los países centrales de Europa no te dejan bajar del camión. Ellos te hacen la carga y descarga para evitar contagios, y eso es lo que debería suceder aquí: permite descansar y es una gran tranquilidad. Creo que estamos ante una oportunidad histórica para conseguir, de una vez por todas, la prohibición de la carga y descarga.

■ El Gobierno no está por la labor.

● La secretaria general de Transportes, María José Rallo, argumenta que no es posible la prohibición por la gran casuística existente, pero eso no es cierto. Tienen por escrito, desde hace muchos meses, nuestras peticiones. El pasado día 30 de marzo le volvimos a remitir nuestras propuestas, que son irrefutables. Eso no es excusa y su respuesta nos ha dolido. Las grandes empresas de alimentación hacen una oposición muy fuerte, y ahí estriba el problema.

➔ Conductor

Tributación

LAS PYMES Y AUTÓNOMOS, en su gran mayoría, tributan en módulos. Ante la posibilidad de que ha surgido estos últimos días de pasarse al régimen de estimación directa, nosotros no lo recomendamos. No sabemos cuánto va a durar este periodo de crisis, pero un cambio de régimen sería para todo el año, por lo que hay que hacer muy bien los números antes de tomar una decisión. En cuanto a los que ya están en estimación directa, está claro que las ayudas son insuficientes. Necesitamos bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social y en las cuotas de los autónomos, pero una bonificación directa, como en el caso de los días de paralización para los autónomos en módulos. Es una buena opción, pero para las empresas aún no han llegado esas medidas que dinamicen el Sector, como el aplazamiento de los pagos de *renting* y *leasing*. Hay un claro ejemplo, que es el del segmento portavehículos, que están parados y tienen vehículos que solo sirven para eso. No sabemos la presión que está haciendo el Ministerio para que se aprueban esas medidas que tanto necesitamos, que de estar sucediendo elevaría la nota. Le pondría un 6,5, que podría llegar a un siete incluso. Les otorgamos confianza, pero que no se relajen.



Ford estudia amplia su filosofía 'No Touch' para adaptarse a la desescalada

Antonio Chicote, director de Comunicación de Producto, explica la idea

La implantación de Ford a nivel nacional y global está fuera de toda duda. Antonio Chicote, actual gerente de Comunicación de Producto de la filial española, y ex-director de la División de Vehículos Comerciales, destaca que "los talleres siguen abiertos, prestando servicios mínimos para practicar reparaciones de urgencia, que se suman a la asistencia 24 horas", añadiendo que "el departamento de Ventas es el que permanece físicamente cerrado".

Sin embargo, eso no significa que esté parado, puesto que "contamos en cada concesión con un vendedor digital. Los clientes pueden entrar en nuestro configurador de vehículo y diseñar la unidad que más se ajuste a sus necesidades. En dicho proceso, tienen la posibilidad de 'clicar' en una pestaña que le indica si quiere que le llamemos, y el concesionario más cercano se pone en contacto con él, sabiendo lo que solicita".

Esto agiliza la operación, que incluso "puede cerrarse de forma telemática, incluyendo la financiación y la matriculación. Ahora mismo estamos en cifras récord de solicitudes de información, de gente que nos pide que nos pongamos en contacto", resume Chicote.

Por otro lado, Ford trabaja en adaptar los procesos de venta, entrega de vehículos y recepción en talleres, así como en las pruebas por



parte de los clientes. Todo ello se enmarca en la filosofía 'No Touch', pues según el gerente, "entendemos que será necesario tener más precauciones a la hora de realizar todas estas operaciones. Ya tenemos implantado un sistema por el que el taller realiza un vídeo de los bajos del vehículo y se lo manda al cliente con el correspondiente diagnóstico. Ahora estamos pensando en ir, incluso, a recoger el vehículo al domicilio del cliente".

Solidaridad

En cuanto a la actitud de Ford durante la pandemia, Chicote relaciona algunas de ellas, como "el préstamo de todas nuestras unidades de la flota, tanto furgones como turismos, a Cruz Roja, para el transporte seguro de sanitarios o de

material". Los concesionarios también ha sido invitados a participar en este tipo de acciones.

Por otro lado, la planta de Almusafes (Valencia) está utilizando sus impresoras 3D para fabricar pantallas protectoras convenientemente homologadas: "Un equipo permanente, formado por voluntarios, está elaborando unas 300 al día".

Finalmente, la marca dispone desde hace años de un programa a nivel mundial denominado 'Ford Fund', que recauda dinero anualmente para fines sociales. Este año "colaboramos con la ONG 'Apadrina la Ciencia', que se dedica a la búsqueda de vacunas y antivirales. Este dinero sale de los propios empleados de Ford, pero en esta ocasión hemos ampliado a la red y a nuestros proveedores. Todas esas donaciones, Ford las duplica".

Scania trabaja en una financiación al 0% TAE para reparaciones en su red oficial

El fabricante de camiones y autobuses Scania también se ha visto obligado, como el resto del Sector, a adaptar su actividad a las circunstancias provocadas por la pandemia sanitaria del coronavirus. Desde la filial española repasan la actualidad y todo lo que la marca está llevando a cabo en cuanto a solidaridad, además de los trabajos que se están desarrollando para afrontar la desescalada de la mejor manera posible, cuando ésta se produzca.

Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, afirma que "a nivel global, Scania Group está colaborando con múltiples entidades de forma solidaria. Como ejemplo, en Estocolmo estamos cediendo camiones al hospital de la ciudad y habilitando otros vehículos para que actúen como hospitales móviles, en caso necesario".

En España

En cuanto al ámbito doméstico, la firma trabaja en una campaña de financiación 0% TAE con dos meses de carencia en las financiaciones a tres y seis meses de las reparaciones de vehículos Scania, una medida que ayuda en estos momentos complicados, y "esta-



Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica.

mos publicando en nuestras redes sociales una serie de contenidos para explicar las medidas sanitarias y de seguridad que hemos implementado en la red de talleres, que está trabajando al 100%".

Bajo la etiqueta "Los héroes del transporte", Scania sube a las redes "una serie de vídeos elaborados por los propios transportistas y por nuestro personal de los talleres, porque queremos darles voz, saber cómo lo están pasando y, sobre todo, compartir mensajes de ánimo".

Uno de los últimos está relacionado con los protocolos para la desinfección de las cabinas. A esto se suma el contacto casi diario que se mantiene entre la central y los concesionarios y talleres.

La demanda de usados, que podría verse incrementada ante los picos de trabajo que algunas empresas estén recibiendo, en Scania "se ha notado. Tenemos muchas más consultas telemáticas y nos adaptamos al negocio del cliente. Seguimos con las campañas de usados, con excelentes condiciones de crédito y servicios, pues creemos que en la vuelta de la actividad los clientes necesitarán los camiones usados como refuerzo de sus actividades. Ya estamos preparados para ofrecer distintas soluciones al Sector del transporte".

Pero, ¿qué pasará cuando vuelva la normalidad? "Esto es algo que nadie sabe cuándo sucederá, pero nosotros estamos trabajando en diferentes escenarios para estar preparados. La red está en funcionamiento al 100% y desde Scania tendremos planes comerciales para la recuperación del mercado y las distintas actividades", concluye Figueroa.



Mercedes-Benz mantiene la cercanía con sus clientes

Daimler afronta la crisis en modo 're-unión' pues, a pesar de la división el pasado 1 de noviembre en tres grandes empresas, la crisis se planteó desde el comienzo como una crisis global. Ola Källenius, presidente del Comité de Dirección de Daimler AG, lo resume en esta frase aplicada a la empresa: "Los individuos deben mantener la distancia entre ellos, pero al mismo tiempo, las sociedades están más unidas". Por eso, todas las iniciativas de los distintos mercados se han coordinado entre Turismos, Furgonetas, Camiones y Autobuses, aunque luego cada uno ha tomado sus decisiones finales.

Desde la compañía afirman que las principales preocupaciones del grupo Daimler "han sido tres desde el principio: la salud de sus trabajadores, motivo por el que se han llegado incluso a cerrar las fábricas; la fortaleza del grupo, y el apoyo a nuestros clientes, especialmente a todos aquellos que han seguido trabajando durante esta crisis por lo esencial de sus actividades, porque estos días se ha demostrado que gracias al transporte y la logística el mundo ha podido seguir en movimiento".

Muchas son las iniciativas puestas en marcha en todo el planeta por las filiales del Grupo Daimler. Por lo que respecta a Mercedes-Benz Trucks España, destacan la utilización de sus canales en RRSS para ayudar a expandir las informaciones oficiales sobre el virus.

El jueves 11 de marzo la compañía envió a todos sus trabajadores a casa para evitar cualquier riesgo de contagio, y en el ámbito laboral ha decidido optar por otras medidas distintas al ERTE para que el impacto sea menor en los trabajadores y se pueda continuar dando servicio a los clientes. Del mismo modo, se espera que la vuelta al trabajo sea escalonada, organizada y voluntaria. Los trabajadores de TruckStore así lo están haciendo ya.

El día 20 arrancaron las fábricas en Europa, donde se han implantado fuertes medidas de higiene y seguridad.

La red

Los concesionarios y Talleres

Autorizados de Mercedes-Benz Trucks en España, que son empresas privadas, "libremente han colaborado con sus ciudades con cesiones de vehículos, donaciones... Pero no nos corresponde a nosotros colgarnos estas medallas, aunque como siempre estamos orgullosos de todos ellos y de sus aportaciones", apuntan desde la central, añadiendo que es de "agradecer a nuestros talleres de postventa y a sus empleados el trabajo realizado durante estas semanas. Su disponibilidad ha permitido a los clientes seguir realizando su actividad. De aquí se sale trabajando en equipo: si no colaboramos todos, no avanzamos. Y por supuesto, gracias a los transportistas y operadores logísticos por la labor realizada, pues todos hemos podido comprobar la importancia de su trabajo".

Por partes, Vitoria ha cedido un vehículo para traslado de enfermos y personal sanitario, y también está confeccionando viseras de protección sanitaria con las máquinas de impresión 3D de la fábrica, mientras que la concesión de Madrid ha cedido vehículos, en San Sebastián de los Reyes y Alcobendas, y también ha donado de ropa descatalogada de la boutique.

Apoyo al cliente

El servicio 24h de atención en carretera ha estado 100% disponible y las cifras han confirmado la normalidad en sus operaciones. "Los clientes siguen contando con la seguridad de ser atendidos cuando lo necesitan en carretera. Además, para nuestros clientes de Fusos, se ha aprobado la extensión de dos meses de garantía de forma automática y totalmente gratuita para aquellos Fusos que terminan su garantía entre el 15 de marzo y el 15 de mayo, con no más de 100.000 km".

Del mismo modo, se estudian otras opciones, como "la posibilidad en estudio de lanzar un producto que ayude a nuestros clientes a paliar la falta de liquidez con la que nos enfrentaremos, tal vez con la opción de comprar un Actros nuevo con una carencia pendiente de determinar, tanto para el leasing como para el contrato de servicio".

Renault Trucks sienta las bases para volver a trabajar de manera segura

Desinfección de maquinaria, estaciones y herramientas de trabajo; uso de mascarillas, guantes y batas; reglas de distanciamiento social y movimientos de personas organizados en las zonas comunes... La producción ha estado detenida desde el pasado 18 de marzo, pero Renault Trucks se prepara para una reanudación de actividad lenta, gradual y segura en sus centros de producción, siguiendo en todo momento el que ha sido su principal foco desde el principio: proteger la salud y la seguridad de sus empleados.

Desde el comienzo del cierre de emergencia, y a pesar de la interrupción temporal en la producción, Renault Trucks ha continuado dando servicio a sus clientes, hasta donde ha sido razonablemente posible, en el suministro de piezas de recambio y la reparación de los camiones. Estas actividades son esenciales para garantizar la continuidad de servicios vitales para la sociedad, especialmente en el transporte que cubre las necesidades básicas, medicinas y alimentos.

Ahora, Renault Trucks está planificando el reinicio de su actividad. Las fábricas en Francia comenzaron de nuevo su actividad gradualmente el pasado 22 de abril, empezando por la planta de motores de Lyon-Vénissieux. Otros centros de producción, como las plantas de



ensamblaje de Bourg-en-Bresse y Blainville-sur-Orne, irán retomando su actividad gradualmente en las próximas semanas, aunque en un nivel muy bajo.

Con total seguridad

El reinicio industrial estará condicionado por la implementación de protocolos de salud reforzados, adaptados a cada fábrica, en coordinación con los sindicatos y los representantes de los empleados.

"Sólo retomaremos la actividad si las condiciones de seguridad y salud son ejemplares, no hay otra forma. Por ello, planteamos un

reinicio gradual, que implica un periodo inicial en el que pondremos a prueba nuestros protocolos de salud y también la cadena de suministro y logística, antes de poner más velocidad al proceso", ha explicado Bruno Blin, presidente mundial.

Para las entidades de ventas e investigación y desarrollo, la compañía promoverá el teletrabajo para aquellos empleados que tengan que retomar su actividad.

En paralelo, la Dirección de la empresa está estudiando las peticiones de sus clientes, puntos de la red de distribución y carroceros, de cara a analizar las tendencias de mercado que permitan ajustar la producción de cara a los próximos meses.

IRU aplaude la hoja de ruta establecida por la UE para levantar el confinamiento

La Unión Europea ha establecido su hoja de ruta para levantar las restricciones actuales de Covid-19 en toda Europa y reabrir progresivamente ciertos sectores, para así ir normalizando la situación durante el confinamiento.

La IRU ha declarado que acoge con beneplácito este proceso, para un enfoque coordinado en el levantamiento de las medidas de contención actuales, y su reconocimiento de la importancia de los sistemas de transporte transfronterizo para permitir la libre circulación de personas, bienes y servicios.

Esta postura es vital dado que, según la organización internacional, la falta de coordinación de los Estados miembros ha sido una dificultad fundamental para establecer y gestionar las restricciones y el control fronterizo hasta el momento.

El reconocimiento del hecho de que "en la fase de transición, los esfuerzos para mantener un flujo de mercancías sin obstáculos y para asegurar las cadenas de suministro deben ser reforzados", también es un aspecto particularmente bienvenido por parte de la IRU. Sin embargo, la forma en que los Estados miembros implementarán y lograrán esto sigue sin estar clara para la organización.

"La hoja de ruta es un primer



paso, pero aún muy general, y necesitamos ver pautas más pragmáticas para restaurar los servicios de transporte, la conectividad y el movimiento de personas y mercancías. Los gobiernos no han logrado coordinar sus estrategias y acciones hasta el momento y debemos evitar que esto vuelva a suceder durante la fase de recuperación", dijo Raluca Marian, delegado general de IRU.

Tres prioridades

IRU describe los asuntos prioritarios de la siguiente manera: 'carriles verdes', transporte colectivo de pasajeros y medidas sanitarias.

Los 'carriles verdes' aún no son una realidad en todas partes, incluso con camiones que representan el tipo predominante de tráfico

transfronterizo. Las largas horas de espera siguen planteándose como el mayor desafío para la logística. Una vez que comience el proceso de desconfinamiento, más y más tráfico, incluidos los turismos privados, se agolparán las fronteras recién creadas.

IRU hace un llamamiento a la UE para que se concentre en implementar medidas de protección inmediatas para que el transporte colectivo de pasajeros pueda reanudarse, pues para muchos ciudadanos europeos es la única alternativa que tienen para la movilidad.

Y para finalizar, los conductores deben definirse como una categoría prioritaria sujeta a pruebas preventivas. También se les debe dar acceso prioritario a los equipos de protección y desinfección.

Astic reclama la 'inmediata' aprobación del Paquete europeo

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) ha firmado, junto a otras 15 asociaciones europeas del Sector, como FNTR (Francia), BGL (Alemania), NLA (Países Nórdicos) DTL, ITD (Dinamarca), SA (Suecia), NLF (Noruega), Fin Mobility (Finlandia), Cesmad-Bohemia (República Checa), Cesmad Slovakia (Eslovaquia), TLN (Holanda), Conftransporto, FAI (Italia), CETM (España) y Antram (Portugal), una solicitud urgente al Parlamento Europeo para la finalización del proceso legislativo de la primera parte del Paquete de Movilidad, tras tres intensos años de negociaciones.

En un comunicado conjunto, Astic y el resto de las entidades consideran que "ahora es esencial que también los eurodiputados pongan fin a un mercado europeo atomizado de transporte por carretera, con numerosos enfoques diferentes por parte de los Estados miembros". Esto garantizará un marco europeo



"armonizado", continúa el comunicado, "un terreno de juego más nivelado y una competencia más justa entre las empresas de transporte por carretera".

A juicio de los firmantes, "ya no podemos permitirnos perder el tiempo cuando nos esperan otros grandes retos como la innovación, la digitalización, la energía y el transporte sostenible. La actual crisis de Covid-19 es una razón más para aprobar el Paquete de Movilidad I, con el fin de garantizar claridad y normas armonizadas para el Sector del transporte por carretera en Europa", señalan las citadas organizaciones sectoriales.



DAF reinicia la producción en Holanda, Bélgica y Reino Unido

Las fábricas de DAF en Eindhoven (Países Bajos), Westerlo (Bélgica) y Leyland (Reino Unido) han reiniciado con éxito sus operaciones. En las últimas cuatro semanas, las plantas han introducido nuevas medidas de higiene y distanciamiento social. "Estoy orgulloso de la creatividad y la dedicación mostrada por nuestros empleados. Ahora podemos seguir suministrando a nuestros clientes los mejores camiones del mercado", dice el presidente de DAF, Harry Wolters.

En las fábricas de DAF en los Países Bajos, Bélgica y el Reino Unido se han evaluado y ajustado cientos de puntos de trabajo. Se han separado las tareas, se han alterado las rutas y se han modificado los horarios de trabajo. Se han aplicado medidas para que los trabajadores puedan mantener una distancia de por lo menos 1,5 metros y se han distribuido ampliamente productos de limpieza. Como precaución, el personal de producción también lleva mascarillas.

"Por el momento no estamos preocupados por las cifras de

producción", dice Harry Wolters. "En cambio, la seguridad de los empleados de DAF y Leyland Trucks es nuestra prioridad número uno. Por eso el volumen de producción sigue siendo relativamente bajo. Sólo lo pondremos en marcha cuando sea seguro hacerlo. Estamos muy contentos de estar en condiciones de volver a suministrar camiones a nuestros clientes porque el transporte desempeña un papel vital para el buen funcionamiento de la sociedad".

Por esta razón, en las últimas semanas DAF ha maximizado sus esfuerzos, junto con su amplia red de concesionarios, en la prestación de servicios y recambios a sus clientes. Por ejemplo, todos los talleres de DAF se mantuvieron abiertos y el servicio de asistencia técnica estuvo disponible las 24 horas del día. Y esto seguirá siendo así, obviamente. "El servicio es parte de nuestro ADN; siempre estaremos ahí para nuestros clientes", dice Harry Wolters. "Todo el personal de DAF es consciente de que sin transporte todo se paralizará".



Todos hablan, pero solo uno actúa. El nuevo Actros.

MirrorCam. En lugar de espejos retrovisores convencionales, el nuevo Actros está equipado con la revolucionaria, aerodinámica y sofisticada MirrorCam. Esta no solo ofrece una visión omnidireccional perfecta, sino además una gran seguridad al maniobrar, girar y cambiar de carril. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



El Mitma decide la flexibilización de los tiempos de conducción y descanso

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, una nueva resolución en el BOE, de flexibilización de los tiempos de conducción y descanso de los transportistas de mercancías que, además, permite la posibilidad de realizar el descanso semanal normal en el vehículo. También, en transportistas de del sector agrícola. Resolución que es de aplicación en todo el territorio nacional, desde el 13 de abril hasta el próximo 31 de mayo.

Al haberse producido el vencimiento del plazo de excepcionalidad, y tras la solicitud planteada por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y el resto de Organizaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), para que se estableciera algún nuevo tipo de excepcionalidad avalada por la Comisión Europea, la Dirección General de Transporte Terrestre se han establecido nuevas excepciones (diferentes a las que estuvieron en vigor del 14 de marzo al 12 de abril) al cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso recogidos en el Reglamento 561/06, de aplicación Mitma flexibiliza los tiempos de conducción y descansos a los transportistas, y son las siguientes, para los conductores que realicen operaciones de transporte de mercancías:

1.- Se exceptúan los límites a la conducción diaria, permitiendo



extender la duración del período de conducción diaria en dos horas, es decir, se suspende el límite de 9 horas y de 10 horas dos veces a la semana (Artículo 6.1).

2.- Posibilidad de tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos, de al menos de 24 horas, sin necesidad de compensación, siempre que el conductor tome al menos 4 períodos de descanso semanales en 4 semanas consecutivas, de los cuales al menos dos tendrán que ser períodos de descanso semanales normales (Artículo 8.6).

3.- Reducir los requisitos del descanso diario de 11 horas por uno de 9 horas (Artículo 8.1).

4.- Se permite que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando el vehículo vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado (Artículo 8.8).

Desde CETM se ha querido

recordar que se mantienen los límites máximos establecidos en el Artículo 6.2 para la conducción semanal (56 horas) y en el Artículo 6.3 para la bisemanal (90 horas).

Labor esencial

Tras la declaración del estado de alarma en todo el territorio nacional, con el fin de afrontar la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19, el sector del Transporte de mercancías se ha convertido en un sector de vital importancia, realizando una labor esencial todos los días para garantizar el abastecimiento. En este contexto, y después de la extensión del estado de alarma, resulta necesario continuar con unas condiciones del trabajo flexibles de los conductores, facilitando el transporte y reduciendo al mismo tiempo el riesgo de su salud.



Una Francia 'insolidaria' reestablece las restricciones

Conforme a la información facilitada a Fenadismer por su asociación confederada francesa Unostra, el Gobierno de Francia ha decidido reestablecer las restricciones a la circulación a los vehículos de transporte de mercancías más de 7,5 toneladas existentes en dicho país, desde el pasado 25 de abril, y asimismo ha eliminado las flexibilizaciones en los tiempos de conducción y descanso establecidas desde el pasado 20 de marzo, pese a la situación extraordinaria que vive toda la Unión Europea como consecuencia de la epidemia del coronavirus.

El Gobierno de Francia ha decidido no prorrogar la eliminación de las restricciones a la circulación para vehículos pesados que ha estado vigente hasta el pasado fin de semana, imposibilitando con ello la efectividad de los servicios de transporte, así como el retorno de los transportistas a sus lugares de origen para poder continuar desarrollando su actividad.

Estas restricciones afectarán con carácter general a los camiones de más de 7,5 toneladas de MMA, manteniendo exclusiva-

mente las excepciones actualmente vigentes, esto es, el transporte de mercancías perecederas, de animales vivos o de gases médicos y mercancías necesarios para el uso de establecimientos de salud pública. Sin embargo, el transporte de todas las demás mercancías fundamentales para garantizar el abastecimiento y suministro a establecimientos e industrias necesarias para la lucha contra el coronavirus, mantienen la prohibición de circulación los fines de semana, en concreto, los sábados desde las 22:00 hasta el domingo a las 22:00 horas.

Ante dicha actitud sin precedentes, Fenadismer va a solicitar al Gobierno español que con carácter urgente haga gestiones precisas ante el Gobierno galo para que reconsidere dicha posición y proceda a continuar derogando temporalmente la restricción a la circulación de camiones los siete días de la semana, a fin de posibilitar que el transporte de mercancías pueda continuar contribuyendo a garantizar el abastecimiento de las mercancías suficientes que permitan atender las necesidades.



CETM pide pacto económico para hacer frente a la crisis

Mientras el Gobierno habla de la necesidad de un pacto para la reconstrucción de la economía, CETM pide formar parte, siendo el Sector esencial para el correcto funcionamiento del país.

La Confederación comparte con el Gobierno que la prioridad en estos momentos sean frenar los avances del coronavirus, pero considera que se debe hacer sin poner en riesgo el abastecimiento de los productos de primera necesidad, ni el futuro de su tejido empresarial.

Con este objetivo, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y el resto de organizaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) ya han trasladado al Gobierno la necesidad de poner en marcha un plan de ayudas que garantice el menor impacto posible sobre la actividad empresarial

y el empleo, de cara a reducir los daños sobre la economía y asegurar el bienestar del conjunto de la sociedad.

La actividad del transporte y la logística de mercancías, a pesar de ser considerada como esencial por la declaración del Estado de Alarma, está sufriendo notablemente las consecuencias de la paralización económica que padece el país de manera paralela a la crisis sanitaria causada por el Covid-19, declaró CETM. Según la confederación, la carga de trabajo de las empresas de transporte y logística ha disminuido considerablemente por la falta de actividad de nuestros clientes, medida que seguro será beneficiosa para el control de la enfermedad y que deseamos llegue pronto, pero que está provocando que muchas empresas vean peligrar su viabilidad futura.

La UE da el visto bueno a los dos conductores a bordo de los camiones

Los principales países de destino de las exportaciones españolas permiten la doble tripulación respetando las medidas de protección sanitaria, lo que favorece especialmente la actividad de los transportistas españoles dedicados al transporte de productos hortofrutícolas.

La situación de emergencia sanitaria ocasionada por el coronavirus en el conjunto de países europeos, ha llevado a los gobiernos a adoptar numerosas medidas en diferentes ámbitos como el sanitario, el económico, el social y, sin duda también en el de la movilidad de personas y mercancías, muy especialmente en lo referido al transporte por carretera.

En este sentido, hay que señalar que todos los países han considerado al transporte de mercancías por carretera como una actividad esencial y por ello, han adoptado una serie de disposiciones tendentes a garantizar su adecuado desarrollo y con ello, asegurar el necesario abastecimiento de bienes y servicios a la sociedad en general y al resto de actividades económicas, intentando garantizar al mismo tiempo la salud de los conductores profesionales.

Así, todos los países han adoptado medidas que afectan también a los trabajadores del transporte por



carretera para garantizar su protección personal, basadas en el distanciamiento social, el uso de materiales de protección como guantes o mascarillas y el uso de jabón u otros productos para la higiene personal y limpieza de los elementos de uso habitual o herramientas de trabajo.

Aclaraciones

Ante estas medidas, en las últimas semanas han llegado a Fenadismer numerosas consultas por parte de transportistas españoles, que realizan transporte internacional, especialmente de productos hortofrutícolas, respecto a la posibilidad de la conducción en equipo o el empleo de doble tripulación en los servicios de transporte.

Así, en España esta duda se

resolvió mediante la Orden TMA/259/2020 de 19 de marzo, por la que el Ministerio de Transportes autorizaba la presencia de dos conductores o personas en cabina cuando las necesidades del transporte así lo requiriera, siempre y cuando se observaran las medidas de protección e higiene básicas. En desarrollo de dicha Orden Ministerial, la DGT mediante Instrucción 20/TV-112 dictada el pasado 16 de abril ha aclarado que dicha posibilidad se extiende también a las furgonetas, furgones y derivados de turismo, ya sean de transporte público de mercancías o de mercancías propias en las que podrán ir dos personas a bordo de las cabinas aunque sólo tengan una fila de asiento, siempre respetando las medidas sobre protección recomendadas por las autoridades sanitarias.

MAN retoma la producción en sus fábricas de camiones y autobuses con las medidas necesarias

'Pedimos a los políticos que nos apoyen con un enfoque coordinado a nivel de la UE, para volver al mercado', exponen

Con el fin de proteger a sus empleados, así como debido a la interrupción de las cadenas de suministro y a la fuerte caída de la demanda de vehículos industriales, MAN tomó la decisión de detener la producción a mediados de marzo. Ahora retoma la actividad en las plantas de autobuses y camiones con un plan de seguridad integral.

Tras detener la producción durante unas seis semanas, desde el pasado 27 de abril, las fábricas de MAN Truck & Bus han ido reanudando de forma gradual la actividad con una capacidad reducida. La protección de los empleados es la máxima prioridad, por lo que se han implementado amplias medidas siguiendo un plan detallado. Estas medidas incluyen garantizar una mayor distancia entre los empleados, cambios en los procesos y, en caso necesario, equipos de protección y formación de los empleados, entre otras cuestiones.

"En las últimas semanas, el equipo de gestión de crisis ha trabajado intensamente en las condiciones marco con el fin de que nuestras fábricas puedan retomar su actividad. Entre los principales retos planteados se incluyen un suministro seguro de las piezas por parte de nuestros proveedores, la organización de nuestros propios procesos de trabajo protegiendo al mismo tiempo a

nuestros compañeros de trabajo, así como medidas para estimular la demanda de vehículos industriales", resume Joachim Drees, CEO de MAN Truck & Bus SE. "Nuestros proveedores proceden de todos los países de la Unión Europea, por lo que pedimos a los políticos que nos apoyen con un enfoque coordinado a nivel de la UE que nos permita volver a entrar en el mercado", añade Drees.

"La salud y la seguridad de nuestros empleados es, por supuesto, nuestra máxima prioridad. En consecuencia, junto con nuestro departamento de gestión sanitaria, hemos adoptado muchas medidas organizativas que garanticen el cumplimiento de la seguridad médica necesaria, la higiene, pero también la distancia mínima de seguridad entre los empleados", sostiene Carsten Intra, miembro de la Junta Directiva de Recursos Humanos y Director de Recursos Humanos de MAN Truck SE.

"Todo mi respeto va dirigido a aquellos que han trabajado o siguen trabajando a tiempo parcial, así como aquellos que han desempeñado o siguen desempeñando su labor en horario flexible. Muchas gracias también a todos los que han sido voluntarios durante las últimas semanas", apunta Saki Stimoniariis, presidente del Comité de Empresa

del grupo. "MAN es una comunidad fuerte con valores profundos. Nos mantenemos unidos y juntos abordaremos la tarea para salir de esta situación más reforzados", concluye Stimoniariis.

'Café en MAN'

Las iniciativas solidarias y de ayuda en la lucha contra el Covid-19 se suceden a lo largo de la red de asistencia de MAN Truck & Bus Iberia. En esta ocasión, en parte de los talleres de MAN en España cualquier conductor puede parar a hacer un descanso y tomar alguna bebida y *snack* de modo gratuito.

El Centro de Valencia va incluso un poco más allá. Ante la necesidad de mantener cerrada su cafetería, ha habilitado un espacio en la sala de espera denominado *el rincón del transportista*, en el que los clientes pueden encontrar "café, té, bebidas frías y calientes y también algo para picar, tanto dulce como salado", explica Rafael Escribano, jefe de Postventa del centro MAN valenciano.

"Todo es gratuito, por supuesto. La idea que tenemos es la de hacer la jornada un poco más llevadera a los profesionales del transporte, que tan extraordinario ejemplo de comportamiento están dando en estos días. Cada uno puede coger



lo que necesite, y lo cierto es que nos lo agradecen", indica Escribano, añadiendo que "la iniciativa está cundiendo en otros puntos de asistencia de MAN, incluso a través de las máquinas de *vending*". Para saber los centros donde se puede tomar un *Café en MAN*, solo hay que consultar un mapa *online*.

Cesión de un furgón

MAN está poniendo su pequeño granito de arena para combatir la pandemia del coronavirus. Una de las últimas acciones llevadas a cabo ha surgido en Sevilla, donde el MAN Truck Bus Center de la capital hispalense ha cedido al Servicio de Asistencia Médica de Urgencias (Samu), un furgón TGE

para labores de ayuda. El Samu es una empresa con una amplia presencia tanto en Sevilla como en el resto de Andalucía. Incluso tiene alguna actividad en el extranjero.

Ildefonso Ruiz, delegado de Ventas de Furgonetas en la zona, explica que "se trata de nuestro vehículo de demostración, una MAN TGE furgón, que han tenido a su disposición hasta el día 27 de abril, pero con toda la intención por nuestra parte de que dicho periodo se prorrogue si la necesitan. Les ofrecimos la ayuda que pudiéramos prestar, y por eso están disponiendo de la TGE para trasladar material sanitario a dos de los hoteles de la ciudad, que se están medicalizando para atender a más pacientes y aliviar la presión en los hospitales.

Volvo y Daimler Trucks lideran el desarrollo del transporte sostenible

El Grupo Volvo y Daimler Trucks han unido sus fuerzas con el objetivo de cumplir el Pacto Verde Europeo y conseguir un transporte sostenible en Europa 2050. Para ello, ambas compañías han firmado un preacuerdo no vinculante como paso previo a la creación de esta nueva sociedad, con la intención de desarrollar, producir y comercializar un sistema de pila de combustible para vehículos industriales pesados y otros usos. Daimler va a compartir su amplia experiencia en este campo y el Grupo Volvo aportará a esta sociedad una suma aproximada de 0,6 billones de euros.

"El transporte y la logística son los que mantienen el mundo en movimiento, y por ello es necesario que el transporte continúe creciendo. Un transporte CO2-neutro puede conseguirse a través de propulsión eléctrica con energía obtenida de baterías o de la conversión del hidrógeno en electricidad. Para conseguir que los camiones pesados y de larga distancia lleguen al objetivo, las pilas de combustible son una repuesta importante y una tecnología donde Daimler ya ha

logrado un nivel muy alto durante las dos últimas décadas. Esta nueva sociedad con el Grupo Volvo es un gran paso para acelerar la llegada de las pilas de combustible a nuestros camiones y autobuses en las carreteras", ha dicho Martin Daum, CEO de Daimler Trucks y miembro de la Dirección de Daimler AG.

Socios al 50%

El Grupo Volvo y Daimler Trucks van a ser socios al 50% en esta sociedad. Una sociedad independiente y autónoma. Daimler Trucks y Grupo Volvo continuarán siendo competidores en otras áreas de negocio. La unión de fuerzas reducirá el coste de inversión para ambas compañías y acelerará la introducción al mercado del sistema de pilas de combustible para el transporte pesado y otros usos. En el contexto económico actual la cooperación es necesaria para conseguir cumplir los objetivos del Pacto Verde en el tiempo estipulado.

Como contribución a la nueva sociedad, Daimler Truck aporta el conocimiento de su empresa Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH, la



cual tiene una larga experiencia en el desarrollo de pilas y sistemas de acumulación de hidrógeno para varios tipos de vehículos de Daimler Truck AG. La sociedad seguirá con su sede en Naber (Alemania) donde actualmente están las oficinas centrales de Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH y las fábricas de producción en Alemania y Canadá. La firma del acuerdo preliminar es no vinculante. El acuerdo final se espera en el tercer trimestre y se cerrará antes de la finalización del año 2020. Todas las potenciales transacciones quedan sujetas a examen y aprobación de las autoridades competentes.

El nuevo Iveco S-Way es como un hogar lejos de casa

Cada día, miles de profesionales del transporte por carretera en nuestro país recorren Europa, enfrentándose a una media de 56 horas semanales, con el fin de abastecer a la sociedad española, donde más del 85% de las mercancías se trasladan por carretera, según Fenadismer. Por ello, Iveco ha querido centrar sus esfuerzos para que el conductor sea el protagonista del Iveco S-Way, disponible en versión diésel y gas natural licuado, que ha sido rediseñado desde dentro hacia fuera basándose en sus necesidades.

Una de las claves del Iveco S-Way ha sido la mejora de la seguridad de la cabina desde el punto de vista de un choque frontal/lateral y aplastamiento, incrementando la rigidez estructural y la capacidad de absorción de energía de forma lateral y frontal, una resistencia mecánica que cumple con los estándares para pruebas de choque en la cabina ECE R29.03. Igualmente, el eje delantero se ha ajustado para reducir las distancias de frenado



en un 15%, lo que mejora aún más la seguridad general.

La cabina donde se vive, se duerme y se trabaja, se ha centrado en aportar soluciones prácticas, como una ampliación de la altura interior de la cabina de hasta 2.15 metros y mayor espacio para el conductor, un colchón más cómodo, dos frigoríficos y un módulo de noche que controla todo el camión, desde el aire acondicionado, radio, ventanillas, hasta la seguridad de noche y el navegador.

El Iveco S-Way utiliza la conectividad para mejorar la vida del conductor, gracias a las funciones avanzadas de asistencia al conductor y estilo de conducción junto a servicios desarrollados para ayudarle a maniobrar sin esfuerzo y de forma eficiente, usando la aplicación intuitiva MyIveco Easy Way.

Los bancos deniegan a autónomos los préstamos ICO avalados por el Estado

El Gobierno ha ido aprobando una línea de avales públicos por importe de 40.000 millones para garantizar la liquidez de autónomos y pymes.

Esta línea de avales, a solicitar ante las entidades financieras, se articula a través de una línea muy ventajosa del Instituto de Crédito Oficial ICO, denominada línea ICO Covid-19, que entre otras ventajas, incluye un tipo de interés muy reducido, casi tres veces inferior al de una línea de financiación normal, amortización hasta en 6 años y con un año de carencia en el pago de los intereses para facilitar su devolución.

Pese a que las operaciones financieras deben considerarse preconcedidas al ir avalada por el Estado, sin embargo la cruda realidad a la que se enfrentan los autónomos y pymes al acudir a las entidades financieras para acogerse a esta línea de financiación ventajosa es decepcionante, lo que demuestra una vez más que muchos Bancos no han entendido aún el momento tan excepcional en que nos encontramos desafortunadamente y la necesidad de tratar de evitar que cientos de miles de



autónomos y pequeñas empresas puedan desaparecer por falta de liquidez.

Operaciones denegadas

Así, según las numerosas quejas que han llegado a Fenadismer estos días, las entidades bancarias están denegando automáticamente miles de operaciones de préstamos de todos aquellos solicitantes que lleven menos de 3 años desarrollando su actividad, o bien que hayan tenido pérdidas contables o alguna situación de morosidad anteriores al 31 de Diciembre, incluso aunque las hayan subsanado durante este año 2020.

Por ello, Fenadismer, ante la gravísima crisis económica que vive nuestro país y que previsiblemente se alargará durante un largo tiempo, agravando desafortunadamente la situación económica y de supervivencia de miles de autónomos y pymes españolas, solicitará al Gobierno que "con carácter urgente modifique los criterios de concesión de las líneas de financiación para permitir que los autónomos y empresas afectadas, sea cual sea su situación económica o de antigüedad en la actividad, puedan acogerse a dichas ayudas, para evitar que 'nadie se quede atrás' en esta crisis, como proclama reiteradamente el Gobierno".



El Transporte 'no tiene la culpa' de la subida de precios

En las últimas semanas, diferentes organizaciones tanto agrarias como de consumidores han venido denunciando algunas subidas anormales en los precios finales en las tiendas de alimentación y supermercados de los productos de mayor consumo de ciudadanos.

Entre los casos más llamativos destaca el importante incremento del precio de los cítricos, especialmente de las naranjas y mandarinas, frutas muy demandada por los consumidores durante la crisis sanitaria por ser de piel gruesa y por su alto contenido en vitamina C, que han experimentado subidas de hasta el 45%. Sin embargo, tales subidas no se han producido en origen, como señalan las asociaciones de agricultores, sino en la cadena de distribución y venta final, llegando a multiplicarse por seis y siete veces, respectivamente. Así, por cada kilo de

naranja recolectada, el agricultor obtuvo 0,25 euros en febrero y 0,27 euros en marzo (un alza del 8%), mientras que el vendedor al público lo vendió por 1,55 euros en febrero y 1,82 euros en marzo (un incremento del del 17,4%).

En el caso de la mandarina, los precios en origen subieron sólo un 13,7% mientras que en destino los consumidores pagaron hasta un 45% más. Ante dicha situación anómala, Fenadismer desea aclarar a la opinión pública que cualquier incremento que se produzca en los costes logísticos y de distribución para la puesta de los alimentos en los lineales de los puntos de venta, el transporte apenas influye en su precio final, y menos aún en la actual situación económica en la que los servicios que están prestando los transportistas no han obtenido incremento alguno.



Continúa el levantamiento de restricciones a camiones

Podrán continuar circulando por todo el territorio español sin restricción, salvo los desvíos obligatorios a las autopistas de peaje AP-68, en Rioja y AP-7, en Castellón; así como peligrosas.

Ante la enorme confusión creada por la noticia errónea difundida por otra entidad en las redes sociales, Fenadismer desea aclarar a todos los transportistas y empresas cargadoras que se mantiene vigente en España el levantamiento de todas las restricciones a la circulación, permitiendo en consecuencia la circulación de todos los vehículos de más de 7,5 tn de MMA, que se refieren a la circulación por las carreteras de todo el territorio nacional, incluido País Vasco y Cataluña.

De este modo, Fenadismer confirma que el Gobierno vasco no ha restablecido ninguna restricción a camiones en su territorio este fin de semana, pese a que el Gobierno francés haya acordado restablecerlas a partir del pasado sábado 25 de Abril. Hay que recordar que las competencias en materia de tráfico durante el esta-

do de alarma están atribuidas en exclusiva al Ministerio del Interior, por lo que contrariamente a lo que se ha publicado este viernes en internet, el Gobierno vasco se ha limitado a recomendar a los transportistas que planifiquen sus rutas por posibles congestiones en la frontera de Irún por el restablecimiento de las restricciones francesas.

Por tanto Fenadismer confirma que el levantamiento se mantiene vigente durante todo el estado de alarma, en virtud de lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Interior INT/262/2020, por lo que en consecuencia continúan sin existir restricciones a la circulación de camiones en todo el territorio nacional, excepto las pocas que se han mantenido vigentes, como son las de la prohibición de circulación por las carreteras nacionales N-232 y N-340 y el consecuente desvío obligatorio a las autopistas AP-68 en Rioja y a AP-7 en Castellón, así como la utilización de la Red RIMP y otras vías para el transporte de mercancías peligrosas.

El sector de las mudanzas solicita a la ciudad de Madrid poder trabajar

La organización empresarial CETM-Madrid, que representa al sector del transporte de mercancías por carretera de la Comunidad madrileña y a través de su Grupo de Mudanzas OCEM, propone la agilización de los permisos correspondientes para realizar mudanzas en la ciudad de Madrid ante el incremento de la demanda de este tipo de servicios y las necesidades de los ciudadanos.

Desde que el pasado 13 de abril se reanudaron determinadas actividades económicas de carácter no esencial, las empresas de mudanzas están comprobando que los clientes han reiniciado las demandas para servicios de mudanzas, con la previsión de que en las próximas semanas la petición de mudanzas se incremente, tanto de viviendas como de oficinas. Precisamente ahora muchos de estos lugares no se encuentran habitados, pero lo estarán en las próximas fechas, por lo que el riesgo de contagio en la actualidad es casi inexistente.

Por ello y para lograr una reanudación ordenada de la actividad de las mudanzas y evitar una realización masiva y descontrolada de estos trabajos, la asociación madrileña considera necesaria una incorporación progresiva y escalonada para la realización de mudanzas y lograr, de esta manera, dar una respuesta razonable al cuello de botella de servicios acumulados.

Al mismo tiempo, se conseguirá realizar mudanzas acordes a la cali-



dad que se impone desde esta organización empresarial a sus asociados, ante el incremento de solicitudes de servicios que se irán recibiendo en los próximos días. Las organizaciones del CMTC creen imprescindible que el Ayuntamiento de Madrid flexibilice el criterio de urgencia para conceder los permisos de ocupación de la vía pública necesarios para realizar mudanzas, como ya se está haciendo en otras ciudades.

Esta reanudación escalonada es preciso que se lleve a cabo atendiendo a los criterios objetivos y justificados de urgencia, tales como vencimiento de alquileres, compraventas de inmuebles, traslados de oficinas previo al levantamiento del estado de alarma, traslados de diplomáticos o ejecutivos de empresas, así como servicios de mudanzas internacionales que se encuentran a la espera

de poder descargar sus contenedores de las aduanas o de guardamuebles.

Protocolo

Además, la organización empresarial ha presentado al CMTC un 'Protocolo ante el Covid-19', con medidas de protección y prevención, tanto para las empresas de mudanzas como para clientes, con el objetivo de velar por la salud de los trabajadores y de los propios clientes, el cual también ha sido elevado al Ayuntamiento de Madrid. Este protocolo puede ser seguido tanto en aquellos servicios que se realicen durante el estado de alarma, como en los meses siguientes, puesto que tanto el cliente como los trabajadores del sector deberán seguir observando aquellas medidas que garanticen la seguridad en su trabajo.



✓ Ficha Técnica

IVECO	Eurocargo
Configuración:	4x4
Motor:	Tector 5 y 7
Cilindrada:	4 cilindros
Potencia:	160-210 CV
Par motor:	680 - 700Nm
Longitud:	4.265 - 10.175 mm
Anchura:	2.390 mm
Altura:	2.742 mm
Distancia entre ejes:	3.240 a 4.150 mm
Ángulo de giro:	48 grados
Radio de giro:	11.000 mm
Ejes de tracción:	Doble reducción
Suspensiones:	ballesta parabólica reforzada
Frenos:	hidroneumático
Depósito gasoil:	200 l.
Freno motor:	potenciado con sistema Hi-SCR
Peso total:	18 toneladas

Cabina



El nuevo modelo fue creado para ciudad, con reducción del ancho de la cabina importante.

Consumo



El nuevo Eurocargo reduce el consumo e gasóleo hasta un 8% en las misiones de distribución urbana.

Motor



Los motores Tector 5 y 7 de nueva generación llevan un aceite de baja viscosidad que reduce la fricción.

Interior



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

Fiabilidad



Fiabilidad y robustez, dos cualidades que empiezan por el bastidor, derivado de los vehículos pesados.

Ejes



Las versiones 4x2 montan frenos de disco de serie. Además, sistema de frenos hidroneumático en otras versiones.

Iveco Eurocargo, eficiente, sostenible y seguro

Desde entregas en ciudad hasta la recogida de residuos, limpieza, servicios de carretera y aplicaciones portacontenedores

El Eurocargo es la apuesta de Iveco para misiones urbanas y aplicaciones municipales. Desde entregas en ciudad hasta la recogida de residuos, lim-

pieza de calles, servicios de carretera y aplicaciones portacontenedores. Gracias a la reducción del ancho de la cabina (2,1 metros), al mayor ángulo

de maniobra (52 grados) y al mejor diámetro de giro en su categoría (menos de 11 metros con paso 2.790mm), "es el socio perfecto para tu negocio".

El nuevo Eurocargo presenta dos nuevos motores de cuatro cilindros de 160 y 190 CV, expresamente desarrollados para trabajar en ciudad. Gracias a los nuevos pistones, a los nuevos inyectores y la mayor reactividad de la nueva turbina, la relación de compresión pasa de 17:1 a 18:1, mejorando casi un 8% la entrega de par a menos de 1.200 revoluciones. El par de los dos motores alcanza ahora 680 Nm (en el motor de 160 CV) y 700 Nm (en el de 190 CV), obteniendo la potencia máxima a 2.200 revoluciones y no a 2.500 como anteriormente. Todo ello contribuye a reducir notablemente el consumo en el ciclo urbano y durante las fases de aceleración. Los motores del Eurocargo son el Tector 5 diésel de cuatro cilindros de 4,5 litros y el Tector 7 diésel de seis cilindros de 6,7 litros. La oferta incluye siete niveles de potencia que van de 160 a 320 CV, con un par máximo de hasta 1.100 Nm y se completa con un motor CNG.

☉ Sistema Hi-SCR

✓ El nuevo Hi-SCR es un sistema eficiente que aumenta la fiabilidad del vehículo industrial. HI-SCR es la solución innovadora de Iveco para la combustión de los motores que se traduce directamente en un menor sobrecalentamiento del motor y en menos paradas técnicas. El Nuevo Eurocargo es el único Euro 6 de su categoría que lleva solamente un dispositivo de post-tratamiento de los gases de escape: el sistema HI-SCR con DPF pasivo (exclusivo Iveco). HI-SCR es un sistema sencillo, ligero y eficiente:

- No necesita un sistema de refrigeración sobredimensionado (y por consiguiente, no modifica ningún aspecto de la arquitectura del vehículo),
- Utiliza menos componentes (y menos piezas de repuesto) que la competencia,
- Pesa menos que la solución EGR+SCR adoptada por la mayoría de competidores,
- Consume menos que las versiones EGR+SCR.





Comodidad

✓ El nuevo Eurocargo mejora la ergonomía y el confort. Los mandos del volante permiten utilizar la radio y el teléfono con total seguridad. El climatizador, las luces y el cambio automático/automatizado también presentan nuevos mandos más ergonómicos. Todo está en su sitio y al alcance: ahora dispone de más compartimentos para guardar objetos y documentos, alojamientos específicos para las tarjetas y un perchero situado en la parte trasera de la cabina.

✓ La consola del lado del conductor cuenta con dos prácticos portabotellas, una toma de corriente de 12 voltios y una toma opcional para aire comprimido. El nuevo Eurocargo es una "oficina en movimiento" con todas las comodidades, según la marca.

✓ El nuevo módulo, con 20 litros de capacidad (también disponible en la configuración de dos plazas) puede alojar un ordenador personal o una tablet, está dotado de luz de lectura y equipado con bolsillos laterales portaobjetos y dos conectores USB para recargar los dispositivos electrónicos. Además, al abrir la parte superior se crea una cómoda superficie de trabajo.



De la distribución hasta la construcción, el Eurocargo es líder en versatilidad en el Sector

Desde el sector de la distribución hasta la construcción, pasando por los transportes refrigerados y los servicios urbanos, el nuevo Eurocargo es el vehículo más versátil de su categoría y también el más fácil de equipar. La estructura de acero de alto límite elástico ofrece una longitud carrozable de 4.265 a 10.175 mm; los largueros son paralelos en toda su longitud y están preparados para simplificar el montaje.

Eurocargo dispone de tres tipos de cabina diferentes para satisfacer las necesidades de cualquier trabajo:

— La cabina corta ofrece la mejor relación entre longitud total y longitud carrozable; es ideal para las misiones urbanas diarias.

— La cabina larga está disponible en la versión con techo bajo o techo alto; permite dormir a bordo y está equipada con una o dos literas. Dos compartimentos iluminados (a los

que se puede acceder desde dentro y desde fuera del vehículo) de 260 litros de capacidad para disponer de aún más espacio para guardar maletas o herramientas. La puerta del compartimento exterior se puede abrir con un mando eléctrico.

— La cabina doble (con techo bajo) permite transportar a toda la cuadrilla de trabajo, además de las herramientas y los materiales: tiene capacidad para seis pasajeros y el conductor, algo muy apreciado en la construcción y los servicios anti-incendios.

El Eurocargo es un vehículo versátil porque ofrece hasta 11.000 versiones diferentes de fábrica gracias a las combinaciones posibles de sus variantes de producto: dos tipos de tracción, 14 niveles de masa máxima autorizada y siete de potencia, 12 cambios, 15 distancias entre ejes y tres tipos de cabina con

dos alturas, además de una amplia gama de suspensiones, relaciones del puente, ejes y tomas de fuerza (de hasta 1.100 Nm).

Seguridad

El Eurocargo protege la carga y al conductor, añadiendo un *airbag* en el volante. Aumenta también la seguridad activa, gracias a la instalación de nuevos dispositivos de serie para la asistencia a la conducción.

El Lane Departure Warning System (LDWS) advierte cuando el vehículo cambia de carril de manera imprevista. Gracias a una cámara montada en la parte central del salpicadero, el sistema reconoce las líneas del carril de la carretera y emite una alarma acústica cuando detecta una desviación del vehículo, hacia uno u otro lado, sin que se hayan accionado los indicadores de dirección.



Los vehículos comerciales Peugeot llevan desde 1896 al servicio de los profesionales

Desde su inicio, Armand Peugeot tardó menos de un lustro en desarrollar su primer vehículo comercial

Armand Peugeot se dirigía a un nuevo tipo de cliente cuando diseñó y desarrolló el Type 13 en 1894. Desde 1890, sus

automóviles se dirigían a particulares. Sin embargo, incluyó entre sus objetivos a empresas y profesionales con este

ómnibus de reparto, que podía transportar hasta 500 kg de mercancías y desarrollaba tres caballos de potencia.

Con pocos años de intervalo, completó su primera gama de vehículos comerciales con un minibús de ocho plazas, el Type 20 (1897-1900), un pick-up como el Type 22 (1898) y su primer camión, el Type 34 (1900), con la zona de carga cubierta.

En 1904, el Peugeot Type 64 se convertía en el primer camión del León en rodar sobre neumáticos. Con una carga útil de 1.200 kg y un motor de 10 CV, adoptaba una estética moderna, lejos del aspecto de carreta de caballos sin caballos habitual en la época, con un motor delantero vertical y un volante inclinado.

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, los vehículos Peugeot pusieron a prueba su fiabilidad y resistencia en el campo de batalla. Durante este conflicto, la marca produce 6.000 camiones, desde la camioneta Peugeot 1501 (1914-16) al imponente Peugeot 1525 (1917), un camión militar moderno, con la zona de carga en lona, capaz de transportar 4.000 kg de carga o un pelotón de aguerridos *poilus* preparados para el combate.

Todos estos modelos tuvieron protagonismo en la *Voie Sacrée*, una ruta estratégica de 72 km que unía la localidad de Bar-Le-Duc con Verdún. Por aquí pasaron 600 camiones diarios que transportaron 48.000 toneladas de municiones y 263.000 soldados durante toda la guerra, en una carretera



difícil y muy castigada por esta intensa circulación.

Inicio de larga tradición

Tras la firma del armisticio, Peugeot inició una larga tradición de vehículos comerciales derivados de los turismos que iba lanzando en cada época. Presentado en 1919, el Type 163 fue primer vehículo de la marca con motor de arranque eléctrico y batería. A lo largo de sus cinco años de trayectoria comercial, incluyó en sus gamas versiones furgoneta y *carreta normanda*. Una estrategia que recogieron modelos posteriores hasta los años 80. Así, mitos como los

Peugeot 203, 204, 404, 504 o 505 contaron con un abanico de siluetas que incluían camionetas con lonas, chasis cabina, furgoneta y pick-up.

La ocupación alemana de Francia impulsó la fabricación del DMA (1941-48), el primer camión de la marca con cabina avanzada, que utilizaba el motor de 45 CV del Peugeot 402. Con sus 2.000 kg de carga útil, fue utilizado por la Wehrmacht en toda Europa. Tras el fin de la II Guerra Mundial, Peugeot no tuvo más remedio que seguir produciendo este modelo, ya que la planta de Montbéliard no disponía de herramientas y maquinaria para fabricar otro.



Al detalle

Otros datos

1 La publicidad de la marca tenía muy en cuenta a los clientes profesionales. Así, en 1937, el Peugeot SK3 Boulangère, derivado del 302, se anunciaba poniendo de manifiesto las posibilidades de sus 800 kg de carga útil: era capaz de transportar 12 sacos de trigo, cuatro toneles de vino de 220 litros o seis barriles de 200 litros de gasolina.

2 El Peugeot Boxer es el modelo más grande de la gama actual. Además de una multitud de combinaciones, incorpora equipamientos poco frecuentes dentro del mercado de los vehículos comerciales ligeros, con un alto nivel de seguridad y motorizaciones adaptadas a las necesidades de cada profesional.

Historia

La senda de un camino que lleva hasta la gama actual

El Peugeot J9 (1981-91) fue el último vehículo comercial de la marca con cabina avanzada. Amplio, rápido y confortable, fue muy popular en cuerpos de bomberos y unidades de ambulancias en el país vecino. Se siguió fabricando en Turquía hasta 2010 bajo la denominación Karsan J9.

Paralelamente, la firma del acuerdo Sevel entre Groupe PSA y Fiat dio como fruto el desarrollo del Peugeot J5 (1981-94), que dio sus primeros pasos con el motor gasolina del 504 y llegó a contar con motores turbodiésel, tracción total desarrollada por Dangel y una versión eléctrica pensada para grandes flotas.

A mediados de los '90 se configuró la gama de vehículos comerciales actual con tres modelos: Peugeot Partner, Peugeot Expert y Peugeot Boxer. La marca concede una gran importancia a su gama de vehículos comerciales, a la que dota de evolucio-

nes tecnológicas al mismo nivel que a su gama de turismos.

En 1996, Peugeot llevó un soplo de aire fresco al mercado de las furgonetas. Al presentar el Partner, la marca no sólo entraba en un segmento exigente, sino que planteaba toda una revolución, al ofrecer un vehículo diseñado, desde el principio, como un modelo con identidad propia y no como un derivado de un turismo. Desde sus orígenes, este modelo se fabrica en el Centro de Producción de Vigo.

Al trabajar sobre la nueva generación de este modelo, los estilistas e ingenieros de Peugeot han creado un turismo pensando en las necesidades de robustez, volumen de carga y prestaciones de los profesionales de sectores muy diversos. Esta filosofía se refleja en cuestiones como el equipamiento de confort o las funciones de ayuda a la conducción, al nivel de una berlina o un SUV del segmento C.





Continental ya trabaja para la fase de reactivación

La compañía ha querido comunicar que están trabajando en una fase de reactivación, siguiendo las decisiones del gobierno y de las autoridades, las cuales, permitirá ir adaptando su actividad en base a los diferentes escenarios y minimizar el impacto.

Continental fue adoptando las medidas necesarias durante la crisis sanitaria para velar por la salud de sus empleados, y al mismo tiempo, atender la demanda de sus clientes; reforzó los stocks de productos; mantuvo su centro logístico operativo de forma permanente; y, garantizó el trabajo de su equipo de forma telemática.

Coordinado a nivel local e internacional, el Plan de Recuperación de Continental supondrá, como comunicaron, un reto sin precedentes, pero sus medios técnicos y humanos están preparados para reactivar la producción en sus fábricas y retomar las actividades comerciales en las diferentes unidades de negocio de neumáticos.

En este plan, contemplan su apoyo, con todos los medios que posean a su alcance, a sus clientes, socios y proveedores.

Además, la compañía estableció desde el inicio, según aclaró, un comité de crisis para seguir la evolución y tomar las decisiones más adecuadas, incorporando a todas las áreas y departamentos, una premisa clara: el cliente es el centro de sus acciones.

Su equipo técnico comercial ha continuado activo y ha estado tomando medidas de prevención y seguridad, garantizando, el movimiento de los vehículos hasta su destino final. Lanzaron una acción dirigida a flotas pequeñas y medianas, para ayudarles en la compra y financiación de neumáticos de Continental.

La compañía afirmó que la preparación y la planificación es la mejor manera de gestionar los imprevistos y en Continental están preparados para afrontar esta nueva etapa junto a su gran equipo.

Goodyear apoya al Sector con la herramienta 'Preparados, listos...go!'

Goodyear quiere servir de apoyo a los negocios del neumático durante su preparación para la vuelta a la actividad. Por ello, ha

lanzado esta herramienta, activa en España desde el pasado 15 de abril, que consta de vídeos explicativos sobre diversas temáticas.

Ante este desafío de la crisis del Covid-19, en el que muchos de los suministradores se han visto obligados a cerrar temporalmente, Goodyear ha querido dar su apoyo a los talleres. En palabras de Mario Recio, director general Consumer Goodyear Iberia, "estamos en un momento que nunca antes habíamos vivido. Ante esta situación extraordinaria, en Goodyear queremos estar más cerca que nunca de nuestros clientes para servirles de apoyo. Por eso, hemos puesto en marcha esta nueva plataforma en la que compartiremos contenidos muy prácticos, preparados con algunos de los principales referentes y profesionales del sector. Esperamos que esta oportunidad sirva de ayuda e inspiración para poder afrontar la vuelta al negocio con más fuerza".

Apoyo incondicional

La plataforma incluye contenido formativo sobre diferentes disciplinas. Desde técnicas de marketing hasta tendencias de mercado o nuevas oportunidades de negocio. Además, también responde, mediante distintos mensajes en formato vídeo, a las dudas que pueda generar esta situación de incertidumbre, desde temas legales a otros de



índole práctica. Todo el contenido está disponible en la página web preparadoslistosgo.es en España.

Alberto Villarreal, director general Commercial Iberia, subrayó: "Goodyear lleva más de 120 años de historia, estamos convencidos de que esta situación que vivimos actualmente por el impacto del Covid-19 no será diferente a las anteriores. Por eso, queremos estar al lado de nuestros clientes con la plataforma 'Preparados, listos, GO!', ofreciéndoles un contenido valioso, información y

asesoramiento que les permitirá volver a la actividad con éxito cuando esta situación comience a normalizarse. Es solo un gesto más que refuerza el compromiso mutuo entre Goodyear y los miles de clientes de talleres y distribuidores que no han dejado de confiar en nosotros durante todo este tiempo".

'Preparados, listos...GO!' está disponible en español y en portugués, y los vídeos son publicados cada martes y jueves en la plataforma.

Istobal se adapta para el desarrollo de arcos para la desinfección de EPIs

El grupo español Istobal, referente en soluciones de lavado y cuidado para la automoción, se reinventa con la producción de arcos para la desinfección de Equipos de Protección Individual (EPIs) de sanitarios, fuerzas y cuerpos de seguridad y emergencias, con el objetivo de ser instalados cerca de accesos principales, zonas de cuarentena, quirófanos, UCI, etc.

Istobal se reinventa con la fabricación de estos equipos adecuando parte de su producción para combatir la propagación de la pandemia. En tan sólo dos semanas, adaptó su tecnología de aplicación de químicos sobre vehículos para la fabricación de arcos que pueden pulverizar al paso desinfectante sobre los EPIs de sanitarios, cuerpos de seguridad y de emergencias, de manera rápida y completa en 15 segundos.

Con una capacidad para desinfectar más de 4.000 personas con EPIs al día, este arco mide dos metros de altura y es de fácil instalación, incorpora soportes que se pueden fijar cómodamente al suelo o a cualquier plataforma.



Primeros arcos

Está compuesto por ocho rociadores que pulverizan producto desinfectante sobre los EPIs y se activan automáticamente a su paso gracias a un sistema de detección mediante fotocélulas.

Los primeros arcos para vehículos fueron instalados en la UME (Unidad Militar de Emergencias) de Torrejón de

Ardoz (Madrid), y en Alzira (Valencia), con el fin de atender la desinfección de vehículos de los hospitales, centros sanitarios y cuerpos de seguridad de la zona. Además, instalaron su primer arco para la desinfección de EPIs también en la UME de Torrejón de Ardoz y ubicaron un arco para la desinfección exterior de vehículos de la Policía Nacional de Valencia.

Imprefil distribuye filtros de diésel de Fuel Manager

Imprefil Distribuciones, del sector de los componentes térmicos y de filtración para los mercados primarios y de automoción, distribuye los filtros para diésel y separadores de agua pertenecientes a la conocida gama Fuel Manager®, que eliminan tanto las partículas, de 2 a 150 micrones, como el de agua del combustible, y que se pueden personalizar para cubrir prácticamente cualquier necesidad.

Cuatro modelos

Estos filtros son respetuosos con el medio ambiente, ya que la sustitución del filtro es seca, por lo que no hay derramamiento de combustible y además, no necesita de herramientas. Generalmente, se pueden añadir diferentes opciones sin necesidad de desmontar el filtro del motor del vehículo, y se pueden adaptar a motores desde 10 a 600 CV.

Las cuatro líneas de modelos de filtros de combustible diésel de Fuel Manager son: FM 1 Series, dirigida a motores diésel de 10 a 60 CV con una tasa máxima de



flujo de combustible de 95 litros/h; FM 10 Series, enfocada a los motores diésel de 10 a 200 CV, con una tasa máxima de flujo de combustible de 190 litros/h; FM 100 Series, para motores diésel de hasta 350 CV con una tasa máxima de flujo de combustible de 300 litros/h; y FM 1000 series, desarrollada para los motores diésel de 250 a 600 CV, con caudales de hasta 680 litros/h.

Todos los modelos eliminan el agua y las partículas, y poseen opciones de eficiencia de partículas de 2, 5, 10 y 30 micrones, excepto el FM 100 que incluye los 150.



El megacamión de Parcisa puede transportar hasta 60 toneladas en el conjunto de cisternas

El planteamiento del carrocerero es ofrecer una alternativa a las empresas que necesiten esta capacidad extra

El megacamión de Parcisa es la apuesta de este carrocerero afincado en Tomelloso (Ciudad Real) para ampliar la capaci-

dad de sus transportes en cisterna. Está compuesto por la combinación de una cisterna de 17.000 litros montada sobre

chasis modelo Link, y otra cisterna de hasta 30.000 litros, un modelo semirremolque autoportante.

De la misma manera que son varios los megacamiones que están circulando por las carreteras nacionales, la práctica totalidad dedicados a la carga general o a la temperatura controlada, y siempre bajo autorización especial del Ministerio, Parcisa propone a los operadores del ámbito de las cisternas una solución adaptada a estos requerimientos especiales.

Por eso, ha presentado su modelo euromodular, que suma una capacidad homologada de MMA de 60 toneladas, cobinando dos

vehículos: por un lado, una cisterna de 17.000 litros montada sobre un chasis modelo Link, que cuenta con la peculiaridad de que ubica una quinta rueda dentro del chasis, con el fin de poder enganchar otro semirremolque de tres ejes; y por otro, una cisterna de 30.000 litros modelo semirremolque autoportante.

Una solución diferente que hace posible un transporte más flexible, en función de las necesidades de cada cliente y operación. En principio, ambas unidades están homologadas para transporte alimenticio

ATP, aunque no es descartable que, en un futuro próximo, esta oferta pudiera ser ampliada a otros segmentos de actividad, para los que Parcisa ya cuenta con producto disponible.

Por último, y una finalizado el periodo que estableció el Gobierno de prohibición de todas las actividades no esenciales, Parcisa ha retomado su actividad productiva en los centros de Villarrobledo y Begonte, facilitando a todos sus empleados los EPIs recomendados por las autoridades sanitarias.



✓ Chequeo

Gran capacidad de carga

- 1 Las capacidades máximas de los dos semirremolques que componen el conjunto son de 17.000 y 30.000 litros.
- 2 Ambas cisternas se unen entre sí mediante un enganche, que puede fácilmente ser retirado en caso de que solo sea necesario el uso de uno de los dos vehículos.
- 3 Una particularidad es que la quinta rueda del vehículo delantero, el más pequeño, se encuentra dentro del chasis, para facilitar las operaciones.
- 4 Con todos estos datos, la MMA homologada que se puede alcanzar son las 60 toneladas, lo que bajo la correspondiente autorización especial, supone una opción más para algunos operadores.

★ Solidaridad

Manteniendo una 'responsabilidad social con el país'

Además de haber cerrado la planta solo una semana, ha habilitado un hotel para atender a los transportistas



"Desde que empezó esta situación, Parcisa empezó a movilizarse en todos los sentidos", comenta a NEXOTRANS el director comercial del carrocerero manchego, Pedro Martínez. "Aunque es una situación donde no tenemos experiencia de cómo actuar y qué medios hay que tener para poder afrontarla, sabíamos que nuestra actividad profesional está ligada al transporte de productos alimentarios y químicos, productos esenciales e imprescindibles para esta situación", continúa Martínez.

Desde la compañía, por medio de su director comercial, se añade que "Parcisa, en todo el período de confinamiento solo ha cerrado la fábrica durante una semana. El

resto del tiempo hemos seguido fabricando y reparando, porque desde un principio sabíamos que teníamos una responsabilidad social con el país, donde no podíamos fallar. Para ello, sin duda alguna, se han puesto todos los medios necesarios (EPIs) para la seguridad de nuestros trabajadores, así como estrategias dentro de la compañía con el fin de evitar aglomeraciones en el puesto de trabajo".

Por otro lado, Martínez desea destacar que "dentro del grupo de empresas existe un hotel, que fue brindado a los transportistas para dar cenas y comidas, además de habitaciones para alojarse, como acción solidaria en esta situación".

La Alianza por la Competitividad de la Industria propone un decálogo para reactivar la economía

La Alianza por la Industria presenta un programa integral de medidas para la reactivación de la economía española, entendiendo que la industria es

esencial para luchar contra la pandemia y, por tanto, hacer posible la recuperación de la economía en nuestro país. Se trata de un paquete de 10 medidas

que inciden en distintos aspectos, desde la construcción hasta el turismo, pasando por el transporte y la logística, de forma más específica.

La Alianza por la Competitividad de la Industria Española está constituida por Anfac (automoción), AOP (refino), Aspapel (papel), Feique (química y farmacia), FIAB (alimentación y bebidas), Oficemen (cemento) y Unesid (siderurgia). Este conjunto de entidades ha presentado al Gobierno de España, así como a los partidos con representación en el arco parlamentario, un programa integral de medidas basado en 10 propuestas para impulsar, de manera prioritaria y urgente, tanto la actividad industrial general como la de todos los sectores productivos más importantes, con el objetivo de "relanzar cuanto antes la economía".

Las medidas están orientadas a estimular tanto la demanda nacional como la competitividad internacional del tejido empresarial.

La industria productiva española genera el 13% del PIB y el 12% del empleo de forma directa, que llega al 43% del PIB y el 30% del empleo si se suman sus efectos indirectos, se apunta desde la Alianza. Los puestos de trabajo que proporciona son, además, "de alta calidad en términos de salario, estabilidad y formación. Es, asimismo, responsable del 92% de las exportaciones y de más del 50% de la inversión privada en I+D+i".

La Alianza considera que "la industria española está siendo una palanca fundamental para combatir la pandemia, al posibilitar los servicios y productos esenciales que la sociedad española requiere para poder hacerle frente. Y también está siendo, de manera directa, la base económica más sólida de nuestro país en un momento tan crítico como el actual".

Sin embargo, y pese a esta relevancia, hay fábricas, como las del sector de la automoción, que se han visto obligadas a cerrar por la escalada de la pandemia y la escasez de suministro, arrastrando, con ello, a otras empresas de la cadena de valor.

En este contexto, la Alianza por la Competitividad de la Industria ha instado al Gobierno a activar, bajo la coordinación del Ministerio de Industria, un paquete de medidas cuya implantación considera "imprescindible para dar los primeros pasos hacia la recuperación de la actividad económica en España".

10 medidas

El programa se apoya en las siguientes 10 propuestas prioritarias:

1.- Estimular los proyectos de inversión industrial estableciendo, para ello, una Línea de Incentivos integrada en los Planes de Reindustrialización y Fortalecimiento

de la Competitividad Industrial del Ministerio de Industria, con condiciones diferenciales que propicien su ejecución y la generación de empleos sólidos y sostenibles.

2.- Impulsar la demanda nacional e internacional del sector de la Automoción, que, con una fuerte capacidad exportadora y de innovación y tecnología, genera prácticamente el 10% del PIB de nuestro país. Para ello, se propone activar un "plan de choque nacional coyuntural de apoyo a la demanda para la renovación del parque de automóviles, con todas las tecnologías disponibles, que ayude a la recuperación global del mercado, así como la implementación de medidas potentes de apoyo a la infraestructura de recarga".

3.- Impulsar la actividad de la Construcción y de los sectores auxiliares y de servicios conexos, ya que suponen de forma directa e indirecta el 14% del PIB. Para ello, se proponen, entre otras medidas, el "lanzamiento inmediato de un programa de inversión sostenible en infraestructuras y vivienda públicas, acelerar las inversiones públicas ya licitadas en infraestructuras de transporte, hidráulicas, energéticas, medioambientales o de equipamientos; o la implementación de un programa integral de rehabilitación de viviendas (prioritariamente en el ámbito de la eficiencia energética)".

4.- Diseñar un plan de apertura escalonada del comercio minorista y de la hostelería, para lo que será necesario desarrollar un Plan de reapertura progresiva que permita recuperar de forma



óptima y eficaz estas actividades, si bien deberá estar sujeto a los requerimientos de prevención que determinen las Autoridades.

5.- Reducción de los Costes Energéticos, ya que, si bien la actual coyuntura ha generado precios eléctricos anormalmente bajos, los mercados a futuro continúan mostrando precios elevados y nuevamente costes superiores a los de nuestros competidores. Por ello, es necesario abordar medidas que ayuden a estrechar estos márgenes o compensarlos con el fin de que la industria gane competitividad, entre ellas: la suspensión, durante la etapa de reactivación, del impuesto de generación; culminar la aprobación de un Estatuto del Consumidor Electrointensivo; garantizar, mediante las oportunas

modificaciones de crédito, la cuantía máxima para la compensación de los costes indirectos de CO2 y revisar las retribuciones a la operación e inversión de las plantas de energía asociadas a fuentes renovables, cogeneración y residuos ligadas a la industria, teniendo en cuenta los precios actuales del mercado eléctrico, entre otras medidas.

6.- Promover la Exportación y el acceso a mercados exteriores, dada la caída del consumo interior, con el fin de poder mantener las actividades productivas del tejido industrial y garantizar el empleo directo, indirecto e inducido que genera. Para ello se propone actuar frente a las restricciones al comercio internacional y el cierre total o parcial de fronteras que podrían producir medidas proteccionistas sobre el funcionamiento de las cadenas de suministro; posibilitar el aplazamiento de pago de derechos de importación sin intereses e impulsar en Europa la flexibilización de plazos para procesos aduaneros y de exigencias de garantías.

Transporte y logística

7.- Incrementar la eficiencia en el transporte de mercancías y en la cadena logística, un factor fundamental para garantizar el abastecimiento de materias primas y del producto final que llega al consumidor. Para ello se propone agilizar el tránsito por los pasos fronterizos y en los puertos; declarar productos estratégicos a los relacionados con la industria española, con la consiguiente reducción de tasas portuarias; incrementar temporalmente la masa máxima autorizada de los vehículos de transporte de mercancías por carretera hasta las 44 toneladas y la suspensión temporal de los peajes de autopistas para vehículos indus-

triales destinados al transporte de mercancías.

8.- La aplicación de medidas financieras concretas como la dotación de una cobertura crediticia en las operaciones comerciales o garantizar los pagos tanto de las administraciones públicas como de las empresas privadas con aplicación estricta de la Ley de Morosidad.

9.- Moratoria en la imposición de nuevas figuras tributarias sobre la industria ya que, dada la situación actual, es necesario que las Administraciones Públicas no implanten nuevas figuras fiscales que mermen la competitividad de la industria, los sectores productivos en general o el consumo, situaciones que lastarían gravemente la recuperación económica y la creación de empleo.

10.- Facilitar la prevención y control del Covid-19 en los centros de trabajo. Para ello, las autoridades competentes deben establecer sistemas de garantía para el abastecimiento y adquisición de EPIs que permitan continuar con la actividad empresarial y, simultáneamente, el Sistema Nacional de Salud debe proveer de pruebas de diagnóstico fiables a los servicios de prevención de las empresas.

Teniendo en cuenta estos 10 ejes claves para la recuperación económica, la Alianza considera "imprescindible que el Gobierno agilice la puesta en marcha de un programa eficaz que proteja e impulse la competitividad de la industria, así como de todos los sectores productivos en su conjunto en el mercado nacional e internacional, con el fin de que la industria pueda contribuir con todo su potencial a la reconstrucción social y económica necesaria tras la crisis sanitaria, teniendo en cuenta su peso relevante en la creación de riqueza y empleo".

Motor de la Economía

280.000 millones € de Cifra de Negocios (60% del Total Industrial)

75.000 millones € de Valor Añadido (50% del Producto Industrial Bruto)

Empleos estables, productivos y de alta cualificación

2.900.000 empleos generados, el 15% de la población activa ocupada

90% de contratos indefinidos

Vocación Exterior

135.000 millones € de ventas en el exterior (55% de las exportaciones industriales)

50% de sus ventas en mercados internacionales

Inversión e Innovación

50.000 millones € invertidos en España en los últimos 5 años

60% de la Inversión industrial en I+D+i

La inversión logística en España ha alcanzado los 390 millones de euros en el primer trimestre de 2020

La inversión en el sector logístico en España se elevó en 2019 hasta los 1.684 millones de euros, lo que supuso un aumento del 7,5% respecto al año anterior, y la segunda mejor cifra para el Sector desde el año 2003. El dato posiciona al logístico como el cuarto sector en cuanto a volumen de inversión captado en 2019, al representar el 14% de los 12.133 millones de euros registrados por el conjunto del inmobiliario español en el anterior ejercicio.

El sector logístico español alcanzó hasta marzo de 2020 una contratación de 288.000 metros cuadrados incluyendo Valencia, Zaragoza y Sevilla, además de los dos focos logísticos del país, Zona Centro y Cataluña, según datos de CBRE. Esta cifra supone un descenso del 38% respecto a la alcanzada en el mismo periodo de 2019.

En este primer trimestre, la Zona Centro registró una contratación de 129.000 metros cuadrados, de los que 121.000 metros cuadrados han sido contratación neta, cifra realmente positiva. El total de la contratación se ha englobado dentro de los ejes A-2, A-3 y A-4 y supone un ascenso del 75% respecto a la registrada en el mismo periodo de 2019. La mayor parte de las transacciones corresponden a ampliaciones de superficie, excepto una reubicación. El área de distribución regional fue la que alcanzó la mayor contratación, con 85.000 metros cuadrados debido a una operación de gran volumen (75.000 metros cuadrados) relacionada con el *e-commerce*.

Por su parte, Cataluña alcanzó una contratación logística de 108.900 metros cuadrados, de los que 54.000 metros cuadrados han sido contratación neta. La cifra total supone un descenso del 50% respecto a la cifra registrada en el mismo periodo de 2019, si bien, solamente los alquileres de Decathlon con

96.000 metros cuadrados y DSV con 46.000, abarcaban las dos terceras partes de la cifra total registrada. Sin ambas operaciones, la contratación superaría a la del primer trimestre de 2019 en torno a un 48%. Por otra parte, el segundo arco es el que ha registrado la mayor parte de la actividad, con 64.700 metros cuadrados.

Respecto a la renta *prime*, esta se mantiene respecto a cierre de 2019 tanto en la Zona Centro como en Cataluña en los 5,50 euros/metro cuadrado/mes y en los siete euros/metro cuadrado/mes, respectivamente, con tendencia a permanecer estables en los próximos meses.

El resto de plazas logísticas registraron discretos niveles de actividad. Valencia continúa a la cabeza con 27.400 metros cuadrados registrados. Por su parte, Sevilla y Zaragoza alcanzaron los 18.450 y 4.250 metros cuadrados, respectivamente. Entre las operaciones más importantes destacan una nave logística de autopromoción de 17.000 metros cuadrados para Hefame en Ribarroja (Valencia), el alquiler de una nave de 5.750 metros cuadrados por Alpha en Dos Hermanas (Sevilla), y el arrendamiento por parte de Bancale de una nave de 3.000 metros cuadrados en Plaza (Zaragoza).

Entre las principales operaciones llevadas a cabo en la zona Centro, cabe destacar la ampliación de 75.000 metros cuadrados por un



operador de *e-commerce* en Alcalá de Henares y el alquiler por parte de la empresa Liqui-Box de una nave de 13.300 metros cuadrados en Vicálvaro. En Cataluña destaca la ampliación por parte de ID Logistics de 20.000 metros cuadrados en Vila-Rodona, y la ampliación de 7.250 metros cuadrados por parte de Kuehne+Nagel en Sant Esteve Sesrovires.

Aumenta la inversión

En cuanto a la inversión, en el

primer trimestre del año se ha alcanzado un volumen de alrededor de 390 millones de euros, lo que supone algo más del doble de la cifra alcanzada en el mismo periodo del año anterior. Además, en esta cifra ha tenido un peso importante la compra de activos de los portfolios Mercury y Koning, que ha supuesto el 62% de la inversión realizada, por lo que se sigue viendo la gran importancia que tienen los portfolios en el Sector en los últimos meses. Además de los mencionados, destaca la com-

pra por parte de Barings de cuatro naves en Algete (Madrid) por 42,8 millones de euros, y la compra por parte de Exeter Property Group de una nave de 9.760 metros cuadrados en el Pla de Santa María (Tarragona).

Respecto a las rentabilidades *prime*, éstas han continuado comprimiéndose respecto al cierre de 2019 y se sitúan en el 5% tanto en la Zona Centro como en Cataluña, con una posible tendencia de subida de 0,25 puntos durante los próximos meses.

Los parques logísticos en activo crecen hasta los 170

Según el Observatorio Sectorial DBK de Informa, en el bienio 2018-2019 se llevó a cabo la inauguración de una decena de instalaciones (tres en 2018 y siete en 2019), contabilizándose un total de 170 parques logísticos al final del periodo.

El crecimiento fue más moderado en términos de superficie, debido al tamaño medio de los nuevos parques inaugurados. La superficie total alcanzó los 60,3 millones de metros cuadrados, edificable en aproximadamente un 48%, con un total de 29,06 millones de metros cuadrados.

El dinamismo de la demanda de servicios logísticos, vinculado al fuerte crecimiento del comercio electrónico y la necesidad de contar con instalaciones adaptadas a los requerimientos de este tipo de servicios, son los motivos que explican la puesta en marcha de nuevos parques.

Madrid es la región con mayor crecimiento de superficie edificable en 2019, cifrado en el 4,4%, lo que le permitió alcanzar los 2,35 millones de metros cuadrados. A continuación, se situaron la Comunidad Valenciana y Cataluña, con crecimientos de entre el 1% y el 2%.

Número de parques	170
• Madrid	38
• Cataluña	37
• Castilla-La Mancha	28
• Otras	67
Superficie total (mill. m ²)	60,30
Superficie edificable (mill. m ²)	29,06
Evolución del número de parques (% var. 2019/2018)	+4,3
Evolución de la superficie total (% var. 2019/2018)	+0,5
Evolución de la superficie edificable (% var. 2019/2018)	+0,8

La superficie media mantuvo la tendencia descendente de los dos años anteriores, situándose ligeramente por debajo de los 355.000 metros cuadrados. La superficie edificable media, por su parte, disminuyó hasta el entorno de los 171.000 metros cuadrados.

Los parques logísticos existentes son gestionados por alrededor de 90 entidades, el 80% de las cuales se

dedican a la explotación de un único centro. Por su parte, seis entidades cuentan con una red de al menos cinco parques.

El Sector presenta una notable concentración, ya que las cinco principales entidades, en función del tamaño de los parques gestionados, reunían en 2019 el 42,6% de la superficie edificable total, mientras que las 10 primeras alcanzaron una cuota

conjunta cercana al 60%. Actualmente, se identifican numerosos proyectos de construcción o ampliación de parques logísticos, de los que en torno a una decena previsiblemente lograrán ponerse en marcha en el bienio 2020-2021.

El *e-commerce* crece a buen ritmo

El volumen de negocio derivado

de la prestación de servicios de almacenamiento, transporte y distribución vinculados a operaciones de comercio electrónico aumentó un 19,4% en 2019, cifra similar a la del año anterior. Alcanzó, de esta forma, los 1.850 millones de euros, según el Informe Especial 'Logística para el Comercio Electrónico', publicado por el Observatorio Sectorial DBK de Informa.

El estudio, publicado en el pasado mes de marzo, señala que el crecimiento del negocio siguió apoyándose en el crecimiento de la actividad económica general que, aunque con una tendencia de desaceleración, mantuvo una evolución positiva.

El auge que sigue mostrando el comercio electrónico continúa haciendo aumentar el número de operadores logísticos y empresas de transporte presentes en este ámbito. Los nuevos entrantes proceden del ámbito de la paquetería empresarial, aunque también está aumentando la presencia de empresas de paquetería industrial y de operadores logísticos, así como de otros sectores y de compañías de nueva creación.

Reparto de mascarillas

RESOLUCIÓN DE 2 DE ABRIL, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, complementaria de la Resolución de 2 de abril de 2020, por la que se dictan **instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre.**

En el BOE, a 16 de abril de 2020.

La Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispuso la adquisición de forma centralizada, por el ente público Puertos del Estado, de un máximo de 8.000.000 de mascarillas con protección FFP2, mediante tramitación de emergencia, para su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte.

En concreto, la Orden establece como destinatarios finales al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo, según criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y mercancías en todo el territorio nacional, con el objeto de garantizar el abastecimiento.

El amplio ámbito de destinatarios previstos en el artículo 5.1.b) de la Orden TMA/263, de 20 de marzo, así como la distinta organización y funcionamiento de los diferentes colectivos que prestan sus servicios en el ámbito del transporte de viajeros y mercancías y a los que se refiere el referido precepto, junto con la necesidad de reservar una cantidad de mascarillas para su puesta a disposición del Ministerio de Sanidad, de acuerdo con el apartado 2 del mismo artículo 5, teniendo en cuenta la rápida evolución de la situación de emergencia en el ámbito sanitario, hicieron precisa la aprobación de unas instrucciones para la concreción de las medidas establecidas en la Orden de referencia.

Por ello, la Dirección General de Transporte Terrestre emitió el 2 de abril de 2020 (BOE 3 de abril) una Resolución por la que se dictaron instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre.

Una vez notificado por Puertos del Estado la recepción de un suministro destinado a este fin se realizó una primera distribución y reparto de acuerdo a dichas instrucciones. Habiendo recibido información de la llegada de nuevas entregas y habida cuenta de que las cantidades a recepcionar son mayores que las correspondientes al primer reparto, es necesario proceder a dictar una resolución complementaria de la del 2 de abril, mediante la que se revisan los criterios de asignación a los distintos destinatarios de las mismas. Por ello, al amparo de la habilitación contenida en la disposición final primera de la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se aprueban las siguientes instrucciones complementarias a las incluidas en la Resolución de 2 de abril de 2020:

Primera. Criterios de asignación.

Para la distribución de la segunda entrega de mascarillas correspondiente a la cantidad máxima prevista en el artículo 5.1.b) de la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre los destinatarios incluidos

1. Para las empresas autorizadas de transporte que se relacionan a continuación, se asignarán las siguientes mascarillas por cada uno de los vehículos que tienen adscritos a la autorización:

a) Empresas autorizadas para realizar transporte público de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, con autorización de la clase MDPE: cuatro mascarillas.

b) Empresas autorizadas para realizar transporte público de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada con autorización de la clase MDLE: cuatro mascarillas.

c) Empresas autorizadas para realizar transporte público de viajeros en autobús, con autorización de la clase VDE: cuatro mascarillas.

d) Empresas autorizadas para realizar transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo, con autorización de la clase VT: cuatro mascarillas.

con los servicios de transporte a los que se hace referencia en el apartado 3, que por las características de su trabajo puedan estar en riesgo por tener contacto directo con el público o no poder mantener la distancia social de seguridad, en número de cuatro por persona.

5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asignará el número de mascarillas que se determine –en función de las necesidades y situación a medida que se reciba la cantidad correspondiente– al personal propio relacionado con los servicios esenciales para garantizar el ejercicio de las funciones en el ámbito del transporte, que por las características de su trabajo puedan estar en riesgo por tener contacto directo con el público.

6. Las asignaciones indicadas en los apartados anteriores de la presente Instrucción corresponden a la cantidad máxima prevista en el artículo 5.1. b) de la Orden TMA/263/2020 por lo que su distribución concreta estará en función de las cantidades

ganismo de Correos, en un archivo Excel, la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada empresa individual. Este archivo contendrá, al menos, NIF de la empresa, razón social, total de mascarillas a entregar, y dirección y código postal de entrega de las mascarillas.

2. Conforme a las solicitudes que formularon con anterioridad las empresas del apartado 2 de la Instrucción Primera, en aplicación del punto 2 de la Instrucción Segunda de la Resolución de 2 de abril, la Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que les corresponden según el apartado 2 de la Instrucción Primera de estas Instrucciones Complementarias.

Recibidas la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el número asignado en función de la entrega, la Dirección General de Transporte Terrestre expedirá las correspondientes autorizaciones identificando la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas, el nombre y NIF del representante de la empresa que acudirá a recoger el envío y el número de mascarillas asignadas a la empresa. Al mismo tiempo, trasladará al Organismo de Correos en un archivo Excel la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada empresa individual. Este archivo contendrá, al menos, el NIF de la empresa, la razón social, el nombre y NIF del representante de la empresa que acudirá a recoger el envío, el total de mascarillas a entregar, y la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas.

3. Conforme a las solicitudes que formularon las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla en aplicación del apartado 3 de la Instrucción Segunda de la Resolución de 2 de abril, la Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que les corresponden según los apartados 3 y 4 de la Instrucción Primera de estas Instrucciones Complementarias, desagregadas a nivel provincial o insular en su caso.

Recibida la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el número asignado en función de la entrega, la Dirección General de Transporte Terrestre expedirá la correspondiente autorización para cada Comunidad o Ciudad Autónoma, identificando el nombre y NIF del representante del órgano territorial que acudirá a recoger el envío, la dirección y código postal de entrega preferente, y el número de mascarillas asignadas en el ámbito de cada provincia, isla o Ciudad Autónoma. Al mismo tiempo, trasladará al Organismo de Correos en un archivo Excel la información necesaria para el reparto de mascarillas a cada órgano territorial. Este archivo contendrá, para cada provincia, isla o Ciudad Autónoma, al menos, el nombre y NIF del representante de cada órgano territorial que acudirá a recoger el envío, el total de mascarillas a entregar, y la dirección y código postal de entrega preferente de las mascarillas.

Tercera. Reparto por el Organismo de Correos.

Será de idéntica aplicación lo establecido en la Instrucción Tercera de la Resolución de 2 de abril.

Cuarta. Comunicación y publicidad.

Esta resolución complementaria será de aplicación desde el momento de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 14 de abril de 2020.–La Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez Álvarez.

su línea directa con **Nexotrans**

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

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

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

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

e) Empresas de transporte autorizadas para realizar transporte de viajeros en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, con autorización de clase VTC: cuatro mascarillas.

f) Empresas autorizadas para realizar transporte público sanitario, con autorización de la clase VSE: cuatro mascarillas.

2. Para las empresas privadas de transporte de mercancías por ferrocarril que tengan certificado de seguridad y se encuentren operando actualmente, se asignarán cuatro mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación de tren habilitados por la empresa.

3. Para los servicios de transporte terrestre urbano de viajeros con carácter público de competencia autonómica o local, como autobús, metro o tranvía, se asignarán cuatro mascarillas por conductor. En el caso de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril prestados por Comunidades Autónomas, se asignarán cuatro mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación.

4. Se podrán asignar también mascarillas para el personal relacionado directamente

efectivamente recibidas en las distintas entregas que se vayan realizando y que se comuniquen por parte de Puertos del Estado. En caso de recibirse distintas entregas se realizarán asignaciones de acuerdo con criterios de proporcionalidad, grado de contacto directo con el público en función del trabajo, y necesidades del sector de acuerdo con el marco de medidas adoptadas al amparo del Real Decreto 463/2020

Segunda. Determinación del número de mascarillas por empresa.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre determinará de oficio el número de mascarillas que corresponden a cada una de las empresas incluidas en el apartado 1 de la Instrucción Primera y su distribución provincial o insular, a partir de la información contenida en el Registro de Actividades y Empresas de Transporte, regulado en el artículo 47 y siguientes del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Una vez recibida la notificación de Puertos del Estado de la recepción del suministro con el número asignado en función de la cantidad entregada, la Dirección General de Transporte Terrestre trasladará al Or-

NexoLog

INFORMACIÓN QUINCENAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

Cabify rectifica y paraliza su servicio de mercancías

La multinacional ha manifestado que su objetivo 'no era perjudicar al Sector del Transporte de mercancías'

El pasado mes de abril, la compañía española de movilidad Cabify lanzó 'Cabify Envíos', un nuevo servicio de paquetería para el desplazamiento de productos por parte de usuarios y empresas durante el Estado de Alarma. El objetivo principal era facilitar que los ciudadanos no tengan que salir de casa, sino que haya una solución de movilidad que les ayude a enviar o recibir aquello que necesiten.

Este servicio de reparto puerta a puerta para el envío de mercancía estaba disponible desde la *app*, visible para todos los usuarios de Cabify y Cabify Empresas en Madrid. Tras la puesta en marcha por parte de la multinacional, Fenadismer interpuso varias denuncias ante los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre, tanto del Ministerio de Transportes como de la Comunidad de Madrid, exigiéndoles la máxima contundencia para paralizar dicha actividad ilícita, "por suponer una clara situación de competencia desleal y de incumplimiento grave de la vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres".

Además, en la actual situación económica, Fenadismer conside-



raba dicha actuación "una auténtica provocación para el colectivo de transportistas de mercancías, al encontrarse parados lamentablemente más de un 50% por falta de actividad". Ello implicó la actuación inmediata de la Comunidad de Madrid, por ser la primera Comunidad Autónoma donde se inició el servicio, instando a Cabify a que paralizara su actividad de transporte de mercancías y la publicitación de la misma.

Finalmente, la presión llevada

a cabo tanto por parte de la Comunidad de Madrid ha llevado a los responsables de la multinacional a paralizar su nuevo servicio de reparto de mercancías desde el pasado 17 de abril, desapareciendo toda su publicidad tanto en su página *web* como en su aplicación móvil, como ha podido comprobar Fenadismer.

Además, en una nota de prensa remitida a los medios de comunicación, Cabify ha asegurado, en relación a su decisión de paralizar

su nuevo servicio, que "en ningún caso ha querido perjudicar a un sector determinante, como es el caso del sector del transporte de mercancías".

La capital, la AEM y los transportistas, en contra

Por un lado, la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM), se opuso a que "se pueda encargar tareas de transporte a empresas que no cuenten con la debida autoriza-

ción de transporte de mercancías y cuyos conductores no se dediquen profesionalmente al Sector".

Por otro lado, la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) interpuso una denuncia ante los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre, tanto del Ministerio de Transportes como de la Comunidad de Madrid, instándoles a llevar a cabo las actuaciones que sean necesarias para paralizar dicha actividad ilícita, "por suponer una clara situación de competencia desleal y de incumplimiento grave de la vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres".

Esta actuación por parte de Cabify fue, a juicio de Fenadismer, una "provocación para el colectivo de transportistas de mercancías". Por ello, Fenadismer solicitó la actuación inmediata por parte de los poderes públicos competentes, como así ha hecho la Comunidad de Madrid, la cual dirigió una comunicación a la citada empresa "requiriéndole que, de forma inmediata, deje de publicitar dicho servicio, eliminando cualquier alusión al mismo en su página *web* y/o aplicación, y, en su caso, de prestarlo".

Tres de cada cinco propietarios logísticos creen que se retomará cierta normalidad a finales de 2020

Según una encuesta de CBRE realizada a los principales propietarios y promotores del sector industrial sobre los efectos del Covid-19, un 62% de los consultados considera que, en el último trimestre del año, se iniciará el camino hacia una cierta normalidad en el Sector. Por otro lado, el 23% augura que la industria no retomará su actividad habitual hasta 2021, y para el 15% restante será ya en el tercer trimestre del año.

Un 46% de los profesionales consideran que los sectores de la automoción y de las cadenas de *retail* están siendo los más afectados y los que tardarían más tiempo en recuperarse, mientras que para un 8% el bricolaje es el tercer sector más damnificado. Por el contrario, todos los propietarios y promotores opinan que áreas como 3PL, *e-commerce*, Tecnología e IT, Farmacéutico y Transporte y Distribución no están siendo perjudicadas.

En referencia con la contratación logística, para el 69% de los profesionales se producirá una disminución a corto-medio plazo, mientras que el 23% valora que no habrá cambios y que la demanda de superficie permanecerá estable. Un 8% de los encuestados considera que incluso



podrá aumentar. Respecto a las rentas, el 38% considera que no sufrirán alteraciones reseñables durante 2020. Por otro lado, el 31% opina que disminuirán en torno al 3%, mientras que el 30% restante vaticina una caída de en torno al 5% o algo más.

Sobre el mercado de inversión, más de la mitad de los encuestados, un 54%, cree que la inversión logística a corto-medio plazo disminuirá ligeramente respecto a la media de los últimos cinco años; para un 23% disminuirá significativamente con respecto a esta media y para el

23% restante permanecerá estable. Asimismo, cuatro de cada diez propietarios afirman que sus empresas han paralizado, retrasado o cancelado operaciones de inversión que tenían en marcha con anterioridad al contexto actual. La opinión de un 38% de los encuestados es que las rentabilidades *prime* se mantendrán este año, mientras que el 46% de las respuestas apuntan a un incremento de entre 0,25 y 0,50 puntos básicos.

Para el 85% de los encuestados, los nuevos propietarios de naves logísticas van a considerar bajar la

renta u ofrecer carencias en el corto y medio plazo. Respecto a las naves de última milla, el 77% cree que el aumento del *e-commerce* en estos tiempos podrá dar lugar a una mayor demanda de este tipo de naves en las proximidades de las ciudades. El 23% restante apunta que no existirá ningún cambio en la demanda de estas naves.

Mayor automatización

Un 32% de los profesionales considera que la coyuntura actual derivada del Covid-19 impactará en el futuro

en una mayor automatización de las naves, con el fin de ofrecer una respuesta más rápida y eficiente al cliente final ante el aumento masivo de la demanda de determinados productos, como los relacionados con el sector *e-commerce* y la alimentación. A su vez, el 27% cree que se traducirá en un aumento de las superficies logísticas destinadas a la logística inversa, dado que el aumento exponencial de los pedidos impactaría igualmente en la necesidad de disponer de superficies aptas para gestionar un gran número de devoluciones. Para el resto, el contexto actual impactará de forma favorable en una mayor demanda de las naves a temperatura controlada, en la impresión 3D y en los vehículos autónomos, así como en el impulso de la economía colaborativa/compartida.

Sobre la situación actual provocada por el Covid-19 en el mercado Inmolegístico de la Zona centro de España, Albero Larrazabal, director nacional de Industria y Logística de CBRE España, señala que "se ha producido un parón en la contratación de superficie logística y actualmente se está trabajando en soluciones temporales en las cadenas de suministro ante el *sobrestock* de mercancía que no pueden sacar a tienda".

Yale presenta nuevas carretillas para aplicaciones de baja intensidad

Yale Europe Materials Handling ha efectuado el lanzamiento de la expansión de su gama de producto con la introducción de cuatro nuevas carretillas para aplicaciones de baja intensidad. Después de investigar las tendencias actuales del mercado, Yale ha sacado a la luz un amplio abanico de productos de manufactura diseñados para proporcionar altos niveles de eficiencia y productividad, aunque para uso solo durante cortos períodos de tiempo.

Yale ha identificado los desafíos específicos a los que se enfrentan los clientes con estas aplicaciones y, por ello, ha introducido nuevas soluciones para complementar su gama de productos existente. Como primera entre las compañías de mantenimiento, Yale ofrecerá ahora equipos diseñados para uso intermitente o para aplicaciones de baja intensidad.

La extensión de la gama de Yale incluye dos nuevas carretillas de almacén, el apilador de operario a pie MS15UX y la transpaleta de plataforma MP20XUX, y dos nuevas carretillas contrapesadas, la GP20-35UX y la carretilla eléctrica de cuatro ruedas ERP15-35UX.



Estas incorporaciones son ideales para clientes centrados en aplicaciones que requieren una carretilla para un uso intermitente, aunque también con capacidad para asumir tareas de alta prioridad. Para operaciones en las que se necesite una carretilla elevadora o una carretilla de almacén para mover cargas, pero que no se tengan que utilizar durante multitud de horas al día, las nuevas carretillas Yale ofrecen una solución que satisface las necesidades del cliente.

Un año de celebración

Esta extensión inaugura un año importante para Yale, que celebra 100 años desde la introducción de la primera carretilla elevadora eléctrica y el comienzo de la marca Yale. En 1920, Yale & Towne presentó al mercado de mantenimiento su primera carretilla elevadora eléctrica. Con la comercialización de esta carretilla, junto con una amplia gama de nuevos equipos de mantenimiento, nació oficialmente la marca Yale.

El Sector Logístico saldrá reforzado tras la crisis y mantendrá el empleo

BCL, Foro de Logística, ICIL y el Centro Español de Logística (CEL) organizaron, el pasado mes de abril un evento conjunto en torno al Talento y la Gestión de Equipos durante la crisis del coronavirus. El debate reunió a representantes de empresas como Seur, Dachser, Grupo CTC y STEF que, ante un pico significativo de trabajo, se han tenido que adaptar a los protocolos de seguridad y a la demanda desigual.

Gabino Diego, director del Foro de Logística, hizo hincapié en el valor de los profesionales de la logística y el transporte y de aquellos que están detrás de toda la cadena de suministro. Diego enfatizó como positivo la dignificación de estos profesionales y la oportunidad para destacar el atractivo del Sector. "De esta crisis saldremos fortalecidos, tenemos una gran oportunidad para reivindicarnos como Sector estratégico en la economía".

José Estrada, director general del Centro Español de Logística, subrayó la importancia de esta unión de fuerzas en torno a la gestión del talento, una inquietud que es constante en el Sector. "La actual crisis cambiará algunos aspectos de las cadenas de suministro, implicará mayor tecnificación, colaboración, visibilidad y trazabilidad".

Xavier Rius, director general de ICIL, puso en valor la colaboración



y la gestión de equipos. "Las cadenas de suministro son sobre todo personas y equipos, sin los cuales las fábricas, almacenes, transportes o sistemas de información no funcionarían". Rius insistió en que el debate en torno a la gestión del talento es "de los temas de mayor interés".

Algo en lo que coincidieron todos los ponentes es que nos encontramos ante un momento clave para poner en valor la logística, así como los retos que se están superando, con la implementación a marchas forzadas de la tecnología y el trabajo en equipo. Uno de los temas destacados fue la rápida reacción de la cadena de suministro ante las circunstancias. Desde el punto de vista de Benjamín Calzón, director de Operaciones de Seur,

"se ha demostrado una eficiencia impensable en tiempo record. La superación de estas dificultades ha sido gracias al diálogo constante con los profesionales".

Ante la incertidumbre, respecto a la capacidad de contratación, el Sector espera mantener a los profesionales y destaca las nuevas capacidades que han surgido durante este periodo.

Entre los temas más delicados que se abordaron se encuentra el impacto desigual en los distintos sectores de la actividad logística y la toma de decisiones diarias con información limitada o errónea. Otros retos a gestionar han sido el absentismo, el cese de actividad de algunos sectores, la revisión de plantillas de forma diaria y los protocolos para las cuarentenas.



Gefco apoya a los fabricantes con entregas desde China

Gefco ha fletado ocho vuelos a Francia con 750 toneladas de piezas de repuesto clave para automóviles con el objetivo de evitar paradas de producción en los próximos dos meses. Las piezas enviadas incluyen turbocompresores, pistones, paneles de control, puertas y molduras.

La solución puerta a puerta utilizada ha supuesto la recogida de piezas de varios proveedores mediante camiones en diversas ubicaciones remotas de China. Las piezas urgentes se agruparon y cargaron en aviones de carga fletados en Shangái (China) antes de volar a los aeropuertos de Vatry y Charles de Gaulle (Francia).

Con el descenso de la actividad de las fábricas de automóviles en

toda Europa, Gefco ha encontrado soluciones para almacenar las piezas en almacenes de diferentes aeropuertos locales a fin de garantizar el rápido acceso de los clientes tan pronto como se reanude la producción. Además, para ayudar aún más a los fabricantes a reiniciar su producción en cuanto sea posible, Gefco ha enviado más de dos millones de mascarillas para garantizar la salud y la seguridad de los empleados cuando se reabran las fábricas.

Gefco también se ha encargado de gestionar toda la documentación y los despachos de aduanas, así como de proporcionar una solución de paletización sin fisuras para lograr una mayor rapidez y eficacia.



UNO consigue que Aena reduzca hasta el 65% los alquileres de naves

UNO, la Organización Empresarial de Logística y Transporte, ha conseguido, tras semanas de conversaciones con Aena, el compromiso del gestor aeroportuario de aplicar una exención del 65% en pago del alquiler de naves, oficinas y otras superficies de suelo aeroportuario de las que hacen uso las empresas vinculadas al transporte aéreo de mercancías. La medida se aplicará con carácter retroactivo desde el 15 de marzo y hasta el 31 de mayo y busca amortiguar el impacto negativo en el sector de la crisis del coronavirus.

La exención del 65% en los alquileres afecta a los edificios de oficinas y servicios generales que Aena tiene alquilados a empresas vinculadas a la carga aérea en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Valencia, a las terminales de carga de primera y segunda línea, así como almacenes, naves de carga,

plataformas logísticas y terrenos pavimentados, sin pavimentar y urbanizados.

En esta misma línea, Aena aplicará un procedimiento extraordinario de pagos, que permitirá a las empresas solicitar el aplazamiento de las facturas de alquiler y de estacionamiento de aeronaves después del 14 de marzo. Estas dos medidas son complementarias y, por tanto, no excluyentes.

El sector de la carga aérea española atraviesa una delicada situación, ya que hasta la crisis del coronavirus la gran mayoría de la carga aérea transportada se movía en las bodegas de los aviones de pasajeros. La red de aeropuertos españoles ha visto reducido su volumen de operaciones a la mitad en el conjunto del mes de marzo, pero los datos de la última quincena indican que las operaciones vinculadas a pasaje han quedado reducidas a mínimos.

“Entrevista



Ramón García es director de Innovación y Proyectos del Centro Español de Logística (CEL), asociación empresarial sin ánimo de lucro, con más de 40 años de experiencia, que nace para poner en valor la función logística en la empresa española.

‘Con el Covid-19 estamos viendo cómo se ha multiplicado la demanda’

En España tenemos más de 350.000 puntos de entrega en el Canal Horeca, más que la suma de todos los existentes en la Unión Europea. Solo en la ciudad de Madrid hay 20.000.

EL DIRECTOR DE INNOVACIÓN Y PROYECTOS DEL Centro Español de Logística ha profundizado, de la mano de Alejandro Barredo, de la plataforma de podcasts TurismoPro, en la parte más invisible para el consumidor dentro de la cadena de suministro: la actividad logística.

■ Hablemos primero de CEL y de la importancia del Sector Logístico en España.

● CEL es una asociación empresarial sin ánimo de lucro que ya peina canas, pues este año ya celebramos nuestros 42 años, y es una entidad que precisamente se creó para poner en valor la función logística en la empresa española. Con el confinamiento nos hemos puesto de moda, pero hasta ahora el ciudadano de a pie no nos visualizaba, a excepción de la parte del transporte. Al final lo que se ve es el paquete que te llega, el transportista, el camión, es la parte última, que es la entrega de la mercancía al destinatario final, pero la logística empieza mucho antes.

La logística es una actividad que fundamentalmente es de planificación. Muchas veces se confunde la actividad logística con el Sector Logístico. Porque el sector de la logística está compuesto de empresas que almacenan y transportan, pero eso es solo una parte de nuestra actividad. Ésta empieza desde que tú necesitas algo hasta que te lo entregan. Eso significa que, el tener orquestadas tantas actividades, requiere de una organización rigurosa para hacerlo con un coste adecuado y que cuando llegue al destinatario, lo haga en las condiciones correctas, al precio justo, etcétera.

■ En cuanto al sector Horeca (hoteles, restaurantes y cafeterías), ¿cuántos puntos Horeca hay en España?

● Más de 350.000 puntos de entrega en el Canal Horeca, que suponen más que la suma de todos los existentes en la Unión Europea; una ciudad como Madrid, por ejemplo, tiene 20.000. Lamentablemente, estamos en una situación complicada en la que esos 350.000 puntos de entrega están parados, aunque parte de la producción que mandaban las fábricas hacia bares y restaurantes la está absorbiendo la tienda de barrio, el supermercado o el hipermercado.

■ En relación al Covid-19, ¿cómo está afectando al consu-

mo y cómo impactará posteriormente en el reparto en Horeca?

● España es un país de costumbres y entre ellas se posiciona el consumo en tiempo de ocio. Posiblemente a muy corto plazo, parte del transporte ha cambiado el consumo. Digamos que no se extingue el “Manolo, otra caña”. La caña nos la seguimos tomando, lo que pasa es que en vez de tomárnosla en el bar, nos la estamos tomando en casa. ¿Y eso qué significa? Pues que gran parte de ese consumo que se estaba haciendo en los bares se ha derivado a la gran distribución, a los supermercados. Por ejemplo, hemos visto cifras en productos como precisamente la cerveza que, tras todo el boom del papel higiénico en los primeros días de confinamiento, es el segundo producto que más ha incrementado su demanda en el supermercado, que ha aumentado casi un 100%. Entonces, la cerveza ha cambiado desde la perspectiva del fabricante, pues ahora en vez de entregarla en bares la está entregando en mayor medida en supermercados para que se consuma en domicilios. Y estamos viendo cómo en toda la cadena de suministro de alimentación se ha multiplicado la demanda por siete u ocho, porque hemos tenido unas semanas de “compras-pánico” y luego hemos tenido que aprovi-

sionarnos para comer todos los días en casa. Por eso, la cadena de suministro de aprovisionamiento de alimentación en canal *online* o canal *e-commerce* se ha multiplicado por cinco

■ Entonces, el transporte de mercancías de productos para Horeca, ¿sigue funcionando al mismo ritmo que antes de la

Con el confinamiento nos hemos puesto de moda, pero hasta ahora el ciudadano de a pie no nos visualizaba, excepto la parte del transporte y la entrega

crisis sanitaria?

● No todos los camiones siguen funcionando. No es lo mismo un camión que transporta barriles de cerveza ahora mismo, que el que transporta un pedido de

e-commerce para entregar en un domicilio. Digamos que el 40% que se estima aproximadamente de falta de actividad en el transporte tiene que ver con cadenas de suministro que sean activas o tiene que ver con una adaptación. Yo puedo tener un camión, pero quizá mi camión no vale para la demanda del transporte que yo tengo ahora mismo. El parque del transporte se ha quedado parado.

Hay calles de Madrid o calles de algún pueblo español que tienen más bares que Suecia. Un tema relevante es que el 70% de esos bares son de corte tradicional: Casa Manolo o Casa Juan o el Rincón de Pedro, que logísticamente no son entidades que estén organizadas, porque al final no son grandes cadenas de alimentación y consumo como, por ejemplo, Burger King. Digamos que el canal Horeca que teníamos en España antes de la crisis sanitaria arrastraba mucho transporte, porque aparte hay una relación establecimiento-marca: todos vamos a un bar que es de Mahou o que es de San Miguel o que es de Estrella Galicia.

■ ¿Se está llevando a cabo la desinfección de los paquetes?

● Se está trabajando en ello. Yo ya he estado hablando con

determinadas empresas que están incluso poniendo en sus vehículos de reparto lámparas ultravioletas. Las lámparas ultravioletas duran varias horas y matan cualquier tipo de virus y bacterias. Todo este tipo de cosas las vamos a ir viendo poco a poco, más allá de otro tipo de medidas de distanciamiento social como eliminar el papel, eliminar las firmas y todo lo que requiera de un contacto. Todo lo que ha pasado en estos últimos meses va a acelerar mucho todos los procesos para evitar el papel, firmas o transacciones de ese tipo, algo que ya llevamos tiempo viendo en nuestra vida cotidiana. Todo ese tipo de cosas van a ir desapareciendo porque el mismo papel que estás firmando puede ser un foco de contagio. Todavía estamos en los primeros balbuceos de reconstrucción de la situación en la que nos encontramos, pero vamos a ver cómo va a derivar poco a poco hacia ese tipo de medidas. En nuestro caso, que es el logístico, yo hablo siempre de dos variables que se nos han combinado: un cambio de hábitos de consumo combinado con un distanciamiento social.

■ Por último, dato curioso. Si esto hubiera pasado hace 10 años, ¿hubiera sido igual? Porque los servidores ahora se redimensionan. Si ahora tienes un pico de demanda, donde antes había un servidor de cinco procesadores, pones uno de 70. Todo está escalado, planificado, organizado.

● Para hacernos una idea, el hecho de que vayamos al supermercado y esté el paquete de cereales o la lata de fabada, tiene una gran cantidad de trabajo detrás. Para hacer un alineamiento entre las tecnologías y la cadena de suministro hace falta gestión logística: la gestión de la cadena de suministros es gestión de información. En los años '70, el primer *software* de gestión empresarial que se creó fue el MRP. El MRP es una planificación de las compras para hacer una producción. Pura logística.

Al final para que tú puedas hacer lo que tienes que hacer, necesitas mucha información, y esa información los que nos la trasladan son los sistemas de información, que existen en gran medida porque tenemos los procesos bien implantados, los sistemas y herramientas de planificación adecuadas. Bueno, hace 10 años, evidentemente toda la parte del teletrabajo nos hubiera pillado con el pie cambiado a todos porque no teníamos, no era frecuente.

Actualidad

Efectos del paro turístico en la cadena

DESDE EL PARO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA que ha supuesto la propagación del Covid-19, los diversos sectores han tenido que reinventarse. Tras esta “pausa obligada”, se vislumbra un escenario favorable para el reparto en Horeca. Según Ramón García, “el tema del reparto en Horeca es muy relevante por la cantidad de puntos de entrega y empleos que hay alrededor de ello. Ya iremos viendo cómo vamos saliendo de esta situación, pero seguramente lo que suceda a corto o medio plazo es que parte de los recursos que estaban orientados a toda la parte más de bares, restaurantes, etcétera, desde la perspectiva del transporte e incluso desde la perspectiva de los propios fabricantes del Sector, se mantega. Al final la demanda agregada para muchos fabricantes es parecida. Ahora lo que se espera que haya un crecimiento hacia el mundo del *e-commerce*. Hasta ahora, las compras las hacíamos en el supermercado, comíamos fuera... pero de repente, mucha gente que antes no accedía al canal *e-commerce* ha accedido, lo ha probado y ha visto que es efectivo. Eso va a generar de la noche a la mañana un gran crecimiento, como si hubieran pasado, por ejemplo, dos meses en los que todos los días ha sido Black Friday”.





FM obtiene la concesión para operar en el Puerto de Ferrol

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao ha aprobado otorgar una concesión por 15 años a la compañía española FM Logistic para la realización de actividades de logística y transporte, según ha publicado el Boletín Oficial del Estado (BOE). FM Logistic prestará en este puerto un servicio de *crossdocking* de contenedores marítimos a camión y viceversa, y a pie de barco.

Las instalaciones, situadas en el puerto exterior de Ferrol-San Cibrao, contarán con un almacén

para la realización de las manipulaciones de carga y descarga de contenedores marítimos y camiones, así como con espacios para actividades anexas a la logística y transporte que se prevé entren en funcionamiento a lo largo del último trimestre de este año 2020.

Además, la compañía logística ha anunciado que trasladará a Ferrol su oficina de transporte de la zona Oeste, hasta la fecha ubicada en Narón (La Coruña). Desde esta delegación, se gestionarán las operaciones de FM Logistic tanto en Galicia como en Portugal.

CEL: 'Estamos experimentando un impacto desigual de la crisis'

Ante estos momentos excepcionales, la presidenta del Centro Logístico Español (CEL), Ana González, se dirigió el pasado mes de abril a los profesionales del Sector con motivo del Día de la Logística.

"Cada año, coincidiendo con el tercer jueves del mes de abril, nos reunimos en torno a una importante celebración, el Día Europeo de la Logística. Un momento idóneo para premiar la excelencia en la gestión de la cadena de suministro y su aportación a la innovación y el desarrollo. Aunque en esta ocasión no podamos encontrarnos físicamente como es la tradición, más que nunca queremos destacar la gran labor de cada uno de los actores de la cadena de suministro ante el reto al que nos enfrentamos.

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



Por otro lado, un sector como el de la distribución está haciendo frente a un pico de demanda en alimentación y en el canal *online*, demostrando con cada entrega su agilidad y capacidad de adaptación al cambio. Fabricantes, distribuidores y operadores logísticos redoblan esfuerzos para continuar las operaciones en las plantas de producción y en los almacenes. Y también el transporte mantiene un flujo constante de mercancías, pese a las muchas complejidades que afronta.

Desde CEL seguimos trabajando para vosotros. Mantenemos nuestra actividad en formato virtual, apostando por el conocimiento, la difusión de buenas prácticas y la formación a través de *webinars* y cursos *online*.

Nos encontramos ante un nuevo entorno que, si bien ahora es difícil de afrontar, también traerá nuevas oportunidades y servirá como impulsor de la transformación digital, la colaboración y la sostenibilidad en nuestras cadenas de suministro".

El sector del embalaje es clave para el suministro en la crisis sanitaria

La crisis sanitaria generada por el Covid-19 ha puesto al servicio de los más vulnerables a todos los sectores esenciales de la producción. Concretamente, la industria del embalaje se reafirma como una de las piezas clave en la cadena de suministro, considerada como esencial durante el Estado de Alarma. Esto se debe a que, sin empresas de embalaje como DS Smith, sería imposible acondicionar y distribuir productos hasta los consumidores.

El hecho de que este servicio se haya catalogado como esencial constata la importancia que tiene el Sector para la cadena de suministro. Así, desde el comienzo de la crisis y durante el mes de marzo, DS Smith Iberia está siendo un actor fundamental en los pedidos de cajas de cartón ondulado adaptadas para los sectores alimentación, higiene, farmacéutico, y de comercio electrónico, todos ellos indispensables en estas circunstancias.

Adicionalmente a este papel crucial que DS Smith Iberia juega en la cadena de suministro para España y Portugal, la compañía colabora con las comunidades en las que opera. Desde el inicio de la emergencia sanitaria, y sumándose a su trabajo habitual en materia de sostenibilidad, DS Smith ha puesto en marcha diversas iniciativas solidarias, tanto a nivel local como nacional, para contribuir con su conocimiento



del sector y capacidad logística a mitigar el efecto de la crisis. Concretamente, la compañía ha colaborado fabricando embalajes en el marco del plan Cruz Roja Responde, entre otras iniciativas directamente vinculadas al ámbito sanitario, como es la donación de 10.000 cajas de cartón ondulado al hospital de campaña de Ifema, para ser utilizadas como mobiliario auxiliar por los pacientes.

El general manager de DS Smith Iberia, Ignacio Montfort, ha señalado la importancia que tiene para la compañía garantizar la disponibilidad de productos para los consumidores. "Somos conscientes de que nuestra labor es clave para la cadena de valor de productos esenciales y nuestros esfuerzos en estos días están plenamente enfocados a apoyar tanto a nuestros clientes como a las comunidades de las que formamos parte. Aspiramos a que la contribución de DS Smith sea total: continuando con nuestra

producción para que los productos lleguen a todos los consumidores, e innovando con iniciativas que beneficien a quienes más lo necesitan".

Estructura para nuevos retos

DS Smith Iberia ha podido adaptarse a los desafíos generados por la crisis sanitaria gracias a una sólida red de operaciones, cuidadosamente coordinada para hacer frente al aumento de la demanda. Además, DS Smith está especialmente preparada para afrontar los retos derivados de esta crisis debido a su capilaridad, interconexión y versatilidad, ya que dispone de dimensión e implantación en todo el territorio de la Península; una potente red de diseñadores interconectados que buscan soluciones creativas y eficientes, de manera ágil y efectiva; y capacidad de adaptación propia de una compañía en constante crecimiento en la Península en los últimos años.



XPO Logistics incorpora un nuevo cuadro de mandos digital

Para dar respuesta a las nuevas necesidades derivadas de la crisis provocada por la pandemia de Covid-19, XPO Logistics ha incorporado un nuevo cuadro de mandos digital para clientes y transportistas. La compañía ha integrado esta herramienta en su plataforma digital de cargas, XPO Connect, en América del Norte y Europa.

Mario Harik, *chief information officer* de XPO Logistics, ha explicado que van a facilitar a los clientes "una fuente de información crucial para gestionar sus cadenas de suministro en momentos de incertidumbre como estos. Nuestro equipo ha desarrollado el panel Covid-19 en la nube y lo ha implementado a escala global en tan solo unos días. Seguiremos aprovechando la ventaja que nos ofrece nuestra tecnología para dar

respuestas rápidas a las necesidades de los clientes".

El panel, disponible en varios idiomas, se ha colocado en la sección de análisis de XPO Connect e incorpora alertas diarias emitidas por fuentes regionales, provinciales, nacionales y de infraestructuras de transporte, como municipios y aeropuertos.

XPO Connect

XPO Connect es una plataforma digital multimodal de cargas que ofrece acceso virtual a toda la gama de servicios de transporte de XPO. Esta tecnología utiliza herramientas de *machine learning* para mejorar constantemente la búsqueda de recursos y ayudar a clientes y transportistas a comprar y vender cargas.



BYD e Hino Motors han firmado un acuerdo para el desarrollo de eléctricos

BYD Company Ltd. (BYD) e Hino Motors, Ltd. (Hino) firmaron un acuerdo estratégico de alianza con el objetivo de colaborar en el desarrollo de vehículos eléctricos de baterías comerciales (BEV).

Las dos compañías acelerarán el desarrollo de baterías comerciales para proporcionar el producto más adecuado para los clientes de manera oportuna. Para empezar, las dos compañías colaborarán en el desarrollo de productos BEV. Además, al utilizar sus conocimientos y experiencia, las dos compañías cooperarán en el comercio minorista y otros negocios relacionados con las baterías.

Con este acuerdo de asociación, Wang Jie, vicepresidente de BYD y CEO de la división de vehículos

comerciales, declaró que "BYD Commercial Vehicle e Hino Motors se han comprometido con la innovación tecnológica y la promoción global de la electrificación de vehículos comerciales. La cooperación entre ambas empresas fomentará el desarrollo de la electrificación de vehículos comerciales al introducir tecnología líder y una rica experiencia, lo que acelerará la adopción global de vehículos comerciales eléctricos puros".

El director y gerente general de Hino, Taketo Nakane, añadió al respecto que "estamos satisfechos con esta colaboración que apunta a realizar BEV comerciales que sean realmente beneficiosos para los clientes, tanto práctica como económicamente".

Valenciaport convertirá un silo de automóviles en una central fotovoltaica

La Autoridad Portuaria de Valencia ha adjudicado a Grupotec la redacción del informe de ingeniería para la construcción de una central fotovoltaica en la parte superior del silo de automóviles de Grimaldi en el puerto de Valencia. El informe, que deberá estar presentado durante el mes de mayo, hará posible optimizar este espacio de 40.000 m² para la instalación de una central de 6 MW de potencia. Este informe se está desarrollando en colaboración con Grimaldi para compatibilizar el desarrollo de la energía fotovoltaica junto con el normal rendimiento del silo para el tráfico de automóviles.

Además, este informe también contemplará la construcción de otra central de 0,5 MW de potencia que se ubicará en una superficie de 300 m², situada entre el dique Príncipe Felipe y el Club Náutico de Valencia. Con estas dos nuevas centrales, la APV podrá producir el 10% de toda la energía que anualmente consume el puerto de Valencia.

Igualmente, el informe de ingeniería que está desarrollando Grupotec prevé la construcción de otra central fotovoltaica en el puerto de Gandía. Se trata de una instalación de 2 MW que se ubicará en la parte superior del acceso sur y que con-



vertirá al recinto de la Safor en el primer puerto de Europa en ser autosuficiente energéticamente con energía renovable.

Una vez se reciba el informe por parte de la APV, se elaborarán los pliegos para sacar a licitación la construcción de las tres instalaciones indicadas anteriormente.

Autosuficiencia energética

Estos proyectos forman parte del objetivo marcado por Valenciaport para alcanzar la autosuficiencia energética entre 2025 y 2030. Para ello, se van a acometer inversiones para impulsar las energías renovables provenientes del hidrógeno, foto-

voltaica y eólica. En concreto, la APV tiene previsto presentar a la Conselleria un proyecto para la instalación de una planta eólica que generaría, en una primera fase, entre 12 y 16 MW. Con un coste estimado de entre 13 y 18 millones de euros, la instalación tendría una producción anual de 27.000 MWh en su primera fase, según las estimaciones con las que trabaja la APV.

Asimismo, proyectos como el H2PORTS han permitido demostrar la viabilidad del uso del hidrógeno en instalaciones portuarias, concretamente en las terminales de contenedores de MSC y Grimaldi del puerto de Valencia.

Continental incorpora las pantallas 3D a bordo sin gafas especiales

Continental ha lanzado al mercado su nueva pantalla de producción de volumen que incluye la tecnología 3D autoestereoscópica en la variante de línea alta HMC Genesis GV80. Esta tecnología muestra en la pantalla escalas tridimensionales, punteros y objetos que pueden advertir, por ejemplo, de una señal de stop en el campo de visión del conductor. Para ver la señal de advertencia tridimensional no se necesitan gafas especiales, ya que Continental usa barreras de paralaje (listones inclinados que dividen la imagen) como si mirara objetos reales. En definitiva, se trata de dos enfoques diferentes, ligeramente desplazados, que llegan al ojo derecho y al izquierdo, dando como resultado la imagen tridimensional.

La cámara interior de Continental juega un papel fundamental porque detecta el campo de visión del conductor y ajusta la vista 3D a la posición precisa de su cabeza. Para evitar que los conductores centren su atención en la pantalla 3D durante demasiado tiempo, la cámara también emplea la detección de atención para identificar los posibles momentos de distracción o fatiga del conductor. Al visualizar en 3D el panel de instrumentos, Continental garantiza que el conductor no se sobrecargue con la información proporcionada



por los avanzados sistemas de asistencia al conductor, pantallas convencionales, servicios de comunicación y aplicaciones de infoentretenimiento.

"Con nuestra pantalla de producción de volumen con tecnología 3D estereoscópica, elevamos la interacción hombre-máquina a un nivel completamente nuevo y sentamos las bases para una comunicación intuitiva en la cabina conectada del mañana", comenta Frank Rabe, jefe de la unidad de negocio de Continental Human Machine Interface. "Para garantizar que este avance en seguridad y comodidad no se produzca a expensas de una arquitectura electrónica pobre, hemos integrado varias pantallas

en el panel central en nuestro Cross Domain Hub".

Elimina barreras

En el futuro, para reducir la complejidad y ahorrar en peso y espacio, solo un número reducido de unidades de control se requerirán para todos los dispositivos de entrada y salida. El Cross Domain Hub es un ordenador de alto rendimiento y la base para que la pantalla 3D de Continental pueda ser utilizada en el HMC Genesis, por lo que marca un hito más en la transformación de la arquitectura moderna E/E. El objetivo es dejar atrás las numerosas unidades de control individuales y pasar a tener solo unos pocos ordenadores.



Wingfoot Express fue el primer camión para mercancías pesadas en hacer viajes de larga distancia

En la actualidad, el transporte de mercancías por carretera es un servicio esencial para mantener el mundo en movimiento. En momentos difíciles como el que estamos viviendo, los conductores de camiones son una pieza imprescindible y aseguran el abastecimiento de alimentos y mantener la cadena de suministros. Lo que pocos saben, es que esto no fue siempre así.

Neumáticos de aire

A pesar de que en 1917 el uso de neumáticos de aire ya era generalizado en los automóviles, aún no eran populares en el Sector del transporte de mercancías pesadas. El Wingfoot Express, el primer camión de Goodyear equipado con neumáticos inflados con aire en cubrir un recorrido de larga distancia cargado con toneladas de peso, supuso una auténtica revolución.

Walter Shively, el ingeniero de neumáticos y miembro del equipo, aplicó rápidamente las lecciones aprendidas durante la experiencia y los nuevos modelos mejorados estuvieron disponibles de inmediato. Un talón de la cubierta más fuerte y flancos laterales más pesados aumentaron su resistencia a los reventones. El concepto de cordón de algodón de Goodyear en la construcción de neumáticos para automóviles fue adaptado a los resistentes neumáticos que requerían los camiones.

A partir de esta primera experiencia, y una vez aplicadas todas estas mejoras, siete camiones Wingfoot Express fueron puestos en marcha, entre ellos los modelos White, Mack y Packard, de entre tres y cinco toneladas. Los neumáticos de los camiones fueron tan fiables que, en 1918, siete camiones Express completaron una ruta de casi 5.000 km a lo largo de la costa Este.

Instrumentos de Trabajo

Nuestras Publicaciones no están en las salas de espera

NEXOTUR.com AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO DIARIO ONLINE

CONEXO.net REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexobús.com TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoHotel.com HOTELERÍA Y ALOJAMIENTO PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NEXOTUR AGENCIAS DE VIAJES PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

CONEXO REUNIONES E INCENTIVOS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

Nexobús TRANSPORTE DE PASAJEROS PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

CEHAT HOTELERÍA ESPAÑOLA PERIÓDICO MENSUAL (10 EDICIONES)

Noticias con Q de Calidad Éxito de participación en la IV Edición de la 'Noche Q' MENSUAL (11 EDICIONES)

EL NOTICIEROPC Éxito de la VII Reunión Nacional de OPC BIMESTRAL (6 EDICIONES)

destinoMadrid El Turismo de Madrid después TRIMESTRAL (4 EDICIONES)

Talonotel ¿Tus clientes tienen algo que regalar? PERIÓDICO QUINCENAL (24 EDICIONES)

NEXOTUR Directorio Profesional de Agencias de Viajes ANUARIO (1 EDICIÓN)

NEXO HOTEL Directorio Profesional de Proveedores de Hoteles ANUARIO (1 EDICIÓN)

RANKING DE EMPRESAS TURÍSTICAS PERIÓDICOS ANUALES (4 EDICIONES)

PROTAGONISTAS DEL TURISMO EN ESPAÑA PERIÓDICOS ANUALES (2 EDICIONES)

CIMET CONFERENCIA IBERO-AMERICANA DE TURISMO

Turnexo SALÓN PROFESIONAL DEL AGENTE DE VIAJES

NexoBusiness SALÓN DE CONVENCIONES, CONGRESOS E INCENTIVOS

BIBLIOTECA NEXOTUR BIBLIOTECA NEXOTUR DEL TURISMO ESPAÑOL

Premio Madrid Excelente al Grupo Informativo Nacional

Placa al Merito Turístico del Estado Español

Premio Iberoamericano de Periodismo Especializado

De Profesional a Profesional

GRUPO Nexo

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

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



Nexotrans.com
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

NexoLog.com
LOGÍSTICA DE TRANSPORTE
PERIÓDICO DIARIO ONLINE

Nexotrans
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PERIÓDICO SEMANAL (50 EDICIONES)

Nexocar
INDUSTRIA AUXILIAR AUTOMOCION
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



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

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

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

ALTA RELOJERIA
RELOJERIA DE ALTA GAMA
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)



DOSSIER
DE JOYERIA ESPAÑOLA
MENSUAL (10 EDICIONES)

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

ART&VALUE
TASACION DE ALHAJAS
MENSUAL (11 EDICIONES)

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

Obra Nueva
ENSEÑANZA DE JOYERIA
MENSUAL (11 EDICIONES)

Cronometría
RELOJEROS DE VALENCIA
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)



VOLVO EN RUTA
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

Michelin Camión
TRANSPORTE MERCANCIAS
CUATRIMESTRAL (3 EDICIONES)

PRODIAM
ENCUENTRO DEL DIAMANTE Y
LAS PIEDRAS PRECIOSAS

FORO
FORO ANUAL DE LA
RELOJERIA ESPAÑOLA

AEA
ENGASTADO DE JOYAS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

SEMPSA
METALES PRECIOSOS
PERIÓDICO MENSUAL (11 EDICIONES)

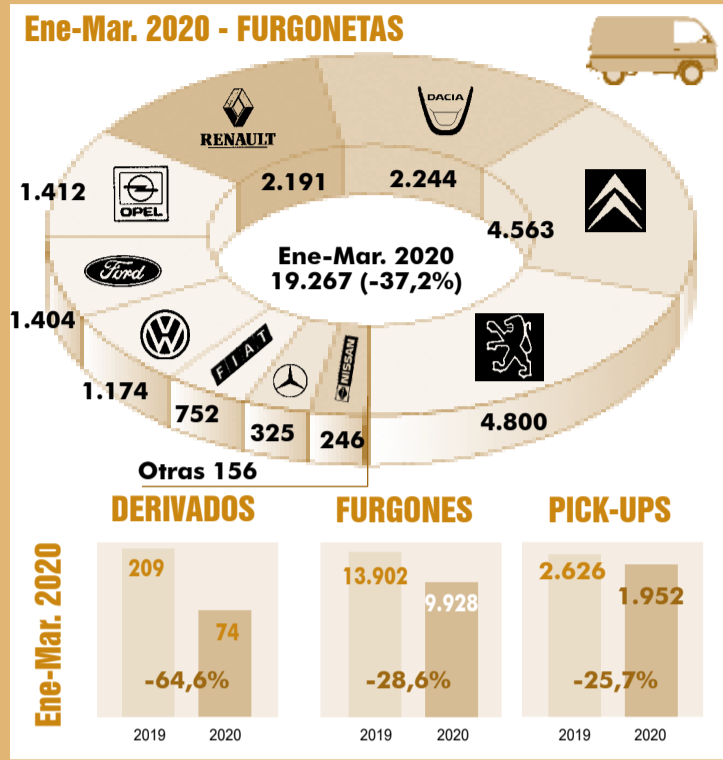
SEDE CENTRAL DEL GRUPO:
LOPE DE VEGA, 13, 28014 MADRID
TELF. 91 369 41 00 (20 LINEAS)

NEXO
editores s.a.

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

VEHÍCULOS COMERCIALES

Ene-Mar. 2020 - FURGONETAS

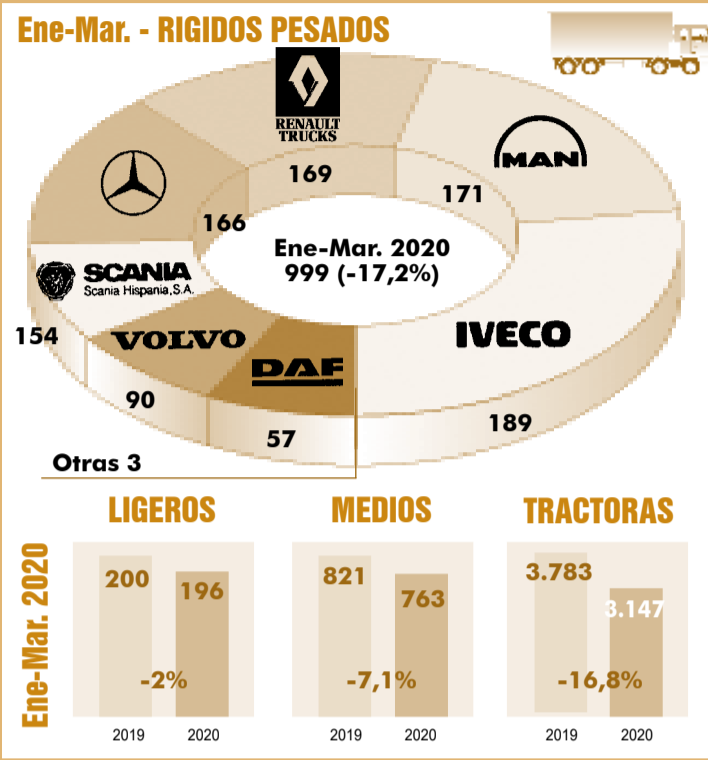


Fuente: ANFAC

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

VEHICULOS INDUSTRIALES

Ene-Mar. - RIGIDOS PESADOS



Fuente: ANFAC

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

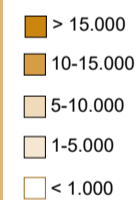
La lógica de la situación que estamos atravesando se ha reflejado en las cifras de matriculación en el segmento de los comerciales, con descensos muy acusados en todos los parámetros. Se cierra así un primer trimestre que confirma las bajas expectativas que se manejaban, antes incluso de que el virus fuera el centro de atención de todo.

Los camiones ligeros y medios son los que están presentando mayor resistencia a la tendencia a la baja que tiene el segmento de los industriales. Ven a descender sus matriculaciones, pero en una medida más que aceptable, teniendo en cuenta las circunstancias. Veremos si en abril, primer mes de parón completo, se consolida este hecho.

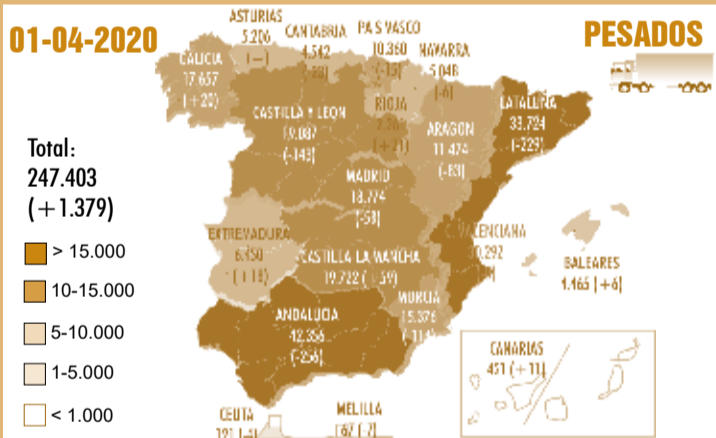
AUTORIZACIONES SERVICIO PÚBLICO

01-04-2020

Total:
247.403
(+ 1.379)



PESADOS



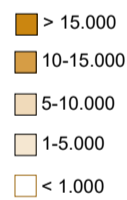
Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

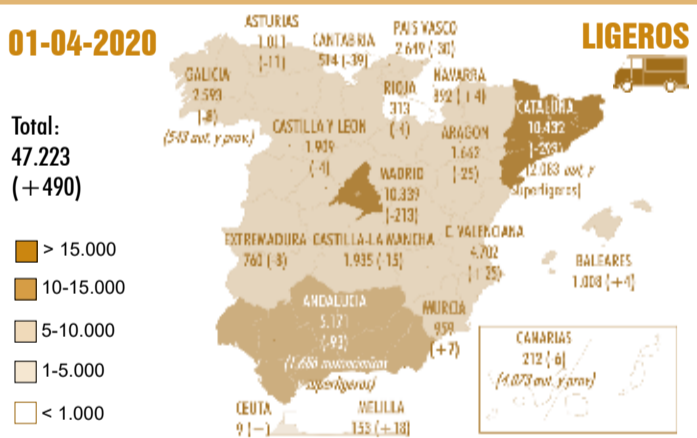
AUTORIZACIONES SERVICIO PÚBLICO

01-04-2020

Total:
47.223
(+ 490)



LIGEROS



Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Después de un mes muy malo para las tarjetas de transporte, el dato que ofrecía el Ministerio a primeros de abril era mucho más favorable, con incrementos muy significativos, especialmente, en el segmento de pesados. También en los ligeros se notó cierta mejoría, a pesar de que la mitad del mes estuvo marcado por el coronavirus.

El índice de precios al consumo muestra una tendencia a la baja, con una caída de 0,1 puntos porcentuales en abril. El índice de precios al consumo de los alimentos se ha mantenido estable, mientras que el de los servicios ha bajado 0,1 puntos porcentuales.

PRECIO INTERNACIONAL DEL GASÓLEO

Euros/litro (Cambio para países fuera de la zona euro) a 27 de abril de 2020



Fuente: IRU

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

Se hace notar el desplome del petróleo, pero no lo esperado. Según los datos de la 17ª semana del año, el precio medio en Europa pierde más de seis céntimos en un mes, hasta 1,186 euros/litro, pero la caída en España es menor y en otros lugares, incluso repunta.

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE

Base: 2016

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 28 Abril 2020)

LOCALIDAD-E.S.€/ LITRO

ALAVA	
Nanclares de Oca - Eurocam	0,834
ALBACETE	
Barrax - Coaba	0,864
ALICANTE	
Torreveija - V2 Gasolineras	0,799
ALMERÍA	
El Ejido - Coop. Santa María	0,764
ASTURIAS	
Navia - Eroski	0,949
AVILA	
Madrigal Altas Torres - AN Madrigal	0,909
BADAJOS	
Arroyo S. Serván - Coop. Perales	0,819
BALEARS, ILLES	
Maó - GM Oil	0,969
BARCELONA	
Esplugues Llobregat - Oil Prix	0,781
BURGOS	
Arcos - Norpetrol	0,829
CÁCERES	
Valdastillas - Coop. Valle del Jerte	0,876
CÁDIZ	
Barca la Florida - Coop. La Florida	0,890
CANTABRIA	
Pesues - Combuscán	0,859
CASTELLÓN	
Onda - Rallo	0,844
CIUDAD REAL	
Almedina - ES San Gregorio	0,840
CÓRDOBA	
Lucena - Coop. Lucena	0,819
CORUÑA, A	
Belanzos - Galp	0,849
CUENCA	
Iniesta - 161100-09363	0,849
GIRONA	
Salt - Meroil	0,817
GRANADA	
Albolote - Tiburón Oil	0,889
GUADALAJARA	
Torreemocha del Campo - Área 117	0,929
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - Merkaoil	0,869
HUELVA	
S. Bartolomé Torre - Fresafior	0,800
HUESCA	
Esplús - Agropienso	0,809
JAÉN	
Torredecampo - Oleocampo	0,850
LEÓN	
Villaquejida - Teo	0,899
LLEIDA	
Maials - Autoservei 24h	0,788
LUGO	
Ribadeo - Eroski	0,888
MADRID	
Ciempozuelos - Simply	0,869
MÁLAGA	
Molina - SCA Virgen Oliva	0,859
MURCIA	
Sangonera la Verde - V2 Gasolin	0,759
NAVARRA	
Tudela - ES Bardenas	0,798
OURENSE	
Pol. Industrial - Superfuel	0,844
PALENCIA	
Palencia - Beroil	0,859
PONTEVEDRA	
Vilagarcía - Supeco	0,879
RIOJA, LA	
Agoncillo - Royo	0,806
SALAMANCA	
Carbajosa Sagrada - Gmoil	0,879
SEGOVIA	
Cantalejo - G. Cantalejo	0,859
SEVILLA	
Viso del Alcor - Tala Foods	0,836
SORIA	
Arcos Jalón - GHC Soria	0,859
TARRAGONA	
Alcover - Oil Prix	0,769
TERUEL	
Cella - Subigás	0,788
TOLEDO	
Ocaña - V.O.	0,879
VALENCIA	
Ontinyent - Family Energy	0,799
VALLADOLID	
Mayorga - Coccocea	0,900
VIZCAYA / BIZKAIA	
Basauri - EuskadiLowCost	0,815
ZAMORA	
Villalpando - Agrinza	0,833
ZARAGOZA	
Alagón - Sanantonio	0,812

Fuente: Mto. Fomento

© NEXOTRANS

Transhoróscopo

ARIES
21 de marzo - 20 de abril
Se acerca el tiempo de retonar a casa, donde tienes que aprovechar para disfrutar del tiempo con los tuyos.

TAURO
21 de abril - 20 de mayo
Estás agudo en el plano mental. Las ideas que se te ocurren son frescas y atrevidas, así que ¡ponlas a funcionar!

GEMINIS
21 mayo - 21 de junio
A veces te inhibes pensando que te van a decir que no y que tu orgullo no podría soportarlo. ¡Nada de eso!

CÁNCER
22 de junio - 22 de julio
No malgastes tu tiempo, si no lo aprovechas pronto te darás cuenta que cada minuto perdido es irrecuperable.

LEO
23 de julio - 23 de agosto
Si te percatas que ibas a cometer un error y ahora lo rectificas, entonces no habrá nada que lamentar.

VIRGO
24 de agosto - 22 de sepbre.
Tu lucha constante tiene premio, aunque quizás ahora no lo puedas apreciar, en el futuro lo reclamarás.

LIBRA
23 septbre. - 22 octubre
Como siempre, estás listo para luchar cuando el momento llegue, sin olvidarte de hacerlo también día a día.

ESCORPIO
23 octubre - 22 novbre.
Nunca es tarde si la dicha es buena. Aprovecha cada minuto con aquellos que te hacen sentir a gusto.

SAGITARIO
23 de nov. - 21 de dicbre.
Pon a funcionar tu sexto sentido y deja que la espontaneidad aflore en tus respuestas y actitudes.

CAPRICORNIO
22 de dicbre. - 20 de enero
Tú estás ahora en un buen tono astral así que ¡nada de prestarle atención a los quejumbrosos e infelices de

ACUARIO
21 de enero - 19 de febrero
Ten cuidado, las indiscreciones se pagan y ahora no te conviene tener ningún malentendido sentimental.

PISCIS
20 de febrero - 20 de marzo
Es un buen momento para poner en marcha esos planes que te han estado rondando por la cabeza.

Congreso

Posibilidades reales

Título: XX Congreso Español ITS
Cuándo: 14 al 16 de julio de 2020
Dónde: Madrid
Organiza: ITS España

Es realista plantear que hay posibilidades reales. Así se define como nueva fecha del XX Congreso Español ITS los días 14 a 16 de julio, que en todo caso se confirmará con un mes de antelación a las citas fechas. Si todo evoluciona bien y según previsiones razonables que han ocurrido en otros países, durante las próximas semanas irá descendiendo progresivamente la curva de contagiados.



Feria

Encuentro comercial

Título: Feria internacional de logística, movilidad, IT y gestión de la cadena de frío para perecederos
Cuándo: del 20 al 22 de octubre
Organiza: Fresh Food Logistics

Coincidiendo con Fruit Attraction 2020, se celebrará del 20 al 22 de octubre la primera edición de Fresh Food Logistics, Feria Internacional de la Logística, Movilidad, IT y Gestión de la cadena de frío para los alimentos frescos, en el pabellón 2 de IFEMA. Es un momento en el que el sector de la logística de frío está demostrando su valor estratégico en la economía.



Formación

Mejorando en casa

Título: Teleformación para los profesionales
Cuándo: Actualmente
Dónde: escuela del transporte.com
Organiza: Fenadismar

La situación de confinamiento de la población y de inactividad de muchos trabajadores por la paralización de numerosas actividades económicas ha obligado al Ministerio de Trabajo a facilitar la formación on line para mejorar la formación de los trabajadores para mejorar su cualificación ante un previsible incremento del desempleo en los próximos meses.



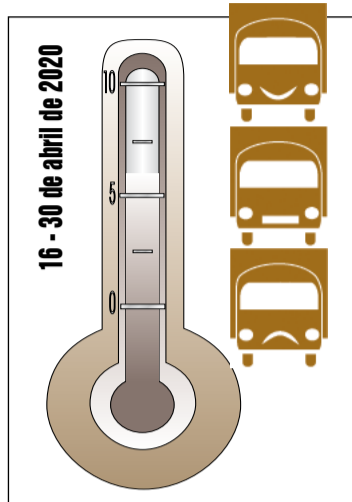
Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

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

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

De Profesional a Profesional

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



RESULTADOS

▲ Evolución

Cuándo se notará en el surtidor

Esta es la gran pregunta que se hacen todos los transportistas, y aquellas personas que aún necesitan un vehículo para desplazarse durante esta pandemia. Porque hemos visto cómo el precio del barril de Brent ha llegado a venderse por debajo de los 18 dólares, y aunque se nos trata de explicar que buena parte del precio que pagamos al repostar corresponde a impuestos, lo cierto es que la diferencia de aplicación entre subidas y bajadas es mucho más evidente en estos días.



PREVISIONES

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

La situación del petróleo sacude la estabilidad económica global

Aunque para el transporte por carretera el deplome del precio del petróleo en Europa, por debajo de 18 dólares, pudiera suponer una buena noticia (en Estados Unidos incluso

está cotizando en negativo), lo cierto es que también es una amenaza para la economía global, dada la incidencia que tiene sobre la gran mayoría de las operaciones comerciales.

INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



El petróleo ha cotizado incluso por debajo de los 18 dólares, y todos esperamos que se note en el surtidor.

EMPRESAS



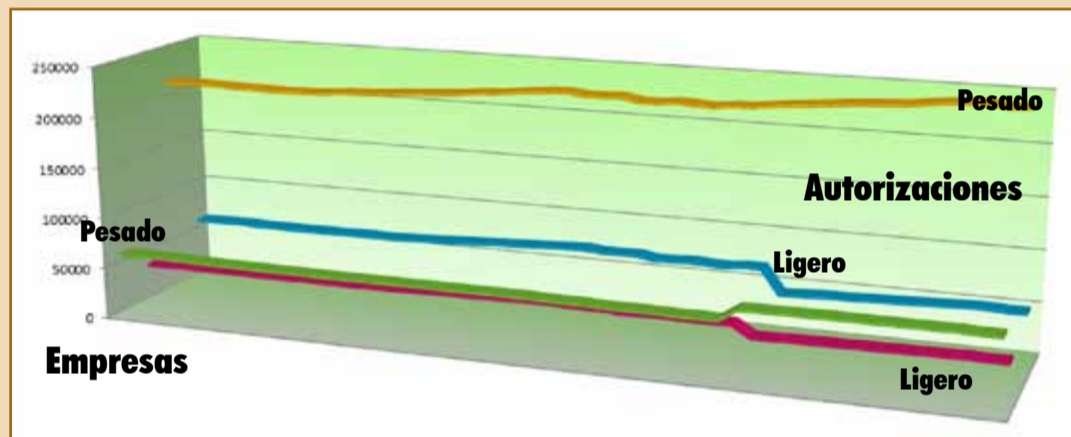
Los datos de marzo no fueron tan malos como se podía prever, aunque es necesario esperar confirmación.

MATRICULACIONES



Es posible que un primer trimestre complicado sea la antesala de un periodo de evidente descenso general.

EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2016-2020



Base 100 = 2006

Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Por el Paquete de Movilidad



Marcos Basante

“Ahora es esencial que los eurodiputados pongan fin a un mercado europeo atomizado de transporte, con numerosos enfoques diferentes por parte de los Estados miembros”, apunta el presidente de Astic, reclamando ya no hay tiempo que perder respecto a la aprobación del Paquete.

▼ Descenso

Todos tenemos que apoyar



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

En Ruta



D2C para fabricantes de gran consumo (III)

Pank Bedaux

ES NECESARIO tener en cuenta varios aspectos relacionados con el diseño de la cadena de suministro y valorar cuál es la opción que más nos puede convenir.

— ¿Dónde realizar el *repacking*, de las cajas para distribuidores a las cajas para el consumidor? ¿En la planta? ¿En un centro de distribución cercano al cliente? ¿En centros especializados exclusivos para ello?

— ¿Quién hace la planificación de esta nueva “producción”? ¿Quiénes se encargan de la compra de materiales? ¿Es conveniente centralizar la compra?

— La distribución, ¿va a realizarse vía las instalaciones existentes? ¿Es mejor adaptarlas para ello? ¿Desarrollar nuevas instalaciones exclusivas? ¿Acudir a operadores logísticos?

— ¿Qué alcance geográfico se quiere (o puede) cubrir? ¿A qué coste?

Para poder lanzarse a la distribución D2C, los fabricantes tienen que contar con una serie de recursos y capacidades:

— Sistemas de picking y packing unitarios.

— Capacidad para entregar paquetes pequeños en un plazo de tiempo muy corto (incluso el mismo día de la compra).

— Estrategia clara en cuanto a qué tipo de packaging requieren los pedidos.

— Inventario perfectamente actualizado y cercano al consumidor.

— Sistemas para gestionar el proceso “pedido a cobro”.

— Sistema de gestión de las devoluciones.

Pank Bedaux, director y socio de Miebach Consulting España, y **Bernard Tremblay**, director general de Miebach Consulting EEUU y Canadá.

NEXOTUR

Edición Especial

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

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

